

---

Vergaderjaar 2013–2014

---

**33 930 A**

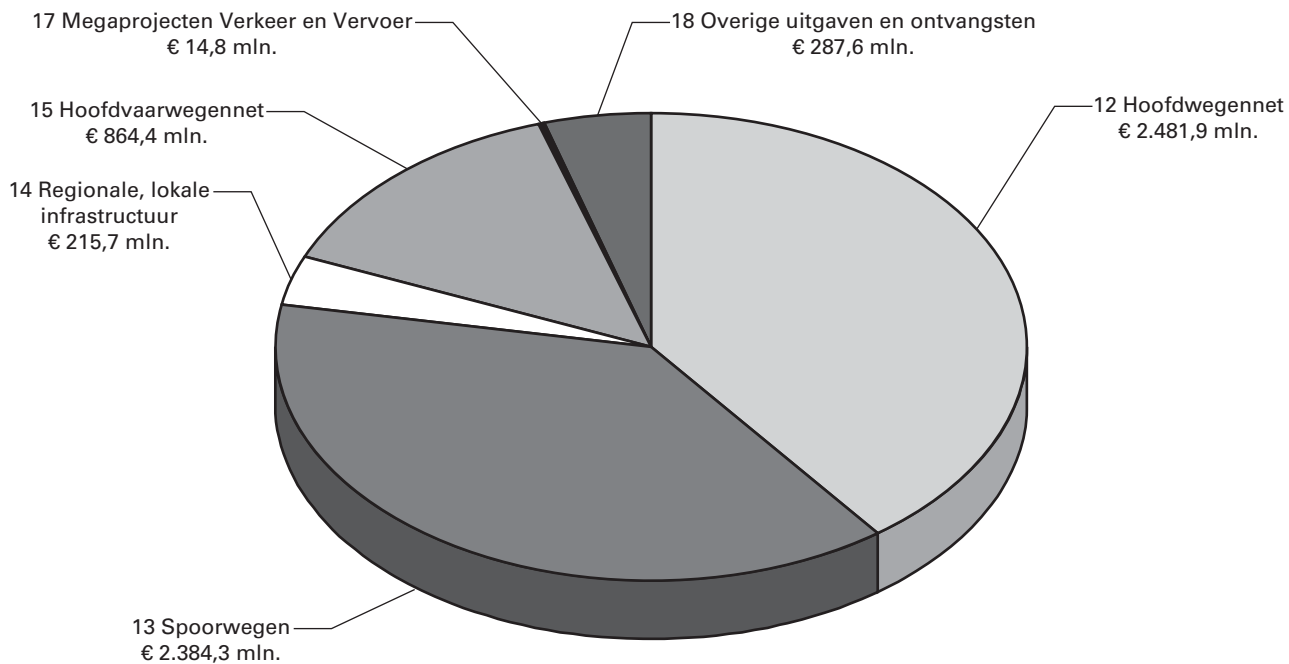
**Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2013**

