



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijksbegroting 2014

A Infrastructuurfonds

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 1

VOORSTEL VAN WET

17 september 2013

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat ingevolge artikel 105 van de Grondwet de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Rijk bij de wet moet worden vastgesteld en dat in artikel 1 van de Comptabiliteitswet 2001 wordt bepaald welke begrotingen tot die van het Rijk behoren en dat overigens de inrichting van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds moet geschieden met inachtneming van de bepalingen van de Wet op het Infrastructuurfonds ([Stb. 1993, 319](#));

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1

De bij deze wet behorende begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014 wordt vastgesteld.

Artikel 2

De vaststelling van de begrotingsstaat geschiedt in duizenden euro's.

Artikel 3

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari van het onderhavige begrotingsjaar. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven of op na deze datum van 1 januari, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van dat Staatsblad en werkt zij terug tot en met 1 januari.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Begrotingsstaat behorende bij de Wet van 2014, Stb. ...

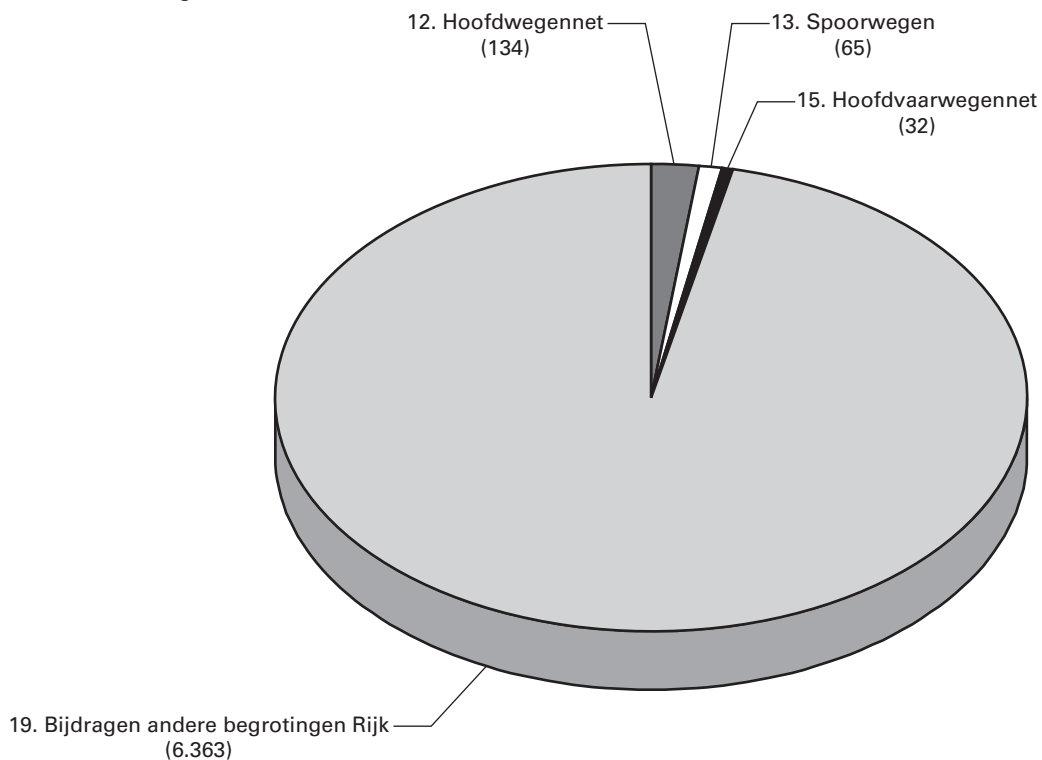
Begroting 2014

Infrastructuurfonds

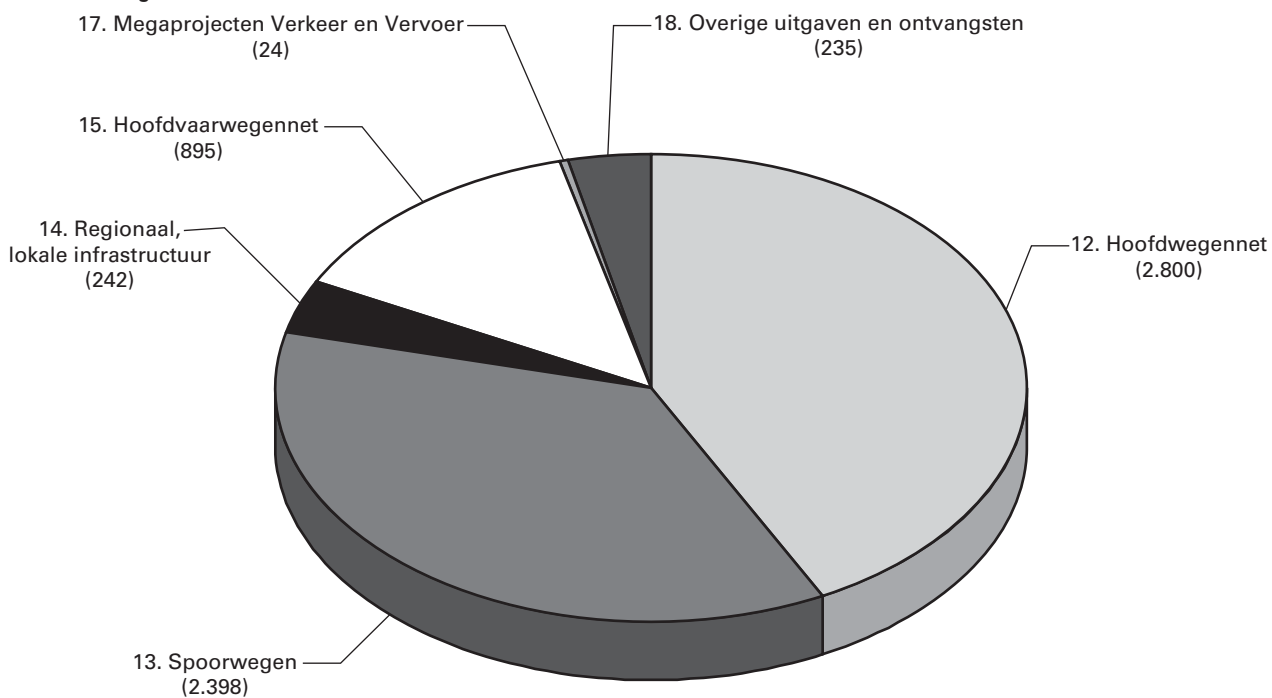
Bedragen x € 1.000

Art.	Omschrijving	Oorspronkelijke vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
12	Hoofdwegennet	4.279.533	2.800.084	133.839
13	Spoorwegen	2.018.957	2.397.939	65.249
14	Regionaal, lokale infrastructuur	230.817	241.969	
15	Hoofdvaarwegennet	657.706	895.163	32.113
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer		24.368	
18	Overige uitgaven en ontvangsten	228.916	235.032	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			6.363.354
TOTAAL			6.594.555	6.594.555

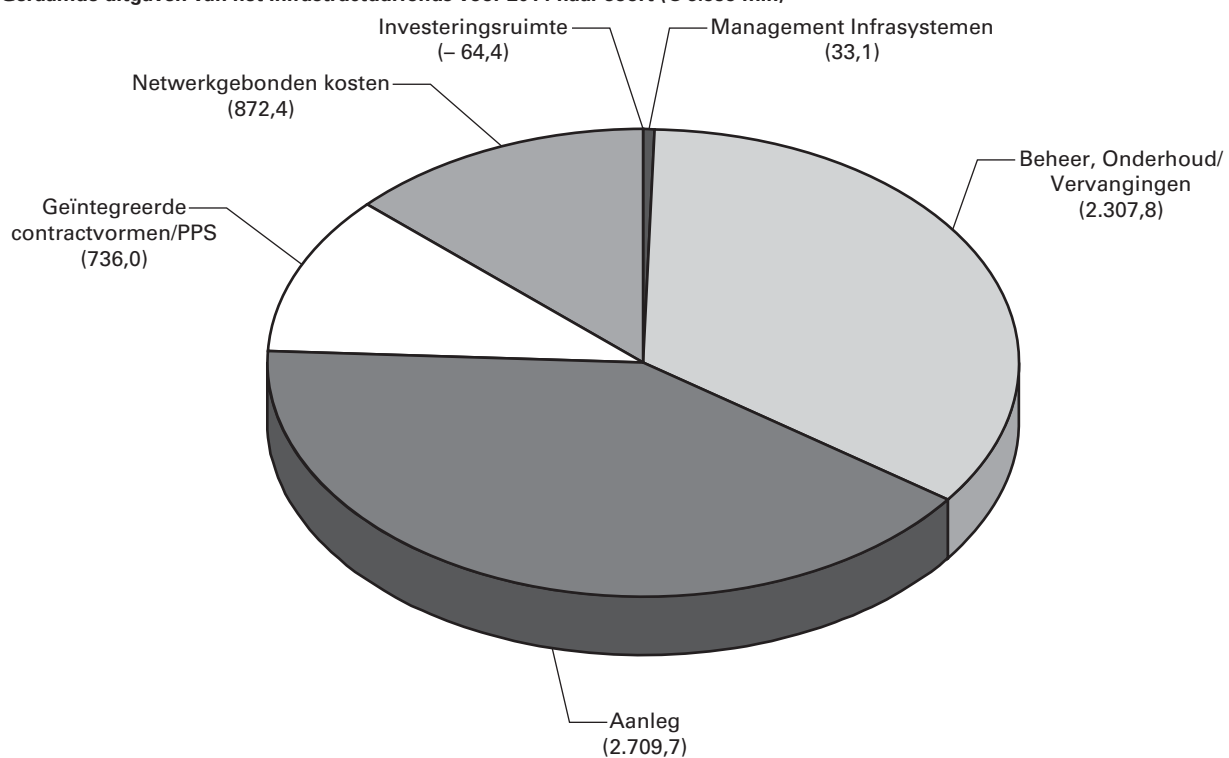
Geraamde ontvangsten van het Infrastructuurfonds 2014 (€ 6.595 mln)



Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds 2014 (€ 6.595 mln)



Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds voor 2014 naar soort (€ 6.595 mln)



Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

	Blz.
A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE WETSARTIKELEN	2
Wetsartikel 1	2
B. BEGROTINGSTOELICHTING	3
1. Leeswijzer	3
2. De Infrastructuuragenda	6
3. De Productartikelen	10
4. Bijlagen:	76
1. Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingstaat per productartikelonderdeel	76
2. Verdiepingsbijlage	78
3. Overzichtsconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl	102
4. DBFM conversie stappen	105
5. Beheer & Onderhoud	107
6. Bijlage Spoor	116
7. Lijst van afkortingen	119

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk jaar afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaat voor het aangegeven jaar vast te stellen.

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

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

B. BEGROTINGSTOELICHTING

1. Leeswijzer

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) stelt de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Begroting hoofdstuk XII) op van de Rijksbegroting en een begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Voor u ligt de begroting van het Infrastructuurfonds.

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

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting van IenM (artikelonderdeel 26.02). Daarnaast worden voor een aantal projecten uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

De begroting bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Leeswijzer.
2. Infrastructuuragenda, waarin de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma worden gepresenteerd.
3. Productartikelen, waarin per investeringsdomein de begrotingcijfers worden gepresenteerd. Hierin zijn ook de projectoverzichten opgenomen.
 - Mutaties in de projectsfeer worden in deze begroting toegelicht als deze financieel groter zijn dan tien procent van het projectbudget of in absolute zin meer bedragen dan € 10 mln;
 - Een nadere toelichting op deze en alle overige infrastructuurprojecten is te vinden in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Projectenboek 2014.
4. Bijlagen; de volgende bijlagen zijn opgenomen in deze begroting:
 1. Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingstaat per productartikelonderdeel
 2. Verdiepingsbijlage
 3. Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl
 4. DBFM conversie stappen
 5. Beheer en Onderhoud
 6. Bijlage Spoor
 7. Lijst van afkortingen

Groeiparagraaf: wat is nieuw in deze begroting

Overprogrammering

In de brief van 13 februari jl. over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) is aangekondigd dat in de programmering een tijdelijke en beheerste overprogrammering wordt opgenomen. Dit vertaalt zich in een aanlegprogramma dat in de periode tot en met 2018 hoger is dan het beschikbare

budget en een exact omgekeerde situatie in de periode na 2018. Dit impliceert dat mijlpalen kunnen vertragen wanneer de benodigde middelen niet in de juiste jaren beschikbaar zijn. Op totaalniveau zijn tot en met 2028 programma en budget uiteraard in balans. Een beheerste overprogrammering vergt dat geen verplichtingen worden aangegaan indien in de betreffende jaren onvoldoende kasgeld beschikbaar is.

Overprogrammering Infrastructuurfonds in € mrd			
	t/m 2018	na 2018	Totaal
Programma Verkenning, Planuitwerking en Realisatie	5,3	15,0	20,3
Budget Verkenning, Planuitwerking en Realisatie	3,2	17,1	20,3
Overprogrammering (-)	- 2,1	2,1	0

Het instrument overprogrammering is door het kabinet ingezet om te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. De ervaring leert namelijk dat infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit, onvoorziene omstandigheden of een hoog ambitieniveau in de afgegeven mijlpalen. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderbesteding van het beschikbare budget.

In het lopende begrotingsjaar en enkele jaren daarna wordt in het realisatieprogramma beperkt overprogrammering toegepast. De kans op grote vertragingen is daar immers beperkt omdat de contracten met de aannemer in de realisatiefase doorgaans zijn gesloten. De overprogrammering wordt verder vooral toegepast in de verkenning- en planuitwerkingprogramma's waar sprake is van meer planningsonzekerheid. Via deze verdeling is geborgd dat voldoende druk staat op zowel de budgetten dichtbij het uitvoeringsjaar als de budgetten meer in de toekomst. Op beheer en onderhoud vindt geen overprogrammering plaats aangezien daar slechts beperkt sprake is van planningsonzekerheid.

Via bandbreedtes rondom de mijlpalen komt de onzekerheid die het totale programma kenmerkt ook op projectniveau tot uitdrukking. In navolging op de brief over de invulling van bezuinigingen op infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) wordt dit principe nu ook in deze begroting geïntroduceerd bij de verkenning- en planuitwerkingartikelen van Wegen en Vaarwegen. Bij de door uw Kamer aangewezen grote projecten was dit al de werkwijze via de probabilistische planningen in de voortgangrapportages. In de volgende begroting(en) is het voornemen om het principe van bandbreedtes uit te breiden naar alle projecten in de verkenning- en planuitwerkingfase op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Daartoe worden de probabilistische planningsmethoden verder opgehard en ingebed in een eenduidig systeem van planning, sturing, verslaglegging en (kas)beheersing.

Investeringsruimte

In de brief over de invulling van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) is aangegeven hoe de investeringsruimte is verdeeld over de modaliteiten. Ook in deze

begroting is de investeringsruimte op een apart artikelonderdeel per modaliteit zichtbaar.

Kolom «vorig»

In de tabellen projectoverzichten bij de verschillende artikelen is de kolom «vorig» opgenomen. In deze kolom is de laatste stand van de projectbudgetten opgenomen, i.c. de stand na de voorjaarsnota 2013.

2. INFRASTRUCTUURAGENDA

De infrastructuuragenda beperkt zich tot het presenteren van de agenda op projectniveau, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2014 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2014 begint.

A. Mijlpalen en resultaten 2014

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2014 wil lenM onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren:

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare reis en route-informatie en deze informatie tijdig aan de serviceproviders leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en uitvoering van het actieprogramma beter geïnformeerd op weg.– Beheer en Onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none">– 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 te laten functioneren.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder NOMO achterstallig onderhoud vaarwegen programma «NOMO AOV» en het resterend deel uit het plan van aanpak Beheer en Onderhoud (impuls).
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none">– 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 (circa 100 kilometer), dwarsliggers (circa 40 kilometer) en wissels (circa 200) en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer 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-projectenboek 2014.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die lenM in 2014 wil halen per sector.

Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> – SAA Deeltraject A1/A10 – N2 Meerenakkerweg – N35 Combiplan Nijverdal – A4 Burgerveen–Leiden (Zuid)
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – N31 Haak om Leeuwarden – SAA Deeltraject A1/A6 – A1 Bunschoten–Hoevelaken – N50 Ens–Emmeloord – A9 Omlegging Badhoevedorp – A7/A8 Purmerend–Zaandam–Coenplein – A79 Aansluiting Nuth
Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> – Dynamisch Verkeersmanagement – Walradar Noordzeekanaal – diverse projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – diverse projecten in het kader van de ZIP-regeling – Lichtenen buitenhavens IJmuiden – Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde (aanbesteding start in 2014, schop-in-de-grond in 2016)
Spoorwegen	
Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> – Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn: gedeeltelijk oplevering (raildempers en dwarsliggers) – Spoor aansluitingen Tweede Maasvlakte: oplevering emplacement Maasvlakte West – Quick Scan Decentraal Spoor: snelheidsverhoging Zutphen–Winterswijk – ERTMS pilot Amsterdam–Utrecht (ProRail-deel): rapportages afgerond – NSP Den Haag: oplevering Stationshal (perrons worden in 2013 opgeleverd) – Amsterdam Centraal Cuypershal: middentunnel in zijn geheel gereed – Sporen in Den Bosch – Zwolle aanleg 4^e perron en tunnel – NSP Arnhem (transferhal) – Nijmegen Lent definitieve halte
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – Spoor aansluitingen Tweede Maasvlakte: verlening realisatiebeschikking Herinrichting emplacement Waalhaven Zuid – Kleine stations: Halte Barneveld Zuid – Amsterdam Centraal Oosttunnel – Groningen–Leeuwarden (concrete projecten/beschikking gepland voor 2014)

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-projectenboek 2014.

Regionale/lokale infrastructuur (> € 112,5 mln / € 225 mln)

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger dan € 112,5 mln respectievelijk € 225 mln) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. IenM is dus niet zelf verantwoordelijk, maar kan een bijdrage leveren in de aanlegkosten van een dergelijk project als nut en noodzaak zijn aangetoond en het project van (boven)regionaal belang is. In

artikelonderdeel 14.01 van het Infrastructuurfonds van de Rijksbegroting zijn de grote regionale/lokale projecten nader aangeduid.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2013. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in bijlage 2: Verdiepingsbijlage.

	art	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Stand ontwerp-begroting 2013		6.234.490	6.872.531	5.940.957	6.550.080	6.346.811	6.034.391
Mutaties 1e suppletoire wet 2013		65.988	- 85.660	- 66.934	- 453.584	- 98.234	- 74.216
Stand Voorjaarsnota 2013		6.300.478	6.786.871	5.874.023	6.096.496	6.248.577	5.960.175
I Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		- 25.466	- 192.316	14.517	- 475.016	13.562	- 85.209
<i>Kader-relevante mutaties Infrastructuurfonds</i>							
1 DBFM N33 en A1/A6	12	- 72.943	- 121.692	- 159.783	- 425.728	137.326	57.122
2 Middelenafpraak	12		- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	-35.700
3 Reisinformatie	13	- 8.650	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	-7.500
4 Afrekening ProRail	13	59.781					
5 Indexering concessie HSL-Z	13			5.983	5.983	5.983	5.983
6 Loonbijstelling	Div.	1.804	1.591	1.556	1.388	1.515	1.482
7 Inzet rest. Programmaruimte	18					- 3.725	-8.065
8 Kasritme regiobijdragen	12		- 29.281	209.281		- 80.000	-100.000
9 Diversen (desalderingen/ovb. HXII/BDU)		- 5.458	266	680	- 13.459	- 4.337	1.469
<i>Belangrijkste mutaties binnen kader Infrastructuurfonds</i>							
10 Prijsindex 2013	Div.	- 50.284	- 76.501	- 70.054	- 71.020	- 68.393	-61.527
	Div.	50.284	76.501	70.054	71.020	68.393	61.527
11 Vordering moederdepartement	12	- 9.482	- 8.796	- 7.345	- 16.065	- 14.415	-6.011
	18	9.482	8.796	7.345	16.065	14.415	6.011
12 Lening spoor/Reglok.	14	25.000		- 7.000	- 18.000		
	13	- 25.000		7.000	18.000		
Stand ontwerp-begroting 2014		6.275.012	6.594.555	5.888.540	5.621.480	6.262.139	5.874.966

Ad 1. Dit betreft de omzetting van de reeksen A1/A6 SAA en N33 Assen-Zuidbroek.

Ad 2. De inkomsten die voorheen taakstellend in de begroting stonden t.b.v. RVOB, worden overgebracht naar lenM. Het gaat hierbij om inkomsten uit areaal waarop Rijkswaterstaat (RWS) het materieel respectievelijk feitelijk beheer uitvoert. Extra opbrengsten die lenM (RWS) weet te realiseren bovenop dit bedrag kunnen door lenM (RWS) ingezet worden. De middelenoverboeking van RVOB naar lenM (RWS) betreft in totaal € 35,7 mln per jaar. Deze overboeking wordt zichtbaar bij opbrengst derden in de staat van baten en lasten en is als volgt opgebouwd: € 19,5 mln structurele ontvangsten uit de pacht van «benzinestations», € 11,5 mln structurele ontvangsten uit de ingebruikgeving van RWS areaal (huur, pacht) en € 4,7 mln structurele ontvangsten uit incidentele verkoop van RWS areaal. De bijdrage van HXII aan het Infrastructuurfonds alsmede de AGB-reeks «overige netwerkoverstijgende kosten» op Infrastructuurfonds artikel 18.08 worden overeenkomstig verlaagd met € 35,7 mln.

Ad 3. Reisinformatie is door ProRail overgedragen aan NS en wordt verankerd in de Vervoerconcessie en structureel verrekend met de concessievergoeding (€ 7,5 mln per jaar).

Ad 4. Dit betreft met name de afrekening van aanleg- en geoormerkte projecten met ProRail over 2012 alsmede de verwerking van de aan NS opgelegde boete.

Ad 5. Dit betreft de indexering van de concessievergoeding HSL-Zuid naar prijspeil 2013.

Ad 6. Dit is de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van het uitgekeerde deel van de loonbijstelling 2013. Het betreft de hogere uitgaven voor de werkgever aan ouderdoms- en nabestaandenpensioen en een stijging van de bijdrage in het kader van de Zorgverzekeringswet.

Ad 7. De resterende programmaruimte op Infrastructuurfonds artikel 18 (€ 100 mln) wordt overgeboekt naar Hoofdstuk XII en betrokken bij het oplossen van de KRW-problematiek.

Ad 8. Dit betreft een aanpassing van kasritme van de regionale bijdragen aan de projecten A12/A15 Ressen–Oudbroeken en N35 Zwolle–Wijthmen.

Ad 9. Het gaat hier om een aantal overboekingen tussen de begroting van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds. De mutaties zijn bij de individuele artikelen in het Infrastructuurfonds (en in de begroting van hoofdstuk XII) toegelicht.

Ad 10. IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma.

Ad 11. Vordering moederdepartement: In 2009 heeft het ministerie van Financiën toestemming verleend om een deel van de vordering van RWS op IenM in een periode van 15 jaar af te betalen. Hiervoor is een 15-jarige kasreeks in de begroting opgenomen. Deze reeks is technisch opgenomen in artikel 12.02 (Beheer en Onderhoud), maar is niet voor Beheer en Onderhoud bedoeld. Voorgesteld wordt om de afbetalingsreeks op te nemen in artikel 18.08 (overige netwerkovertijgende kosten). Het betreft een technische overboeking.

Ad 12. Utrecht, Tram naar de Uithof (Infrastructuurfonds artikel 14): Voor de realisatie heeft de regio Utrecht al een aanzienlijk bedrag voorgefinancierd. IenM heeft eerder richting regio Utrecht aangegeven niet eerder dan in 2016 middelen beschikbaar te hebben om deze uitgaven te compenseren maar wel te zullen bezien of er mogelijkheden waren om eerder tot betaling over te gaan. Die zijn er nu op spoor (Infrastructuurfonds artikel 13) waar de middelen uit het Begrotingsakkoord (Aanvullende Post OV) voor 2013 dit jaar nog niet tot betalingen leiden.

3. DE PRODUCTARTIKELEN

Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, GIV/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte.

Artikel 12 Hoofdwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de Begroting hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegennet (x € 1.000)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	4.219.392	3.597.124	4.279.533	2.130.479	2.850.416	1.337.420	2.479.548
Uitgaven	2.659.773	2.494.262	2.800.084	2.128.843	1.756.604	2.291.915	2.241.330
Waarvan juridisch verplicht:	88%						
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>30.768</i>	<i>21.794</i>	<i>19.189</i>	<i>20.674</i>	<i>20.258</i>	<i>20.257</i>	<i>20.257</i>
<i>12.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>567.308</i>	<i>544.784</i>	<i>624.755</i>	<i>566.080</i>	<i>455.869</i>	<i>492.944</i>	<i>483.143</i>
<i>12.02.01 Beheer en onderhoud</i>	<i>474.922</i>	<i>453.912</i>	<i>438.734</i>	<i>408.524</i>	<i>438.526</i>	<i>489.607</i>	<i>483.143</i>
<i>12.02.02 Servicepakket B&O</i>	<i>56.993</i>						
<i>12.02.04 Vervanging</i>	<i>35.393</i>	<i>90.872</i>	<i>186.021</i>	<i>157.556</i>	<i>17.343</i>	<i>3.337</i>	
<i>12.03 Aanleg</i>	<i>1.287.083</i>	<i>1.145.954</i>	<i>1.201.347</i>	<i>634.054</i>	<i>479.311</i>	<i>978.381</i>	<i>1.135.101</i>
<i>12.03.01 Realisatie</i>	<i>1.254.021</i>	<i>1.115.127</i>	<i>857.327</i>	<i>528.732</i>	<i>447.876</i>	<i>824.355</i>	<i>531.407</i>
<i>12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	<i>33.062</i>	<i>30.827</i>	<i>344.020</i>	<i>105.322</i>	<i>31.435</i>	<i>154.026</i>	<i>603.694</i>
<i>12.04 GIV/PPS</i>	<i>335.772</i>	<i>382.652</i>	<i>590.390</i>	<i>556.301</i>	<i>458.852</i>	<i>460.816</i>	<i>258.875</i>
<i>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</i>	<i>438.842</i>	<i>436.844</i>	<i>407.135</i>	<i>389.777</i>	<i>384.270</i>	<i>379.333</i>	<i>376.890</i>
<i>12.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	<i>383.570</i>	<i>381.576</i>	<i>354.920</i>	<i>338.143</i>	<i>332.527</i>	<i>327.490</i>	<i>325.047</i>
<i>12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	<i>55.272</i>	<i>55.268</i>	<i>52.215</i>	<i>51.634</i>	<i>51.743</i>	<i>51.843</i>	<i>51.843</i>
<i>12.07 Investeringsruimte</i>		<i>- 37.766</i>	<i>- 42.732</i>	<i>- 38.043</i>	<i>- 41.956</i>	<i>- 39.817</i>	<i>- 32.936</i>
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS	1.023.726	949.079	891.304	869.048	894.064	934.967	925.565
– Restant	1.636.047	1.545.184	1.908.780	1.259.795	862.539	1.356.948	1.315.766
12.09 Ontvangsten	165.700	127.551	133.839	302.892	139.647	62.084	22.918

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van de verkenning en planuitwerking worden de budgetten in 2014 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2014. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000								
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
12	Hoofdwegen	2.800.084	2.128.843	1.756.604	2.291.915	2.241.330	2.916.274	3.427.133
12.01	Verkeersmanagement	19.189	20.674	20.258	20.257	20.257	20.259	20.257
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	624.755	566.080	455.869	492.944	483.143	489.516	489.403
12.03	Aanleg	1.201.347	634.054	479.311	978.382	1.135.101	1.801.489	2.295.343
12.04	GIV/PPS	590.390	556.301	458.852	460.816	258.875	259.639	260.541
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	407.135	389.777	384.270	379.333	376.890	376.640	376.568
12.07	Investeringsruimte	- 42.732	- 38.043	- 41.956	- 39.817	- 32.936	- 31.268	- 14.979
12.09	Ontvangsten	133.839	302.892	139.647	62.084	22.918	31.358	286.076

Bedragen x € 1.000									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
12	Hoofdwegen	2.331.691	2.707.002	2.487.666	2.431.671	2.238.102	2.112.908	2.048.721	2.154.676
12.01	Verkeersmanagement	20.301	20.275	20.261	20.247	20.220	20.221	20.218	20.303
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	407.863	407.777	407.731	421.610	453.339	453.339	453.331	458.030
12.03	Aanleg	1.242.548	1.678.928	1.453.075	1.307.280	1.146.138	1.024.108	575.569	82.229
12.04	GIV/PPS	255.107	233.669	238.877	303.735	234.828	232.496	172.017	171.267
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	377.439	377.847	378.072	378.924	379.359	379.348	379.387	378.023
12.07	Investeringsruimte	28.432	– 11.494	– 10.350	– 124	4.218	3.396	448.199	1.044.824
12.09	Ontvangsten		35.000						

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement streeft lenM naar optimaal gebruik van informatie over de beschikbare infrastructuur en draagt lenM bij aan het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Daarmee worden de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Nederland, binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid, bevorderd.

Producten

Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt in de volgende maatregelcategorieën:

- Verkeersgeleiding bij grote drukte, inclusief crisissituaties (onder andere weeralarm).
- Hulpverlening voor doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement).
- Maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag, bijvoorbeeld ter voorkoming van bumperkleven en het negeren van rode kruizen.
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

Verkeersmanagementmaatregelen betreffen onder andere de inzet van weginspecteurs bij incidenten, toeritdosering, gebruik van spitsstroken, maar ook verkeersinformatie op panelen boven de weg. De meeste van deze maatregelen worden ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking. Dit krijgt ook vorm in het programma Beter Benutten. Hierin wordt samen

met andere infrabeheerders, vervoersorganisaties en bedrijfsleven gewerkt aan regionale maatregelen om bestaande weg-, vaarweg-, spoor- en OV-verbindingen beter te benutten. Hetzelfde geldt ook voor de Praktijkproef Amsterdam, waarbij met het gecoördineerd netwerkbreed inzetten van maatregelen een bijdrage wordt geleverd aan de beleidsdoelen zoals verbeteren van de reistijd en bereikbaarheid in de regio Amsterdam. In deze proef zullen zowel wegkantssystemen als dynamische navigatiesystemen worden ingezet op het hoofd- en onderliggend wegennet in de regio Amsterdam.

In 2013 is het actieprogramma «Beter geïnformeerd op weg» gestart om in samenwerking met marktpartijen een gezamenlijke koers en een concrete agenda voor ontwikkeling en innovatie van verkeersmanagement voor de komende jaren te formuleren. Het actieprogramma bestaat uit een publiekprivate routekaart over Reisinformatie & Verkeersmanagement, waarin de strategische lijnen voor de beoogde ontwikkelingen worden beschreven. Om de routekaart concreet te maken volgen ook een uitvoeringsagenda voor de overheden en het bedrijfsleven. De routekaart zal in de 2^e helft van 2013 gereed zijn, waarna de tactisch/operationele vertaling in de uitvoeringsagenda plaats vindt. Het actieprogramma biedt een meerjarig richtsnoer dat de basis legt voor publieke en private investeringen in reisinformatie en verkeersmanagement.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal:				
Areaalomschrijving	Eenheid	2012	2013	2014
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.666	2.666	2.586
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	318	308	328

Toelichting

De verwachte afname van verkeerssignalering op rijbanen is de resultante van enerzijds uitbreiding (A5 Westrandweg en A10/A8 2e Coentunnel) en anderzijds vermindering van de verkeerssignalering in 2014 door versoberingsmaatregelen (onder andere A18L, A12, A2). Zie ook de begroting van het Infrastructuurfonds over 2013, bijlage 5 (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A](#)).

De verwachte toename van het aantal kilometer spits- en plusstroken eind 2014, is de resultante van enerzijds aanleg- en reconstructieprojecten waarbij spitsstroken worden vervangen door reguliere rijstroken, permanente openstelling van een aantal plusstroken en anderzijds realisatie van extra plusstroken op de A28 (Rijnsweerd–Hoevelaken).

Indicator verkeersmanagement		
Streefwaarde	Eenheid	Streefwaarde 2014
Op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders.	% van bemeten rij baanlengte	89%

Toelichting

Deze indicator geeft aan in welke mate Rijkswaterstaat betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIPs) zet en die informatie beschikbaar stelt voor serviceproviders en in welke mate dit tijdig gebeurt.

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 en veilig vervoer van personen en goederen. Daarbij gelden randvoorwaarden voor milieu (natuur, lucht geluid en duurzaamheid).

Producten

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

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

Voor de volledigheid wordt verwezen naar artikelonderdeel 18.12 «Nader toe te wijzen BenO en vervanging», waaronder middelen voor beheer en onderhoud en vervanging zijn bestemd, die nog niet aan netwerken kunnen worden toebedeeld.

In bijlage 5 is een nadere toelichting opgenomen op de wijze van aansturing van beheer en onderhoud, IBO, de voortgang implementatie versoberingen en efficiency, de budgettaire aspecten tot en met 2028, DBFM, areaalgroei, vervanging en renovaties en overige ontwikkelingen.

12.02.01 Beheer en Onderhoud

Voor een optimaal gebruik van het wegennet zet lenM in op een zo groot mogelijke beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid 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.