**Nr. 1**

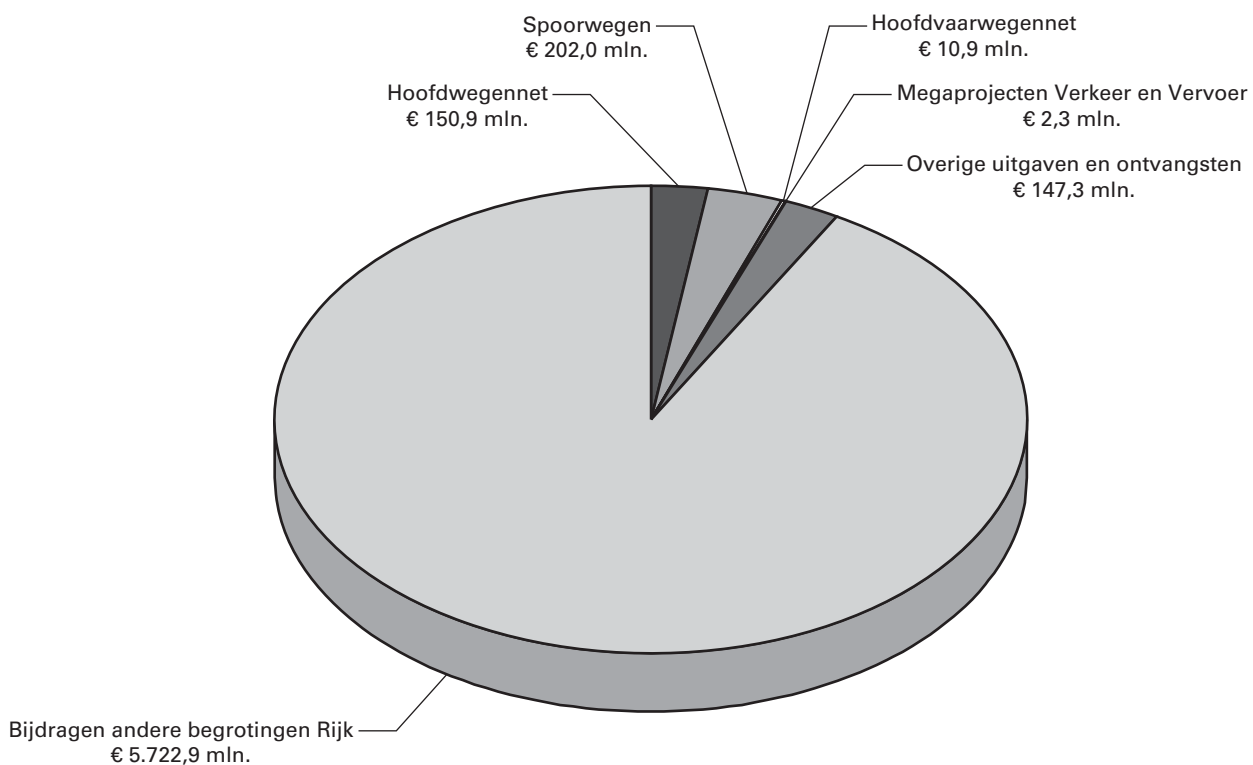
**JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS 2013**  
Aangeboden 21 mei 2014



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2013**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2014**





## INHOUDSOPGAVE

	<b>blz.</b>
<b>A. Algemeen</b>	<b>7</b>
1. Aanbieding en dechargeverlening	7
2. Leeswijzer	11
<b>B. Beleidsverslag</b>	<b>13</b>
3. Het Infrastructuurverslag 2013	13
4. De productartikelen	16
Artikel 11 Hoofdwatersystemen	16
Artikel 12 Hoofdwegennet	17
Artikel 13 Spoorwegen	31
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	44
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	49
Artikel 16 Megaprojecten niet-verkeer en vervoer	59
Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer	61
Artikel 18 Overige uitgaven	64
Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	66
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	67
<b>C. De Jaarrekening</b>	<b>68</b>
6.1 De verantwoordingsstaat 2013 van het Infrastructuur- fonds	68
6.2 De saldibalans per 31 december 2013	69
<b>D. Bijlagen</b>	<b>76</b>
1. Bijlage artikel 13 Spoorwegen	76
2. Afkortingenlijst	84



## **DEEL A. ALGEMEEN**

### **1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING**

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

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2013 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2013 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2013;
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2013 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2013 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2013, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2013 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

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





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

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

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

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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



## 2. LEESWIJZER JAARVERSLAG INFRASTRUCTUURFONDS

Voor u ligt het Jaarverslag 2013 van het Infrastructuurfonds, Hoofdstuk A van de Rijksbegroting. Naast het Infrastructuurfonds kent lenM ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

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

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

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

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- B. Het beleidsverslag 2013 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit
  - het Infrastructuurverslag 2013, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2013.
  - de productartikelen van het infrastructuurfonds
  - de bedrijfsvoeringsparagraaf
- C. De Jaarrekening 2013 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
- D. De volgende twee bijlagen:
  - de toelichting op artikel 13 Spoorwegen
  - de afkortingenlijst