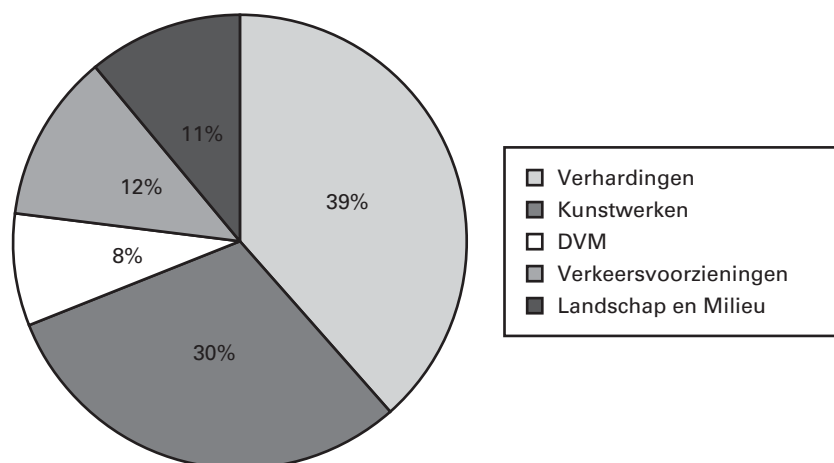
De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan in hoofdlijn uit:

- 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 verkeersvoorziening, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting.

- Uitgaven voor geluidmaatregelen (landschap en milieu) door naleving van geluidproductieplafonds voor zover geen onderdeel van een aanlegproject.

Meetbare gegevens

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



Areaal rijkswegen					
		Eenheid	2012	2013	2014
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.721	5.764	5.771
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.451	1.466	1.562
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	75	75	75
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	12	13	13
Groen areaal		km ²	202	202	200

Omvang Areaal				
	Areaal	Eenheid	Omvang 2014	Budget x € 1.000 2014
Beheer, onderhoud en ontwikkeling	Oppervlakte wegdek	km ²	88	438.734

De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen.	10%
Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten of een snelheidsbeperking beperking is ingesteld door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infra of falen verkeersmanagement.	90%
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding en neemt binnen 24 uur, na constatering, maatregelen bij het (tijdelijk) niet voldoen van de norm bij wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels (eenheid: % van de gevallen).	98%

12.02.04 Vervanging

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegenet moeten in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.

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

Het in 2008 gestarte programma Stalen Bruggen is in het programma vervangingen en renovaties opgenomen en onderdeel van onderstaande tabel met een overzicht van objecten die worden aangepakt.

Wegnr.	Objecten	Gereed
A6	Ketelbrug tussen Emmeloord en Lelystad	2013
A7	Kruiswaterbrug tussen Sneek en afslag Bolsward	2014
A50	Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk	2015
A58	Kreekrakbrug tussen knooppunt Markiezaat en afslag Rilland	2015
A12	Galecopperbrug tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten	2015
N3	Wantijbrug tussen Papendrecht en Dordrecht	2018
N15	Suurhoffbrug tussen Europoort en Oostvoorne	2018
A16	Brienoordbrug tussen de knooppunten Ridderkerk en Terbregseplein	2018
A44	Kunstwerken A44/zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen/Hoofdvaart/Lisserweg	2014
A15	Viaduct Wilhelminakanaal/Hardinxveld-Giessendam	2014
A15	Viaduct Veerdijk/Papendrecht	2015
A59	Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde/Drunen	2016
A22	Velsertunnel	2015
A76	Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth	2016

12.03 Aanleg

Motivering

Door middel van voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is en komt om de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk te

realiseren met voorspelbare reistijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid.

12.03.01 Realisatie

Producten

Dynamisch Verkeersmanagement

Afgelopen jaren is onder andere via het programma Mobiliteitsaanpak € 200 mln geïnvesteerd in verkeersmanagementmaatregelen gericht op het verbeteren van de verkeerssituatie van trajecten uit de file top-50. Het betreft onder andere betere benutting van de bestaande infrastructuur en verbeteren van aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen. De laatste resterende werkzaamheden zullen in 2014 zijn afgerond. Een deel van het programma Mobiliteitsaanpak vindt inhoudelijk opvolging in het programma Beter Benutten.

Kleine projecten / afronding projecten

De volgende projecten zijn opengesteld en worden opgenomen onder de kleine projecten/afronding projecten:

- A9 Alkmaar–Uitgeest;
- N9 Koedijk–De Stolpen;
- N50 Ramspol–Ens;
- A2 Oudenrijn–Everdingen;
- A2 Everdingen;
- A12 Zoetermeer–Zoetermeer centrum;
- N57 Veersedam–Middelburg;
- A74 Venlo;
- N34 Omleiding Ommen.

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2014 wil lenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	SAA Deeltraject A1/A10 N2 Meerenakkerweg N35 Combiplan Nijverdal A4 Burgerveen–Leiden (Zuid) N31 Haak om Leeuwarden
Start realisatie	SAA Deeltraject A1/A6 A1 Bunschoten–Hoevelaken N50 Ens–Emmeloord A9 Omlegging Badhoevedorp A7/A8 Purmerend–Zaandam–Coenplein A79 Aansluiting Nuth

Overige maatregelen

Meer veilig-2

Met dit pakket wordt een bijdrage geleverd aan het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers door incidenten op het rijkswegennet. Realisatie van in totaal 123 maatregelen is gepland tot en met 2014. Het betreft:

- Plaatsen of aanpassen van geleiderail;
- Reconstructie van rotondes, kruispunten, invoegstroken;
- Installeren van VRI's, filedetectie- en filewaarschuwingssystemen;
- Reconstructie van invoegers en uitvoegers;
- Aanpassen midden- en zijbermen (halfverharding, zichtafscherming).

Het maatregelenpakket Meer veilig-2 wordt in 2018 geëvalueerd.

Meer veilig-3

Na 2014 wordt het Meer veilig-2 pakket opgevolgd door Meer veilig-3 (uitvoeringsperiode 2015–2018). Het pakket bevat naast kosteneffectieve maatregelen voor het oplossen van verkeersonveilige locaties ook maatregelen voor het oplossen van significante onveilige situaties op routes.

Maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen

Dit pakket is gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter-)nationale vrachtcorridors. Binnen dit pakket worden landelijk 300 extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens gecreëerd en nog eens 400 parkeerplaatsen meerjarig gehuurd. Daarnaast wordt ingezet op een structurele kwaliteitsverbetering van naar verwachting 40 verzorgingsplaatsen. Voor het realiseren van sanitaire voorzieningen op solitaire verzorgingsplaatsen wordt onderzocht of commerciële exploitatie en onderhoud van de voorzieningen door marktpartijen mogelijk is.

Meer Kwaliteit Leefomgeving

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering. De geplande werkzaamheden binnen het programma lopen door tot 2018. Een voorbeeld van een ontsnipperingsproject is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee gescheiden natuurgebieden met elkaar verbonden. Voor 2014 staat de oplevering van het internationale ecoduct Kempengrens op de grens van Vlaanderen en Noord-Brabant gepland. Daarnaast wordt gewerkt aan de realisatie van ecoduct Laarderhoogt over de A1 en een 30 tal kleinere maatregelen die in 2014 worden uitgevoerd.

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

- Bij de projecten N33 Assen–Zuidbroek en A1/A6 SAA heeft de financial close plaatsgevonden. Beiden zijn overgeheveld naar het artikelonderdeel 12.04 geïntegreerde contractvormen.
- Uitvoering MJPO: Het programma loopt af na 2018. Het resterende budget is overgeheveld naar de investeringsruimte van wegen (12.07).
- Het Pakket Meer veilig-3 is afzonderlijk zichtbaar gemaakt.
- Bij A4 Delft– Schiedam zijn in de 1e suppletoire begroting 2013 de aanbestedingsmeevaller (– € 292,5 mln) en meerkosten van € 10,3 mln verwerkt. Een deel van deze meevaller was gereserveerd voor het opvangen van potentiële tegenvallers. Hiervan wordt nu € 59,7 mln toegevoegd aan het taakstellend budget voor tegenvallers bij de uitvoering en wijziging in de standaard tunneltechnische installatie na gunning. (zie ook toelichting meerkosten tunneltechnische installaties).
- Bij A2 Holendrecht–Oudenrijn (Leidsche Rijn Tunnel) is in 1e suppletoire begroting 2013 € 56 mln toegevoegd aan het budget. Omdat slechts een beperkt deel nodig bleek, wordt bij deze begroting € 37 mln overgeheveld naar de investeringsruimte van wegen (12.07).
- Als gevolg van een meevaller binnen de ZSM projecten is een overschot voorzien van € 32,3 mln. Dit budget is overgeheveld naar de investeringsruimte van wegen (12.07).

Meerkosten tunneltechnische installaties

Met het bereiken van overeenkomst met de aannemer van de Tweede Coentunnel is duidelijk hoeveel de meerkosten zijn geworden voor het openbreken van de contracten om de standaard voor tunneltechnische

installaties waar mogelijk te implementeren bij de projecten N35 Combiplan Nijverdal, A2 Maastricht en de Tweede Coentunnel. Deze meerkosten bedragen in totaal € 198,5 mln. De inschatting was dat de meerkosten tussen de € 55 mln en € 150 mln zouden bedragen. Er is een reservering van € 100 miljoen in de begroting getroffen. Deze reservering is nu geheel aangewend. Bij de eerste suppletoire begroting 2013 zijn de meerkosten bij N35 Combiplan Nijverdal en A2 Maastricht verwerkt. Met name de meerkosten bij de Tweede Coentunnel zijn hoger uitgevallen dan werd ingeschat (zie 12.04). Een groot deel van de kosten zijn tijdsgebonden kosten. Doordat er onduidelijkheid was over het ontwerp van de installaties en de besturingssoftware, ging tijd voor de opdrachtnemer verloren. Omdat de onderhandelingen over de meerkosten van de tunneltechnische installaties lang duurden en de partijen ver uit elkaar lagen, is na anderhalf jaar onderhandeling besloten om de in het contract opgenomen geschillenprocedure te volgen (de zogenoemde Dispute Resolving Taskforce). Deze is met een bindende uitspraak gekomen. Het totaal van de gemaakte afspraken wordt verwerkt in een vaststellingsovereenkomst.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Dynamisch verkeersmanagement	160	160	125	10	9	16					–	2012
Kleine projecten / Afronding projecten	153	93		41	28	21	22	8		34	nvt	nvt
Programma 130 km	57	95	11	34	10	0	0	0	0			
Programma aansluitingen	99	98	23	4	7	17	21	14	13		nvt	nvt
Quick Wins Wegen	36	36	10	1	0	1	24				–	2011
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.581	1.608	1.328	125	55	34	8	32			2016	2016
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	48	47	6	4	10	26	1				2015	2015
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere	2.174	2.916	333	140	171	109	211	498	238	474	2024	2020
A9 Badhoevedorp	336	331	28	44	43	45	46	46	48	36	2017	2017
A2 Holendrecht–Oudenrijn	1.219	1.255	1.181	23	10	5					2012	2012
A28 Utrecht–Amersfoort	224	222	139	54	28	2					2013	2013
Projecten Zuidvleugel												
A4 Burgerveen–Leiden	586	585	415	23	55	42	8	2	2	42	2014	2014
A4 Delft–Schiedam	661	593	123	140	180	162	36	20			2015	2015
Projecten Zuidwestelijke Delta												
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	10	10		0	1	2	3	3	1			
N61 Hoek–Schoondijke	118	118	35	30	25	19	3	7			2014	2014
Projecten Brabant												
A4 Dinteloord–Bergen op Zoom	275	272	129	54	56	30	5				2015	2015
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	11	11	0	7	4						2014	2014
Projecten Limburg												
A2 Maasbracht–Geleen, 1e fase	170	170	151	6	4	2	8				2011/2013	2011/2013
A2 Passage Maastricht	623	619	350	142	91	30	9				2016	2016
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	110	108	37	0	53	6		14			2010/2015	2010/2015
A67 Aanpak toerit Someren	6	6		0	6							

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projecten Oost-Nederland												
A50 Ewijk-Valburg	276	275	216	29	4	26					2015	2014
N35 Combiplan Nijverdal	307	306	214	70	20	2				0	2014	2014
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden (De Haak)	193	191	57	72	52	12					2014	2014
N33 Assen-Zuidbroek	0	205										
Overige maatregelen												
Meer kwaliteit leefomgeving	107	265		2	1	20	15	20	20	30		
Meer veilig 2	27	29		27								
Meer veilig 3	40					10	10	10	10			
Verzorgingsplaatsen	25	23		4	5	5	10					
Afrondingen	-1				-1							
Totaal uitvoeringsprogramma	7.545		4.911	1.088	928	644	441	674	331	614		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				77	79	35	7			13		
Programma Realisatie (IF 12.03.01)				1.165	1.007	679	448	674	331	628		
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				1.115	857	529	448	824	531	628		
Overprogrammering (-)				- 50	- 150	- 150	0	150	200			

12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De taakstellende budgetten zijn op prijspeil 2013 gebracht.
- A10 Zuidas: de door ProRail gemaakte kosten voor planuitwerking en voorbereiding realisatie, ad € 2,7 mln tot medio 2013, voor het gemeenschappelijk weg- en spoorproject worden door ProRail bij RWS in rekening gebracht. Naast de indexerings voor prijspeil zijn deze middelen overgeheveld naar Infrastructuurfonds artikel 12.
- Ring Utrecht: Het budget voor A12 Ring Utrecht (fase 2) en de rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zijn apart in de begroting opgenomen.
- Uit de reservering meerkosten tunnelveiligheid is € 17 mln overgegaan naar Infrastructuurfonds artikel 12.04 GIV voor de A10 Tweede Coentunnel. Een nadere toelichting is te vinden bij Infrastructuurfonds artikel 12.04 GIV. De reservering meerkosten tunnelveiligheid is nu geheel aangewend.
- N65 Vught-Haaren: Op 16 mei 2013 is de startbeslissing genomen. De rijksbijdrage is opgenomen in de categorie gebonden.
- De mijlpalen zijn herijkt door de bezuinigingen uit het Begrotings- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 en projectspecifieke ontwikkelingen. Conform de brief van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen (TK 33 400 A, 2012-2013, nr. 48) is in het MIRT-projectenboek de geactualiseerde planning per project opgenomen met een toelichting op de wijzigingen. Om onzekerheid over mijlpalen uit te drukken is conform vermelde brief bij openstelling een bandbreedte opgenomen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Leeswijzer.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

Bedragen x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Projectomschrijving				
Verplicht				
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwer- kingsprojecten	– 328	– 364		
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	465	469	nvt	nvt
Geluidsaneringprogramma – weg	255	255	nvt	nvt
Lucht – weg (NSL hoofdwegennet)	235	243	nvt	nvt
Externe Planuitwerkingen Kosten Hoofdwegennet	243	234	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4) en A6 Almere (deel 5)				Deel 4: 2024– 2026 Deel 5: 2020–2022
	1.039	1.039	2011	2028
A10 Zuidas	640	627	2016	2028
A10 Knoop punten De Nieuwe Meer en Amstel	332	326	2016	2028
N23 Alkmaar–Zwolle	36	36	nvt	2015
A12/A27 Ring Utrecht	1.120	1.102	2016	2024–2026
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	163		nvt	2026–2028
A27/A1 Utrecht.N. – knp. Eemnes – asl.Bunschoten	261	257	2014	2018
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	699	688	2018	2022–2024
A27 Houten–Hooipolder	721	709	2017	2023–2025
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	25	25	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel				
A13/A16 Rotterdam (excl. tolopbrengsten)	710	700	2015	2021
Projecten Oost-Nederland				
A1 Apeldoorn Zuid–Beekbergen	36	35	2015	2016–2018
A12 Ede–Grijsoord	110	109	2011	2016–2018
A12/A15 Ressen–Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	529	527	2015	2019
N18 Varsseveld–Enschede	316	312	2013	2017
N35 Zwolle–Wijthmen	48	47	2015	2016–2018
Projecten Noord-Nederland				
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ¹	551	543	2014	2019–2021
Gebonden				
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	50	50	nvt	nvt
Reservering meerkosten tunnelveiligheid	0	17	nvt	nvt
Reservering tologave DBFM-aanbestedingen NWO, A13/A16 en A12/A15	301	301	nvt	nvt
Reservering tegenvallende tolopbrengsten A12/A15	60	60	nvt	nvt
Reserveringen voor LCC	223	223	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel				
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprickers)	440	433		
A4-A44 Rijnlandroute	555	546		
Projecten Brabant				
A58 Eindhoven–Tilburg	317	317		
A58 Sint Annabosch–Galder	116	116		
N65 Vught–Haaren ²	45			
Projecten Limburg				
A2 't Vonderen–Kerensheide ³	254	250		
Projecten Oost-Nederland				
N35 Nijverdal–Wierden	40	40		
Bestemd	2.641	2.251		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud				
Studiebudget Verkenningen				
Projecten Noordwest-Nederland				
A7/A8/A9/A10 Noordkant Amsterdam				

Bedragen x € 1 mln.	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Projecten Zuidvleugel Blankenburgverbinding (NWO) A20 Nieuwerkerk-Gouwe Projecten Oost-Nederland A1 Zone (Apeldoorn-Deventer-Azelo) <i>Overige projecten in voorbereiding</i> <i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	13.247			
Begroting IF 12.03.02	13.247			

¹ Dit beschikbare budget is excl. de middelen die op artikel 14 worden begroot (€ 55 mln).

² Dit is exclusief de € 10,6 mln. die RWS heeft gereserveerd voor maatregelen op en langs de N65, conform het convenant tussen RWS en Vught van 13 juni 2007.

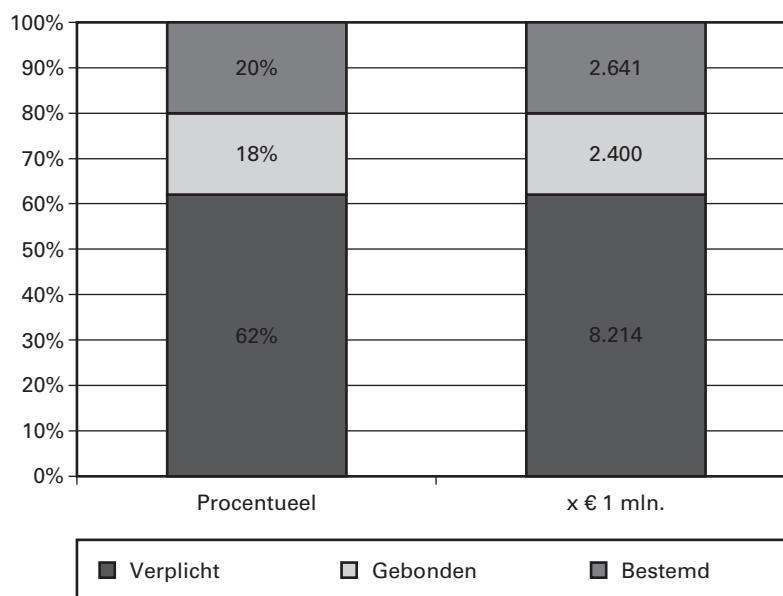
³ Bedrag is inclusief regiobijdrage (€ 35 mln, pp 2020).

legenda

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2013–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.

Planuitwerking/verk. Wegen (Periode 2013–2028)



12.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

Infrastructuur projecten 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 vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. 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. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase kan sprake zijn van een gedeeltelijke betaling (de 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.

In bijlage 3 van de nota Prioritering Investerings Mobiliteit en Water is een lijst van in totaal 32 potentiële DBFM-projecten opgenomen. In de Voortgangsrapportage DBFM(O) wordt hierover periodiek gerapporteerd.

Producten

Het project A15 Maasvlakte Vaanplein verkeert in de bouwfase en kent een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na oplevering betaald vanaf 2015 tot en met 2035.

De A12 Lunetten–Veenendaal bevindt zich in de exploitatiefase waardoor sprake is van een volledige beschikbaarheidsvergoeding.

De N33 Assen–Zuidbroek is gegund en de financial close heeft onlangs plaatsgevonden. Deze kent een partiële beschikbaarheidsvergoeding. Naar verwachting wordt vanaf medio 2014 overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. De N33 is een pilot met index linked financiering. Dit houdt in dat de beschikbaarheidsvergoeding jaarlijks wordt aangepast aan de inflatie-ontwikkeling.

Het project A1/A6 Diemen–Almere Havendreef, onderdeel van het programma Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA) is gegund en de Financial close heeft plaatsgevonden. Naar verwachting zal in 2020 sprake zijn van volledige beschikbaarheidsvergoeding.

Het project A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg) onderdeel van het SAA programma is in aanbesteding. Verwacht wordt dat het DBFM contract wordt getekend in 2014. Vooralsnog zal dit traject beschikbaar komen voor beschikbaarheidsvergoeding in 2020.

In 2013 is voor het volgende DBFM project de aanbesteding gestart:

- A12 Ede–Grijsoord, verwachting volledige beschikbaarheidsvergoeding in 2017.

Voor 2014 en 2015 is voorzien dat voor de volgende DBFM projecten de aanbesteding zal starten:

- N18-Varssveld–Enschede;
- A12/15 Ressen–Oudbroeken (Via15);
- A27/A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes–Bunschoten.

Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project.

Daarnaast zijn Public-private-comparator (PPC) -meerwaardetoetsen gepland voor de projecten:

- A27 Houten–Hooipolder;
- Rijnlandroute;
- N35 Nijverdal–Wierden;

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

- De projecten N33 Assen–Zuidbroek en A1/A6 SAA zijn vanuit 12.03.01 overgeheveld naar dit artikelonderdeel 12.04 geïntegreerde contractvormen.
- Het taakstellend budget voor het project A10 Tweede Coentunnel is bijgesteld met € 150 mln. Deze bijstelling komt voort uit het zoveel mogelijk implementeren van de standaard tunneltechnische installaties (€ 116 mln), uit overige meerkosten zoals aanpassingen weginrichting en waterafvoer (€ 8 mln), alsmede indexering naar prijspeil 2013 (€ 26 mln).
- Overige budgetbijstellingen komen voort uit het op prijspeil 2013 brengen.

Tabel Projectoverzicht behorende bij 12.04 geïntegreerde contractvormen Hoofdwegennet

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering	
	hui- dig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projectomschrijving	hui- dig	vorig	t/m 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Aflossing tunnels	1.225	1.211	381	53	53	55	56	57	58	512	–	–
A10 Tweede Coentunnel	2.196	2.046	626	200	105	91	76	52	52	995	2013	2013– 2014
A1/A6/A9 Schiphol– Amsterdam–Almere	1.463			3	10	10	10	255	52	1.122	2019	
A12 Lunetten–Veenendaal	627	619	150	65	24	24	24	24	24	294	2012	2013
Projecten Zuidvleugel												
A15 Maasvlakte–Vaanplein	2.031	2.001	189	41	347	357	274	52	52	717	2015	2015
Projecten Brabant												
A59 Rosmalen–Geffen, PPS	288	287	266	2	1	1	1	2	2	13	2005	2005
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden–Drachten	146	146	101	6	6	6	6	6	6	11	2007	2007
N33 Assen–Zuidbroek	315			12	45	13	13	13	13	206	2015	
Totaal	8.291		1.714	382	591	557	459	461	258			

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (incl. afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd.

12.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord.

In mijn brief van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) is per sector de ruimte afgeleid voor nieuwe investeringen en risico's. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn hiertoe vervolgens per modaliteit aparte artikelonderdelen «Investeringsruimte» geïntroduceerd.

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen betreffen de volgende zaken:

- Het budget dat op artikel 17.01 WST resteert (€ 4,5 mln) wordt naar dit onderdeel overgeboekt.

- Uitvoering MJPO: Het programma loopt af na 2018. Het resterende budget is overgeheveld naar de investeringsruimte van wegen.
- Het treffen van een reservering consequenties areaalgroei op beheer en onderhoud wegen onder planuitwerking vanuit de Investeringsruimte wegen (€ 411 mln).
- Het leveren van de resterende dekking (€ 31,4 mln t/m 2028) voor tegenvallers uit de afhandeling van claims gerelateerd aan 2e Coentunnel.
- Toevoeging van het niet benodigde geld bestemd voor de A2 Leidsche Rijn Tunnel ad € 37 mln. Op basis van de raming van nog te verwerken kosten is in 2013 € 56 mln toegevoegd aan het budget. Daarvan is slechts een beperkt deel nodig gebleken. Daarnaast is een overschot voorzien binnen de ZSM projecten (€ 32,3 mln). Over dit overschot is eerder gerapporteerd in de Voortgangsrapportage Planuitwerkingen droog, spoedaanpak en ZSM.
- IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma.

12.07 Inv.ruimte Wegen									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte								9.904	57.628
Kaseffect verwerking index 2013	- 37.766	- 42.732	- 38.043	- 41.956	- 39.817	- 32.936	- 31.268	-24.883	-29.196
Totaal	-37.766	-42.732	-38.043	-41.956	-39.817	-32.936	-31.268	-14.979	28.432

(vervolg) 12.07 Inv.ruimte Wegen								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Investeringsruimte	19.766	19.763	19.761	19.755	19.756	16.447	1.044.824	1.227.604
Kaseffect verwerking index 2013	- 31.260	- 30.113	- 19.885	- 15.537	- 16.360	431.752		0
Totaal	- 11.494	- 10.350	- 124	4.218	3.396	448.199	1.044.824	1.227.604

Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord.

Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de Begroting hoofdstuk XII over 2014 bij beleidsartikel 16 Spoor.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (x € 1.000)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	2.050.436	3.108.240	2.018.957	2.329.930	2.521.753	1.594.841	1.604.672
Uitgaven	2.185.220	2.379.800	2.397.939	2.566.789	2.442.941	2.540.915	2.491.267
Waarvan juridisch verplicht:	100%						
<i>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>1.463.595</i>	<i>1.312.181</i>	<i>1.264.028</i>	<i>1.239.246</i>	<i>1.147.798</i>	<i>1.244.635</i>	<i>1.319.480</i>
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>591.682</i>	<i>879.029</i>	<i>980.114</i>	<i>1.146.898</i>	<i>1.118.262</i>	<i>1.135.420</i>	<i>1.020.157</i>
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	527.978	787.339	810.223	904.223	785.185	588.109	411.332
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	12.630	57.891	89.525	98.804	75.441	56.474	65.237
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	43.725	30.351	69.357	132.461	227.107	416.974	476.571
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	7.349	3.448	11.009	11.410	30.529	73.863	67.017
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>129.943</i>	<i>140.193</i>	<i>145.588</i>	<i>163.596</i>	<i>148.580</i>	<i>148.790</i>	<i>149.422</i>
<i>13.07 Rente en aflossing</i>		<i>48.397</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>	<i>16.597</i>
<i>13.08 Investeringsruimte</i>			<i>- 8.388</i>	<i>452</i>	<i>11.704</i>	<i>- 4.527</i>	<i>- 14.389</i>
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschappen							
– Restant	2.185.220	2.185.220	2.185.220	2.185.220	2.185.220	2.185.220	2.185.220
13.09 Ontvangsten	72.526	224.323	65.249	236.789	180.483	193.076	194.509

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van de verkenning en planuitwerking worden de budgetten in 2014 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2014. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
13 Spoorwegen	2.397.939	2.566.789	2.442.941	2.540.915	2.491.267	2.151.414	2.067.972
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.264.028	1.239.246	1.147.798	1.244.635	1.319.480	1.145.680	1.291.516
13.03 Aanleg	980.114	1.146.898	1.118.262	1.135.420	1.020.157	824.473	588.759
13.04 GIV/PPS	145.588	163.596	148.580	148.790	149.422	152.578	161.354
13.07 Rente en aflossing	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08 Investeringsruimte	- 8.388	452	11.704	- 4.527	- 14.389	12.086	9.746
13.09 Ontvangsten	65.249	236.789	180.483	193.076	194.509	198.909	203.174

(vervolg) Bedragen x € 1.000

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
13	Spoorwegen	1.803.233	1.701.130	1.899.360	2.004.230	1.958.198	1.987.113	2.011.750	2.084.319
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.188.875	1.184.382	1.179.647	1.234.730	1.226.341	1.237.905	1.239.094	1.198.353
13.03	Aanleg	397.702	299.712	497.929	479.700	463.906	509.202	462.753	171.370
13.04	GIV/PPS	162.228	163.666	164.985	166.604	167.547	168.015	166.165	152.496
13.07	Rente en aflossing	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte	37.831	36.773	40.202	106.599	83.807	55.394	127.141	545.503
13.09	Ontvangsten	207.311	209.558	219.232	219.573	180.925	180.925	180.925	180.925

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 belast met het beheer en onderhoud van de landelijke spoorweginfrastructuur.

De rijksbijdrage aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur.

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van IenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De minister van IenM moet hiermee instemmen. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

Producten

De beheer-, onderhoud- en vervangingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties betreffende de in de Beheerconcessie vastgelegde zorgtaken van ProRail. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met spoorverkeersleiding en activiteiten op het gebied van capaciteitsmanagement. In het beheerplan zelf wordt jaarlijks een uitgebreide beschrijving opgenomen van de belangrijkste activiteiten die voor dat jaar zijn gepland.

ProRail ontvangt voor de uit te voeren activiteiten een bijdrage van het Rijk. Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding. De door ProRail te ontvangen gebruiksvergoeding wordt in mindering gebracht op de door het Rijk te subsidiëren uitgaven. In de uitgaven wordt een onderscheid gemaakt tussen beheer en onderhoud, vervanging en apparaatskosten.

Uitgaven (x € 1.000, op basis van de meerjarenramingen bij het Beheerplan 2013):

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Beheer en calamiteitenorganisatie	185.471	199.377	197.553	198.705	196.874	186.340
Grootschalig onderhoud	141.571	161.011	126.677	126.460	125.634	133.147
Kleinschalig onderhoud	329.120	326.552	305.093	288.729	291.464	291.592
Onderhoud transfer	82.280	81.523	80.398	80.703	80.901	81.149
Onderhoud Betuweroute	32.133	28.345	25.925	23.507	21.087	18.667
Verkenning en innovatie	4.312	4.311	4.311	4.067	4.067	4.067
Uitbesteed werk	774.887	801.119	739.957	722.171	720.027	714.962
Bovenbouwvernieuwingen	117.370	174.755	164.993	213.686	236.122	243.336
Vervanging overige systemen	343.259	271.966	375.392	270.969	358.470	442.533
Vervangingsinvesteringen	460.629	446.721	540.385	484.655	594.592	685.869
Apparaatskosten BOV	347.602	336.059	327.493	311.379	304.314	296.751
Apparaatskosten	347.602	336.059	327.493	311.379	304.314	296.751
Totaal uitgaven ProRail	1.583.118	1.583.899	1.607.835	1.518.205	1.618.933	1.697.582
Doorbelaste kosten aan derde-partijen	- 42.481	- 51.108	- 39.548	- 39.033	- 39.033	- 39.033
Gebruiksvergoeding vervoerders	- 261.997	- 268.763	- 329.041	- 331.374	- 335.265	- 339.069
Doorbelaste uitgaven	- 304.478	- 319.871	- 368.589	- 370.407	- 374.298	- 378.102
Rijksbijdrage aan ProRail	1.278.640	1.264.028	1.239.246	1.147.798	1.244.635	1.319.480
Reservering uitgaven actieplan groei op het spoor	33.541					
Reservering voor overige uitgaven	33.541					
Totaal artikel 13.02	1.312.181	1.264.028	1.239.246	1.147.798	1.244.635	1.319.480

Toelichting:

Uitbesteed werk

- De activiteiten die worden uitgevoerd voor beheer en de calamiteitenorganisatie vormen de basis voor de prestaties die ProRail levert. Beheeractiviteiten die hieraan bijdragen zijn incidentenregie, beheer van netwerken, camera's en verbindingen, softwareonderhoud, energietransportcapaciteit en verzekeringen.
- Grootschalig onderhoud omvat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de theoretische levensduur in casu afschrijvingstermijn waar te maken. De activiteiten richten zich voornamelijk op het onderhouden en aanpassen van constructies, conserveren van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden en maken van de sporen.
- Kleinschalig onderhoud voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties en schouw van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van kleine componenten, functieherstel bij storingen, herstel van vermoeiingsschade van contactvlak tussen wiel en rail en sanering van geluidsschermen.
- Het onderhoud aan transfervoorzieningen realiseert in belangrijke mate de reizigerstevredenheid op het gebied van reinheid en sociale veiligheid. Onderhoud transfer omvat op hoofdlijnen schoonmaak, onderhoud energie, verzekeringen en onroerende zaak belasting.
- Onderhoud Betuweroute betreft de aan Keyrail te betalen vergoeding voor de exploitatie van de Betuweroute.

- Onder verkenning en innovatie vallen projecten en programma's voor onderzoek naar verbetering van het spoorstelsel.

Vervangingsinvesteringen

- Bovenbouwvernieuwing betreft voornamelijk het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers, ballast en wissels.
- Onder de overige systemen vallen onder andere het treinbeveiligingssysteem, treinbeheersing- en communicatiesystemen, energievoorziening, transfersystemen en kunstwerken.

Apparaatskosten

- De apparaatskosten betreffen de lonen, salarissen, overige personeelskosten, inhuur en huisvestingskosten van ProRail. De apparaatskosten die samenhangen met de investeringen (MIRT-projecten) worden via een opslag voor algemene kosten gesubsidieerd vanuit artikel 13.03.

Doorbelaaste uitgaven

- Een deel van de jaarlijkse beheer-, onderhoud- en vervangingskosten wordt doorbelast aan derden, voornamelijk decentrale overheden. Het gaat dan voornamelijk om het onderhoud van de zogenaamde omgevingswerken. Derden hebben ook de mogelijkheid om het onderhoud van omgevingswerken eeuwigdurend af te kopen. Deze gelden staan bij ProRail op de balans geparafeerd als «voorziening derdenwerken» en het jaarlijkse onderhoud hieraan wordt hierop in mindering gebracht.
- Een deel van de beheer-, onderhoud- en vervangingskosten, de gebruiksafhankelijke kosten, wordt aan de vervoerders doorbelast als gebruiksvergoeding. De tarieven worden jaarlijks door ProRail vastgesteld en gepubliceerd in de Netverklaring. Bij het bepalen van de hoogte van de rijksbijdrage voor ProRail wordt de te ontvangen gebruiksvergoeding in mindering gebracht op de verwachte uitgaven.

Actieplan groei op het spoor

- Op artikel 13.02 zijn naast de uitgaven van ProRail ook middelen gereserveerd voor het actieplan groei op het spoor. Realisatie van deze uitgaven vindt plaats op de begroting hoofdstuk XII. Zodra verplichtingen zijn aangegaan, worden deze middelen overgeheveld naar de betreffende artikelen.

In bijlage 6 «Toelichting artikel 13 Spoorwegen» is nadere informatie opgenomen over de aansluiting tussen de middelen op het Infrastructuurfonds en de bestedingen door ProRail.

Meetbare gegevens

Prestaties ProRail

Op grond van de Beheerconcessie worden met ProRail afspraken gemaakt over de invulling van haar zorgplichten voor de spoorinfrastructuur. Dit gebeurt door voor de verschillende zorggebieden kernprestatie indicatoren (KPI's) af te spreken met grenswaarden, zoals weergegeven in onderstaande tabel. In deze tabel zijn de KPI's en grenswaarden opgenomen uit het Beheerplan 2013. Eind 2013 worden de afspraken voor 2014 gemaakt.

Prestaties ProRail			
	Realisatie	Afspraak	Prognose
Beheerplan 2013	2012	2013	2014
Punctualiteit < 3 min. Reizigersverkeer totaal	88,80%	87,00%	87,00%
Punctualiteit < 5 min. HRN	nvt	93,00%	93,00%
Punctualiteit < 3 min. Regionale series	92,40%	93,10%	93,10%
Punctualiteit < 3 min. Goederen	81,40%	81,00%	82,00%
Top-5 Aandachtseries	84,20%	83,00%	83,00%
Geleverde treinpaden	98%	98%	98%
Algemeen klantoordeel vervoerders	nvt	6,3	6,7

Areaalgegevens

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste areaalgegevens voor de spoorweginfrastructuur weergegeven.

Areaalgegevens	
Jaarverslag ProRail 2012	
Netlengte – enkelsporig (km)	951
Netlengte – meersporig (km)	2.112
Totale spoorlengte (km)	7.033
Wissels (aantal)	7.195
Overwegen (aantal)	2.731
Seinen (aantal)	11.683
Beweegbare bruggen (aantal)	56
Tunnels (aantal)	17
Stations (aantal)	404
Stationsoppervlakte (1.000 m ²)	1.885

13.03 Aanleg Spoor

Motivering

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

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

Producten

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

wijzigingen

ERTMS pilot Amsterdam–Utrecht

Vanuit dit projectbudget is € 2,5 mln overgeboekt naar de begroting hoofdstuk XII voor onderzoek in het kader van de Railmap ERTMS.

Uitvoeringsprogramma geluid Emplacementen

De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een onderbesteding van € 7 mln. Omdat de uitgaven vanaf 1 januari 2013 via het aanlegprogramma worden verantwoord is deze € 7 mln als restverplichting aan het aanlegbudget toegevoegd.

PHS

Het realisatiebudget is opgehoogd met € 267 mln. Deze verhoging wordt veroorzaakt doordat de voor de in het 2^e kwartaal van 2013 afgegeven realisatiebeschikking DSSU (Doorstroomstation Utrecht) benodigde gelden zijn overgeboekt vanuit het planuitwerkingsbudget PHS naar het realisatiebudget PHS

Afdekking risico's spoorprogramma

Vanuit dit projectbudget is € 10 mln overgeboekt naar artikel 17.3 (Hogesnelheidslijn-Zuid) voornamelijk bedoelt voor de financiering van de pilot geluidsmaatregelen Lansingerland (zie ook Voortgangsrapportage 31 HSL-Zuid TK 2012–2013 [22 026, nr 366](#)).

Akiplan en Veiligheidsknelpunten

Onderdeel van dit programma is het voormalig binnen Beheer, onderhoud en vervanging opgenomen project Zeist Dolderseweg. De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een onderbesteding van € 10,3 mln. Omdat de uitgaven vanaf 1 januari 2013 via het aanlegprogramma worden verantwoord is deze € 10,3 mln als restverplichting aan het aanlegbudget toegevoegd.

Fietsparkeren Bij Stations

De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een onderbesteding van € 6 mln. Omdat de uitgaven vanaf 1 januari 2013 via het aanlegprogramma worden verantwoord is deze € 6 mln als restverplichting aan het aanlegbudget toegevoegd.

Nazorg gereed gekomen lijnen en halten

Onder deze post worden de gerealiseerde uitgaven over het afgelopen jaar evenals de geprognosticeerde uitgaven over het lopende en de komende jaren voor nazorg van al gerealiseerde projecten gepresenteerd. Ten opzichte van de vorige begroting zijn de gerealiseerde uitgaven 2011 uit het projectbudget gehaald. Daarnaast is het projectbudget verlaagd omdat een aantal binnen deze post opgenomen reserveringen voor mogelijke risico's niet nodig bleken te zijn en daarnaast werkzaamheden goedkoper zijn uitgevallen dan vooraf geraamd.

Toegankelijkheid stations

De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een overbesteding van € 4 mln. Omdat de restverplichting vanaf 1 januari 2013 is ondergebracht bij het aanlegprogramma is vanuit dit projectbudget € 4 mln overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02.

Reistijdverbetering: aanleg Deventer zijperron

De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een onderbesteding van € 6 mln. Omdat de uitgaven vanaf 1 januari 2013 via het aanlegprogramma

worden verantwoord is deze € 6 mln als restverplichting aan het aanlegbudget toegevoegd.

Programma Kleine Functiewijzigingen

De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een onderbesteding van € 24,9 mln. Omdat de uitgaven vanaf 1 januari 2013 via het aanlegprogramma worden verantwoord is € 24,9 mln als restverplichting aan het aanlegbudget toegevoegd. Daarnaast is door ProRail in het kader van het programma Kleine Functiewijzigingen een subsidie aangevraagd voor het project Zevenaar–Didam. Op het emplacement Zevenaar ligt infra die niet structureel wordt gebruikt. Er kan bespaard worden op de onderhoudskosten door het aanpassen van de huidige sporenlay-out. In de uitwerking is tevens voorzien dat alle relaïskasten, seinen en kabels worden vernieuwd. Dit project kent een directe interactie met het Zevenaar Oost (ERTMS, spanningssluit en 25 kV) en door beide projecten te combineren wordt een aanzienlijke besparing gerealiseerd door onder meer gebruik te maken van reeds aangevraagde grote buitendienststellingen. Om die reden is dit project aanvullend op het project Zevenaar beschikt en is het budget ad € 11,8 mln overgeboekt naar het realisatieproject Rotterdam–Genua (13.03.02). Per saldo leiden deze mutaties tot een toename van het programmabudget Kleine Functiewijzigingen met € 13 mln.

Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten

Een van de deelprojecten binnen dit programma is het project Zwolle Spoort. Het project «Zwolle Spoort» bestond uit een samenvoeging van drie afzonderlijke deelprojecten: de aanleg van het vierde perron, de verbreding van de perrontunnel en aanpassingen aan het emplacement voor snelheidsverbetering. De eerste twee projecten komen voort uit het Herstelplan Spoor tweede fase (nu «punctualiteits- en capaciteitsknelpunten») en het derde project uit de Motie Koopmans (Sporendriehoek Noord Nederland). Tot en met 2012 zijn de gerealiseerde uitgaven voor geheel «Zwolle Spoort» via een verdeelsleutel over deze drie onderdelen verdeeld. In 2012 heeft ProRail, mede gelet op de overbelastverklaring van Zwolle–Zwolle Herfte, besloten het project weer op te knippen in twee hoofdonderdelen: «Zwolle Spoort» als zijnde de voormalige Herstelplanprojecten en «Reistijdverbetering Zwolle» (Sporendriehoek Noord Nederland/Motie Koopmans). Hiertoe zijn de gerealiseerde uitgaven tot en met 2012 op een andere manier verdeeld over de verschillende onderdelen dan tot nu toe was gedaan. Het gevolg is dat van de totale uitgaven tot en met 2012 € 18,9 mln meer aan «Zwolle Spoort» wordt toegerekend en € 18,9 mln minder aan «Reistijdverbetering Zwolle». Dit wordt geëffectueerd door de gerealiseerde uitgaven op de projecten ongemoeid te laten (het gaat om afgesloten jaren) en voor 2013 € 18,9 mln aan budget over te hevelen van «Zwolle Spoort» naar «Reistijdverbetering Zwolle».

Tevens heeft de realisatie tot en met 2012 van dit voormalig binnen Beheer, onderhoud en vervanging opgenomen project heeft tot en met 2012 plaats gevonden op het bij dit programma behorende artikelonderdeel. In 2012 is sprake geweest van een overbesteding van € 1,3 mln. Om die reden is € 1,3 mln overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02. Daarnaast is een bedrag van € 53,6 mln overgeboekt naar het project OV SAAL MLT. Zie de toelichting onder 13.03.04.

Spoorwegovergang Soestdijkseweg

De realisatie tot en met 2012 van dit project is verantwoord via artikel 13.02. In 2012 is sprake geweest van een onderbesteding van € 3 mln. Omdat de uitgaven vanaf 1 januari 2013 via het aanlegprogramma worden verantwoord is deze € 3 mln als restverplichting aan het aanlegbudget toegevoegd.

Den Haag Emplacement

Na overleg met betrokken partijen is in 2011 besloten tot een heroverweging van het ontwerp. Bezien is in hoeverre de vervoerder sporen 11 en 12 nodig heeft voor het uitvoeren van de dienstregeling mede in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de robuustheid van het ontwerp te vergroten. Uiteindelijk is vastgesteld dat 12 sporen wenselijk zijn en wordt het emplacement robuuster ontworpen. ProRail is gekomen tot een voorkeursvariant en zal hierop het ontwerp voor aanpassing van Den Haag emplacement maken. Volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement in 2018 gereed.

Regionale Lijnen Gelderland

Vanwege het afgeven van de realisatiebeschikking «Zutphen versnelling vertrek- een aankomsttijden» is € 3 mln overgeboekt vanuit het planuitwerkingsbudget (artikel 13.03.04) en toegevoegd aan het realisatiebudget.

Sprendriehoek Noord Nederland

Het projectbudget is opgehoogd met € 19 mln. Zie voor de toelichting de tekst opgenomen bij het project punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Realisatie												
Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projecten nationaal												
Benutten												
ERTMS-pilot												
Amsterdam-Utrecht en											2012/	2012/
ERTMS expertise-											2013/	2013/
centrum ¹	39	42	1	16	22	1					2014	2014
Geluidsanering												
Spoorwegen	626	626	18	1	4	11	43	84	73	392	divers	divers
Uitvoeringsprogramma												
geluid emplacementen												
(UPGE)	29	22		8	11	3	6	1			divers	divers
Programma Hoogfre-												
quent Spoorvervoer												
PHS DSSU (inclusief											2012/	
voorinvestering)	278	11	4	33	67	85	79	11			2015	2012
Vervanging Dieze brug												
Den Bosch	2	2		2	1						2014	2014
Stations en stationsaan-												
passingen												
Kleine stations	78	78	24	6	2	9	11	9	9	10	divers	divers
Overige projecten/												
programma's /lijndelen												
etc.												
AKI-plan en veiligheids-												
knelpunten	397	387	306	13	26	28	20	4			divers	divers
Fietsparkeren bij												
stations	221	215		15	18	18	18	18	18	115	divers	divers

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	29	34	5	0	5	5	5	5	5		divers	divers
Ontsnippering	84	84	17	8	5	5	19	21	7		divers	divers
Programma Kleine Functiewijzigingen	589	576		40	89	154	89	82	65	70	divers	divers
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	319	392		77	73	33	41	26	26	43	divers	divers
Reistijdverbetering	12	6		6	5	1					2013	2013
Toegankelijkheid stations	503	507		44	44	45	46	46	43	235	divers	divers
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Amsterdam–Almere–Lelystad												
OV SAAL korte termijn	840	840	62	121	151	172	172	79	80	2	2016	2016
Stations en stationsaanpassingen												
Amsterdam CS, Cuypershal	38	38	4	5	12	10	4	2			2014/ 2015/ 2016	2014/ 2015/ 2016
Amsterdam CS, Fietsenstalling	35	35	3	1	8	8	7	6	2		2013/ 2018	2013/ 2018
Overige projecten/lijndelen etc.												
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	185	184	124	22	15	10	3	7	4		divers	divers
Vleuten–Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	956	956	619	57	60	57	42	30	30	62	2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen												
OV-terminal stations-gebied Utrecht (VINEX/NSP)	346	346	141	65	53	51	27	9			2016	2016
Overige projecten/lijndelen etc.												
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	37	34	12	2	6	8	5	4			2013/ 2015	2013/ 2015
Projecten Zuidvleugel												
Stations en stationsaanpassingen												
Den Haag CS (t.b.v. NSP)	117	117	84	23	9						2014	2014
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	275	275	220	36	20						2013	2013
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	38	38	3	1	1	7	11	11	4	1	2018	2015
Overige projecten/lijndelen etc.												
Rijswijk–Schiedam incl. spoorcorridor Delft	538	538	359	76	36	54	12				2015/ 2017	2015/ 2017
Projecten Brabant												
Stations en stationsaanpassingen												
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	56	56	26	9	8	5	5	3			2016/ 2017	2015
Projecten Oost Nederland												
Utrecht–Arnhem–Zevenaar												
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	108	108	80	14	8	3	2				2011/ 2014	2011/ 2014

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2012	Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig		2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Sporen in Arnhem	299	299	282	14	1	1					2011	2011
Traject Oost uitv. convenant DMB ²	234	234	3	10	18	46	41	26	23	67	2019	2019
Overige projecten/lijndelen etc.												
Hanzelijn	1.020	1.020	934	59	8	4	6	8			2012	2012
Regionale lijnen Gelderland	14	11	2	2	3	1	4	2	1		divers	divers
Projecten Noord Nederland												
Partiële spooruitbreiding Groningen–Leeuwarden	5	5	2	2	1	0						
Sporendriehoek Noord-Nederland	194	175	26	6	14	27	37	35	23	27	divers	divers
Totaal ProRail projecten	8.540		3.361	795	801	864	755	530	411	1.024		
Overige (niet ProRail) projecten												
Afdekking risico's spoorprogramma's	29	39			15	13		2			n.v.t.	n.v.t.
Intensivering Spoor in steden (I)	246	246	184	9	13	13	13	14				
Spoorzone Ede	42	42	2		19	13	9					
Totaal overige (niet ProRail) Projecten	316		186	9	46	38	22	16	0	0		
Programma Realisatie (IF 13.03.01)	8.856		3.546	804	847	902	776	546	411	1.024		
Budget Realisatie (IF 13.03.01)				787	811	904	785	588	411	1.024		
Overprogrammering (–)				– 17	– 36	2	9	42				

¹ Van het totale budget is € 6 mln aan Prorail beschikt. De overige kosten zijn voornamelijk bestemd voor ombouw materieel, opleidingskosten en de ontwikkeling van een referentiesysteem.

² Inclusief uitgaven met betrekking tot planuitwerking verantwoord op IF 13.05.01

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua

Het projectbudget is opgehoogd met € 11,8 mln voor het project Zevenaar–Didam (zie voor de toelichting de tekst bij het programma Kleine functiewijzigingen onder 13.03.01).

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2012	Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig		2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Uitgaven mbt planuitwerking op Infrastructuurfonds 13.03.05			– 16	– 1	– 4	– 1	0	– 1	– 5	– 4		
Projecten nationaal												
PAGE risico reductie	18	18	8	1	0	1	3	3	2	1	divers	divers
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam–Genua ¹	170	158	15	21	37	47	29	8	9	5	2013	2013
Aslasten Cluster III realisatie	1										e.v.	e.v.
Projecten Oost Nederland												

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2012	Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig		2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Uitv.progr Goederenroute Elst–Deventer–Twente (NaNov) ¹	154	154	42	4	13	8	11	16	22	37	divers	divers
Projecten Zuidwestelijke delta												
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	27	27	9	1	1	6	4	6			2014/- 2016	2014
Spooraansluiting 2e Maasvlakte												
achterlandverbinding ¹	217	217	1	40	53	24	20	25	38	16	2014 e.v.	
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	4	4	0	2	1	1					divers	divers
Totaal ProRail Projecten	557		59	67	102	86	67	56	65	55		
Overige (niet ProRail) Projecten					0	0	0	0	0	0		
Programma Realisatie (Infrastructuurfonds 13.03.02)	557			67	102	86	67	56	65	55		
Budget Realisatie (Infrastructuurfonds 13.03.02)				59	90	98	75	56	65	55		
Overprogrammering (-)				-8	-12	12	8					

¹ Inclusief uitgaven met betrekking tot planuitwerkingen verantwoord op Infrastructuurfonds 13.05.02/13.03.05

13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer

Nieuw opgenomen in het Planuitwerkingsprogramma

Programma Overwegen

In het Regeerakkoord Rutte-II is opgenomen dat er een landelijk verbeterprogramma komt om het aantal incidenten te verminderen. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen richt zich op het verbeteren van veilige doorstroming van trein en wegverkeer bij overwegen. In de huidige verkenningfase wordt een nulmeting uitgevoerd voor alle overwegen, waarbij veiligheid en doorstroming per overweg in kaart worden gebracht. Vervolgens wordt bepaald waar de grootste knelpunten zich bevinden (de prioritaire overwegen) en wordt door middel van lokaal maatwerk samen met andere partijen een oplossing gezocht. Parallel hieraan wordt gekeken of generieke maatregelen gevonden kunnen worden om het aantal incidenten te verminderen. Vervolgens worden per prioritaire overweg afspraken over de maatregelen gemaakt en vastgelegd, waarna tot uitvoering wordt overgegaan. Co-financiering door decentrale overheden is een uitgangspunt.

Reservering opbouw compensatie NS

De reservering is met € 7,7 mln verhoogd door het indexeren naar prijspeil 2013.

ERTMS

In juni 2012 heeft het kabinet Rutte-I het principebesluit genomen tot invoering van het nieuwe treinbesturings- en beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). In het Regeerakkoord Rutte-II is aangegeven dat dit systeem vanaf 2016 met gebruikmaking van bestaande budgetten gefaseerd wordt ingevoerd. In februari 2013 is daarop de startbeslissing genomen, via de zogenaamde Railmap versie

1.0. Deze Railmap beschrijft onder andere het nadere onderzoek dat in de verkenningsfase gedaan moet worden om tot een voorkeursbeslissing te komen. Voor ERTMS is inmiddels € 2 mld gereserveerd. ERTMS biedt naar verwachting voordelen op gebieden als capaciteit, snelheid, interoperabiliteit, veiligheid en betrouwbaarheid. Nadat in de verkenningsfase deze kansen, maar ook risico's feitelijk in kaart zijn gebracht, kan aan de hand van een nadere uitwerking van de scenario's uit de Railmap tot een voorkeursbeslissing worden gekomen.

PHS

Het projectbudget is eerst opgehoogd met € 5,9 mln voor de realisatie van een perronkap op het 7^e perron voor Utrecht CS in het kader van het project DSSU (Doorstroomstation Utrecht). Deze perronkap behoorde niet tot de oorspronkelijke scope maar is noodzakelijk om de reizigers-spreiding te bevorderen en hiermee de transerveiligheid te bewerkstelligen. Deze gelden zijn daarna met de voor de realisatiebeschikking benodigde gelden ad € 260,9 mln toegevoegd aan het realisatiebudget PHS DSSU.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

De verlaging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de overheveling van € 2,9 mln naar de BDU ten behoeve van de spoorlijn Roodeschool naar Eemshaven en een bedrag van € 6 mln naar de BDU als eenmalige bijdrage aan de verbinding Arnhem–Emmerich–Düsseldorf.

Amsterdam Zuidas WTC

De door ProRail gemaakte kosten voor planuitwerking en voorbereiding realisatie, ad € 2,7 mln tot medio 2013, voor het gemeenschappelijke weg- en spoorproject ZuidasDok worden door ProRail bij RWS in rekening gebracht. Om die reden is dit bedrag overgeheveld naar Infrastructuurfonds artikel 12.03.01.

Quick scan Decentraal Spoorvervoer Gelderland

De bijdrage van de provincie Gelderland ad € 1,5 mln voor het project «vrijleggen treindienst Zutphen–Winterswijk te Zutphen» is toegevoegd aan het projectbudget. Daarnaast is een bedrag van € 3 mln overgeboekt naar het in het realisatieprogramma opgenomen project Regionale Lijnen vanwege het afgeven van de realisatiebeschikking «Zutphen versnelling vertrek- een aankomsttijden».

OV SAAL MLT

In het Infrastructuurfonds 2013 is het voormalige, binnen het programma beheer, onderhoud en vervanging (BOV) geoormerkte programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten ondergebracht bij het aanlegprogramma personenvervoer. Binnen het BOV-programma waren middelen gereserveerd voor capaciteitsuitbreiding op de Flevolijn in Almere. Een deel van de middelen is daartoe inmiddels ook ingezet. De nog resterende middelen waren nog niet overgeheveld naar het aanlegprogramma maar werden door ProRail nog gereserveerd binnen het BOV programma tot duidelijk zou zijn of deze gelden inderdaad nodig waren voor de genoemde uitbreiding. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn deze middelen toegevoegd aan het programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. De middelen zijn nu vanuit dit programma toegevoegd aan OV SAAL MLT en binnen dit project wordt naar verdere noodzakelijke verbeteringen van de capaciteit en de kwaliteit op de OV SAAL-corridor gekeken en daartoe ook naar mogelijk noodzakelijke infrastructurele maatregelen op de Flevolijn. Het toegevoegde budget van € 53,6 mln wordt binnen OV SAAL

geoomerkt voor eventuele infrastructurele oplossingen waarbij sprake is van (partiële) vier-sporigheid.

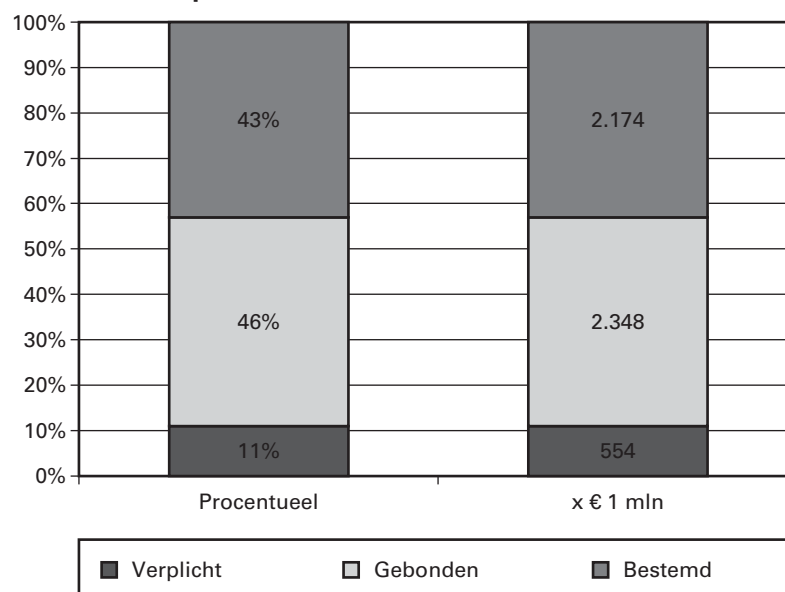
Bedrag x € 1 mln				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Verplicht	554			
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma Infrastructuurfonds 13.03.01	0	2	nvt	nvt
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Personenvervoer	5	5	nvt	nvt
Reservering opbouw compensatie NS	152	144	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Adam Zuidas station (NSP)	235	235	2016	2026
Adam Zuidas WTC/4-sp	119	121	2016	2026
Projecten Oost-Nederland				
Quick scan decentraal spoor Gelderland	18	28	2013/2014	2014–2018
Traject Oost (Conv.DMB)		8	gereed	gereed
Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen Oost-Nederland	25	25	2013	2014–2017
Gebonden	2.348			
Projecten Nationaal				
Grensoversch. Spoorvervoer	29	38	div.	div.
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	92	92	div.	div.
Grensoversch. Spoorvervoer, fase 2	43	43	div.	2014–2018
Progr.Hoogfreq.Spoor (PHS)	1.334	1.595	div.	div.
Reservering Businesscase NSP	12	12	nvt	nvt
Programma overwegen	200		div.	div.
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad	638	585	2015	2021
Bestemd	2.174	2.174		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
– ERTMS				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	5.076			
Begroting (Infrastructuurfonds 13.03.04)	5.076			

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2013–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.

Verk./Planuitw. Spoor (Periode 2013–2028)



13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer

Nieuw opgenomen in het planuitwerkingsprogramma

Calandbrug

De Calandbrug is een stalen hefbrug uit 1969 voor het trein-, auto- en fietsverkeer over het Calandkanaal in het Rotterdamse havengebied. De brug is in 2020 aan het einde van haar levensduur en moet dan grondig worden gerenoveerd. Daarvoor is een bedrag opgenomen van € 157 mln in de periode 2015–2020. Afhankelijk van de groei van het treinverkeer en de scheepvaart en de effectiviteit van capaciteitsvergroting door procesverbeteringen, kan de brug een capaciteitsknelpunt gaan vormen. Medio 2013 is een verkenning gestart, hierin wordt ook de capaciteitsproblematiek meegenomen. Als wordt gekozen ook het capaciteitsprobleem aan te pakken, is de kans groot dat het gereserveerde budget van € 157 mln onvoldoende is.

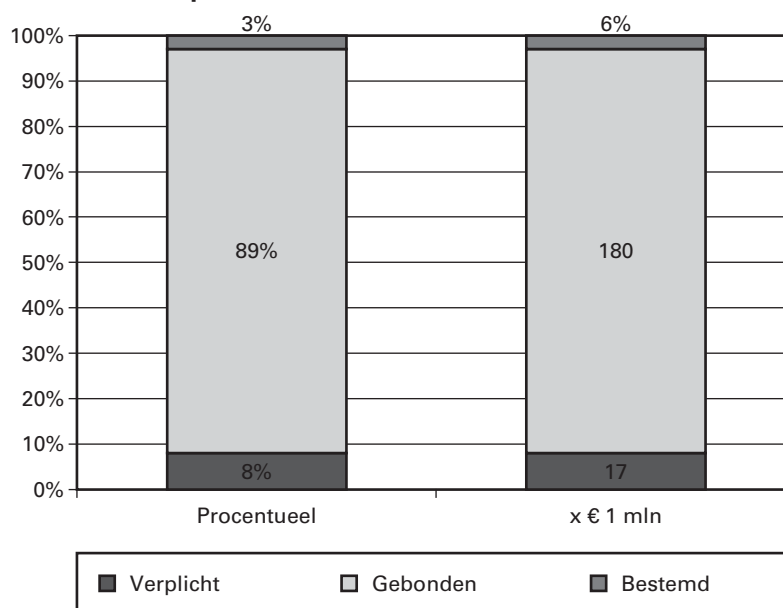
Spoorgoederen Bedrag x € 1 mln

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Verplicht	17			
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma Infrastructuurfonds 13.03.02	17	16		
Gebonden	179			
Projecten Nationaal				
Aslastencluster III	11	11	nvt	nvt
Europese ERTMS verbindingen	6	6	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel				
Kleine project Goed	5	5	nvt	nvt
Calandbrug	157		2014	2019
Bestemd	6	216		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	202			
Begroting (Infrastructuurfonds 13.03.05)	202			

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2013– 2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.

Verk./Planuitw. Spoor (Periode 2013–2028)

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), volgens de contractuele overeenkomst tussen beide partijen. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van IenM.

Producten

Het kabinet heeft in januari 1999 ingestemd met het model voor privatisering van de HSL-Zuid. De PPS is bij de onderdelen infraprovider, vervoer en stations elk op afzonderlijke wijze tot stand gekomen. Eind 2001 zijn de contracten met de infraprovider en de vervoerder getekend. Vanaf augustus 2004 is de infraprovider begonnen met het werk aan de bovenbouw. Voor de onderbouw gold dat de HSL-Zuid onderdelen gefaseerd werden opgeleverd voor de start van de werkzaamheden van de infraprovider. Op het zuidelijke deel was de eerste oplevering augustus 2004. De laatste oplevering op het noordelijke deel was in december 2005. De bovenbouw van het zuidelijke deel is opgeleverd in juli 2006 en het noordelijke deel in december 2006.

Meetbare gegevens

Projectoverzicht (bedragen x € 1 mln)												
Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln						Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Infraprovider HSL-Zuid											2007	2007
Reguliere beschikbaarheidsvergoeding	3.563	3.563	858	147	147	148	149	149	149	1.816		
Rente- en belastingaanpassingen	0		- 8	- 7	- 1	16						
Totaal	3.563		850	140	146	164	149	149	149	1.816		
Begroting IF13.04			850	140	146	164	149	149	149			

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 en in de toekomst gefinancierd wordt.

Producten

Bestaande leningen

In de periode 2005–2013 is voor € 1,8 mld aan leningen bij ProRail afgelost. Het grootste deel hiervan is gefinancierd met het in 2009/2010 uitgekeerde Superdividend van de NS. Deze schuldreducties hebben geleid tot een verlaging van de rentelasten van € 130 mln in 2005 tot € 17 mln in 2014. Het uitstaand saldo van de leningen per eind 2012 bedroeg nog € 313 mln. Hiervan moet ProRail in 2017 € 166 mln aflossen, in 2020 € 75 mln en in 2027 € 72 mln. Nog niet is besloten of tot herfinanciering of schuldreductie wordt overgegaan. Om deze reden zijn voor deze leningen de rentekosten structureel in de begroting opgenomen (en geen aflossingen).

Nieuwe leningen

Een deel van het PHS wordt gefinancierd met een leenfaciliteit (TK 28 165, nr. 105, 26-11-2009) van € 875 mln. Rente en aflossing van de eerste € 675 mln van de leenfaciliteit, welke gekoppeld is aan een verlaging van het Infrastructuurfonds na 2020, zullen door het ministerie van Financiën worden gedragen en de resterende € 200 mln door lenM.

Uitgaven (x € 1.000)

13.07 Rente en aflossing leningen						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Rente leningen	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
Aflossing leningen	31.800	0	0	0	0	0
Totaal artikel 13.07	48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597

Artikel 13.08 - Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord.

In mijn brief van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) is per sector de ruimte afgeleid voor nieuwe investeringen en risico's. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn hiertoe vervolgens per modaliteit aparte artikelonderdelen «Investeringsruimte» geïntroduceerd.

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen betreffen de volgende zaken:

- De investeringsruimte is verlaagd met € 5,9 mln voor de realisatie van een perronkap op het 7^e perron voor Utrecht CS in het kader van het project DSSU (Doorstroomstation Utrecht). Deze perronkap behoorde niet tot de oorspronkelijke scope maar is noodzakelijk om de reizigersspreiding te bevorderen en hiermee de transferveiligheid te bewerkstelligen.
- Voor de Calandbrug is de investeringsruimte verlaagd met € 157 mln. Deze brug is in 2020 aan het einde van haar levensduur en moet dan grootschalig worden gerenoveerd.
- Vanuit het planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer is de bestemde ruimte ad € 226 mln toegevoegd aan de investeringsruimte van waaruit integrale afwegingen voor nieuwe investeringen kunnen plaatsvinden.
- Vanwege een door NS betaalde boete, opgelegd naar aanleiding van achterblijvende prestaties ten opzichte van de in het vervoerplan 2011 afgesproken grenswaarden, is € 2,8 mln toegevoegd aan de investeringsruimte.
- Vanuit de post Nazorg Personenvervoer is € 2,9 mln toegevoegd, omdat een aantal binnen deze post opgenomen reserveringen voor mogelijke risico's niet nodig bleken te zijn en daarnaast werkzaamheden goedkoper zijn uitgevallen dan vooraf geraamd.
- De investeringsruimte is met € 89,5 mln verhoogd door het indexeren van de concessievergoeding HSL-Zuid naar prijspeil 2013.
- IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma.