Uitgaande van de Waterwet ([Staatsblad 2009, nr 107](#)) zijn de Infrastructuurfondsartikelen 11 Hoofdwatersystemen en 16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer, met uitzondering van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)) in de Begroting 2013 geconverteerd naar het Deltafonds en de beleidsbegroting Hoofdstuk XII. Ten behoeve van de vergelijkende cijfers worden in dit jaarverslag van het Infrastructuurfonds productartikel 11 Hoofdwatersystemen en de artikelonderdelen 16.02 tot en met 16.05 nog tot en met het jaar 2012 weergegeven.

### De productartikelen

De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenM (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in

het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het betreffende IF artikel is gerelateerd.

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

#### Norm bij te verklaren verschillen

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

Dit houdt in dat die hoofdproducten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatige relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht. Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2013 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2013 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel hiervan ten behoeve van productartikel 13 Spoorwegen een aparte bijlage aan het Jaarverslag 2013 toegevoegd. Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructuurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de supplettoire begrotingen gepresenteerd.

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

## DEEL B. BELEIDSVERSLAG

### 3. HET INFRASTRUCTUURVERSLAG 2013

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2013 zijn opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2013 is gestart.

#### Mijlpalen en resultaten 2013

##### Beheer, onderhoud en vervanging

In 2013 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de volgende maatregelen in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Netwerk	Project
Hoofdwegennet	<ul style="list-style-type: none"><li>– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare reis en route-informatie en tijdig leveren van deze informatie aan de serviceproviders.</li><li>– Regulier Beheer en Onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud kunstwerken en Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen en gladheidbestrijding.</li><li>– Vervanging aanpakken levensduurproblematiek stalen bruggen en voorbereiding programma vervangingen en renovaties.</li></ul>
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement</li><li>– Regulier beheer en onderhoud waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.</li><li>– Groot onderhoud waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.</li><li>– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeheersing.</li></ul>
Hoofdvaarwegennet	<ul style="list-style-type: none"><li>– Verkeersmanagement onder andere activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.</li><li>– Regulier Beheer en Onderhoud onder andere maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren.</li><li>– De programma's NOMO AOV (achterstallig onderhoud vaarwegen) en IMPULS (plan van aanpak Beheer en Onderhoud) zijn in uitvoering.</li><li>– Gestart is met levensduurverlengend onderhoud naar aanleiding van RINK (risico inventarisatie natte kunstwerken).</li><li>– In voorbereiding zijn de vervanging en renovatie van de Nijkerkerbrug, het Wilhelminakanaal/Dr Deelenbrug en de berging van de Baltic Ace.</li></ul>

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2014.

#### Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2013 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

## Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	A2 Den Bosch-Eindhoven A28 Utrecht-Amersfoort A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg A73 Koninginnelaan
Start realisatie	N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn N33 Assen (zuid)-Zuidbroek A9 Omlegging Badhoevedorp

## Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Oplevering	Spoorwegovergang Soestdijkseweg Bilthoven Wormerveer verbetering inhaling (programma Regionet) Indienststelling ecoduct Den Dolder (programma ontsnippering) Verhogen vertreksnelheid te of vanuit Zutphen (programma Regionale lijnen) Halte Utrecht Leidsche Rijn (onderdeel project Vleuten-Geldermalsen) Keervoorziening Woerden Molenvliet (onderdeel project Vleuten-Geldermalsen) NSP Rotterdam Station Maastricht Noord (onderdeel programma Kleine Stations) Vervanging Diezebrug te Den Bosch Diverse projecten binnen programma Ruimte voor de Fiets Diverse projecten binnen programma Toegankelijkheid Diverse projecten binnen programma kleine functiewijzigingen
Start realisatie	Diverse projecten binnen programma Ruimte voor de Fiets Diverse projecten binnen programma Toegankelijkheid Diverse projecten binnen programma kleine functiewijzigingen Diverse projecten in het kader van punctualiteits- en capaciteits-knelpunten Diverse projecten binnen programma ontsnippering Uitvoeringsprogramma Geluid emplacements

## Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Oplevering	Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) Diverse projecten in het kader van Quick-win regeling binnenhavens Ligplaatsen noordelijk deel Maas (amendement ligplaatsen)
Start realisatie	De Zaan (Wilhelminasluis) Verbreding Wilhelminakanaal bij Tilburg Ombouw sluis bij Zwartsluis Beter Benutten maatregelen Brabantse kanalen

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor de lopende programma's wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenboek 2014.

### Regionale/lokale infrastructuur

Regionale/lokale infrastructuurprojecten, waarvoor nut- en noodzaak is aangetoond, komen in aanmerking voor een aparte projectsubsidie indien de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarde (voor de BDU-ontvangers buiten de G3 € 112,5 miljoen en voor de G3 € 225 miljoen) en het infrastructuurproject past binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid. Voor deze projecten ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en

## Infrastructuurverslag

onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. Voorbeelden van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten zijn: N201, Noord-Zuidlijn en Rijn-Gouwe lijn. In artikelonderdeel 14.01 van het Infrastructuurfonds van de Rijksbegroting zijn de grote regionale/lokale projecten nader aangeduid.

### Regionale/lokale infrastructuur

Mijlpaal	Project
Oplevering	Nijmegen, 2e stadsbrug
Start realisatie <sup>1</sup>	Utrecht, Tram naar de Uithof Rotterdamsebaan A12/A20 Parallelstructuur Gouwe

<sup>1</sup> Vanaf het moment dat het Rijk de subsidiebeschikking aan een regionaal/lokaal project heeft afgegeven valt deze in de categorie realisatie.

## 4. DE PRODUCTARTIKELEN

## Artikel 11 Hoofdwatersystemen

Uitgaande van de Deltawet zijn vanaf begroting 2013 de artikelen 11 Hoofdwatersystemen en 16 Megaprojecten niet Verkeer en Vervoer, met uitzondering van het PMR) van het Infrastructuurfonds, geconverteerd naar het Deltafonds en de departementale begroting Hoofdstuk XII.

Maatregelen op het gebied van waterkwaliteit die niet verbonden zijn aan waterkwantiteit en waterveiligheid, zijn als gevolg van de bij de behandeling van het wetsvoorstel Deltawet aangenomen amendement Lucas (Kamerstukken II, 2011/12, 32 304, nr. 29) niet in het Deltafonds opgenomen en worden verantwoord op Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
11. Hoofdwatersystemen					Realisatie	Oorspronkelijk vastgestelde Begroting	Verschil
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.197.989</b>	<b>719.027</b>	<b>552.419</b>	<b>518.280</b>			
<b>Uitgaven</b>	<b>986.690</b>	<b>805.124</b>	<b>834.733</b>	<b>583.270</b>			
<i>11.01 Watermanagement</i>	<i>91.231</i>	<i>87.132</i>	<i>14.803</i>	<i>12.700</i>			
11.01.01 Basispakket watermanagement	91.231	87.132	14.803	12.700			
<i>11.02 Beheer en Onderhoud</i>	<i>327.038</i>	<i>278.610</i>	<i>143.410</i>	<i>154.393</i>			
11.02.01 Basispakket B&O waterkeren	209.779	168.899	108.463	121.428			
11.02.05 Basispakket B&O integraal waterbeheeren	105.068	95.000	27.045	25.267			
11.02.08 Groot variabel onderh.water-beheer	12.191	14.711	7.902	7.698			
<i>11.03 Aanleg</i>	<i>559.371</i>	<i>425.097</i>	<i>406.055</i>	<i>158.972</i>			
11.03.01 Real.programma waterkeren	376.813	322.921	278.185	90.221			
11.03.02 Real.programma waterbeheeren	182.558	102.176	127.870	68.751			
<i>11.05 Verkenning en planstudie</i>	<i>9.050</i>	<i>11.988</i>	<i>27.615</i>	<i>21.390</i>			
11.05.01 Verkenn.progr.hoofdwatersystemen	6.711	7.007	18.913	12.878			
11.05.02 Planstudieprogr.waterkeren	727	585	2.159	5.415			
11.05.03 Planstudieprogr.waterbeheer	1.612	4.396	6.543	3.097			
<i>11.06 Staf Deltacommissaris</i>		<i>2.297</i>	<i>4.420</i>	<i>1.979</i>			
11.06.01 Staf Deltacommissaris		2.297	4.420	1.979			
<i>11.07 Netwerkgebonden kosten HWS</i>			<i>238.430</i>	<i>233.836</i>			
11.07.01 Apparaatskosten RWS			189.151	185.033			
11.07.02 Overige netwerkgebonden kosten			49.279	48.803			
<i>11.09 Ontvangsten</i>	<i>28.184</i>	<i>60.067</i>	<i>39.762</i>	<i>39.174</i>			