13.08 Inv.ruimte Spoor x € 1.000									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte	0	12.136	20.985	30.157	15.569	5.894	30.846	31.064	57.206
Kaseffect verwerking index 2013	0	– 20.524	– 20.531	– 18.455	– 20.096	– 20.283	– 18.760	– 21.318	– 19.375
Totaal	0	– 8.388	454	11.702	– 4.527	– 14.389	12.086	9.746	37.831

(vervolg) 13.08 Inv.ruimte Spoor									
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal	
Investeringsruimte	56.137	59.567	126.272	102.412	74.913	146.660	270.116	1.039.934	
Kaseffect verwerking index2013	– 19.364	– 19.365	– 19.673	– 18.605	– 19.519	– 19.519	275.387	0	
Totaal	36.773	40.202	106.599	83.807	55.394	127.141	545.503	1.039.934	

13.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derde-partijen voor spooruitgaven, die rechtstreeks aan IenM worden betaald, verantwoord. De gebruiksvergoeding van vervoerders en onderhoudsbijdragen van derde-partijen worden door ProRail geïnd en worden daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting onder artikel 13.02.

Wanneer verrekeningen (subsidievaststellingen) met ProRail plaatsvinden die betrekking hebben op afgesloten jaren mogen deze niet worden gesaldeerd met de uitgaven voor het lopende jaar, maar worden gedsaldeerd opgenomen in de ontvangsten en uitgaven.

Producten

Concessievergoedingen

Deze betreffen de vergoedingen die NS en HSA betalen voor de concessies voor het Hoofdrailnet en de HSL-Zuid. De daling ten opzichte van de vorige begrotingen houdt verband met de overdracht van reisinformatie van ProRail aan NS, welke is verwerkt in de concessievergoeding NS. Daarnaast is de vergoeding van HSA geïndexeerd naar prijspeil 2013.

Bijdragen van derden

Deze betreffen de bijdragen van derden aan (MIRT)projecten zoals Decentrale Lijnen, Schiedam-Rijswijk, Regionet en Traject Oost.

Afrekeningen ProRail

Deze betreffen de afrekeningen met betrekking tot aanlegprojecten van het vierde kwartaal 2012, de afrekening over 2012 van de functiewijzigingsprojecten die met ingang van 2013 zijn overgeheveld van beheer en onderhoud naar aanleg en de afrekeningen naar aanleiding van de subsidievaststellingen van beheer, onderhoud en vervanging voor 2011 en 2012.

Ontvangsten (x € 1.000)

13.09 Ontvangsten spoorwegen						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Concessievergoeding HRN	21.350	22.500	72.500	72.500	72.500	72.500
Concessievergoeding HSL-Zuid	43.549	42.137	107.983	107.983	115.576	122.009
Verrekening energieheffing	0	0	56.000	0	0	0
Concessievergoedingen	65.611	65.249	236.789	180.483	188.076	194.509
Decentrale lijnen	12.137	612	306	0	0	0
Regionet	1.009	0	0	0	0	0
Traject-Oost	555	0	0	0	0	0
Schiedam-Rijswijk	0	0	0	0	5.000	0
Bijdragen van derde-partijen aan projecten	13.089	0	0	0	5.000	0
MIRT-projecten 2012	13.639	0	0	0	0	0
Functiewijzigingsprojecten 2012	51.519	0	0	0	0	0
Kapitaallasten en onderhoud 2011	77.815	0	0	0	0	0
Kapitaallasten en onderhoud 2012	pm	0	0	0	0	0
Afrekeningen met ProRail	142.973	0	0	0	0	0
Boete NS 2011	2.750	0	0	0	0	0
Boete NS 2012	pm	0	0	0	0	0
Overige ontvangsten	2.750	0	0	0	0	0
Totaal ontvangsten spoorwegen	224.323	65.249	236.789	180.483	193.076	194.509

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de Begroting Hoofdstuk XII 2014 bij beleidsartikel 15 Openbaar vervoer.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (x € 1.000)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	65.062	306.635	230.817	90.690	196.430	345.794	312.850
Uitgaven	238.852	156.498	241.969	120.026	340.370	441.051	342.438
Waarvan juridisch verplicht:	100%						
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>142.033</i>	<i>86.309</i>	<i>81.566</i>	<i>64.920</i>	<i>123.828</i>	<i>274.627</i>	<i>203.174</i>
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok					206	80.085	33.984
14.01.03 Realisatieprogr reg/lok	142.033	86.979	83.360	66.676	125.448	197.133	172.436
14.01.04 Investeringsruimte		- 670	- 1.794	- 1.756	- 1.826	- 2.592	- 3.246
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>41.580</i>	<i>26.603</i>	<i>12.992</i>				
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>55.239</i>	<i>43.586</i>	<i>147.411</i>	<i>55.106</i>	<i>216.542</i>	<i>166.424</i>	<i>139.264</i>
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	2.539	26.654	131.204	38.899	140.158	97.184	70.023
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob fondsen	52.700	254			60.177	53.034	53.034
14.03.03 RSP – ZZL: REP		16.678	16.207	16.207	16.207	16.206	16.207
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS							
– Restant	238.852	156.498	241.969	120.026	340.370	441.051	342.438
14.09 Ontvangsten		600					

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van de verkenning en planuitwerking worden de budgetten in 2014 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2014. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau artikelonderdeel. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
14 Regionaal, lokale infrastructuur	241.969	120.026	340.370	441.051	342.438	230.891	243.562	
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	81.566	64.920	123.828	274.627	203.174	111.980	203.096	
14.02 Regionale mobiliteitsfondsen	12.992							
14.03 RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	147.411	55.106	216.542	166.424	139.264	118.911	40.466	

(vervolg) Bedragen x € 1.000									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
14	Regionaal, lokale infra-structuur	102.757	141.218	121.259	10.365	44.199	74.780	99.443	132.427
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	102.757	141.218	121.259	10.365	44.199	74.780	99.443	132.427
14.02	Regionale mobiliteits-fondsen								
14.03	RSP-ZZL: pakket bereik-baarheid								

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de BDU voor de ontvangers buiten de G3 en voor de G3 (respectievelijk € 112,5 mln en € 225 mln) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord in de Begroting hoofdstuk XII 2014 bij beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en beleidsartikel 15 Openbaar vervoer.

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

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 mln respectievelijk € 225 mln).

Wijzigingen in het planuitwerkingsprogramma:

van planuitwerking naar realisatiefase:

- Rotterdamse baan,
- RijnGouwelijn West, als onderdeel van het HOV net Zuid-Holland Noord en
- Utrecht, Tram naar de Uithof.

Projectoverzicht bij 14.01.02 Regionale/lokale infrastructuur; planuitwerking

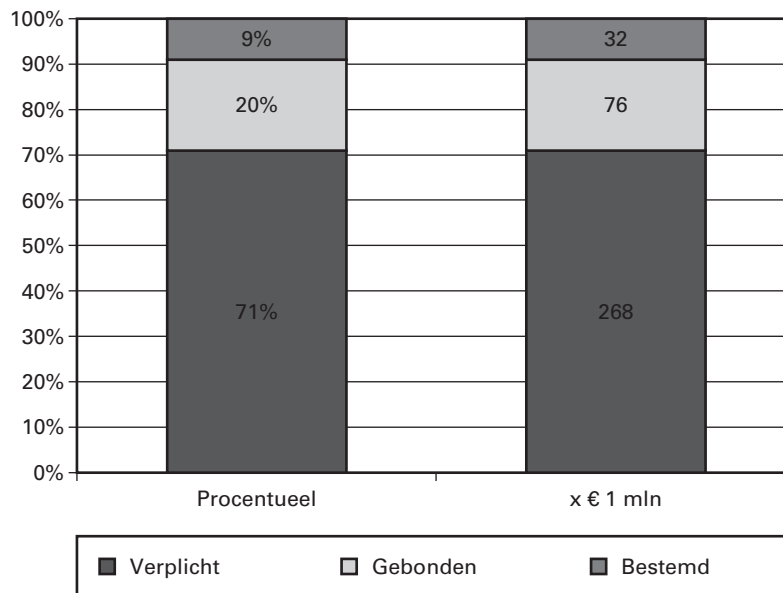
Bedrag x € 1 mln				
Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Verplicht				
Projecten Brabant				
Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)	268	264	2014	2019–2021
Gebonden				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Ombouw Amstelveenlijn	76	75	2013	2020
Bestemd	32			
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
– HOV Knoop Amstelveen				
Projecten Zuidvleugel				
– BTW tramtunnel Den Haag				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Geïsignaleerde risico's</i>				
Totaalprogramma planuitwerking en verkenning	376			
Begroting 14.01.02.	376			

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

De HOV knoop Amstelveen geeft uitvoering aan een Kamermotie (over de A9 en het OV in Amstelveen) en heeft samenhang met de ombouw van de Amstelveenlijn.

Verk./Planuitw. Reg/lok. (Periode 2013–2028)



14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/lokaal

Hieronder vallen de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten die door regionale overheden worden aangelegd.

Nieuw in het realisatieprogramma:

- Het HOV net Zuid-Holland Noord bestaat uit de samenvoeging van de eerder opgenomen projecten RijnGouwelijn Oost en RijnGouwelijn West. De bijdrage maakt onderdeel uit van het gebiedsbudget voor de Rijnlandroute en het HOV netwerk. De provincie heeft de scope van het project gewijzigd (Kamerstukken II, 2011/12, [33 000 A, nr. 65](#));
- Rotterdamse baan;
- Utrecht, Tram naar de Uithof.

Vanwege de opgelegde bezuinigingen zijn de kasritmes van de bijdragen voor de verschillende projecten aangepast. Omdat de regio verantwoordelijk is voor de uitvoering betekent een temporisering van de rijksbijdrage niet automatisch een vertraging in de uitvoering van de projecten.

Voor de latere oplevering van het HOV net Zuid-Holland Noord geldt dat dit wordt veroorzaakt door de gewijzigde plannen van de provincie Zuid-Holland.

Projectoverzicht bij 14.01.03 Regionale/lokale infrastructuur; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		t/m 2012	Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig		2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projecten Zuidvleugel												
Rotterdamsebaan	300	300						7	62	231	2020– 2022	2019– 2021
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	113	113		6	13	27	26	26	13		2019– 2021	2019– 2021
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn–Gouwelijn)	203	153		10	10	12	29	47	47	47	2018	2015/ 2018 ¹
Randstadrail (incl. voorberei- dingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)	890	888	854	2	6	12	16				2006/ 2016	2006/ 2016
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Utrecht, Tram naar de Uithof N201	110	110		28			13	40	29		2018	2018
Noord/Zuidlijn	178	178	159	10	10						2014	2013
Projecten Oost-Nederland												
Nijmegen 2e stadsbrug	1.182	1.179	956	24	48	43	45	46	21		2017	2017
Programma Realisatie (Infrastructuurfonds 14.01.03)	3.047		2.037	83	88	94	129	166	173	278		
Budget Realisatie (Infra- structuurfonds 14.01.03)				87	84	67	125	197	173	278		
Overprogrammering (–)				4	– 4	– 27	– 4	31				

¹ 2015 heeft betrekking op Rijn–Gouwelijn Oost; 2018 op Rijn–Gouwelijn West

14.01.04 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord.

In de Kamer van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) is per modaliteit de ruimte afgeleid voor nieuwe investeringen en risico's. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn hiertoe vervolgens per modaliteit aparte artikelonderdelen «Investeringsruimte» geïntroduceerd. De middelen die op de investeringsruimte Regionaal/Lokaal staan gereserveerd zijn bestemd voor grote regionale/lokale projecten die op initiatief van decentrale overheden worden voorbereid en uitgevoerd. Die projecten moeten een bijdrage leveren aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die voor regionale bereikbaarheid zijn geformuleerd. Het betreft zowel wegenprojecten op het niveau van het Onderliggend Wegennet als Openbaar Vervoer projecten.

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen betreffen de volgende zaken:

- Inpassing BTW deel over de rijksbijdrage aan de aanleg van de tramtunnel in Den Haag (7 mln).
- Dekking voor de indexatie van de BDU beschikking 2013 (7,3 mln).
- Inpassing Rotterdamse baan (67 mln).
- IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan

een kasritmeprobleem zie hieronder het effect op het programma van Regionaal, lokale infrastructuur). IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbe-
groting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende
herijking van het Investeringsprogramma.

14.01.04 Inv.ruimte Reglok									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte:									
– Weg									73
– OVS									5.508
Kaseffect verwerking index2013	– 670	– 1.794	– 1.756	– 1.826	– 2.592	– 3.246	– 1.850	– 527	– 1.099
Totaal	– 670	– 1.794	– 1.756	– 1.826	– 2.592	– 3.246	– 1.850	– 527	4.482

(vervolg) 14.01.04 Inv.ruimte Reglok									
14.01.04 Inv.ruimte Reglok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal	
Investeringsruimte:									
– Weg	17.073	23.613	16	9.328	7.220	27.456	33.219	117.998	
– OVS	36.960	64.301	11.153	35.733	46.923	71.987	99.208	371.773	
Kaseffect verwerking index2013	– 1.640	– 1.973	– 803	– 862	20.637			0	
Totaal	52.393	85.941	10.366	44.199	74.780	99.443	132.427	489.772	

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

Over heel Nederland worden verschillende Regionale Mobiliteitsfondsen (RMf) gebruikt. Deze fondsen zijn gevoed op basis van de volgende impulsen:

- Bereikbaarheidsoffensief Randstad;
- Amendement Dijsselbloem;
- Amendement Van der Staaij;
- Regionale bereikbaarheid (Kwartje van Kok);
- Amendement Van Hijum;
- Quick Wins NWA eerste en tweede tranche;
- Tunnel Sluiskil.

Producten

Rijksbijdrage

De rijksmiddelen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR; inclusief de terugsluisopbrengsten), de amendementen Dijsselbloem, Van der Staaij en Van Hijum, Regionale bereikbaarheid en Quick Wins NWA zijn volledig uitgekeerd. In het kader van Tunnel Sluiskil worden ook in 2014 rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

Tunnel Sluiskil

Op 18 mei 2009 is de bestuursovereenkomst betreffende een tunnel bij Sluiskil getekend. In overleg met de provincie Zeeland is besloten om de IenM-bijdrage via het (her)opgerichte RMf Zeeland te laten verlopen. Het totaal van € 135 mln komt beschikbaar in 2010–2014.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Betreft het RSP-convenant Rijk-regio (Kamerstukken II, 2007/08, [27 658](#), [nr. 43](#))

Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid in Noord-Nederland (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk-economisch programma (REP), tevens ten behoeve van Noord-Nederland.

Producten

Binnen de projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid gaat het in totaal om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten, zie 14.03.01. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 en de N50 Ramspol–Ens zijn inmiddels overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegen.

In 2009 is het RMf RSP opgericht voor Noord-Nederland. De instelling van het RMf RSP volgt uit het Convenant RSP Zuiderzeelijn d.d. 23 juni 2008. Het totale budget RMf RSP is € 970 mln. Dit bestaat uit € 500 mln bijdrage van het Rijk en € 470 mln bijdrage van de regio. Binnen het RMf RSP is € 100 mln gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten. Zie 14.03.02. Deze bijdrage vervalt, als na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is. De inzet van middelen uit het RMf RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het RMf RSP is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020.

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel en een regionaal deel. Zowel voor het rijksdeel als voor het regionaal deel is € 150 mln rijksbudget beschikbaar gesteld. Het rijksdeel valt onder regie van het ministerie van Economische Zaken (EZ). Het betreffende rijksbudget werd tot en met 2012 verantwoord op de EZ-begroting, nadat in 2012 het resterende deel via het Provinciefonds is gedecentraliseerd. Het regionale deel, in totaal € 250 mln, valt onder regie van de regio. De rijksbijdrage voor het regionale deel, € 150 mln, wordt verantwoord op de begroting Infrastructuurfonds, zie 14.03.03. Ook de regio heeft € 100 mln beschikbaar voor het regionale deel van het REP.

De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-regio (Kamerstukken II, 2008/09, [31 700 A, nr. 19](#)).

Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks met een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd.

Project overzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Budget in € mln										
Projectomschrijving	Totaal Rijk	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	Bijdrage regio
Projecten Noord-Nederland										
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	546	21	27	131	39	140	97	70	21	200
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	537	265				60	53	53	106	370
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	130		17	16	16	16	16	16	33	100
Begroting (Infrastructuurfonds 14.03)	1.213	286	44	147	55	216	166	139	160	670
Overige afspraken										
LMCA Spoor: spoordriehoek	194	26	27	9	31	24	26	20	31	
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland	1.407	312	71	156	86	240	192	159	191	

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswaargewen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte.

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de Begroting van Hoofdstuk XII over 2014 en vinden hun oorsprong in de SVIR en de Nota Mobiliteit (NOMO) (Kamerstukken II, 2004/05, 29 644, nr. 6).

Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting van Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 15 Hoofdvaarwegennet (x € 1.000)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	679.932	1.068.372	657.706	522.073	799.376	527.405	537.322
Uitgaven	823.026	896.520	895.163	776.952	738.518	666.205	640.547
Waarvan juridisch verplicht:	98%						
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	19.525	13.722	13.819	12.263	13.122	13.122	13.122
<i>15.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	308.851	307.937	402.465	413.012	324.217	256.929	218.659
<i>15.02.01 Beheer en onderhoud</i>	136.650	159.813	187.111	206.687	275.771	216.864	217.565
<i>15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen</i>	110.847						
<i>15.02.04 Vervanging</i>	61.354	148.124	215.354	206.325	48.446	40.065	1.094
<i>15.03 Aanleg</i>	237.890	331.351	251.537	134.210	184.817	178.691	192.048
<i>15.03.01 Realisatie</i>	226.954	327.091	234.117	121.087	127.598	112.214	65.419
<i>15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	10.936	4.260	17.420	13.123	57.219	66.477	126.628
<i>15.04 Geïntegreerde contractvormen</i>							
<i>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</i>	256.760	255.357	238.793	227.191	225.146	223.351	221.780
<i>15.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	244.421	242.391	224.559	213.672	211.561	209.649	208.078
<i>15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	12.339	12.966	14.234	13.519	13.585	13.702	13.702
<i>15.07 Investeringsruimte</i>		- 11.848	- 11.451	- 9.724	- 8.784	- 5.888	- 5.062
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS	468.724	507.951	521.180	513.309	526.569	457.109	436.403
– Restant	354.302	388.569	373.983	263.643	211.949	209.096	204.143
15.09 Ontvangsten	51.704	39.210	32.113	6.676	7.530	14.510	

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van de nog niet in uitvoering genomen aanlegprojecten worden de budgetten in 2014 als juridisch verplicht beschouwd op de peildatum 1 januari 2014. Voor de mate van verplichting van het verkenningen en planuitwerkingsprogramma tot en met 2028 wordt verwezen naar het betreffende projectoverzicht.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000								
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
15	Vaarwegen	895.163	776.952	738.518	666.205	640.547	630.388	511.001
15.01	Verkeersmanagement	13.819	12.263	13.122	13.122	13.122	13.122	13.122
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	402.465	413.012	324.217	256.929	218.659	216.384	224.685
15.03	Aanleg	251.537	134.210	184.817	178.691	192.048	184.556	56.469
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	238.793	227.191	225.146	223.351	221.780	221.623	221.578
15.07	Investeringsruimte	- 11.451	- 9.724	- 8.784	- 5.888	- 5.062	- 5.297	- 4.853
15.09	Ontvangsten	32.113	6.676	7.530	14.510			

(vervolg) Bedragen x € 1.000									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
15	Vaarwegen	756.949	676.297	686.616	656.883	806.010	847.536	862.488	646.753
15.01	Verkeersmanagement	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	242.618	247.356	247.155	267.144	238.085	238.070	235.964	230.329
15.03	Aanleg	285.973	196.473	206.852	90.785	298.518	360.314	320.335	45.851
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	223.836	224.078	224.211	224.716	224.974	224.967	224.991	224.183
15.07	Investeringsruimte	-8.611	-4.743	-4.735	61.105	31.300	11.052	68.065	133.257
15.09	Ontvangsten								

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

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. Operationele beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

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

Voor de bediening van sluizen en beweegbare bruggen wordt gewerkt aan de invulling van de rijkstaakstelling van 17,5 procent zoals deze voor alle uitvoerende taken van RWS wordt ingevuld. Streven is in de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2013 met de verschillende regio's en sector tot afspraken te komen over de nadere uitwerking van de bedientijden. Doelstelling is voor alle vaarwegen om tot een optimale invulling van de taakstelling te komen. De belangrijkste verbindingen op het internationaal kernnet goederenvervoer en de hoofdvaarwegen uit de

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarover de grootste volumes worden vervoerd, hebben hierbij prioriteit.

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. Met het toezicht op het water dat door RWS (onder andere samen met het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)) 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 IenM (in plaats van strafrechtelijke handhaving door het KLPD). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	2012	2013	2014
Begeleide vaarweg in km	km	594	594	594
Bediende objecten in aantallen	aantal	212	212	250

Toelichting

Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn niet meegerekend. Het aantal bediende objecten zal eind 2014 zijn toegenomen doordat de vaarweg Lemmer–Delfzijl dan is overgedragen aan het Rijk (overdracht uiterlijk 1 januari 2014). Daarnaast zal de 2^e schutsluis Heumen in het Maas Waalkanaal in gebruik zijn en zijn 2 schutsluizen in de omgelegde Zuid Willemsvaart naar verwachting eind 2014 gereed.

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

15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

Producten

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

Vervanging en renovatie betreffen het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en vaarwegen waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende zijn. Voornamelijk in de eerste helft en vanaf de jaren «60 van de vorige eeuw zijn kunstwerken gerealiseerd die, mede door het intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het

moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

Voor de volledigheid wordt ook verwezen naar artikelonderdeel 18.12 «Nader toe te wijzen BenO en Vervanging», waaronder middelen voor beheer en onderhoud en vervanging zijn bestemd, die nog niet aan netwerken kunnen worden toebedeeld.

In bijlage 5 is een nadere toelichting opgenomen op de wijze van aansturing van Beheer en Onderhoud, IBO, de voortgang implementatie versoberingen en efficiency, de budgettaire aspecten tot en met 2028, DBFM, areaalgroei, Vervanging en Renovaties en overige ontwikkelingen.

15.02.01 Beheer en Onderhoud

Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur van de vaarwegen. Deze kan alleen worden gegarandeerd, als de infrastructuur preventief wordt beheerd en onderhouden. Daarnaast vindt correctief onderhoud plaats, waarbij de beheerder geconfronteerd kan worden met onverwacht functieverlies en aan de gebruiker ongewild minder service kan worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder Beheer en Onderhoud.

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

Kustwacht

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

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

De minister van IenM is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en de begroting voor de Noordzee. De overzichtsconstructie Kustwacht nieuwe stijl is als bijlage 3 aan deze begroting toegevoegd.

Overdracht Brokx-Nat

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

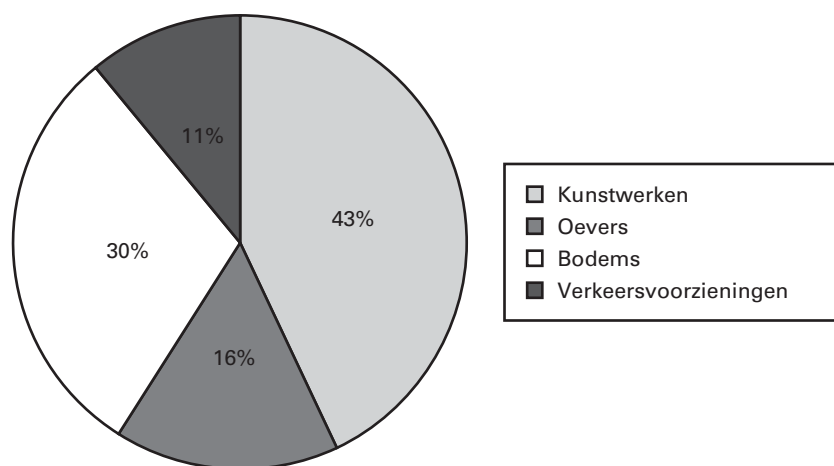
enkele kleinschalige verplichtingen resteren, die op dit artikel worden geboekt.

Fries-Groningse kanalen

De hieraan gerelateerde uitgaven hebben betrekking op de Rijksbijdrage aan de provincies Groningen en Friesland voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen. De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant, dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. Eind 2011 is een nieuw convenant gesloten, waarmee de verantwoordelijkheid voor de zogeheten zijtakken volledig bij de provincie is komen te liggen. Het beheer en eigendom van de hoofdvaarweg gaat uiterlijk 1 januari 2014 over naar het Rijk. Tot dit moment zijn de kanalen eigendom van deze provincies en zij zijn tot dat moment primair verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Meetbare gegevens

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



Beheer en onderhoud kent het volgende areaal:

Areaal	Eenheid	Omvang 2014	Budget x € 1.000 2014
Vaarwegen	km	7.005	187.111

Toelichting

Het areaal bestaat enerzijds uit de hoofdtransportassen (HTA), hoofdvaarwegen (HVW) en overige vaarwegen (OVW), die voor de binnenvaart in beheer zijn bij RWS en die in totaal 3.809 kilometer meten en anderzijds het aantal kilometer zeevaartweg van in totaal 3.196 kilometer. Hierin is meegenomen dat dit areaal wijzigt door het in gebruik nemen van het nieuwe verkeersscheidingstelsel op de Noordzee en voor de binnenvaart overdracht van vaarweg Lemmer naar Delfzijl. Daarnaast zijn de verwachte overdrachten uit het Bestuursakkoord water (BAW) van enkele kleine vaarwegen in de prognose meegenomen waarvan aangenomen wordt dat deze eind 2014 gerealiseerd zijn.

Indicatoren Beheer en Onderhoud:

Indicator	streefwaarde 2014	uren gestremd
Technische Beschikbaarheid (gehele areaal)	99,0%	nvt
Hoofdtransportas	99,6%	nvt
Hoofdvaarweg	98,5%	nvt
Overige vaarweg	99,4%	nvt
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,8%	3.365
Hoofdtransportas	0,3%	236
Hoofdvaarweg	1,4%	2.709
Overige vaarweg	0,3%	420
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	711
Hoofdtransportas	0,10%	80
Hoofdvaarweg	0,10%	146
Overige vaarweg	0,40%	485

Toelichting

De technische beschikbaarheid geeft aan in welke mate het vaarwegennet beschikbaar is voor veilig gebruik.

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

Op basis van proefmetingen zijn de nieuwe streefwaarden 2014 vastgesteld. Gedurende de komende jaren zullen de daadwerkelijke prestaties worden gemonitord en worden vastgesteld of een bijstelling van de prestatieafspraken nodig is.

15.02.04 Vervanging

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.

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

Het resterende deel van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls) en het programma NOMO achterstallig onderhoud vaarwegen (NOMO AOV) is in het programma vervangingen en renovaties opgenomen en onderdeel van onderstaande tabel met een overzicht van objecten die worden aangepakt.

Vaarweg	Objecten/maatregel	gereed
Rotterdam–België/ Zeeland	IMPULS: Rotterdam–België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls)	2013
Utrecht	IMPULS/NOMO AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam-Rijnkanaal	2016
Zeeland	NOMO AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2017 ¹
Amsterdam-Rijnkanaal	NOMO AOV: Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2016
Noordzeekanaal	NOMO AOV: Renovatie Havenhoofden IJmuiden	2015
Diverse	NOMO AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2016
Brabantse kanalen	NOMO AOV: Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2015
Zuid-Holland	NOMO AOV: Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	2016
Limburg en IJsselmeergebied	NOMO AOV: Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	2014
Maasroute	NOMO AOV: Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2016
Noord-Holland	NOMO AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2016
Oost-Nederland	NOMO AOV: Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/ Meppelerdiep en Zwarte Water	2016
IJsselmeergebied	V&R: Nijkerkerbrug	2015 ²
Noord-Brabant	V&R: Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug	2015 ²
Utrecht	V&R: RINK-maatregelen Utrecht	2016 ²
Limburg	V&R: RINK-maatregelen Limburg	2016 ²
Noordzee	V&R: Berging Baltic Ace	2015 ²
Zeeland	V&R: RINK-maatregelen Zeeland	2016 ²

¹ Nomo AOV (Zeeland): mijlpaal schuift op naar 2017 (vorig jaar: 2016) als onderdeel van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds.

² Vervanging en renovatie: Deze projecten betreffen de maatregelen die het afgelopen jaar zijn toegevoegd aan het Vervanging en renovatie programma.

15.03 Aanleg

Motivering

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

15.03.01 Realisatie

Producten

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2014 wil IenM de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpaal	Project
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> – Dynamisch Verkeersmanagement – Walradar Noordzeekanaal – diverse projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens – diverse projecten in het kader van de ZIP-regeling (Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid).
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> – Lichten buitenhavens IJmuiden – Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde (aanbesteding start in 2014, schop-in-de-grond in 2016)

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- In 2013 is in het kader van de derde tranche Quick-wins binnenhavens € 5 mln subsidie beschikbaar gesteld voor een nieuwe insteekhaven in Waalwijk.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet

	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Quick Wins Binnenhavens	81	87	54	1	5	12	10				2009– 2015	eind 2012
Dynamisch verkeersma- nagement	89	88	28	41	15	4					2014	2014
Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)	5	5	3	2	1						2014	
Walradarsystemen	24	24	14	2	3	2		3			divers	divers
Beter Benutten	12	11		2	7	2						
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis												
Zeeburg	14	14	1	5	5	3	0				2015	2015
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10		3						2015	2015
Walradar Noordzeekanaal	26	26	20	4	1	0					2014	2012
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	17	17	8				2	2	2	2	2016	na 2013
Projecten Zuidvleugel												
Verbreding Maasgeul	2	2	2	0							–	2012
Projecten Brabant												
Wilhelminakanaal Tilburg	79	78	2	6	21	24	9	16			2016	2016
Zuid-Willemsvaart; Maas-Veghel	452	447	164	131	95	20	42				2015	2015
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6	54	54	54								–	2011
Projecten Limburg												
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	10	9	9		0						2015	2015
Maasroute, modernisering fase 2	648	643	330	74	67	57	52	41	10	18	2018	2018
Projecten Oost Nederland												
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	53	52	5	11	10	7	12	1	8		2016	2015
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	282	281	158	23	38	33		13	10	8	2017	2015
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	4	4	2	1	0	0	0	0	0	0	2013	
Overige projecten												
Amendement ligplaatsen	6	6	1	5							divers	divers
Kleine projecten	92	92	92								nvt	nvt
Afronding												
Totaal uitvoeringspro- gramma	1.963		956	310	272	163	128	77	30	28		
Realisatieuitgaven op Infrastructuurfonds 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojec- ten				3	5	0						
Programma Realisatie (Infrastructuurfonds 15.03.01)												
				313	276	164	128	77	30	28		
Budget Realisatie (Infra- structuurfonds 15.03.01)												
				327	234	121	128	112	65	28		
Overprogrammering (–)												
				14	– 43	– 43		35	35			

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

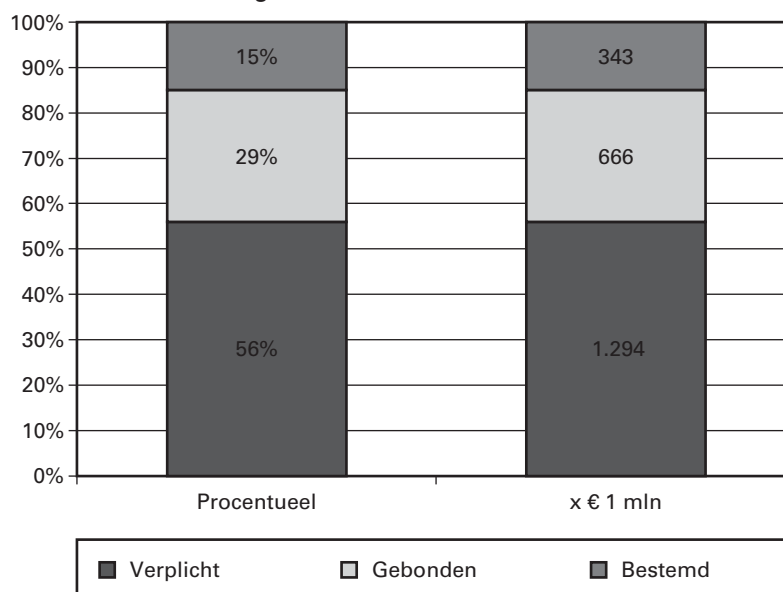
- Voor het project Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis wordt het tracébesluit in 2014 verwacht;
- Voor het project Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal was door complexiteit nader onderzoek naar verkeersmaatregelen nodig. Het uitvoeringsbesluit wordt eind 2013 verwacht;
- Het project Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) is eind 2012 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan;
- Voor het project Capaciteit Volkeraksluizen is in april 2013 besloten enkele kleine technische maatregelen te nemen in 2015 om de schuttijd te verkorten. Structurele maatregelen zijn voorzien na 2020;
- Door procedurele oorzaken en bezuinigingen is vertraging in oplevering ontstaan voor het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel;
- Het project Toekomstvisie Waal (overnachtingshaven Lobith) is getemporiseerd door bezuinigingen. De aanpak van de havenmond voor overnachtingshaven Haaften wordt in 2014 voorzien;
- De projecten Verruiming Twentekanalen fase 2 en Uitbreiding sluis Eefde zijn vertraagd vanwege nader onderzoek en onderhandelingen met de regio over het budgettekort bij de Twentekanalen.
- Het project capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede is vertraagd door de herijking van het aantal benodigde ligplaatsen en door de langere bestemmingsplanprocedure dan verwacht.
- De projectbeslissing capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek is vertraagd doordat meer tijd nodig is voor de bestemmingsplanprocedure.
- Om onzekerheid over mijlpalen uit te drukken is conform vermelde brief bij openstelling een bandbreedte opgenomen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Leeswijzer.

Bedrag x € 1 mln

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Verplicht				
Realisatieuitgaven op Infrastructuurfonds 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 21	– 4	nvt	nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Zeetogang IJmond	594	585	2015	2019
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	216	216	2014	2020
Projecten Zuidwestelijke Delta				
Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen	174	171	2015	nnb
Max. bijdr. aan Vlaanderen kanaalaanp. tbv zeesluis	155	153	nvt	nvt
Projecten Limburg				
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	32	32		2018
Projecten Noord-Nederland				
Vaarweg Lemmer–Delfzijl fase 2	102	102	2014	2023
Verruiming vaarweg Eemshaven–Noordzee	42	42	2014	2017
Gebonden				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam–Lemmer	6	6		2025–2027
Lichtenen buitenhaven IJmuiden	65	65	2014	2017
Vaarweg IJsselmeer–Meppel	36	36		2023
Projecten Zuidvleugel				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	3	3	2015	2016
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes	29	29	2016	2017
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep–Dordtsche Kil	10	10		2025–2027
Projecten Zuidwestelijke Delta				
Capaciteit Volkeraksluizen	157			2024–2026
Projecten Oost-Nederland				
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36		2026–2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2016	2018–2020
Toekomstvisie Waal	131	131	2015	2019–2021
Verruiming Twentekanal fase 2	27	26	2015	2018–2020
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	72	71	2014	2018–2020
Projecten Nationaal				
Bijdrage aan agentschap tbv planuitwerkingen	67	66	nvt	nvt
Bestemd	343	476		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Zuidwestelijke Delta				
Kreekraksluizen				2026–2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding			2014	2015
Projecten Noord-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer–Delfzijl				2025–2027
Projecten Oost-Nederland				
Verkenning IJssel fase 2				2028
Overige projecten				
Beheer, Onderhoud en Vervanging nieuwe aanleg (LCC)				
<i>Designaleerde risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning Begroting 15.03.02	2.303	2.303		

Onderstaand is de budgetflexibiliteit voor de periode 2013–2028 weergegeven voor aanleg planuitwerkingen en verkenningen door inzicht te verstrekken in de opbouw van de MIRT-budgetten tot en met 2028.

Verk./Planuitw. Vaarwegen (Periode 2013–2028)



15.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

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

Producten

Op dit moment zijn nog geen DBFM projecten op het hoofdvaarwegennet. In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld waar de volgende projecten in ondergebracht zijn:

Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde, Zeetoegang IJmond en Kanaalzone Gent–Terneuzen.

De aanbesteding van Sluis Limmel als het eerste project uit het DBFM Sluizenprogramma, zal in 2013 gaan starten en daaropvolgend de komende één à twee jaar de projecten: Sluis bij Eefde, Zeetoegang IJmond, 3e Kolk Beatrixsluis en Kanaalzone Gent–Terneuzen.

Voor 2014 wordt voorzien, dat het DBFM-contract voor Sluis Limmel wordt afgesloten en mogelijk ook de Sluis bij Eefde. De betalingen voor de beschikbaarheid zullen niet eerder opspelen tot na de beschikbaarheidskoming vermoedelijk in 2016 omdat vooralsnog geen tussentijdse eenmalige betaling is vastgesteld voor Sluis Limmel, noch voor Sluis bij Eefde.

Vanuit de lijst met 32 potentiële DBFM projecten is een aantal projecten geïdentificeerd waar PPC meerwaardetoetsen voor zijn gepland of reeds lopende te weten: Toekomstvisie Waal en Capaciteitsuitbreiding Volkerak-sluizen.

15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (incl. afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd.

Rijksrederij

De Rijksbrede Civiele Rijksrederij is een organisatie die nautische diensten levert aan andere overheden zoals EZ, Financiën (Douane), IenM en de Kustwacht. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van RWS.

De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

- Het ter beschikking stellen van vaartuigen voor een bepaalde tijdsduur (al dan niet met nautische bemanning) met een door de opdrachtgever gespecificeerd dienstverleningsniveau;
- Het leveren van kennisintensief advies aan overheidsinstellingen bij beheer, ontwerp en aanbesteding van vaartuigen;
- Het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

15.07 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord.

In mijn brief van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, [33 400 A, nr. 48](#)) is per sector de ruimte afgeleid voor nieuwe investeringen en risico's. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn hiertoe vervolgens per modaliteit aparte artikelonderdelen «Investeringsruimte» geïntroduceerd.

De belangrijkste (budgettaire) aanpassingen betreffen de volgende zaken:

- Een risicoreservering voor de BTW Zeetoegang IJmond (€ 24 mln)
- IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma.

15.07 Inv.ruimte Vaarwegen									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsruimte Kaseffect verwerking index2013	– 11.848	– 11.451	– 9.724	– 8.784	– 5.888	– 5.062	– 5.297	– 4.853	– 8.611
Totaal	– 11.848	– 11.451	– 9.724	– 8.784	– 5.888	– 5.062	– 5.297	– 4.853	– 8.611

(vervolg) 15.07 Inv.ruimte Vaarwegen

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Investeringsruimte			65.839	39.018	18.755	76.082	24.090	223.784
Kaseffect verwerking index2013	- 4.743	- 4.735	- 4.734	- 7.718	- 7.703	- 8.017	109.168	0
Totaal	- 4.743	- 4.735	61.105	31.300	11.052	68.065	133.258	223.784

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en Vervoer

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Westerscheldetunnel;
- Betuweroute;
- Hogesnelheidslijn–Zuid;
- Project Mainport Rotterdam.

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (x € 1.000)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	22.247	52.585					
Uitgaven	463.739	58.664	24.368	23.835	16.104	15.126	2.665
Waarvan juridisch verplicht:			100%				
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	<i>290</i>	<i>285</i>					
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>9.147</i>	<i>9.545</i>	<i>6.114</i>	<i>6.114</i>			
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	<i>16.329</i>	<i>20.036</i>	<i>159</i>	<i>159</i>			
<i>17.03.01 Realisatie HSL – Zuid</i>	<i>16.329</i>	<i>20.036</i>	<i>159</i>	<i>159</i>			
<i>17.06 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>437.973</i>	<i>28.798</i>	<i>18.095</i>	<i>17.562</i>	<i>16.104</i>	<i>15.126</i>	<i>2.665</i>
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS							
– Restant	463.739	58.664	24.368	23.835	16.104	15.126	2.665
17.09 Ontvangsten	1.901	1.099					

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
17 Megaprojecten	24.368	23.835	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914
17.02 Betuweroute	6.114	6.114					
17.03 Hoge snelheidslijn HSL	159	159					
17.06 PMR	18.095	17.562	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914
17.09 Ontvangsten							

(vervolg) Bedragen x € 1.000									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
17	Megaprojecten	12.137	61	78	68	100	99	102	2
17.02	Betuweroute								
17.03	Hoge snelheidslijn HSL								
17.06	PMR	12.137	61	78	68	100	99	102	2
17.09	Ontvangsten								

17.02 Betuweroute

Motivering

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

Producten

De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen namelijk het nieuw aangelegde A15-tracé en de bestaande Havenspoorlijn. Het A15-tracé is per 16 juni 2007 officieel in gebruik genomen. Hier zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf. Op de Havenspoorlijn zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf sinds 13 december 2009. Hiermee is de Betuweroute als groot bouwproject klaar. De restpunten worden sinds 2010 afgehandeld in het Project Nazorg Betuweroute waarin onder meer de gevelisolatie te Rozenburg, grondtransacties en een bodemsaneringsproject worden afgerond. Geschatte einddatum is 2017. Het Project Nazorg is geraamd in het Beheerplan (artikelonderdeel 13.02 Spoorwegen, Aanleg spoor) voor een bedrag ad € 59,2 mln. De dekking daarvan komt grotendeels uit het budget voor de aanleg van de Betuweroute.

De eindstand komt gecorrigeerd voor mee- en tegenvallers op € 4.895 mln. Van de EU worden voor het project Betuweroute bijdragen (onder andere TEN-gelden) ontvangen. Deze bijdragen worden jaarlijks aangevraagd bij de EU en in fasen uitgekeerd. In de totale financiering van het project wordt thans uitgegaan van een bedrag van € 175 mln.

De op dit productartikel opgenomen bedragen zijn voor het totale project als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV middelen;
- bijdrage uit het voormalige Fonds Economische Structuurversterking (FES);
- bijdrage private financiering voorgefinancierd uit FES;
- bijdrage van de EU;
- bijdrage Gelderland;
- bijdrage voorheen VROM voor geluidmaatregelen Calandbrug;
- bijdrage ProRail.

Een evaluatie in het kader van de status Groot Project is ingediend.

Projectoverzicht 17.02 Betuweroute												
Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	932	932	910	10	6	6						
FES-middelen	2.826	2.826	2.826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	175	175									
Totaal	4.895		4.873	10	6	6	0					

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

Met het vaststellen van de Planologische Kernbeslissing (PKB) HSL-Zuid is besloten tot aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen. De HSL-Zuid bewerkstelligt een milieuvriendelijke verbinding tussen de Europese mainports en vormt daarmee een belangrijke schakel in het internationale en nationale lange afstandsverkeer.

Producten

Hogesnelheidslijn-Zuid

Op 29 april 1997 is de PKB HSL-Zuid (Kamerstukken II, 1996/97, [22 026, nr. 70](#)) door het kabinet goedgekeurd en op 15 april 1998 is het Tracébesluit (Kamerstukken II, 1997/98, [25 981, nr. 2](#)) genomen door de voormalige ministers van voorheen VenW en voorheen VROM. In 1999, 2000 en 2001 zijn belangrijkste civiele en spoortechnische contracten en de concessie-overeenkomst voor het vervoer gegund. De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn inmiddels gereed.

Op 7 september 2009 is het personenvervoer gestart op het traject Amsterdam–Schiphol–Rotterdam met tijdelijk materieel (maximaal 160 km/uur) met een uurdienst op werkdagen. Op 13 december 2009 is het 300 km/uur vervoer Amsterdam–Parijs met de Thalystreinen gestart. Per april 2011 is ook Breda aangesloten op de HSL. NS werkt aan de oplossing van de problematiek voorkomend uit het Fyra V250 hogesnelheidsmaterieel.

Voor de ontwikkeling van de HSL-stations zijn aparte lokale vormen van PPS opgezet. Dit is nader uitgewerkt in de Nieuwe Sleutelprojecten. In de reguliere voortgangsrapportages worden de belangrijkste risico's nader toegelicht. Ook wordt daar aangegeven met welke maatregelen de risico's zo veel als mogelijk worden beheerst.

Financiering:

De in dit productartikel opgenomen bedragen zijn als volgt opgebouwd:

- reguliere SVV-middelen;
- een bijdrage uit het voormalige FES;
- de bijdrage uit private financiering;
- de bijdragen van de EU;
- ontvangsten van derden.

De ontvangsten vanuit HSA worden verantwoord op artikel 13 Spoorwegen van deze begroting.

Projectoverzicht 17.03 HSL

Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (Infrastructuurfonds 17.03.01)	6.151	6.141	6.131	20								
– Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.635	2.635	2.625	10								
– Fes regulier	1.710	1.710	1.710									
– Privaat	940	940	940									
– EU-ontvangsten	193	193	193									
– Ontvangsten derden	144	144	144									
– Risicoreservering	529	519	519	10								
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
Totaal (excl. reeks Infraprovider)	7.278		7.258	20								
Begroting (Infrastructuurfonds 17.03)				20								

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

Het PMR heeft een tweeledige doelstelling:

- het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en
- het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

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

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

lenM is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstukken II, 2006/07, [30 351, nr. 3](#)) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de minister van lenM verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat zij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt.

Producten

In 2006 heeft het Parlement de herstelde PKB PMR vastgesteld en ingestemd met het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR (deel 4: de definitieve tekst na parlementaire instemming) is uitgebracht ([Staatscourant nr. 247, 2006](#)).

De deelprojecten landaanwinning, natuurcompensatie en BRG zijn in uitvoering. Voor het deelproject 750 hectare zijn de bestemmingsplannen inmiddels onherroepelijk.

De volgende producten worden onderscheiden:

- Uitvoeringsorganisatie: betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing;
- 750 hectare Natuur- en recreatiegebied: betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van lenM is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde lenM-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts worden uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en de eventuele planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de Rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;
- BTW Buitencontour: betreft de niet-compensabele BTW over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR.

Meetbare gegevens

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectare onherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed; eerste overslag;
- 2021 Deelprojecten 750 hectare natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Projectoverzicht¹ bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam; realisatie

Projectomschrijving	Totaal		Budget in € mln								Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie	24	24	17	1	1	1	1	1	1	1	pm	pm
750 ha	30	30									pm	pm
Groene verbinding	31	31									2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	113	113	75	6	5	4	4	2	2	15	pm	pm
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	72	70	2	22	12	12	12	12			pm	pm
Totaal	1.152		976	29	18	17	17	15	3	16		
Begroting (IF 17.06)				29	18	17	17	15	3	16		

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

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 18 Scheepvaart en havens (Intermodaal vervoer) en 22 Externe veiligheid en risico's (Externe veiligheid) van de Begroting hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 18 Overige uitgaven (x € 1.000)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	291.863	281.108	228.916	268.959	326.636	306.959	156.608
Uitgaven	292.612	289.268	235.032	272.095	326.943	306.926	156.719
Waarvan juridisch verplicht:	100%						
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>							
<i>18.02 Beter Benutten</i>				50.000	125.000	125.000	
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	2.312	2.314	5.965	3.057			
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	3.162	2.869					
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>		1					
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	1.058	1.013	2.526	2.000	2.009	2.000	1.000
<i>18.07 Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise</i>		264	42	42	42	42	42
<i>18.07.01 Nationale basisinform.voorz. en ov. uitgaven.</i>		126	42	42	42	42	42
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>		138					
<i>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</i>	286.080	282.807	226.499	216.996	199.892	179.884	155.677
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>	225.938	216.505	203.945	197.950	171.214	152.132	136.416
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>	60.142	66.302	22.554	19.046	28.678	27.752	19.261
<i>18.11 Investeringsruimte</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.11.01 Programmaruimte</i>							
<i>18.11.02 Beleidsruimte</i>							
<i>18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.01 Beheer en onderhoud</i>							
<i>18.12.02 Vervanging</i>							
<i>18.13 Tol gefinancierde uitgaven</i>							
Van totale uitgaven							
– Bijdrage aan agentschap RWS	286.080	273.325	217.703	209.651	183.827	165.469	149.666
– Restant	6.532	15.943	17.329	62.444	143.116	141.457	7.053
18.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.09.01 Ontvangsten</i>							
<i>18.09.02 Tolopgave</i>							
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	103.188	147.317					

Budgetflexibiliteit

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2028 per jaar gepresenteerd op het niveau artikelonderdeel. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2028 toegelicht.

Bedragen x € 1.000									
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
18	Overige uitgaven	235.032	272.095	326.943	306.926	156.719	172.943	172.722	
18.01	Saldo afgesloten rekeningen								
18.02	Beter Benutten		50.000	125.000	125.000				
18.03	Intermodaal vervoer	5.965	3.057						
18.06	Externe veiligheid	2.526	2.000	2.009	2.000	1.000	1.000	898	
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	42	42	42	42	42	42	42	
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	226.499	216.996	199.892	179.884	155.677	153.169	153.050	
18.11	Investeringsruimte								
18.12	Reservering beheer, onderhoud en vervanging								
18.13	Tol gefinancierde uitgaven						18.732	18.732	
18.09	Tolopgave						18.732	18.732	
(vervolg) Bedragen x € 1.000									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
18	Overige uitgaven	541.033	618.587	644.969	637.688	638.387	664.843	664.907	662.717
18.01	Saldo afgesloten rekeningen								
18.02	Beter Benutten								
18.03	Intermodaal vervoer								
18.06	Externe veiligheid								
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise								
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	153.749	154.303	154.664	147.383	148.082	148.063	148.127	145.937
18.11	Investeringsruimte								
18.12	Reservering beheer, onderhoud en vervanging	355.729	432.729	438.859	438.859	438.859	465.334	465.334	465.334
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	31.555	31.555	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446
18.09	Tolopgave	31.555	31.555	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446

18.02 Beter Benutten

Motivering

In het nieuwe regeerakkoord is afgesproken dat het programma Beter Benutten wordt voortgezet. In de brief bezuinigingen Infrastructuurfonds (IENM/BSK-2013/23008) van 13 februari 2013 wordt vermeld dat Bereikbaarheidsknelpunten niet alleen met grootschalige infrastructuurprojecten worden aangepakt maar dat breed en creatief gezocht wordt naar mogelijke oplossingen. Gedacht wordt aan de slimme aanpak gericht op gedragsverandering in het kader van het programma Beter Benutten. In de jaren 2015 tot en met 2017 is hiervoor € 300 mln beschikbaar. De invulling van dit pakket zal in ieder geval onder minimaal dezelfde voorwaarden als het eerste regiopakket vorm krijgen, waarbij de eerste ervaringen van het huidige programma mee worden genomen. Op basis van Plannen van Aanpak die de regio's opstellen en waarin afspraken worden gemaakt tussen Rijk en Regio worden de financiële middelen aan de regio's ter beschikking gesteld.

De werkwijze van Beter Benutten kenmerkt zich door:

- Het uitvoeren vooraf van een verkeerskundige analyse op resterende knelpunten in de BB regio's
- Duidelijke doelstelling (zowel qua effect als betrokkenheid werkgever/werknemers)

- Samenwerking met de regio's
- Eisen cofinanciering als wel eisen aan de regionale uitvoeringsorganisatie
- Zicht op doelgroepen en motieven voor gedragsverandering

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

Container Transferium Alblasserdam

Het Container Transferium Alblasserdam is gelegen aan de belangrijkste Europese binnenvaartcorridor Rijn/Maas–Main–Donau. Om de veiligheid en de betrouwbaarheid van deze corridor te garanderen en de private investeringsbereidheid voor de totale projectkosten te behouden, heeft lenM zich bereid verklaard om (een deel van) de hieruit voortvloeiende extra investeringen te financieren.

Projectoverzicht 18.03 Intermodaal vervoer												
Projectomschrijving	Totaal			Budget in € mln							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	later	huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer												
Container Transferium Alblasserdam	5	5	1		4						2014	2013
RSC Maasvlakte	8	8	1	2	2	3						
Totaal	13		2	2	6	3						
Begroting (IF 18.03.01)				2	6	3						

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, 2005/06, 30 373, nr. 2).

De opgenomen kasreeks heeft betrekking op het RWS-programma «aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet».

Producten

Saneringsopgave voor Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen t/m 2035.

18.08 Netwerkovertijgende kosten

Motivering

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

18.11 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikel werd de voor het Infrastructuurfonds beschikbare investeringsruimte tot en met 2028 verantwoord. In mijn brief van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds (Kamerstukken II, 2012/13, **33 400 A, nr. 48**) is per sector de ruimte afgeleid voor nieuwe investeringen en risico's. Bij Voorjaarsnota 2013 zijn hiertoe vervolgens per modaliteit aparte artikelonderdelen «Investeringsruimte» geïntroduceerd.

18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor areaalgroei, Beheer en Onderhoud en Vervanging. Deze middelen kunnen nog niet worden toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Op een later moment worden deze middelen toegewezen aan het artikel 12 Hoofdwegennet, artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds en artikel 3 van het Deltafonds. Toewijzing van deze middelen zal geschieden op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk. Om dit mogelijk te maken wordt door RWS onder meer een inventarisatie gemaakt van de ouderdom en de te verwachten restlevensduur van de infrastructurele objecten.

18.13 Tol gefinancierde uitgaven

Motivering

Op dit artikel zijn de uitgaven opgenomen die uit tol gefinancierd worden bij de projecten A13/A16, ViA15 en NWO. Uit behoedzaamheid wordt deze uitgavenruimte pas als dekking ingezet op artikel 12 Hoofdwegennet na het afronden van de aanbesteding van de DBFM-contracten (Financial close). Dit artikelonderdeel is gekoppeld aan het ontvangstenartikel 18.09.02 Tolopgave.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang van beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste van de Begroting van hoofdstuk XII van lenM komen. De doelstellingen van het onderliggend beleid zijn terug te vinden in de Begroting van hoofdstuk XII.

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdragen aan de Investeringsfondsen op de Begroting van hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk (x € 1.000)									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Ontvangsten		7.163.030	5.734.912	6.363.354	5.342.183	5.293.820	5.992.468	5.657.539	
19.09 Ten laste van begroting lenM		7.163.030	5.734.912	6.363.354	5.342.183	5.293.820	5.992.468	5.657.539	
Bedragen x € 1.000									
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk								
19.09	Ontvangsten	6.363.354	5.342.183	5.293.820	5.992.468	5.657.539	5.854.917	5.916.322	
(vervolg) Bedragen x € 1.000									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk								
19.09	Ontvangsten	5.308.933	5.568.182	5.569.271	5.469.885	5.452.624	5.454.908	5.455.040	5.448.522

Operationele doelstelling

19.09 Bijdragen ten laste van Begroting hoofdstuk XII

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

4. BIJLAGEN

BIJLAGE 1 VOEDING VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS EN BEGROTINGSTAAT PER PRODUCTARTIKELONDERDEEL

INFRAFONDS Bedragen x € 1.000		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
12	Hoofdwegen	2.800.084	2.128.843	1.756.604	2.291.915	2.241.330	2.916.274	3.427.133	2.331.691	2.707.002	2.487.666	2.431.671	2.238.102	2.112.908	2.048.721	2.154.676
12.01	Verkeersmanagement	19.189	20.674	20.258	20.257	20.257	20.259	20.257	20.301	20.275	20.261	20.247	20.221	20.220	20.218	20.303
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	624.755	566.080	455.869	492.944	483.143	489.516	489.403	407.863	407.777	407.731	421.610	453.339	453.339	453.331	458.030
12.03	Aanleg	1.201.347	634.054	479.311	978.382	1.135.101	1.801.489	2.295.343	1.242.548	1.678.628	1.453.075	1.307.280	1.146.138	1.024.108	575.569	82.229
12.04	GV/PPS	590.390	556.301	458.852	460.816	258.875	259.639	260.541	255.107	233.677	238.877	303.735	232.496	232.496	171.267	171.267
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	407.135	379.777	384.270	379.333	376.890	376.890	376.668	377.439	377.847	378.072	378.924	379.359	379.348	379.367	378.023
12.07	Investeringsruimte	-42.732	-38.043	-41.956	-39.817	-32.936	-31.268	-14.979	28.432	-11.494	-10.350	-124	4.218	3.396	448.199	1.044.824
12.09	Ontvangsten	133.839	302.892	139.647	62.084	22.918	31.358	286.076		35.000						
	Bidrag van hfdst XII (art 26)	2.666.245	1.825.951	1.616.957	2.229.831	2.218.412	2.884.916	3.141.057	2.331.691	2.672.002	2.487.666	2.431.671	2.238.102	2.112.908	2.048.721	2.154.676
13	Spoorwegen	2.397.939	2.566.789	2.442.941	2.540.915	2.491.267	2.151.414	2.067.972	1.803.233	1.701.130	1.899.360	2.004.230	1.958.198	1.987.113	2.011.750	2.084.319
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.264.028	1.239.246	1.147.798	1.244.635	1.319.480	1.145.680	1.291.516	1.188.875	1.184.382	1.179.647	1.234.730	1.226.341	1.237.905	1.239.094	1.198.353
13.03	Aanleg	980.114	1.146.898	1.118.262	1.135.420	1.020.167	824.473	588.759	397.702	299.772	497.929	479.700	463.906	509.202	462.753	171.370
13.04	GV/PPS	145.588	163.596	148.580	148.790	149.422	152.578	161.354	162.228	163.666	164.985	166.604	167.547	168.015	166.165	152.496
13.07	Rente en aflossing	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte	-8.388	452	11.704	-4.527	-14.389	12.086	9.746	37.831	36.773	40.202	106.599	83.807	55.394	127.141	545.503
13.09	Ontvangsten	65.249	236.789	180.483	193.076	194.509	198.909	203.174	207.311	209.558	219.232	218.573	180.925	180.925	180.925	180.925
	Bidrag van hfdst XII (art 26)	2.332.690	2.330.000	2.262.458	2.347.839	2.296.758	1.952.505	1.864.798	1.595.922	1.491.572	1.680.128	1.784.657	1.777.273	1.806.188	1.830.825	1.903.394
14	Regionaal, lokale infrastructuur	241.969	120.026	340.370	441.051	342.438	230.891	243.562	102.757	141.218	121.259	10.365	44.199	74.780	99.443	132.427
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	81.566	64.920	123.828	274.627	203.174	111.980	203.096	102.757	141.218	121.259	10.365	44.199	74.780	99.443	132.427
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	12.992														
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	147.411	55.106	216.542	166.424	139.264	118.911	40.466								
	Bidrag van hfdst XII (art 26)	241.969	120.026	340.370	441.051	342.438	230.891	243.562	102.757	141.218	121.259	10.365	44.199	74.780	99.443	132.427
15	Vaarwegen	895.163	776.952	738.518	666.205	640.547	630.388	511.001	756.949	676.297	686.616	656.883	806.010	847.536	862.488	646.753
15.01	Verkeersmanagement	13.819	12.263	13.122	13.122	13.122	13.122	13.122	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	402.465	413.012	324.217	256.929	216.659	216.384	224.685	242.618	247.386	247.195	267.144	238.085	238.070	230.329	230.329
15.03	Aanleg	251.537	134.210	184.871	178.691	192.048	184.556	56.469	285.973	196.473	206.852	90.785	298.518	360.314	320.335	45.851
15.06	Netwerkgebonden kosten HWN	238.793	227.191	225.146	223.351	221.780	221.623	221.578	223.836	224.078	224.211	224.716	224.974	224.967	224.991	224.183
15.07	Investeringsruimte	-11.451	-9.724	-8.784	-5.888	-5.062	-5.297	-4.853	-8.611	-4.743	-4.735	61.105	31.300	11.052	68.065	133.257
15.09	Ontvangsten	32.113	6.676	7.530	14.510											
	Bidrag van hfdst XII (art 26)	863.050	770.276	730.988	651.695	640.547	630.388	511.001	756.949	676.297	686.616	656.883	806.010	847.536	862.488	646.753
17	Megaprojecten	24.368	23.835	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914	12.137	61	78	68	100	99	102	2
17.02	Betwoude	6.114	6.114													
17.03	Hoge snelheidslijn HSL	159	159													
17.06	PMR	18.095	17.562	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914	12.137	61	78	68	100	99	102	2
	Ontvangsten															
	Bidrag van hfdst XII (art 26)	24.368	23.835	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914	12.137	61	78	68	100	99	102	2
18	Overige uitgaven	235.032	272.095	326.943	306.926	156.719	172.943	172.722	541.033	618.587	644.969	637.688	638.387	664.843	664.907	662.717
18.01	Saldo afgesloten rekeningen															
18.02	Beter Benutten		50.000	125.000	125.000											
18.03	Intermodaal vervoer	5.965	3.057					898								
18.06	Externe veiligheid	2.526	2.000	2.009	2.000	1.000	1.000									
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	42	42	42	42	42	42	42								
18.08	Netwerkoverstijgende kosten															
18.11	Investeringsruimte	226.499	216.996	199.892	179.884	155.677	153.169	153.050	153.749	154.303	154.664	147.383	148.082	148.063	148.127	145.937
18.12	Reservering beheer, onderhoud en vervanging															
18.13	Tot gefinancierde uitgaven						18.732	18.732	31.555	355.729	432.729	438.859	438.859	438.859	465.334	465.334
																51.446
																51.446

INFRAFONDS Bedragen x € 1.000		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
18.09	Tolopgave															
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	235.032	272.095	326.943	306.926	156.719	18.732 154.211	18.732 153.990	31.555 509.478	31.555 587.032	51.446 593.523	51.446 586.242	51.446 586.941	51.446 613.397	51.446 613.461	51.446 611.271
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk															
19.09	Ontvangsten	6.363.354	5.342.183	5.293.820	5.992.468	5.657.539	5.854.917	5.916.322	5.308.933	5.568.182	5.569.271	5.469.895	5.452.624	5.454.908	5.455.040	5.448.522
	Totaal uitgaven	6.594.555	5.888.540	5.621.480	6.262.138	5.874.967	6.103.915	6.424.305	5.547.800	5.844.295	5.839.948	5.740.905	5.684.996	5.687.279	5.687.410	5.680.894
	Totaal ontvangsten	6.594.555	5.888.540	5.621.480	6.262.138	5.874.966	6.103.916	6.424.304	5.547.799	5.844.295	5.839.949	5.740.904	5.684.995	5.687.279	5.687.411	5.680.893
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	6.363.354	5.342.183	5.293.820	5.992.468	5.657.540	5.854.916	5.916.323	5.308.934	5.568.182	5.569.270	5.469.896	5.452.625	5.454.908	5.455.039	5.448.523

Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaallichting
Artikel 12 Hoofdgewinst																		
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.																		
Mutaties voorjaarsnota 2013																		
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.																		
indexering 2013		22.072	18.733	20.539	20.412	19.700	19.700	19.701	19.700	19.701	19.701	19.701	22.290	22.290	22.290	22.290	22.290	22.290
indexering 2013		-1.499	-313	-658	-531	180	180	181	180	227	227	227	-2.363	-2.363	-2.363	-2.363	-2.363	-2.363
Overboeking binnen artikel 12		20.573	18.420	19.881	19.881	19.880	19.880	19.882	19.880	19.928	19.928	19.928	19.927	19.927	19.927	19.927	19.927	19.927
Mutaties Miljoenennota 2014		5.631	389	353	377	377	377	377	377	373	347	333	320	293	294	291	291	376
Overboeking binnen artikel 12		1.664	832	416	416													
Mutaties Miljoenennota 2014		1.821	769	793	377	377	377	377	377	373	347	333	320	293	294	291	291	376
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmgmt.		21.794	19.189	20.674	20.258	20.257	20.257	20.259	20.257	20.301	20.275	20.261	20.247	20.220	20.221	20.218	20.203	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verw.																		
Mutaties voorjaarsnota 2013																		
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verw.																		
indexering 2013		413.384	494.537	350.416	361.701	475.925	472.235	468.503	471.333	438.022	523.691	523.692	522.636	522.636	522.636	522.636	522.636	522.636
Overboeking binnen artikel 12		140.491	136.224	218.946	109.831	31.085	16.861	29.516	26.579	20.075	105.846	105.846	99.752	68.452	68.452	68.452	68.452	68.452
Netwerkoverslagende kosten		553.375	630.761	569.362	471.532	507.010	489.096	498.019	497.912	417.947	417.845	417.846	422.884	454.186	454.184	454.184	458.522	
DBFM N3 Assen-Zuidbroek		119.793	8.563	10.454	9.004	7.485	8.014	7.723	7.862	7.862	6.344	6.258	6.211	6.390	6.318	6.820	6.812	7.173
DBFM A1/A6 SAA		2.796	-508															
DBFM A1/A6 SAA		-105.607	-9.482	-8.796	-7.345	-16.065	-14.415	-8.701	-8.707	-8.763	-8.661	-8.661	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764
Mutaties Miljoenennota 2014		-44.224	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764	-2.764
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderh & verw.		-78.400	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900	-4.900
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 12.03 Aanleg																		
Mutaties voorjaarsnota 2013																		
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 12.03 Aanleg																		
Desaldering		1.227.632	1.349.807	626.725	926.541	1.229.528	1.220.573	1.800.488	2.478.350	1.192.714</								

Artikel 12 Hoofdwegennet	Categorie	Total mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Stand eerste suppletie wet 2013 artikelonderdeel 12.05 Verk. & Pluutw. voor tracébesl.			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 12.05 Verk. & Pluutw. voor tracébesl.			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN			422.016	396.659	382.425	378.372	376.644	374.218	373.970	373.898	374.570	374.570	374.570	375.204	375.204	375.204	375.204	375.204	
Mutaties voorjaarsnota 2013			13.130	9.114	6.015	3.812	1.464	1.447	1.447	1.447	1.644	2.052	2.277	2.485	2.920	2.909	2.948	1.584	
Stand eerste suppletie wet 2013 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN			435.146	405.773	388.440	383.184	378.108	375.667	375.417	375.345	376.214	376.622	376.847	377.689	378.124	378.124	378.152	376.788	
Indexering 2013	Intens./extens.	14.189	947	886	876	878	878	878	878	878	880	880	880	890	890	890	890	890	2
Overboeking binnen artikel 12	neutraal	1.000	500	250	250														3
Loonbijstelling 2013	Intens./extens.	5.606	393	368	353	350	347	345	345	345	345	345	345	345	345	345	345	345	14
Overboeking HXII – IF artikel 12	Intens./extens.	– 568	– 142	– 142	– 142	– 142													6
Mutaties Miljoenennota 2014			1.698	1.362	1.337	1.086	1.225	1.223	1.223	1.223	1.225	1.225	1.225	1.235	1.235	1.235	1.235	1.235	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 12.06 Netwerk HWN			436.844	407.135	389.777	384.270	379.333	376.890	376.640	376.568	377.639	377.847	378.072	378.924	379.359	379.348	379.387	378.023	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletie wet 2013 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Indexering 2013	Intens./extens.	– 454.973	– 37.766	– 42.732	– 38.043	– 41.956	– 39.817	– 32.936	– 31.268	– 24.883	– 29.196	– 31.260	– 30.113	– 19.885	– 15.537	– 16.360	– 11.283	– 11.938	2
Overboeking binnen Infrastructuurfonds	Intens./extens.	4.519																	5
MJPO	neutraal	168.004																4.519	19
Overboeking binnen artikel 12	Intens./extens.	– 391									9.904	19.772	19.766	19.763	19.761	19.755	19.756	19.772	22
A4 Delft Schiedam en A10 Ze Coertunnel	Intens./extens.	– 31.444									37.856							– 391	23
Areaalgroei (artikel 18)	Intens./extens.	– 411.000																– 411.000	25
Meevallers A2/ZSM	Intens./extens.	69.300																	26
Mutaties Miljoenennota 2014			37.766	42.732	38.043	41.956	39.817	32.936	31.268	14.979	28.432	11.494	10.350	– 124	4.218	3.396	398.009	7.443	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte			37.766	42.732	38.043	41.956	39.817	32.936	31.268	14.979	28.432	11.494	10.350	– 124	4.218	3.396	448.199	1.044.824	
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2013 HWN			2.728.863	3.072.135	2.872.065	2.871.423	2.466.135	2.266.296	2.900.973	3.282.342	2.200.462	2.308.124	1.949.571	1.768.654	1.298.333	1.238.570	1.177.854	1.167.362	
Totaal uitgaven stand eerste suppletie wet 2013 HWN			2.574.830	2.957.827	2.806.006	2.201.928	2.318.111	2.230.347	2.879.688	3.558.338	2.188.211	2.569.808	2.317.028	2.267.036	2.069.777	2.002.650	1.959.587	2.065.826	
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2014 HWN			2.494.262	2.800.084	2.128.842	1.756.603	2.291.915	2.241.331	2.916.274	3.427.133	2.331.692	2.707.003	2.487.667	2.431.671	2.238.103	2.112.909	2.048.722	1.54.677	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN			262.105	182.021	57.577	490.329	112.698	33.050	33.050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013			–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
Stand eerste suppletie wet 2013 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten HWN			134.654	18.901	36.034	350.682	29.386	89.868	– 1.692	286.076	0	35.000	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage Stadsgebied Haaglanden	desaldering	127.451	163.120	93.611	139.647	142.084	122.918	31.358	286.076	0	35.000	0	0	0	0	0	0	0	
Kasirime regiobijdrage	desaldering	100	100	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Mutaties Miljoenennota 2014			100	–	29.281	209.281	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	21
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten			127.551	133.839	302.892	139.647	62.084	22.918	31.358	286.076	0	35.000	0	0	0	0	0	0	

Artikel 12 Hoofdwegennet

1. Dit betreft de verwerking van een Beter Benutten opdracht van het Stadsgewest Haaglanden. Het gaat om de A13 Rijswijk-Ypenburg: verlengen opstelstrook.
2. lenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. lenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
3. Dit betreft de volgende verschuivingen binnen artikel 12 Wegen tussen aanleg en de overige artikelonderdelen:
 - De jaarlijkse bijdrage van het Directoraat Generaal Bereikbaarheid (DGB) aan RWS in de financiering van de Verkeersonderneeming voor de periode 2012–2015;
 - Een overboeking voor de juiste toedeling van de index 2012 aan overige maatregelen (van 12.02 naar 12.03);
 - Per 1 juli 2012 is de geluidwetgeving voor rijkswegen gewijzigd en opgenomen in de Wet milieubeheer («SWUNG»). Als gevolg van deze wetwijziging moeten aanvullende beheer- en onderhoudskosten worden gemaakt om te kunnen blijven voldoen aan de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Voor de periode 2017– 2028 zullen de bedragen nog nader worden «gehard».
4. In 2009 is heeft het ministerie van Financiën toestemming verleend om een deel van de vordering van RWS op lenM in een periode van 15 jaar af te betalen. Hiervoor is een 15-jarige kasreeks in de begroting opgenomen. Deze reeks is technisch opgenomen in artikel 12.02 (Beheer en Onderhoud). Deze bijdrage is echter niet voor Beheer en Onderhoud bedoeld. Voorgesteld wordt om de afbetalingsreeks op te nemen in artikel 18.08.02 (Overige netwerkoverstijgende kosten). De voorwaarden waaronder de betaling aan RWS plaatsvindt blijven onveranderd.
5. Deze mutatie betreft onderstaande verschuivingen over de diverse aanlegartikelen van het Infrastructuurfonds:
 - De extra bijdrage voor de Rotterdamse baan voor regionale/ lokale infrastructuur (artikel 14) wordt via een kasschuif met het project A4 Delft–Schiedam op artikel 12 (uit het aanbestedingvoordeel) naar voren gehaald. De extra bijdrage wordt gedekt binnen het programmabudget op Regionale/lokale infrastructuur;
 - Op artikelonderdeel 17.01 Westerscheldetunnel wordt voor de jaren 2013/2014 nog circa € 0,3 mln aan claims voor nadeelcompensatie verwacht. Dit bedrag is sterk afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State. Na 2014 worden geen claims meer verwacht. Het restant kan daarom worden overgeheveld naar de investeringsruimte op 12.07;
 - Vanwege de verkenning seinoptimalisatie Amersfoort (als maatregel uit het regiopakket) wordt circa € 0,1 mln overgeboekt vanuit artikel 12 (Beter Benutten) naar artikel 13 Spoorwegen;

- In het kader van een teruggave van middelen voor Anders Betalen voor Mobiliteit projecten (ABvM) wordt een overboeking tussen de artikelen 14 en 12 in het fonds aangebracht;
 - Een overboeking uit artikel 13 Planuitwerking naar artikel 12 voor realisatiekosten die worden voorzien bij het project Zuidas;
 - Een budgetoverheveling vanuit artikel 12 (project A4 Burgerveen-Leiden) naar artikel 17 HSL voor het schadeschap A4-HSL.
6. Tussen de Begroting van hoofdstuk XII en dit artikel worden de volgende overboekingen aangebracht:
- Subsidieregeling Euro-VI (schone motoren vrachtwagens en bussen): voor 2013 wordt een bedrag van € 5 mln overgeheveld. De uitvoering van deze regeling wordt verantwoord op artikel 20 in de Begroting van hoofdstuk XII;
 - Beter Benutten: vanuit artikel 12 Beter benutten vindt een overboeking plaats naar de Begroting van hoofdstuk XII voor programmakosten en externe inhuur door het verlengen van de projectduur (in totaal € 1,2 mln). Tevens worden vanuit de Begroting van hoofdstuk XII de in 2012 onbesteed gebleven gelden voor Beter Benutten (circa € 0,8 mln) teruggeboekt naar artikel 12 in het infrastructuurfonds voor het in standhouden van het projecttotaal van Beter Benutten;
 - Bijdrage van RWS (uit de artikelen 12, 15 en 18) aan de opdracht PDOK aan het Kadaster en Geonovum voor de jaren 2013–2016 (bijna € 0,3 mln per jaar);
 - Een overboeking naar het ministerie van BZK voor de elektronische publicatie van verkeersbesluiten (€ 0,1 mln) en een overboeking vanuit de Begroting van hoofdstuk XII (€ 0,9 mln) in dit kader.
14. Dit is de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van het uitgekeerde deel van de loonbijstelling 2013. Het betreft de hogere uitgaven voor de werkgever aan ouderdoms- en nabestaandenpensioen en een stijging van de bijdrage in het kader van de Zorgverzekeringswet.
18. Bij het DBFM-contract (Design, Build, Finance & Maintain) voor het project N33 Assen–Zuidbroek heeft de «financial close» plaatsgevonden, dit is budgettair verwerkt. Op verzoek van het Ministerie van Financiën wordt hier een proef uitgevoerd waarbij inflatiegerelateerde vergoedingen wordt uitbetaald. Een consequentie van deze proef is dat de mijlpaalvergoeding binnen het contract gemaximaliseerd is op 5 procent van de investeringssom.
19. MJPO: Het programma loopt af na 2018. Het resterende budget is overgeheveld naar de investeringsruimte van wegen (12.07).
20. Bij het DBFM-contract voor het project A1/A6 Schiphol Amsterdam Almere heeft de «financial close» plaatsgevonden, dit is budgettair verwerkt.
21. Dit betreft een aanpassing van kasritme van de regionale bijdragen aan de projecten A12/A15 Ressen–Oudbroeken en N35 Zwolle–Wijthmen.
22. Dit betreft een mutatie op basis van een actualisatie door RWS en beleid, rekening houdend met nieuwe planningsinformatie van RWS.
23. Dit betreft de administratieve verwerking van de wijzigingen in de budgetten van A4 Delft Schiedam en A10 2e Coentunnel.
24. Met deze schuif worden de kasreeksen voor de wegenprojecten Rotterdamsebaan en Verkeersruut Eindhoven (NOC) op begrotingsartikel 14 aangesloten bij de actuele planning.

25. Dit betreft het treffen van een reservering voor consequenties areaalgroei op beheer en onderhoud wegen onder planuitwerking vanuit de Investeringsruimte wegen en vanuit de bestaande reservering op artikel 18.12.
26. Bij A2 Holendrecht–Oudenrijn (Leidsche Rijn Tunnel) is in 1e suppletoire begroting 2013 € 56 mln toegevoegd aan het budget. Omdat slechts een beperkt deel nodig bleek, wordt bij deze begroting € 37 mln afgeboekt. Binnen de ZSM projecten is sprake van een meevaller (€ 32,3 mln).

Artikel 13 Spoorwegen																									
Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting							
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.																									
Mutaties voorjaarsnota 2013																									
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.		- 4.611	13.850	11.348	24.486	20.717	84.117	3.611	- 7.251	9.125	5.322	- 6.978	29.251	86.246	41.896	43.085	2.344								
Intens./extens.		1.319.905	1.250.235	1.225.452	1.136.234	1.231.299	1.305.986	1.133.709	1.276.987	1.176.289	1.171.807	1.159.571	1.214.346	1.207.025	1.217.675	1.218.864	1.178.123								
Intens./extens.		20.524	20.531	18.455	20.096	20.283	18.760	21.318	19.375	19.364	19.365	19.673	18.605	19.519	19.519	19.519	19.519	2							
Loonbijstelling 2013		11.626	927	768	762	608	740	711	711	711	711	711	711	711	711	711	711	14							
Desaldering spoorwegen		- 76.148	- 8.851	- 7.499	- 7.499	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	- 7.500	16							
Mutaties Miljoenennota 2014		- 7.724	13.793	13.794	11.564	13.336	13.494	11.971	14.529	12.586	12.575	20.076	20.384	19.316	20.230	20.230	20.230								
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderh. & verv.		1.312.181	1.264.028	1.239.246	1.147.798	1.244.635	1.319.480	1.145.680	1.291.516	1.188.875	1.184.382	1.179.647	1.234.730	1.226.341	1.237.905	1.239.094	1.198.353								
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.03 Aanleg																									
Mutaties voorjaarsnota 2013																									
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.03 Aanleg		152.876	- 3.981	46.463	82.113	116.641	145.816	2.935	20.601	22.614	125.638	220.841	188.542	323.288	392.716	348.322	279.318								
Intens./extens.		859.187	982.401	1.134.592	1.090.438	1.064.621	957.357	823.402	587.449	394.910	297.892	497.929	471.835	462.165	509.455	462.661	407.252								
Overboeking binnen Infrastructuurfonds		- 12.084	- 37.084	7.000	18.000												- 226.438	8							
Overboeking binnen artikel 13		- 66.404	6.322	5.000	15.821	70.000	62.000		240	651								9							
Intens./extens.		- 11.400	- 2.500	- 2.900	- 6.000																				
Desaldering spoorwegen		62.712	54.094	612	306		800	800	1.070	1.070	1.820							16							
Overboeking binnen artikel 13		6	1	0	3	- 1												17							
Mutaties Miljoenennota 2014		20.832	- 2.287	6.306	33.824	70.799	62.800	1.071	1.310	2.792	1.820	0	7.865	1.741	- 253	92	- 9.444								
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.03 Aanleg		880.019	980.114	1.140.898	1.124.262	1.135.420	1.020.157	824.473	588.759	397.702	299.712	497.929	471.835	462.165	509.455	462.661	407.252								
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS																									
Mutaties voorjaarsnota 2013																									
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS		- 8.583	- 2.452	15.497	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.449								
Intens./extens.		148.776	148.040	148.099	148.580	148.790	149.422	152.578	161.354	162.228	163.666	164.985	166.604	167.547	168.015	166.165	150.047								
Overboeking binnen artikel 13		- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	- 11.400	5							
Mutaties Miljoenennota 2014		140.193	145.588	163.596	148.580	148.790	149.422	152.578	161.354	162.228	163.666	164.985	166.604	167.547	168.015	166.165	152.496								
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.04 GIV/PPS		140.193	145.588	163.596	148.580	148.790	149.422	152.578	161.354	162.228	163.666	164.985	166.604	167.547	168.015	166.165	152.496								
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.05 Verk. & Planuitw.																									
Mutaties voorjaarsnota 2013																									
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.05 Verk. & Planuitw.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								
Intens./extens.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								
Overboeking binnen artikel 13		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.05 Verk. & Planuitw.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.																									
Mutaties voorjaarsnota 2013																									
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.		30.247	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553	- 1.553								
Intens./extens.		48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597								
Overboeking binnen artikel 13		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								
Mutaties Miljoenennota 2014		48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597								
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.07 Rente & afl.		48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597								
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte																									
Mutaties voorjaarsnota 2013																									
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte		23	10.000	20.000	40.000	80.000	62.000	25.000	25.241	52.655	50.500	52.000	126.552	98.528	69.035	141.127	323.515								
Intens./extens.		23	10.000	20.000	40.000	80.000	62.000	25.000	25.241	52.655	50.500	52.000	126.552	98.528	69.035	141.127	323.515								
Overboeking binnen artikel 13		- 294.906	- 20.524	- 20.531	- 18.455	- 20.096	- 20.283	- 18.760	- 21.318	- 19.375	- 19.364	- 19.365	- 19.673	- 18.605	- 19.519	- 19.519	- 19.519	2							
Desaldering spoorwegen		66.408	- 6.320	- 4.988	- 15.821	- 70.000	- 62.000	- 240	- 651								228.438	8							
Overboeking binnen artikel 13		92.266	6.299	2.137	5.983	5.568	5.894	5.847	6.063	5.203	5.637	7.567	7.585	5.625	5.625	5.625	5.625	16							
Desaldering spoorwegen		- 6	- 2	- 1	2	- 3	1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 1	- 7.865	- 1.741	253	- 92	9.444	17							
Mutaties Miljoenennota 2014		- 23	18.388	19.544	28.296	84.527	76.389	12.914	15.495	14.824	13.727	11.798	19.953	14.721	13.641	13.986	221.988								
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte		- 8.388	456	11.704	- 4.527	14.389	12.086	9.746	37.831	36.773	40.202	106.599	83.807	95.394	127.141	545.503									
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2013 Spoorwegen		2.197.753	2.388.997	2.584.104	2.451.029	2.588.784	2.658.614	2.121.293	2.030.590	1.765.066	1.520.555	1.626.772	1.653.142	1.445.353	1.478.683	1.474.433	1.471.910								
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2013 Spoorwegen																									
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2014 Spoorwegen																									
2.367.705 2.404.821 2.560.237 2.431.849 2.541.307 2.491.362 2.151.286 2.067.628 1.801.462 1.891.862 1.950.777 2.005.414 2.077.982																									
2.380.790 2.397.939 2.560.793 2.448.941 2.540.915 2.491.267 2.151.414 2.067.972 1.803.233 1.701.130 1.899.360 2.004.230 1.958.198 1.987.111 2.011.750 2.084.318																									

Categorie	Totaal mutatie										2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.											60.000	59.999	237.999	181.999	194.208	195.315	199.492	203.541	207.468	209.601	211.665	211.988	175.300	175.300	175.300	175.300	
Mutaties voorjaarsnota 2013											112.581	10.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.											172.581	69.999	237.999	181.999	194.208	195.315	199.492	203.541	207.468	209.601	211.665	211.988	175.300	175.300	175.300	175.300	
Desaldering spoorwegen											78.830	51.742	-4.750	-1.210	-1.516	-806	-583	-367	-157	-43	7.567	7.585	5.625	5.625	5.625	5.625	
Mutaties Miljoenennota 2014											51.742	-4.750	-1.210	-1.516	-1.132	-806	-583	-367	-157	-43	7.567	7.585	5.625	5.625	5.625	5.625	16
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten spoorw.											224.323	65.249	236.789	180.483	193.076	194.509	198.909	203.174	207.311	209.558	219.232	219.573	180.925	180.925	180.925	180.925	

Artikel 13 Spoorwegen

2. IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. IenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
5. Deze mutatie betreft onderstaande verschuivingen over de diverse aanlegartikelen van het Infrastructuurfonds:
 - Vanwege de verkenning seinoptimalisatie Amsersvoort (als maatregel uit het regiopakket) wordt circa € 0,1 mln overgeboekt vanuit artikel 12 (Beter Benutten) naar artikel 13 Spoorwegen;
 - Een overboeking vanuit artikel 13 (Afdekking risico's spoorprogramma's) naar artikel 17 voor de financiering van de pilot geluidsmaatregelen Lansingerland. Dit in lijn met de voortgangsinformatie die eerder aan de Tweede Kamer is gezonden (Voortgangsrapportage 31 HSL);
 - Voor de realisatie op het project Utrecht Uithof heeft de regio Utrecht al een aanzienlijk bedrag voorgefinancierd. IenM heeft eerder richting regio Utrecht aangegeven niet eerder dan in 2016 middelen beschikbaar te hebben om deze uitgaven te compenseren maar wel te zullen bezien of er mogelijkheden zijn om eerder tot betaling over te gaan. Die zijn er thans op artikel 13 Spoorwegen waar de AP (Aanvullende Post) gelden voor 2013 dit jaar nog niet tot betalingen leiden;
 - Een overboeking uit artikel 13 PUV naar artikel 12 voor realisatiekosten die worden voorzien bij het project Zuidas;
 - Afrekening Hollandse Brug OV SAAL-RRAAM: Met betrekking tot de Hollandse brug variant in relatie tot OV SAAL MT is afgesproken dat van het geraamde budget ad circa € 1,8 mln OV SAAL 2/3 voor haar rekening neemt (Infrastructuurfonds begrotingsartikel 13) en RRAAM 1/3 (Infrastructuurfonds begrotingsartikel 18). De totale realisatie bedraagt uiteindelijk € 1,7 mln. Volgens de verdeelsleutel vindt een budgettaire compensatie plaats van afgerond € 495.000,- vanuit OV SAAL naar RRAAM.
8. Deze mutatie betreft onderstaande verschuivingen binnen artikel 13 Spoorwegen tussen aanleg en de overige artikelonderdelen;
 - In het BO MIRT najaar 2012 is geconstateerd dat de Calandbrug in de Betuweroute/Havenspoorlijn zonder levensverlengende maatregelen rond 2020 aan het einde van haar levensduur is. Op 3 april 2013 hebben het Havenbedrijf Rotterdam en de Staat een overeenkomst ondertekend waarbij de Staat toezegt in mei een startbeslissing te nemen inzake een verkenning problematiek Calandspoorbrug. In deze overeenkomst heeft IenM zich gebonden aan grootschalige renovatie van de Calandspoorbrug voor 2019 ad € 157 mln;
 - De verwerking van de scope-uitbreiding PHS: dak 7e perron;
 - De verwerking van de wijzigingsbeschikking 2013 met betrekking tot gereedgekomen lijnen/halte van lopende projecten;

- Een kasschuif tussen de artikelonderdelen 13.03 en 13.08 om de Investeringsruimte in 2013 naar latere jaren te plaatsen. Dit jaar worden daaruit geen uitgaven meer voorzien.
9. Uit dit artikelonderdeel worden de volgende overboekingen naar de begroting van HXII aangebracht voor:
 - Gelden voor het onderzoek Roadmap ERTMS (€ 2,5 mln);
 - De BDU voor de verlenging Spoorlijn van Roodeschool naar Eemshaven (€ 2,9 mln).
 14. Dit is de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van het uitgekeerde deel van de loonbijstelling 2013. Het betreft de hogere uitgaven voor de werkgever aan ouderdoms- en nabestaandenpensioen en een stijging van de bijdrage in het kader van de Zorgverzekeringswet.
 16. Deze desaldering (uitgaven/ontvangsten) betreft:
 - De verwerking van de Boete NS (€ 2,8 mln);
 - De reisinformatie is door ProRail overgedragen aan de NS. De reisinformatie wordt verankerd in de Vervoerconcessie en structureel verrekend met de concessievergoeding (€ 7,5 mln per jaar);
 - Indexering concessievergoeding naar prijspeil 2013 (circa € 6 mln per jaar) naar het huidige prijspeelniveau;
 - Een bijdrage van de provincie Gelderland aan het project Quick scan Decentraal Spoor Gelderland ad € 1,5 mln voor het project «Vrijleggen treindienst Zutphen–Winterswijk te Zutphen».
 17. Met deze kasschuif wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de actuele inzichten in de programmering.

Artikel 14 Regionaal/lokale infra.

Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		60.771	104.830	99.343	44.156	235.601	218.604	116.825	39.129	143.539	143.500	143.506	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		539	-17.794	-26.055	102.501	-24.429	-15.385	-10.461	-9.280	-10.035	22.299	41.611	59.568	97.027	96.017	99.443	132.427	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		61.310	87.036	73.288	146.657	211.172	203.219	106.364	29.849	133.504	165.799	185.117	59.568	97.027	96.017	99.443	132.427	2
Indexering 2013	Intens./extens.	-1	-531	-74	-67	-45	-45	-70	-21	-63.500								5
Overboeking binnen infrastructuurfonds	Intens./extens.	-3.733	25.000	-2.439	-8.294	-18.000	63.500											11
Overboeking HXII – IF artikel 14	Intens./extens.	-7.262	-2.500	-4.762														24
Leenconstructie tegen-reg/lok.		0																
Mutaties Miljoenennota 2014		24.999	-5.470	-8.368	22.829	63.455	-45	5.616	173.247	30.747	24.581	63.858	49.203	52.828	21.237	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 14.01 Grote reg./lok.proj.		86.309	81.566	64.920	123.828	274.627	203.174	111.980	203.096	102.757	141.218	121.259	103.65	44.199	74.780	99.443	132.427	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		30.257	12.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		-3.654	242	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		26.603	12.992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 14.02 Reg.Mob.fonds.		26.603	12.992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL		44.955	144.149	54.009	212.450	163.286	136.631	116.631	39.693	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		-1.370	2.731	1.023	4.025	3.093	2.588	2.210	752	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL		43.585	146.880	55.032	216.475	166.379	139.219	118.841	40.445	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Indexering 2013	Intens./extens.	1	531	74	67	45	45	70	21	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		43.586	147.411	55.106	216.542	166.424	139.264	118.911	40.466	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 14.03 RSP/ZZL		135.983	261.729	153.352	256.606	398.887	355.235	233.456	78.822	143.539	143.500	143.506	0	0	0	0	0	
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2013 Reg./Lok.infra.		131.498	246.908	128.320	363.132	377.551	342.438	225.205	70.294	133.504	165.799	185.117	59.568	97.027	96.017	99.443	132.427	
Totaal uitgaven stand eerste suppletioire wet 2013 Reg./Lok.infra.		156.498	241.969	120.026	340.370	441.051	342.438	230.891	243.562	102.757	141.218	121.259	103.65	44.199	74.780	99.443	132.427	
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2014 Reg./Lok.infra.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten		600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra		600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten Reg./lok.infra		600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

2. lenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. lenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
5. Deze mutatie betreft onderstaande verschuivingen over de diverse aanlegartikelen van het Infrastructuurfonds:
 - De extra bijdrage voor de Rotterdamsebaan voor regionale/lokale infrastructuur (artikel 14) wordt via een kasschuif met het project A4 Delft–Schiedam op artikel 12 (uit het aanbestedingvoordeel) naar voren gehaald. De extra bijdrage wordt gedekt binnen het programmabudget op Regionale/lokale infrastructuur;
 - Voor de realisatie van het project Utrecht Uithof heeft de regio Utrecht al een aanzienlijk bedrag voorgefinancierd. lenM heeft eerder richting regio Utrecht aangegeven niet eerder dan in 2016 middelen beschikbaar te hebben om deze uitgaven te compenseren maar wel te zullen bezien of er mogelijkheden zijn om eerder tot betaling over te gaan. Die zijn er thans op artikel 13 Spoorwegen waar de middelen uit het Begrotingsakkoord (Aanvullende Post OV) voor 2013 dit jaar nog niet tot betalingen leiden;
 - Door een teruggave van middelen voor Anders Betalen voor Mobiliteit projecten (ABvM) wordt een overboeking tussen de artikelen 14 en 12 in het fonds aangebracht.
11. De BDU voor het jaar 2013 is in december 2012 vastgesteld. Daarin is overeenkomstig de gebruikelijke werkwijze een forfaitaire index opgenomen. Vanuit artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur wordt dekking geboden voor het niet uitkeren van de prijsindex en overgeboekt naar de begroting van HXII.
24. Met deze schuif worden de kasreeksen voor de wegenprojecten Rotterdamsebaan en Verkeersruit Eindhoven (NOC) op begrotingsartikel 14 aangesloten bij de actuele planning.

Artikel 15 Hoofdvraagwett

Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgt. Mutaties voorjaarsnota 2013	12.770	13.336	11.803	12.652	12.651	12.651	12.651	12.651	12.651	12.651	12.651	12.651	12.672	12.672	12.672	12.672	12.672	
Stand eerste suppletoire wet 2013 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgt.	728	257	260	256	257	257	257	257	257	268	268	268	247	247	247	247	247	
Intens./extens.	13.498	13.593	12.063	12.908	12.908	12.908	12.908	12.908	12.908	12.919	12.919	12.919	12.919	12.919	12.919	12.919	12.919	2
Mutaties Miljoenennota 2014	224	226	200	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmgt.	13.722	13.819	12.263	13.122	13.122	13.122	13.122	13.122	13.122	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	13.133	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh. & verv. Mutaties voorjaarsnota 2013	298.884	284.762	260.627	275.898	190.100	217.125	173.580	215.854	218.056	253.356	277.795	271.826	271.826	271.826	277.011	266.085	266.085	
Intens./extens.	4.028	72.772	108.264	42.457	63.207	2.034	39.272	5.164	20.614	9.971	34.653	8.684	37.684	40.184	44.774	39.555	39.555	
Stand eerste suppletoire wet 2013 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh. & verv.	302.912	357.534	368.891	318.355	253.307	215.091	212.852	221.018	238.670	243.385	243.142	263.142	263.142	234.142	232.237	226.530	226.530	2
Intens./extens.	68.659	5.025	5.931	5.862	3.622	3.568	3.532	3.667	3.948	3.971	4.013	4.002	3.943	3.928	3.727	3.799	3.799	26
Baltic Ace	77.000	39.000	35.000															
Mutaties Miljoenennota 2014	5.025	44.931	44.121	5.862	3.622	3.568	3.532	3.667	3.948	3.971	4.013	4.002	3.943	3.928	3.727	3.799	3.799	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderh. & verv.	307.937	402.465	413.012	324.217	256.929	218.659	216.384	224.685	242.618	247.356	247.155	267.144	238.085	238.070	235.964	230.329	230.329	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.03 Aanleg Mutaties voorjaarsnota 2013	284.743	339.668	289.951	218.654	242.753	197.684	224.570	61.754	229.774	159.343	126.548	85.074	198.074	238.074	253.568	10.142	10.142	
Intens./extens.	46.467	53.656	120.411	36.055	65.648	6.458	41.166	5.757	24.647	37.042	80.216	5.623	97.313	119.109	39.070	36.276	36.276	
Stand eerste suppletoire wet 2013 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	331.210	286.012	169.540	182.599	177.105	191.226	183.404	55.997	205.127	196.385	206.764	90.697	295.387	357.183	292.638	46.418	46.418	
Intens./extens.	32.742	5.142	4.525	2.218	1.586	820	1.152	472	3.846	88	88	88	3.131	3.131	3.131	3.697	88	2
Overboeking HXII – IF artikel 15	23.345																	12
Baltic Ace	- 5.000	- 5.000	- 39.000	- 38.000												24.000	- 655	15
Mutaties Miljoenennota 2014	142	34.475	35.330	2.218	1.586	820	1.152	472	80.846	88	88	88	3.131	3.131	27.697	- 567	- 567	26
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	331.352	251.537	134.210	184.817	178.691	192.046	184.556	56.469	285.973	196.473	206.852	90.785	298.518	360.314	320.335	45.851	45.851	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.05 Verk. & Planuitw. voor tracebesl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletoire wet 2013 artikelonderdeel 15.05 Verk. & Planuitw. voor tracebesl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.05 Verk. & Planuitw. voor tracebesl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN Mutaties voorjaarsnota 2013	247.723	234.036	224.847	222.822	220.998	219.440	219.284	219.240	221.402	221.402	221.402	221.777	221.777	221.777	221.777	221.777	221.777	
Stand eerste suppletoire wet 2013 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	3.929	1.994	1.937	1.923	1.912	1.901	1.900	1.899	1.995	2.237	2.370	2.493	2.751	2.744	2.744	1.960	1.960	
Intens./extens.	251.652	236.030	226.784	224.745	222.910	221.341	221.184	221.139	223.397	223.639	223.772	224.270	224.528	224.521	224.545	223.737	223.737	2
Loonbijstelling 2013	3.530	215	229	217	218	218	218	218	218	218	218	218	225	225	225	225	225	14
Overboeking HXII – IF artikel 15	3.594	252	236	227	225	223	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	15
Mutaties Miljoenennota 2014	3.238	2.298	- 37	- 42														
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.06 Netwerk HVWN	3.705	2.763	407	401	441	439	439	439	439	439	439	439	446	446	446	446	446	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN Mutaties voorjaarsnota 2013	255.357	238.793	227.191	225.146	223.351	221.780	221.623	221.578	223.836	224.078	224.211	224.716	224.974	224.967	224.991	224.183	224.183	
Stand eerste suppletoire wet 2013 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Intens./extens.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Overboeking binnen artikel 15	- 113.752	- 11.848	- 11.451	- 9.724	- 8.784	- 5.988	- 5.062	- 5.297	- 4.853	- 8.611	- 4.743	- 4.735	- 4.734	- 7.718	- 7.703	- 4.584	- 4.584	2
Mutaties Miljoenennota 2014	- 23.345															- 24.000	655	12
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte HVWN	11.848	11.451	- 9.724	- 8.784	5.988	5.062	5.297	4.853	8.611	4.743	4.735	4.734	7.718	7.703	32.017	3.929	3.929	
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2013 HVWN	11.848	11.451	- 9.724	- 8.784	5.988	5.062	5.297	4.853	8.611	4.743	4.735	4.734	7.718	7.703	31.300	11.052	68.065	133.257
Totaal uitgaven stand eerste suppletoire wet 2013 HVWN	844.120	871.802	781.228	730.026	666.502	646.900	630.085	509.499	661.883	646.752	638.396	591.349	704.349	746.849	785.028	510.676	510.676	
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2014 HVWN	899.272	893.169	777.278	738.007	666.230	640.566	630.348	511.062	680.113	676.328	686.597	656.867	805.994	847.520	862.421	646.790	646.790	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten HVWN Mutaties voorjaarsnota 2013	30.036	22.155	4.444	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Intens./extens.	9.174	9.958	2.232	7.530	14.510	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Categorie	Totaal mutatie														2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Stand eerste supplettaire wet 2013 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten																															
HVWN																															
39.210 32.113 6.676 7.530 14.510 0																															
Mutaties Miljoenennota 2014																															
0 0																															
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten																															
HVWN																															
39.210 32.113 6.676 7.530 14.510 0																															

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

2. lenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. lenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
12. Dit betreft de volgende verschuivingen binnen artikel 15 Vaarwegen tussen aanleg en de overige artikelonderdelen:
 - Risicoreservering BTW Zeetoegang IJmond: In het recente verleden konden regionale partijen bij cofinanciering ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten in sommige gevallen BTW-vrijstelling via Financiën krijgen. Indien dit niet doorgaat bedraagt het rijksdeel in dit risico € 24 mln;
 - Enkele relatief kleine bijstellingen/afrondingen.
14. Dit is de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van het uitgekeerde deel van de loonbijstelling 2013. Het betreft de hogere uitgaven voor de werkgever aan ouderdoms- en nabestaandenpensioen en een stijging van de bijdrage in het kader van de Zorgverzekeringswet.
15. Via de decentralisatie-uitkering Binnenhavens ontvangt de gemeente Waalwijk € 4,6 mln. Deze gemeente kan de eventueel betaalde BTW terugvorderen via het BTW-compensatiefonds. De genoemde gemeente heeft een plan ingediend waarmee het landelijke netwerk van overslagvoorzieningen voor containervervoer over water wordt versterkt. De aanvraag voldoet hiermee aan de gestelde randvoorwaardelijke criteria. Via de begroting van HXII wordt daarom in totaal € 5 mln overgeboekt naar het Gemeente- en BTW Compensatiefonds.

Voorts wordt een bijdrage van RWS (uit de artikelen 12, 15 en 18) aan de opdracht PDOK aan het Kadaster en Geonovum voor de jaren 2013–2016 (bijna € 0,3 mln per jaar) alsmede een bijdrage voor Caribisch Nederland/BES voor investeringen in een Maritieme incidentenorganisatie (totaal € 6 mln) naar de begroting van HXII overgeboekt.
26. Op 5 december 2012 is de Baltic Ace na een aanvaring met de Corvus J gezonken in de vaarroute naar Rotterdam, 65 km ten westen van Goeree. Het scheepswrak bedreigt het mariene milieu en een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Op dit gedeelte van de Noordzee is dit een verantwoordelijkheid van lenM/RWS. Dekking van de bergingskosten komt uit Vervanging en Renovaties in 2021.

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 17.01 W'scheldetunnel																		
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 17.01 W'scheldetunnel		4.804	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Overboeking binnen Infrastructuurfonds		4.804	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014	-4.519	-4.519	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 17.01 W'scheldetunnel		285	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute																		
Mutaties voorjaarsnota 2013		4.699	6.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute		4.846	114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		9.545	6.114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 17.03 HSL																		
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 17.03 HSL		8.294	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Overboeking binnen Infrastructuurfonds		8.294	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014	12.060	11.742	159	159	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 17.03 HSL		20.036	159	159	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 17.04 ABvM																		
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 17.04 ABvM		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 17.04 ABvM		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 17.06 PMR																		
Mutaties voorjaarsnota 2013		49.458	17.407	5.139	3.953	3.019	2.573	1.936	1.846	11.518	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 17.06 PMR		21.666	352	12.103	12.079	12.060	51	39	37	386	61	78	68	100	99	102	2	
Indexering 2013		27.792	17.759	17.242	16.032	15.079	2.624	1.975	1.883	11.904	61	78	68	100	99	102	2	
Mutaties Miljoenennota 2014	2.117	1.006	336	320	72	47	41	31	31	233	0	0	0	0	0	0	0	2
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 17.06 PMR		28.798	18.095	17.562	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914	12.137	61	78	68	100	99	102	2	
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2013 Mega VenV		54.157	23.407	11.139	3.953	3.019	2.573	1.936	1.846	11.518	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal uitgaven stand eerste suppletioire wet 2013 Mega VenV		50.435	23.873	23.356	16.032	15.079	2.624	1.975	1.883	11.904	61	78	68	100	99	102	2	
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2014 Mega VenV		58.664	24.368	23.835	16.104	15.126	2.665	2.006	1.914	12.137	61	78	68	100	99	102	2	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV																		
Mutaties voorjaarsnota 2013		3.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste suppletioire wet 2013 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		-1.901	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		1.099	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten Mega VenV		1.099	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

2. IenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. IenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. IenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
5. Deze mutatie betreft onderstaande verschuivingen over de diverse aanlegartikelen van het Infrastructuurfonds:
 - Op artikelonderdeel 17.01 Westerscheldetunnel wordt voor de jaren 2013/2014 nog circa € 0,3 mln aan claims voor nadeelcompensatie verwacht. Dit bedrag is sterk afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State. Na 2014 worden geen claims meer verwacht. Het restant kan daarom worden overgeheveld naar de investeringsruimte op 12.07;
 - Een overboeking vanuit artikel 13 (Afdekking risico's spoorprogramma's) naar artikel 17 voor de financiering van de pilot geluidsmaatregelen Lansingerland. Dit in lijn met de voortgangsinformatie die eerder aan de Tweede Kamer is gezonden (Voortgangsrapportage 31 HSL);
 - Een budgetoverheveling vanuit artikel 12 (project A4 Burgerveen-Leiden) naar artikel 17 HSL voor het schadeschap A4-HSL.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.01 Saldo afgesl.rekg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		0	50.000	125.000	125.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.02 Beter Benutten		0	0	50.000	125.000	125.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.03 Internod. verv.		3.196	2.000	3.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		- 882	3.965	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.03 Internod. verv.		2.314	5.965	3.057	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.03 Internod. verv.		2.314	5.965	3.057	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		2.374	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		2.374	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Overboeking binnen Infrastructuurfonds	495	495																
Mutaties Miljoenennota 2014		495	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.04 Geb. aanpak		2.869	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.05 Railinfrabeh.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.05 Railinfrabeh.		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.05 Railinfrabeh.		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.06 Ext.veiligheid		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		1.013	2.526	2.000	2.009	2.000	1.000	1.000	898	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.06 Ext.veiligheid		1.013	2.526	2.000	2.009	2.000	1.000	1.000	898	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.06 Ext.veiligheid		1.013	2.526	2.000	2.009	2.000	1.000	1.000	898	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.07 Mob.onafh. Kennis/Exp.		42	42	42	42	42	42	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013		222	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.07 Mob. onafh.		264	42	42	42	42	42	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.07 Mob. onafh. Kennis/Exp.		264	42	42	42	42	42	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten		270.376	252.459	244.487	237.001	238.024	237.355	232.502	232.380	232.766	232.766	232.766	233.794	233.794	233.794	233.794	233.794	
Mutaties voorjaarsnota 2013		396	- 719	- 760	19.104	38.482	53.625	53.656	53.403	52.747	52.386	52.051	51.352	51.371	51.307	51.307	53.498	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten		270.772	251.740	243.727	217.897	199.532	183.730	178.846	178.722	179.363	180.019	180.380	181.743	182.442	182.423	182.487	180.296	
Indexering 2013		13.081	947	815	782	797	804	803	805	805	805	805	822	822	822	822	823	2
Netwerkovertstijgende kosten		105.607	9.482	8.796	7.345	16.065	14.415	6.011	8.707	8.763	8.661	8.661	314	314	314	314	314	4
Overboeking HXII – IF artikel 18		7.659	1.374	629	629	629	629	314	314	314	314	314	314	314	314	314	314	10
Loonbijstelling 2013		3.316	232	219	213	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	14
Overboeking HXII – IF artikel 18		- 535.500	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	- 35.700	27
Mutaties Miljoenennota 2014		12.035	25.241	26.731	18.005	19.648	28.053	25.677	25.672	25.614	25.716	25.716	34.360	34.360	34.360	34.360	34.359	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.08 Netwerkovert.kosten		282.807	226.489	216.986	199.892	179.884	155.677	153.169	153.050	153.749	154.303	154.684	147.383	148.082	148.063	148.127	145.937	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	15.418	33.376	150.161	173.203	144.967	579.234	842.725	1.087.730	1.595.826	1.585.044	1.631.799	1.893.036	
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	11.693	25.311	113.878	131.353	133.994	579.234	842.725	1.087.731	1.598.827	1.585.044	1.631.799	1.893.036	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	3.725	8.065	36.283	41.850	10.993	0	0	- 1	- 1	0	0	- 1	

Categorie	Totaal mutatie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Toelichting
Overbloeking HXII – IF KRW																		
Mutaties Miljoenennota 2014	-100.917						-3.725	-8.065	-36.283	-41.850	-10.994							13
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.11 Invest.ruimte		0	0	0	0	3.725	8.065	36.283	41.850	10.994	0	0	0	0	0	0	0	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.371	9.371	9.371	9.371	9.371	9.371	9.371	
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.371	9.371	9.371	9.371	9.371	9.371	9.371	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	0	0	0	503.964	503.964	503.964	503.964	503.964	503.964	503.964	
Mutaties B&O&V	-67.140										-12.990	-6.860	-6.860	-6.860	-6.860	-6.860	-6.860	20
DDPW A/IAG SAA	-386.534										-58.245	-58.245	-58.245	-58.245	-58.245	-31.770	-31.770	25
Areaalgroei (artikel 12)											-77.000							26
Baltic Ace	-77.000																	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	148.235	71.235	65.105	65.105	65.105	38.630	38.630	38.630	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen B&O&V		0	0	0	0	0	0	0	0	355.729	432.729	438.859	438.859	438.859	465.334	465.334	465.334	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven		0	0	0	0	0	0	18.083	18.083	30.462	30.462	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven		0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.462	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	
Aanpassing toelrekenen naar prijspeil 2013 en verhoging NWO.	69.882										1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	28
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	649	649	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.13 Tol gefinanc.uitgaven		0	0	0	0	0	0	18.732	18.732	31.555	31.555	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	
Totaal uitgaven stand ontwerpbegroting 2013 Overige uitg.en ontv.	273.614	254.501	247.529	237.043	253.484	270.773	400.788	423.708	902.808	1.337.055	1.610.467	1.856.500	2.367.596	2.353.814	2.400.569	2.651.805		
Totaal uitgaven stand eerste supplettoire wet 2013 Overige uitg.en ontv.	276.738	260.273	298.826	344.948	330.259	192.837	234.254	239.595	724.782	714.445	724.727	726.089	726.788	726.770	726.834	724.642		
Totaal uitgaven stand Miljoenennota 2014 Overige uitg.en ontv.	289.268	235.032	272.095	326.943	306.926	156.719	172.943	172.722	541.032	618.587	644.969	637.657	638.386	664.843	664.907	662.716		
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	18.083	18.083	30.462	30.462	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	
Mutaties voorjaarsnota 2013		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.		0	0	0	0	0	0	18.083	18.083	30.462	30.462	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	
Aanpassing toelrekenen naar prijspeil 2013 en verhoging NWO.	69.882										1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	28
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	649	649	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	1.093	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten Overige uitg.en ontv.		0	0	0	0	0	0	18.732	18.732	31.555	31.555	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	
Ontwerpbegroting 2013 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties voorjaarsnota 2013	147.317										0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2013 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	147.317										0	0	0	0	0	0	0	
Mutaties Miljoenennota 2014		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand ontwerpbegroting 2014 artikelonderdeel 18.10 Voordelig saldo	147.317										0	0	0	0	0	0	0	
Totaal ontvangsten stand ontwerpbegroting 2013 Overige uitg.en ontv.		0	0	0	0	0	0	18.083	18.083	30.462	30.462	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	
Totaal ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2013 Overige uitg.en ontv.	147.317							18.083	18.083	30.462	30.462	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	40.383	
Totaal ontvangsten stand Miljoenennota 2014 Overige uitg.en ontv.	147.317							18.732	18.732	31.555	31.555	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	51.446	

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

2. lenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritmeprobleem. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. lenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
4. In 2009 is heeft het ministerie van Financiën toestemming verleend om een deel van de vordering van RWS op lenM in een periode van 15 jaar af te betalen. Hiervoor is een 15-jarige kasreeks in de begroting opgenomen. Deze reeks is technisch opgenomen in artikel 12.02 (Beheer en Onderhoud). Deze bijdrage is echter niet voor Beheer en Onderhoud bedoeld. Voorgesteld wordt om de afbetalingsreeks op te nemen in artikel 18.08.02 (Overige netwerkoverstijgende kosten).
5. Deze mutatie houdt verband met een afrekening Hollandse Brug OV SAAL-RRAAM: Met betrekking tot de Hollandse brug variant in relatie tot OV SAAL MT is afgesproken dat van het geraamde budget ad circa € 1,8 mln OV SAAL 2/3 voor haar rekening neemt (Infrastructuurfonds begrotingsartikel 13) en RRAAM 1/3 (Infrastructuurfonds begrotingsartikel 18). De totale realisatie bedraagt uiteindelijk € 1,7 mln. Volgens de verdeelsleutel vindt een budgettaire compensatie plaats van afgerond € 495.000 vanuit OV SAAL naar RRAAM.
10. Tussen de begroting van HXII en dit artikel worden de volgende overboekingen aangebracht:
 - De overdracht van 3,9 fte's van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) naar RWS (€ 0,3 mln);
 - Een vergoeding aan RWS voor de 1 procent regeling voor mensen met afstand tot arbeidsmarkt (€ 0,3 mln);
 - Een overboeking van 0,5 fte naar RWS/PPS/DBFM (€ 0,1 mln);
 - Een overboeking van € 0,1 mln voor depotruimte Nationaal Archief;
 - Opdrachtverstrekking aan Deltares voor verschillende Rijkscoördinatieregelingprojecten (RCR) (€ 0,1 mln);
 - De overdracht van het personeel belast met de ARBO-taken van SSO/HRM naar RWS (€ 0,5 mln structureel);
 - Overboeking van ministerie van EZ voor aanvullende opdracht aan SPA Deltares wegens verschillende RCR projecten (€ 0,3 mln);
 - Een overboeking van DCO naar RWS voor de campagne van A naar Beter (€ 0,1 mln);
 - Een bijdrage van RWS van in totaal bijna 0,3 mln per jaar (uit de artikelen 12, 15 en 18) aan de opdracht PDOK aan het Kadaster en Geonovum voor de jaren 2013–2016.
13. De resterende programmaruimte op dit artikel (€ 100 mln) wordt overgeboekt naar de begroting van HXII en betrokken bij het oplossen van de KRW-problemen (Kaderrichtlijn Water). Een daarvoor benodigde kasschuif wordt aangebracht via het Deltafonds.
14. Dit is de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van het uitgekeerde deel van de loonbijstelling 2013. Het betreft de hogere uitgaven

- voor de werkgever aan ouderdoms- en nabestaandenpensioen en een stijging van de bijdrage in het kader van de Zorgverzekeringswet.
20. Bij het DBFM-contract voor het project A1/A6 Schiphol Amsterdam Almere heeft de «financial close» plaatsgevonden, dit is budgettair verwerkt.
 25. Dit betreft het treffen van een reservering voor consequenties areaalgroei op beheer en onderhoud wegen onder planuitwerking vanuit de Investeringsruimte wegen en vanuit de bestaande reservering op artikel 18.12. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar «Bijlage 5 Beheer en Onderhoud».
 26. Op 5 december 2012 is de Baltic Ace na een aanvaring met de Corvus J gezonken in de vaarroute naar Rotterdam, 65 km ten westen van Goeree. Het scheepswrak bedreigt het mariene milieu en een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Op dit gedeelte van de Noordzee is dit een verantwoordelijkheid van lenM/RWS. Dekking van de bergingskosten komt uit Vervanging en Renovaties in 2021.
 27. De inkomsten die in de begroting stonden voor Het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB) worden overgebracht naar lenM. Het gaat hierbij om inkomsten uit areaal waarop RWS het materieel respectievelijk feitelijk beheer uitvoert. Extra opbrengsten die lenM (RWS) realiseert bovenop dit bedrag kunnen door lenM (RWS) ingezet worden. De middelenoverboeking van RVOB naar lenM (RWS) betreft in totaal € 35,7 mln per jaar. Deze overboeking wordt zichtbaar bij de opbrengst derden in de staat van baten en lasten en is als volgt opgebouwd: € 19,5 mln structurele ontvangsten uit de pacht van «benzinestations, € 11,5 mln structurele ontvangsten uit de ingebruikgeving van RWS areaal (huur, pacht) en € 4,7 mln structurele ontvangsten uit incidentele verkoop van RWS areaal. De bijdrage van de begroting van Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds alsmede de Overige netwerkoeverstijgende kosten op het Infrastructuurfonds (artikel 18.08 «Apparaatskosten Rijkswaterstaat») worden overeenkomstig verlaagd met € 35,7 mln.
 28. De tolreeksen zijn geïndexeerd naar prijspeil 2013. Daarnaast is de tolopgeve van de NWO verhoogd naar € 300 mln. De gehanteerde IBOI cijfers zijn 1,895% voor 2012 en 1,659% voor 2013.

ing

2 6 9
10 11 13
14 15 18
20 27

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

2. lenM dekt in de ontwerpbegroting over 2014 het budgettaire probleem dat is ontstaan door het niet uitkeren van de prijsbijstelling uit de resterende Investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasritme probleem. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk eerder bij een eerstvolgende herijking van het Investeringsprogramma. Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar. lenM zal er desalniettemin op sturen om binnen de aangepaste kasranden te blijven.
6. Tussen de begroting van HXII en artikel 12 worden de volgende overboekingen aangebracht:
 - Subsidieregeling Euro-VI (schone motoren vrachtwagens en bussen): voor 2013 wordt een bedrag van € 5 mln overgeheveld. De uitvoering van deze regeling wordt verantwoord op artikel 20 in de begroting van HXII;
 - Beter Benutten: vanuit artikel 12 Beter benutten vindt een overboeking plaats naar de Begroting van HXII voor programmakosten en externe inhuur door het verlengen van de projectduur (in totaal € 1,2 mln). Tevens worden vanuit de Begroting van hoofdstuk XII de in 2012 onbesteed gebleven gelden voor Beter Benutten (circa € 0,8 mln) teruggeboekt naar artikel 12 in het fonds voor het in standhouden van het projecttotaal van Beter Benutten.
 - Bijdrage van RWS (uit de artikelen 12, 15 en 18) aan de opdracht PDOK aan het Kadaster en Geonovum voor de jaren 2013–2016 (bijna € 0,3 mln per jaar);
 - Een overboeking naar het ministerie van BZK voor de elektronische publicatie van verkeersbesluiten (€ 0,1 mln) en een overboeking vanuit de Begroting van HXII (€ 0,9 mln) in dit kader.
9. Uit artikel 13 worden de volgende overboekingen naar de Begroting van hoofdstuk XII aangebracht voor:
 - Gelden voor het onderzoek Roadmap ERTMS (€ 2,5 mln);
 - De BDU voor de verlenging Spoorlijn van Roodeschool naar Eemshaven (€ 2,9 mln).
10. Tussen de begroting van HXII en artikel 18 worden de volgende overboekingen aangebracht:
 - De overdracht van 3,9 fte's van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) naar RWS (€ 0,3 mln);
 - Een vergoeding aan RWS voor de 1 procent regeling voor mensen met afstand tot arbeidsmarkt (€ 0,3 mln);
 - Een overboeking van 0,5 fte naar RWS/PPS/DBFM (€ 0,1 mln);
 - Een overboeking van € 0,1 mln voor depotruimte Nationaal Archief en
 - Opdrachtverstrekking aan Deltares voor verschillende Rijkscoördinatieregelingprojecten (RCR) (€ 0,1 mln)
 - De overdracht van het personeel belast met de ARBO-taken van SSO/HRM naar RWS (€ 0,5 mln structureel);
 - Overboeking van het ministerie van EZ voor een aanvullende opdracht aan SPA Deltares wegens verschillende RCR projecten (€ 0,3 mln);
 - Een overboeking van DCO naar RWS voor de campagne van A naar Beter (€ 0,1 mln);

- Een bijdrage van RWS (uit de artikelen 12, 15 en 18) aan de opdracht PDOK aan het Kadaster en Geonovum voor de jaren 2013–2016 (bijna € 0,3 mln per jaar).
11. De BDU voor het jaar 2013 is in december 2012 vastgesteld. Daarin is overeenkomstig de gebruikelijke werkwijze een forfaitaire index opgenomen. Vanuit artikel 14 Regionaal/lokale infrastructuur wordt dekking geboden voor het niet uitkeren van de prijsindex en overgeboekt naar de begroting van HXII.
 13. De resterende programmaruimte op dit artikel (€ 100 mln) wordt overgeboekt naar de begroting van HXII en betrokken bij het oplossen van de KRW-problemen (Kaderrichtlijn Water). Een daarvoor benodigde kasschuif wordt aangebracht via het Delta-fonds.
 14. Dit is de toevoeging aan het Infrastructuurfonds van het uitgekeerde deel van de loonbijstelling 2013. Het betreft de hogere uitgaven voor de werkgever aan ouderdoms- en nabestaandenpensioen en een stijging van de bijdrage in het kader van de Zorgverzekeringswet.
 15. Via de decentralisatie-uitkering Binnenhavens ontvangt de gemeente Waalwijk € 4,6 mln. Deze gemeente kan de eventueel betaalde BTW terugvorderen via het BTW-compensatiefonds. De genoemde gemeente heeft een plan ingediend waarmee het landelijke netwerk van overslagvoorzieningen voor containervervoer over water wordt versterkt. De aanvraag voldoet hiermee aan de gestelde randvoorwaardelijke criteria. Uit artikel 15 wordt via de Begroting van hoofdstuk XII daarom in totaal € 5 mln overgeboekt naar het Gemeente- en BTW Compensatiefonds. Voorts wordt een bijdrage van RWS (uit de artikelen 12, 15 en 18) aan de opdracht PDOK aan het Kadaster en Geonovum voor de jaren 2013–2016 (bijna € 0,3 mln per jaar) alsmede een bijdrage voor Caribisch Nederland/BES voor investeringen in een Maritieme incidentenorganisatie (totaal € 6 mln) naar de begroting van HXII overgeboekt.
 18. Bij het DBFM-contract (Design, Build, Finance & Maintain) voor het project N33 Assen-Zuidbroek heeft de «financial close» plaatsgevonden. Op verzoek van het Ministerie van Financiën wordt hier een proef uitgevoerd waarbij inflatiegerelateerde vergoedingen wordt uitbetaald. Een consequentie van deze proef is dat de mijlpaalvergoeding binnen het contract gemaximaliseerd is op 5 procent van de investeringssom.
 20. Bij het DBFM-contract voor het project A1/A6 Schiphol Amsterdam Almere heeft de «financial close» plaatsgevonden, dit is budgettair verwerkt.
 27. De inkomsten die in de begroting stonden voor Het Rijksvastgoeden ontwikkelingsbedrijf (RVOB) worden overgebracht naar lenM. Het gaat hierbij om inkomsten uit areaal waarop RWS het materieel respectievelijk feitelijk beheer uitvoert. Extra opbrengsten die lenM (RWS) realiseert bovenop dit bedrag kunnen door lenM (RWS) ingezet worden. De middelenoverboeking van RVOB naar lenM (RWS) betreft in totaal € 35,7 mln per jaar. Deze overboeking wordt zichtbaar bij de opbrengst derden in de staat van baten en lasten en is als volgt opgebouwd: € 19,5 mln structurele ontvangsten uit de pacht van «benzinstations», € 11,5 mln structurele ontvangsten uit de ingebruikgeving van RWS areaal (huur, pacht) en € 4,7 mln structurele ontvangsten uit incidentele verkoop van RWS areaal. De bijdrage van de begroting van Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds alsmede de Overige netwerkoverstijgende kosten op het

Infrastructuurfonds (artikel 18.08 «Apparaatskosten Rijkswaterstaat») worden overeenkomstig verlaagd met € 35,7 mln.

BIJLAGE 3 OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND NIEUWE STIJL

De Kustwacht Nederland nieuwe stijl is sinds 1 januari 2007 actief. De minister van IenM is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en begroting voor de Noordzee. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht, wat betekent dat deze verantwoordelijk is voor het opstellen van het activiteitenplan en begroting Kustwacht NL alsmede de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en daarvan afgeleide activiteitenplan en begroting waarover de ministerraad beslist worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht NL.

De overzichtsconstructie is gebaseerd op het door het ministerie van Defensie opgestelde activiteitenplan en begroting 2013 (APB-2013) en wordt door IenM gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf en de uitgaven die de deelnemende departementen voor de Kustwacht verrichten.

Defensie / kustwacht (uitgaven):

Betreft het uitgavenbudget in beheer van de Kustwacht NL.

Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC), nagenoeg de gehele personele bezetting is Defensiepersoneel. Het KWC is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.

Bijdrage andere departementen (kosten):

Veiligheid en Justitie:

De inzet van Politie helikopters geschiedt op planning of afroep voor luchtwaarneming of spoedeisende zoekvluchten. De bedragen zijn afkomstig uit de agentschapsbegroting van de KLPD

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

Financiën:

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

Defensie:

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

De inzet van de Koninklijke Marine (personeel), voor het Maritiem Informatie Knooppunt.

De salariskosten van de vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen.

De beheerskosten van Defensie.

Infrastructuur en Milieu:

De inzet vaarwegmarkering, loodsen, luchtwaarnemers en liaison.

Economische zaken, Landbouw en Innovatie:

De inzet van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit / AID (personeel) voor visserijcontrole op het NCP en in internationaal verband, bestaande uit opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.

De inzet van Staatstoezicht op Mijnen (personeel), bestaande uit opstappers en liaison.

Overzichtsconstructie Kustwacht Nieuwe Stijl										
Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
DEFENSIE / Kustwacht (Uitgaven):										
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken	Centrale coördinatie kustwachttaken	23.128	22.978	21.977	21.421	21.422	21.422	16.743
Defensie / kustwacht	X	Salarissen (MP en BP)		3.546	3.561	3.561	3.561	3.561	3.561	3.561
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				26.674	26.539	25.538	24.982	24.983	24.983	20.304
BIJDRAGEN ANDERE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Veiligheid en Justitie	VI	Inzet KLPD-personeel & helikopter	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.126	1.261	1.261	1.261	1.261	1.261	1.261
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.809	1.941	1.941	1.941	1.941	1.941	1.941
Defensie	X	Inzet Kmar-personeel voor grensbewaking, luchtwaarneming, liaison & HH-desk / inzet vliegers Dornier en beheerskosten	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillances / beheerskosten Defensie	3.562	5.527	5.527	5.527	5.527	5.527	5.527
Infrastructuur en Milieu	XII	Inzet vaarwegmarkering, loodsen, liaison, luchtwaarnemers	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	775	3.390	2.783	2.783	2.783	2.783	2.783
Economische zaken, Landbouw en Innovatie	XIII	Inzet NVWA- en Sodm-personeel	Visserijcontrole en Staatstoezicht op de Mijnen	933	969	969	969	969	969	969
Subtotaal uitgaven andere departementen				8.205	13.088	12.481	12.481	12.481	12.481	12.481
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				34.879	39.627	38.019	37.463	37.464	37.464	32.785

Toelichting

- Realisatie 2012 conform jaarverslag Kustwacht 2012 (definitieve versie / 9 april 2013)

- Begroting 2013–2018 is conform APB 2013 KWNL, behalve bijdragenM (in verband met foutief doortrekken financiële afspraken 2013)

BIJLAGE 4 DBFM CONVERSIE STAPPEN

Budgettaire verwerking van DBFM-contracten

Kenmerken DBFM-contracten

Met een DBFM-contract wordt een langlopende verplichting aangegaan. Bij DBFM wordt namelijk het onderwerp, de bouw, het onderhoud en de financiering van infrastructuur uitbesteed aan een consortium van private partijen. Gedurende een periode van 20–25 jaar betaalt het Rijk een vergoeding aan het consortium voor de beschikbaarheid van de infrastructuur (zgn. beschikbaarheidsvergoedingen). Voorts is een kenmerk van DBFM een langjarig en plat betalingsritme.

Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM.¹ Net als voor alle andere MIRT-projecten wordt bij de betreffende modaliteit het volledige bedrag voor de aanleg geraamd op het artikel voor verkenning- en planuitwerking en wordt een reservering voor het onderhoud gemaakt binnen de reguliere onderhoudsbudgetten en/of de investeringsruimte. Mocht in een later stadium een aanbesteding in DBFM toch niet mogelijk of opportuun blijken, dan blijft een meer klassieke aanbesteding via deze werkwijze altijd binnen bereik.

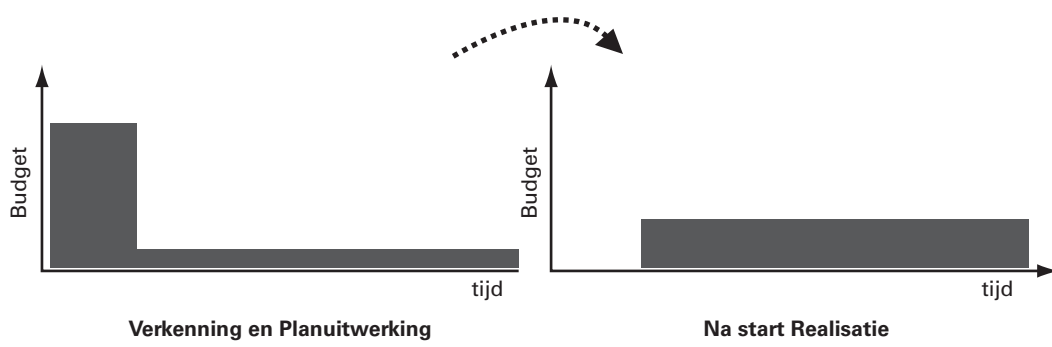
Verwerking DBFM-contracten na overgang in de realisatie- en exploitatiefase

Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting wordt in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de lenM-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract². Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer het aanleggen en het onderhouden van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

¹ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het Kabinet Rutte II

² Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenkader (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenkader (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.

Budgettaire Verwerking DBFM-contract



BIJLAGE 5 BEHEER EN ONDERHOUD INCLUSIEF VERKEERS-EN WATERMANAGEMENT HOOFDWEGEN, HOOFDVAARWEGEN EN HOOFDWATERSYSTEEM³

1. Wijze van aansturing en kaders

RWS is verantwoordelijk voor het goed functioneren van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het Hoofdwatersysteem: de «assets» of eigendommen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierbij treedt RWS op als manager van het gebruik en beheerder van deze netwerken, als uitvoerder van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS wordt op het gebied van Beheer en Onderhoud inclusief verkeer -en watermanagement aangestuurd via prestatiesturing. Op de artikelen voor Beheer en Onderhoud wordt ook de Vervanging en Renovatie van infrastructuur in beheer bij RWS verantwoord.

De aansturing van Beheer en Onderhoud inclusief verkeers- en watermanagement van de Hoofdwegen, Hoofdvaarwegen en het Hoofdwatersysteem is geregeld via prestatieafspraken, de zogeheten service level agreements (SLA's). In de SLA's worden, voor een periode van 4 jaar, vastgesteld welke prestaties RWS zal leveren, gegeven de daarvoor beschikbare middelen. Deze prestaties sluiten aan bij de beleidsdoelen, het budgettaire kader en de door RWS toegepaste onderhoudsfilosofie en zijn opgenomen in de begroting. De onderhoudsfilosofie is erop gericht om de infrastructuur op langere termijn in stand te houden en naar behoren te laten functioneren, zowel voor individuele als collectieve gebruiksmogelijkheden. Dit betekent dat de gebruiksmogelijkheden en functies van de infrastructuur op peil worden gehouden met inachtneming van de relevante wet- en regelgeving en het vigerend beleid. Tevens wordt hierbij zoveel mogelijk gestreefd naar duurzame oplossingen.

Veroudering, schade en slijtage tasten de objecten van de infrastructuur aan. Onderhoud is noodzakelijk om de functionaliteit van de objecten te waarborgen zodat bijvoorbeeld de sluizen blijven draaien en de stormvloedkeringen sluiten bij hoogwater.

De wijze waarop het beheer en onderhoud moet worden uitgevoerd wordt voor een deel bepaald door wet- en regelgeving. Hierbij gaat het in de eerste plaats om de juridische en bestuurlijke verankering van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden die de uitvoeringsorganisatie heeft als beheerder van de infrastructuur zoals de Waterstaatswet en de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken. In de tweede plaats betreft het specifieke wet- en regelgeving die direct of indirect voorziet in richtlijnen en randvoorwaarden waarmee rekening moet worden gehouden bij het beheer en onderhoud. Een voorbeeld hiervan is de Waterwet. In de derde plaats betreft het algemene wet- en regelgeving die van invloed is op de wijze waarop werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn de Arbowet en wetgeving op het gebied van milieu.

³ RWS beheert en onderhoudt zowel het Hoofdvaarwegennet, Hoofdwegennet en Hoofdwatersysteem en voert bepaalde taken vanuit het oogpunt van effectiviteit en efficiëntie centraal uit. Ook het IBO-onderzoek uit juni 2012 (Kamerstuk 33 317 nr. 1 met bijlage) richt zich op deze drie hoofdsystemen. Vanuit transparantieoogpunt is ervoor gekozen de tekst van deze bijlage volledig in zowel Infrastructuurfonds als Deltafonds op te nemen.

Bij het realiseren van de prestaties wordt zo veel als mogelijk uitgegaan van het bedrijfseconomisch optimale onderhoudsplan gedurende de gehele levenscyclus. Dit betekent dat het beheer en onderhoud er zoveel mogelijk op is gericht om het gemiddelde meerjaarlijkse kostenniveau van het beheer en onderhoud te minimaliseren. Het gaat hierbij om het vinden van het punt waarop met zo laag mogelijke jaarlijkse kosten, berekend over een langere periode, de gewenste functionaliteit kan worden gegarandeerd. Dit betekent dat de juiste maatregelen op het juiste tijdstip worden genomen. Hierdoor wordt voorkomen dat kapitaalvernietiging plaatsvindt en worden toekomstige hogere kosten van herstelwerkzaamheden vermeden.

Verkeersmanagement betreft de (proces)activiteiten waarbij RWS streeft naar het optimaal benutten van het netwerk door o.a. te zorgen voor vlot en veilig verkeer over de (vaar)weg, maar ook betrouwbare en bruikbare informatie te leveren aan de verschillende belanghebbenden. Watermanagement richt zich op het reguleren van het gebruik van de infrastructuur van het hoofdwatersysteem in de meest ruime zin: Het reguleren van de hoeveelheid water in het hoofdwatersysteem door toepassing van de trits: vasthouden, bergen en afvoeren; Reguleren van de kwaliteit van het water door schoonhouden, scheiden en doorspoelen; Reguleren van het gebruik voor (overige) gebruiksfuncties.

Een deel van de taken voor verkeers- en watermanagement en beheer en onderhoud wordt gecentraliseerd binnen RWS opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT systemen en het inspecteren van het areaal. Er is hier gekozen voor centrale uitvoering met het oog op enerzijds uniformiteit in werkwijze en anderzijds kostenbesparing.

2. IBO

In juni 2012 is het «IBO Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegennet, Hoofdwegennet en Hoofdwatersysteem» aan de Tweede Kamer aangeboden door het vorige kabinet (Kamerstuk **33 317 nr. 1** met bijlage), met de mededeling dat het nieuwe kabinet met een reactie komt. Bij deze treft u die reactie aan. Omdat bij de begroting van het Infrastructuurfonds voor 2012 al tot diverse besparingen was besloten lag de nadruk in dit IBO op verdere besparingsmogelijkheden via aanpassing van wet- en regelgeving. Uit het rapport blijkt dat de gevolgen van aanvullende bezuinigingsmaatregelen ingrijpend zijn voor de bereikbaarheid en de leefomgeving. Het rapport geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzochte wet- en regelgeving.

De Nederlandse infrastructuur wordt, internationaal vergeleken, zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur is een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem en een concurrerende Nederlandse economie. De wet- en regelgeving die van toepassing is op het mobiliteitssysteem is doorgaans opgesteld om de veiligheid te borgen of de kwaliteit van leefomgeving te handhaven. Zoals in het rapport beschreven biedt de implementatie van wetgeving in Nederland in sommige gevallen een hoger niveau van bescherming dan vanuit Europa strikt noodzakelijk is of in omringende landen het geval is. Doorgaans is dit een resultante van de hoge dichtheid van transport en bevolking die Nederland kenmerkt of de behoefte naar zekerheid over de waterveiligheid.

Beheer en Onderhoud blijft hard nodig om overal onze sterke basis op orde te houden. Daarom is er voor gekozen om bij de taakstellende bezuinigen van dit kabinet op het Infrastructuurfonds, € 6,4 mrd in de jaren 2014 tot en met 2028, het budget voor beheer en onderhoud ongemoeid te laten (Kamerbrief, «Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds, 13 februari 2013; IENM/BSK-2013/23008). Ook bij de bezuinigingen op het Deltafonds is ervoor gekozen om het Beheer en Onderhoud ongemoeid te laten (in Kamerbrief [33 400 J, nr. 19](#) is nader ingegaan op de verwerking van de bezuiniging op het Deltafonds als gevolg van het Begrotingsakkoord).

3. Voortgang implementatie versoberingen en efficiency

In Bijlage 5 van de begroting op het Infrastructuurfonds 2013 zijn de diverse versoberings- en efficiëncymaatregelen gepresenteerd, inclusief een inschatting van de besparingen en de effecten. De maatregelen worden stapsgewijs en passend bij de lokale situatie geïmplementeerd. In totaal dienen de versoberingen en efficiëntiemaatregelen op te tellen tot € 1,64 mrd tot en met 2020. Mochten effecten optreden die afwijken van het in het Infrastructuurfonds 2013 gepresenteerde beeld, dan wordt dit aan de Kamer gemeld.

4. Budgettaire aspecten Beheer en Onderhoud 2013–2028

In bijlage 4.2 van de begroting 2012 heb ik u geïnformeerd over de oplossing van het geconstateerde tekort bij het dossier Beheer en Onderhoud tot en met 2020. Een oplossingsmaatregel betrof het reserveren van middelen in de periode na 2020 voor de periode tot en met 2020. In de Voorjaarsnota 2013 zijn middelen voor Beheer en Onderhoud via een kasschuif met het budget voor de Planuitwerking naar de juiste jaren gebracht. Hierdoor kan onderhoud dat anders had moeten worden uitgesteld in de gewenste jaren worden uitgevoerd en wordt eerder uitgesteld onderhoud ingelopen. Onderstaand is per netwerk het budgettaire aspect tot en met 2028 gepresenteerd.

Artikel 12 Hoofdwegen

RWS beheert een totale rijbaanlengte van circa 7300 km inclusief verbindingswegen en op- en afritten. Voor de periode 2013–2028 is in de begroting 2014 circa € 7,3 mrd beschikbaar voor de externe kosten van verkeersmanagement, beheer en onderhoud, inclusief de landelijk georganiseerde taken.

De indicatoren zoals opgenomen in artikel onderdeel 12.01 en 12.02 van het Infrastructuurfonds liggen zo dicht mogelijk bij de beleidsdoelen en de effecten voor de gebruiker (betrouwbare reistijden, doorstroming, veiligheid), maar moeten ook in de invloedssfeer van de wegbeheerder liggen. Daarom is gekozen voor de indicatoren: «technische beschikbaarheid van de Infrastructuur» en «veroorzaakte hinder vanwege wegwerkzaamheden» voor beschikbare en betrouwbare infrastructuur; «voldoen aan de norm voor verhardingen en tijdig (binnen 24 uur) ingrijpen» ten behoeve van veilige infrastructuur; «betrouwbare en tijdige route-informatie aan derden» voor betrouwbare reisinformatie.

Tabel 1 budget verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen x € 1.000

Artikel onderdeel		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
12.01	Verkeersmanagement	3.779	2.561	3.990	3.574	3.574	3.574	3.575	3.574
12.01	Verkeersmanagement Landelijke Taken	18.015	16.628	16.684	16.684	16.683	16.683	16.684	16.683
12.01	Totaal verkeersmanagement	21.794	19.189	20.674	20.258	20.257	20.257	20.259	20.257
12.02.01	Beheer en Onderhoud	438.571	425.852	391.838	421.897	473.028	466.571	472.937	472.826
12.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	15.341	12.882	16.686	16.629	16.579	16.572	16.579	16.577
12.02.01	Totaal Beheer en Onderhoud	453.912	438.734	408.524	438.526	489.607	483.143	489.516	489.403
12.01 + 12.02.01	Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud	475.706	457.923	429.198	458.784	509.864	503.400	509.775	509.660

Artikel onderdeel		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2013–2028
12.01	Verkeersmanagement	3.570	3.568	3.567	3.566	3.564	3.564	3.564	3.571	56.735
12.01	Verkeersmanagement Landelijke Taken	16.731	16.707	16.694	16.681	16.656	16.657	16.654	16.732	268.256
12.01	Totaal verkeersmanagement	20.301	20.275	20.261	20.247	20.220	20.221	20.218	20.303	324.991
12.02.01	Beheer en Onderhoud	391.178	391.096	391.053	391.008	390.923	390.923	390.915	391.192	6.691.806
12.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	16.685	16.681	16.678	16.675	16.670	16.670	16.670	16.685	261.259
12.02.01	Totaal Beheer en Onderhoud	407.863	407.777	407.731	407.683	407.593	407.593	407.585	407.877	6.953.065
12.01 + 12.02.01	Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud	428.164	428.052	427.992	427.930	427.813	427.814	427.803	428.180	7.278.056

Toelichting

Tot en met 2028 is circa € 7.3 mrd beschikbaar voor de externe kosten van beheer, onderhoud en verkeersmanagement inclusief de landelijk georganiseerde taken voor het Hoofdwegenet op artikel 12.01 en 12.02.01 van het Infrastructuurfonds. Met de budgetten worden de afgesproken prestaties gerealiseerd.

De budgetten worden over de jaren zo stabiel mogelijk gehouden. De daadwerkelijke programmering van beheer en onderhoudsmaatregelen is een proces dat ondermeer afhankelijk is van veranderend gebruik en weer (bijvoorbeeld het type winterweer), de toestand van het areaal (bijvoorbeeld geconstateerde schadebeelden bij inspecties), wettelijke verplichtingen en gewenste prestaties. Dit kan leiden tot prioriteringen waarbij ook bepaald wordt welke werkzaamheden worden uitgesteld tot latere jaren. De in 2011 besloten efficiëntie en versoberingsmaatregelen leiden op termijn tot een structureel lagere reeks voor beheer en onderhoud vanaf 2021.

Artikel 15 Hoofdvaarwegen

Het Hoofdvaarwegennetwerk heeft een lengte van 7.005 km (3.809 km hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen; 3.196 km zeevaarwegen). Voor de periode 2013–2028 is in de begroting 2014 circa € 3,8 mrd beschikbaar voor de externe kosten van verkeersmanagement, beheer en onderhoud inclusief de landelijk georganiseerde taken.

De indicatoren zoals opgenomen in artikelonderdeel 15.02 van het Infrastructuurfonds liggen zo dicht mogelijk bij de vigerende beleidsdoelstellingen ten aanzien van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdvaarwegennet. Tevens liggen de indicatoren binnen de invloedssfeer van de vaarwegbeheerder. Het betreft de indicator «technische beschikbaarheid» die aangeeft in welke mate het vaarwe-

gennet beschikbaar is voor veilig gebruik. De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op deze vaarwegen.

Tabel 2 budget verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen x € 1.000

Artikel onderdeel		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
15.01	Verkeersmanagement	6.339	8.962	7.427	8.280	8.280	8.280	8.280	8.280
15.01	Verkeersmanagement								
	Landelijke Taken	7.383	4.857	4.836	4.842	4.842	4.842	4.842	4.842
15.01	<i>Totaal verkeersmanagement</i>	<i>13.722</i>	<i>13.819</i>	<i>12.263</i>	<i>13.122</i>	<i>13.122</i>	<i>13.122</i>	<i>13.122</i>	<i>13.122</i>
15.02.01	Beheer en Onderhoud	156.626	182.496	201.512	270.609	211.711	212.421	210.058	212.320
15.02.01	Beheer en Onderhoud								
	Landelijke Taken	3.187	4.615	5.175	5.162	5.153	5.144	5.155	5.147
15.02.01	<i>Totaal Beheer en Onderhoud</i>	<i>159.813</i>	<i>187.111</i>	<i>206.687</i>	<i>275.771</i>	<i>216.864</i>	<i>217.565</i>	<i>215.213</i>	<i>217.467</i>
15.01 + 15.02.01	Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud	173.535	200.930	218.950	288.893	229.986	230.687	228.335	230.589

Artikel onderdeel		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2013–2028
15.01	Verkeersmanagement	8.280	8.280	8.280	8.280	8.280	8.280	8.280	8.280	130.368
15.01	Verkeersmanagement									
	Landelijke Taken	4.853	4.853	4.853	4.853	4.853	4.853	4.853	4.853	80.110
15.01	<i>Totaal verkeersmanagement</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>13.133</i>	<i>210.478</i>
15.02.01	Beheer en Onderhoud	236.921	241.664	232.347	232.297	232.243	232.245	230.292	227.281	3.523.044
15.02.01	Beheer en Onderhoud									
	Landelijke Taken	5.364	5.359	5.329	5.349	5.345	5.345	5.341	5.346	81.516
15.02.01	<i>Totaal Beheer en Onderhoud</i>	<i>242.285</i>	<i>247.023</i>	<i>237.676</i>	<i>237.646</i>	<i>237.588</i>	<i>237.590</i>	<i>235.633</i>	<i>232.627</i>	<i>3.604.560</i>
15.01 + 15.02.01	Totaal verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud	255.418	260.156	250.809	250.779	250.721	250.723	248.766	245.760	3.815.038

Toelichting

Tot en met 2028 is circa € 3,8 mrd beschikbaar voor de externe kosten van beheer, onderhoud en verkeersmanagement inclusief de landelijk georganiseerde taken en de geoormerkte gelden ten behoeven van Overdracht Brokx-Nat en de Fries-Groningse kanalen op artikel 15.01 en 15.02.01 van het Infrastructuurfonds. Met de budgetten worden de afgesproken prestaties gerealiseerd.

De budgetten worden over de jaren zo stabiel mogelijk gehouden. De daadwerkelijke programmering van beheer en onderhoudsmaatregelen is ondermeer afhankelijk van gebruik, weer en de toestand van het areaal (bijvoorbeeld geconstateerde schadebeelden bij inspecties), wettelijke verplichtingen en gewenste prestaties. Dit kan leiden tot prioriteringen waarbij ook bepaald wordt welke werkzaamheden worden uitgesteld tot latere jaren.

Artikel 3 Deltafonds

Het Hoofdwatersysteem wordt gevormd door de basiskustlijn, 193 km primaire waterkeringen, 435 niet primaire waterkeringen, 5 stormvloedkeringen en meer dan 90.000 km² water. Voor de periode 2013–2028 is in de begroting 2014 circa € 2,4 mrd beschikbaar voor de externe kosten van watermanagement, beheer en onderhoud inclusief de landelijk georganiseerde taken.

De indicatoren zoals opgenomen in artikelonderdeel 3.01 en 3.02 van het Deltafonds liggen zo dicht mogelijk bij de vigerende beleidsdoelen op het gebied van met name waterveiligheid en zoetwatervoorziening. Het gaat hier op hoofdlijnen om het handhaven van de basiskustlijn en het kustfundament, de beschikbaarheid van de stormvloedkeringen in het stormseizoen, het handhaven van de streefpeilen in kanalen en meren en de betrouwbaarheid van de informatievoorziening bij calamiteiten.

Tabel 3 budget watermanagement en Beheer en Onderhoud watersystemen

Water-systemen	Artikel onderdeel	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3.01	Watermanagement	8.324	7.158	7.642	6.881	6.879	6.879	6.879	6.879
3.01	Watermanagement								
	Landelijke Taken	4.160	3.984	3.836	3.832	3.834	3.834	3.834	3.834
3.01	<i>Totaal watermanagement</i>	<i>12.484</i>	<i>11.142</i>	<i>11.478</i>	<i>10.713</i>	<i>10.713</i>	<i>10.713</i>	<i>10.713</i>	<i>10.713</i>
3.02.01	Beheer en Onderhoud								
	Waterveiligheid	141.999	125.581	123.302	114.046	105.604	105.574	105.620	103.533
3.02.01	Beheer en Onderhoud								
	Landelijke Taken Waterveiligheid	6.830	6.714	6.714	6.713	6.713	6.713	6.713	6.713
3.02.02	Beheer en Onderhoud								
	zoetwatervoorziening	21.160	17.171	17.171	17.142	17.141	17.136	17.143	17.136
3.02.02	Beheer en Onderhoud								
	Landelijke Taken zoetwatervoorziening	2.616	1.856	1.943	2.103	2.273	2.273	2.273	2.273
3.02.01 + 3.02.02	<i>Totaal Beheer en Onderhoud</i>	<i>172.605</i>	<i>151.322</i>	<i>149.130</i>	<i>140.004</i>	<i>131.731</i>	<i>131.696</i>	<i>131.749</i>	<i>129.655</i>
3.01 + 3.02.01 + 3.02.02	Totaal watermanagement en Beheer en Onderhoud	185.089	162.464	160.608	150.717	142.444	142.409	142.462	140.368

Water-systemen	Artikel onderdeel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2013–2028
3.01	Watermanagement	6.879	6.879	6.879	6.903	6.903	6.903	7.016	6.790	112.673
3.01	Watermanagement									
	Landelijke Taken	3.844	3.844	3.844	3.820	3.820	3.820	3.882	3.758	61.780
3.01	<i>Totaal watermanagement</i>	<i>10.723</i>	<i>10.723</i>	<i>10.723</i>	<i>10.723</i>	<i>10.723</i>	<i>10.723</i>	<i>10.898</i>	<i>10.548</i>	<i>174.453</i>
3.02.01	Beheer en Onderhoud									
	Waterveiligheid	94.796	94.331	135.867	102.460	138.548	100.444	102.181	104.719	1.798.605
3.02.01	Beheer en Onderhoud									
	Landelijke Taken Waterveiligheid	6.725	6.725	6.725	6.725	6.725	6.725	6.835	6.615	107.623
3.02.02	Beheer en Onderhoud									
	zoetwatervoorziening	17.136	17.027	17.245	17.136	17.136	17.136	17.416	16.856	278.288
3.02.02	Beheer en Onderhoud									
	Landelijke Taken zoetwatervoorziening	2.280	2.280	2.280	2.280	2.280	2.280	2.318	2.242	35.850
3.02.01 + 3.02.02	<i>Totaal Beheer en Onderhoud</i>	<i>120.937</i>	<i>120.363</i>	<i>162.117</i>	<i>128.601</i>	<i>164.689</i>	<i>126.585</i>	<i>128.750</i>	<i>130.432</i>	<i>2.220.366</i>
3.01 + 3.02.01 + 3.02.02	Totaal watermanagement en Beheer en Onderhoud	131.660	131.086	172.840	139.324	175.412	137.308	139.648	140.980	2.394.819

Toelichting

Tot en met 2028 is circa € 2,4 mrd beschikbaar voor de externe kosten van beheer, onderhoud en watermanagement inclusief de landelijk georganiseerde taken voor het Hoofdwatersysteem op artikel 3.01, artikel 3.02.01 en 3.02.02 van het Deltafonds. Met de budgetten worden de afgesproken prestaties gerealiseerd.

De budgetten worden over de jaren zo stabiel mogelijk gehouden. De daadwerkelijke programmering van beheer en onderhoudsmaatregelen is ondermeer afhankelijk van de toestand van het areaal (bijvoorbeeld geconstateerde schadebeelden bij inspecties), wettelijke verplichtingen en gewenste prestaties. Dit kan leiden tot prioriteringen waarbij ook bepaald wordt welke werkzaamheden worden uitgesteld tot latere jaren.

5. Design, build, finance and maintain contracten (DBFM)

Bij projecten die met een DBFM contract worden aanbesteed betaalt het Rijk gedurende een periode van 20–25 jaar een vergoeding aan een privaat consortium voor de beschikbaarheid van de infrastructuur. Het private consortium is zo verantwoordelijk voor zowel de aanleg als het beheer en onderhoud tijdens de contractduur.

Door het integrale karakter van een DBFM contract is geen exacte uitsplitsing te maken naar welk deel van de beschikbaarheidsvergoeding betrekking heeft op de aanlegkosten en welke voor de kosten voor onderhoud. Uitgangspunt om een DBFM contract aan te gaan is dat het private consortium de beschikbaarheid van het areaal tijdens de 20–25 jarige periode tegen gunstigere voorwaarden kan leveren dan wanneer het Rijk de aanleg en het onderhoud afzonderlijk aanbesteedt.⁴

Voor de dekking van een DBFM contract bij nieuwe projecten geldt de budgettaire raming van een dergelijk project op basis van de levenscyclusbenadering (Life Cycle Costs) op het artikel voor verkenning en planuitwerking (12.03/15.03). Deze budgetten worden via het Ministerie van Financiën omgezet in een langjarige reeks van 20 tot 25 jaar om de vergoedingen aan het consortium uit te betalen. Na deze omzetting wordt dit langjarige budget geplaatst op het artikel voor «geïntegreerde contracten» (12.04/15.04).

Wordt binnen hetzelfde contract ook al bestaand areaal ondergebracht, dan wordt het budget op dit artikel verder aangevuld vanuit de reguliere budgetten voor beheer en onderhoud (12.02/15.02). RWS hoeft het onderhoud van dit areaal, gedurende de looptijd van het DBFM-contract, immers niet langer afzonderlijk aan te besteden.

Bovenstaande betekent dat in de tabellen die in deze bijlage zijn opgenomen de budgetten voor beheer en onderhoud van de DBFM projecten die al zijn gegund, niet zijn opgenomen. Ook leidt gunning van toekomstige DBFM projecten waarbij al bestaand areaal wordt meegegenomen, tot een (budgetneutrale) verlaging van de in deze bijlage gepresenteerde budgetten.

6. Areaalgroei, Vervanging en Renovatie, overige ontwikkelingen

IenM hanteert als uitgangspunt een integrale afweging tussen aanleg en beheer en onderhoud en zorgt daarom voor een doorvertaling van aanlegbesluitvorming naar de budgetten voor onderhouds- en vervangingskosten. Het investeringsprogramma tot en met 2028 leidt stapsgewijs tot uitbreiding van het areaal, dat door RWS in beheer moet worden genomen. In het verleden werd tot realisatie van projecten besloten zonder voldoende oog te hebben voor de (financiële) gevolgen voor Beheer en Onderhoud.

⁴ Deze afweging wordt bij projecten met een volume van boven de € 60 miljoen gemaakt op basis van de door het Ministerie van Financiën voorgeschreven PPC en PSC modellen.

Nieuwe investeringsbesluiten worden daarom genomen op basis van de kostenramingen over de hele levenscyclus («Life Cycle Costs» of «LCC»). Bij het nemen van een voorkeursbeslissing is er zo goede informatie beschikbaar over de beheer- en onderhoudskosten van het voorkeursalternatief. Bij de voorkeursbeslissing wordt op basis van deze raming tevens een taakstellend budget vastgesteld voor zowel de aanleg als het beheer en onderhoud van het project. In het MIRT-spelregelkader is deze werkwijze al vastgelegd.

Voor de onderhoudskosten van voorgenomen areaaluitbreidingen -al dan niet middels DBFM- waarbij deze ramingsmethodiek nog niet werd toegepast, is eerder een reservering getroffen zonder deze toe te wijzen aan de netwerken (zie Infrastructuurfonds 2013, artikelonderdeel 18.12 «Nader toe te wijzen BenO en vervanging»). Op basis van LCC wordt binnen lenM continu bezien of en in hoeverre de onderhoudskosten van deze uitbreidingen passen binnen de bestaande kaders en afspraken. Voor het Hoofdwegennet heeft inmiddels een nadere analyse plaatsgevonden om de onderhoudskosten die voortvloeien uit deze aanlegbesluiten in kaart te brengen. Daarbij is duidelijk geworden dat recent gerealiseerde en toekomstige projecten gemiddeld meer onderhoudskosten met zich meebrengen dan het al bestaande areaal bijvoorbeeld door de toepassing van tunnels. Om deze onderhoudsuitgaven in de toekomst te kunnen bekostigen wordt in deze begroting een reservering getroffen van in totaal circa € 800 miljoen tot en met 2028. Deze reservering is opgenomen op artikelonderdeel 12.03 Verkenningen en Planuitwerking Hoofdwegennet (zie pagina 20, post « Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud »), Deze post is voor een deel afkomstig uit de al bestaande reservering op artikelonderdeel 18.12 en deels vanuit de Investeringsruimte Wegen, artikelonderdeel 12.07. Op een later moment kan een dergelijke reservering aan de orde zijn voor de hoofdvaarwegen en/of -watersysteem. Via de volgende begrotingen wordt de Kamer nader geïnformeerd hoe deze reserveringen verder worden ingezet voor het daadwerkelijke beheer en onderhoud van het betreffende areaal.

Ook voor Vervangingen en Renovaties (VenR) is een reservering getroffen (zie artikel 18.12). Vervangingen en renovaties betreffen de investeringen die bij het einde van de levensduur worden gedaan om de infrastructuur ook in de toekomst blijvend te laten voldoen aan de actuele gebruiksintensiteiten, actuele wet- en regelgeving en/of in het algemeen op dat moment geldende maatschappelijke behoeften. De levensduur van een kunstwerk dat het einde van zijn levensduur nadert, kan worden verlengd met renovatie.

Het einde van de levensduur wordt bereikt wanneer:

- de constructie niet meer veilig is;
- de gewenste mate van functionaliteit niet meer geleverd wordt;
- het regulier onderhoud te frequent of te duur wordt.

De inzet op VenR is relevant, omdat het grootste deel van de infrastructuurle kunstwerken in Nederland is gerealiseerd vlak na het midden van de vorige eeuw. Behalve dat ze relatief oud zijn, zijn ze ook in een tijd ontworpen waarin het niet voorstelbaar was dat de infrastructuur zo intensief gebruikt zou worden als nu het geval is, waarbij het vrachtverkeer zwaarder is en schepen groter zijn dan toentertijd verondersteld.

Ook veranderingen in de kosten voor olie, staal en arbeid, als ook kostenstijgingen vanwege de monumentstatus van gebouwen of kunstwerken zijn van invloed op de kosten voor Beheer en Onderhoud. Het ministerie monitort deze ontwikkelingen en het uitgesteld onderhoud en vormt zich een oordeel van de effecten op de kwaliteit van de infrastructuur. Als nieuwe maatregelen vanwege bijvoorbeeld prijsontwikkelingen nodig zijn, dan wordt dit in besluitvorming gebracht.

BIJLAGE 6 TOELICHTING ARTIKEL 13 SPOORWEGEN

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken (aanbevelingen 14 en 15). Een deel van deze maatregelen is verwerkt in de artikelsgewijze toelichtingen en de verdiepingsbijlagen. In deze bijlage wordt met name de informatie verstrekt die de aansluiting tussen de middelen op het Infrastructuurfonds en de bestedingen door ProRail betreft. In deze bijlage zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- A. Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail: Aansluiting tussen de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2013–2018.
- B. Specificatie apparaatskosten ProRail: Een specificatie van de apparaatsuitgaven van ProRail en de aansluiting op de bedragen in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 13.02
- C. Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail: Een schematische weergave van de financiële stromen van de spoorinfrastructuur in 2014.

Onderdeel A – Specificatie inkomsten en uitgaven ProRail

Naast de rijksbijdragen voor beheer, onderhoud en vervanging, aanlegprojecten (MIRT) en rente en aflossing ontvangt ProRail ook gebruiksvergoeding van vervoerders en bijdragen van derden voor omgevingswerken (zowel aanleg als onderhoud). In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven van ProRail voor de periode 2013–2018.

Bedragen x € 1 mln						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Rijksbijdrage aanlegprojecten	880	945	1.114	1.090	1.118	1.020
Bijdragen aanlegprojecten derden	307	306	259	232	180	180
Rijksbijdrage beheer, onderhoud en vervanging	1.279	1.264	1.239	1.148	1.245	1.319
Onderhoudsbijdragen derden	45	52	43	42	42	42
Gebruiksvergoeding vervoerders	262	269	329	331	335	339
Rijksbijdrage rente en aflossing	48	17	17	17	17	17
Totaal inkomsten ProRail	2.821	2.853	3.001	2.860	2.937	2.917
Uitbesteed werk nieuwbouw	948	999	1.094	1.047	1.018	937
Uitbesteed werk vervangingen	359	347	425	379	469	545
Uitbesteed werk beheer en onderhoud	632	657	604	589	588	583
Apparaatskosten	408	397	390	377	371	365
Rente en aflossing	45	14	14	14	14	14
Totaal uitgaven ProRail excl. BTW	2.392	2.414	2.527	2.406	2.460	2.443
Afdracht BTW (Belastingdienst)	429	439	474	454	477	474
Totaal uitgaven ProRail incl. BTW	2.821	2.853	3.001	2.860	2.937	2.917

Voor het jaar 2014 is in onderdeel C een schematische weergave van de financiële stromen spoorinfrastructuur opgenomen.

Onderdeel B – Specificatie apparaatskosten ProRail

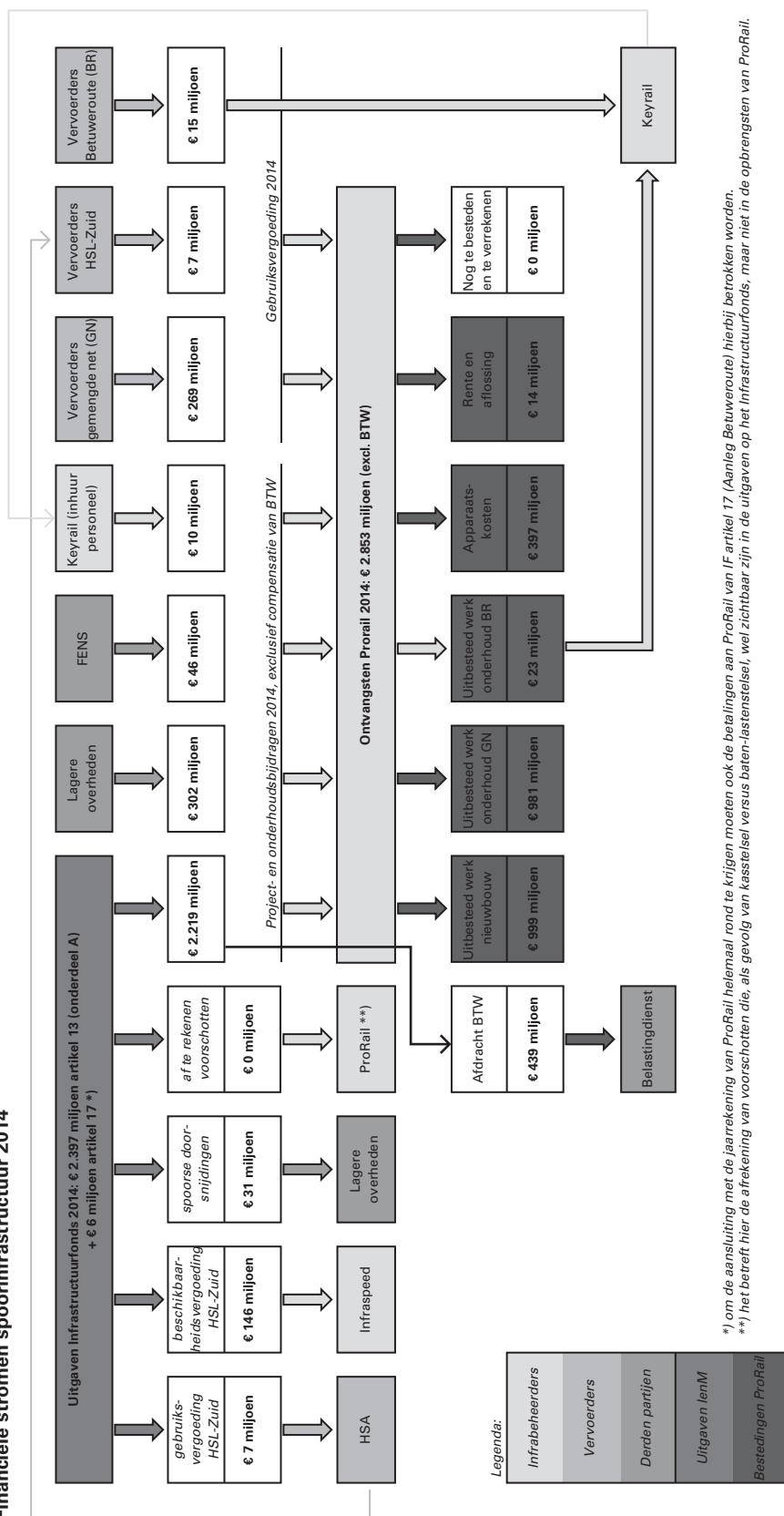
In onderstaande tabel is een specificatie opgenomen van de apparaatsuitgaven van ProRail en de aansluiting op de bedragen in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 13.02.

Bedragen x € 1 mln						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Apparaatskosten niveau 2012	408	397	390	382	382	382
Taakstelling Regeerakkoord Rutte II ¹	0	0	0	- 5	- 11	- 17
Apparaatskosten niveau 2013 (zie onderdeel A)	408	397	390	377	371	365
Totaal apparaatsuitgaven ProRail (zie onderdeel A)	408	397	390	377	371	365
Waarvan inhuur Keyrail	- 10	- 10	- 10	- 10	- 10	- 10
Waarvan door te belasten aan investeringsprojecten	- 110	- 110	- 110	- 110	- 110	- 110
Beheer en onderhoud (incl. verkeersleiding)	288	277	270	257	251	245
Compensatie BTW	60	59	57	54	53	51
Apparaatskosten t.l.v. artikel 13.02	348	336	327	311	304	296

¹ incl. BTW: 2016 € 6,825 miljoen; 2017 € 13,650 miljoen; 2018: € 20,475 miljoen

Onderdeel C – Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële stromen spoorinfrastructuur 2014



*) om de aansluiting met de jaarrekening van ProRail helemaal rond te krijgen moeten ook de betalingen aan ProRail van IF artikel 17 (Aanleg Betuweroute) hierbij betrokken worden.

**) het betreft hier de afrekening van voorschotten die, als gevolg van kasstelsel versus baten-lastenstelsel, wel zichtbaar zijn in de uitgaven op het Infrastructuurfonds, maar niet in de opbrengsten van ProRail.

BIJLAGE 7 LIJST VAN AFKORTINGEN

AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
APB	Activiteitenplan en Begroting
BDU	Brede Doeluitkering
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain
DRIPs	Dynamische Route-Informatie Panelen
EU	Europese Unie
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FES	Fonds Economische Structuurversterking
HSL	Hogesnelheidslijn
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NOMO	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
OV	Openbaar vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
REP	Ruimtelijk-economisch programma
RIS	Rivier Informatie Systemen
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Rijksbegroting 2014

A Infrastructuurfonds

Aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal door de Minister van Financiën.

Zetwerk en begeleiding

Sdu Uitgevers
afdeling Dataverwerking
e-mail traffic@sdu.nl

Drukwerk

DeltaHage Grafische Dienstverlening

Vormgeving omslag

Studio Dumbar

Uitgave

Sdu Uitgevers

Bestelling

Sdu Klantenservice
Telefoon (070) 378 98 80
Fax (070) 378 97 83
e-mail sdu@sdu.nl
Internet www.sdu.nl
of via de boekhandel

Order

ISBN 9789012578851
NUR 823

www.rijksbegroting.nl

Sdu UITGEVERS

ISBN 978-90-12-57885-1



9 789012 578851 >