**Artikel 12 Hoofdwegennet**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, GIV/PPS en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelen en -instrumenten zoals beschreven in het jaarverslag van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 22 Externe veiligheid en risico's.

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

12. Hoofdwegennet					Realisatie	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Vershil		
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013		
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.879.765</b>	<b>5.072.103</b>	<b>2.274.880</b>	<b>4.219.392</b>	<b>1.698.213</b>	<b>2.634.014</b>	<b>- 935.801</b>	<b>1</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>2.908.606</b>	<b>3.269.934</b>	<b>2.577.371</b>	<b>2.659.773</b>	<b>2.481.851</b>	<b>2.728.863</b>	<b>- 247.012</b>		
<i>12.01 Verkeersmanagement</i>	<i>56.527</i>	<i>57.150</i>	<i>50.137</i>	<i>30.768</i>	<i>21.794</i>	<i>22.072</i>	<i>- 278</i>		
<i>12.01.01 Basispakket verkeersmanagement</i>	<i>56.527</i>	<i>57.150</i>	<i>50.137</i>	<i>30.768</i>	<i>21.794</i>	<i>22.072</i>	<i>- 278</i>		
<i>12.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>827.211</i>	<i>1.209.404</i>	<i>322.966</i>	<i>567.308</i>	<i>544.354</i>	<i>413.384</i>	<i>130.970</i>	<i>2</i>	
<i>12.02.01 Beheer en onderhoud</i>	<i>657.227</i>	<i>1.031.823</i>	<i>178.572</i>	<i>474.922</i>	<i>456.913</i>	<i>339.249</i>	<i>117.664</i>		
<i>12.02.02 Servicepakket B&amp;O</i>	<i>102.253</i>	<i>80.592</i>	<i>72.016</i>	<i>56.993</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
<i>12.02.04 Vervanging</i>	<i>67.731</i>	<i>96.989</i>	<i>72.378</i>	<i>35.393</i>	<i>87.441</i>	<i>74.135</i>	<i>13.306</i>		
<i>12.03 Aanleg</i>	<i>1.652.932</i>	<i>1.709.262</i>	<i>1.340.525</i>	<i>1.254.029</i>	<i>1.065.903</i>	<i>1.451.135</i>	<i>- 385.232</i>	<i>3</i>	
<i>12.03.01 Realisatie</i>	<i>1.610.236</i>	<i>1.699.800</i>	<i>1.340.525</i>	<i>1.254.021</i>	<i>1.060.444</i>	<i>1.042.578</i>	<i>17.866</i>		
<i>12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	<i>42.696</i>	<i>9.462</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>5.459</i>	<i>408.557</i>	<i>- 403.098</i>		
<i>12.04 GIV/PPS</i>	<i>261.065</i>	<i>225.341</i>	<i>374.846</i>	<i>335.772</i>	<i>412.956</i>	<i>420.256</i>	<i>- 7.300</i>	<i>4</i>	
<i>12.05 Verkenn.en planuitw.voor tracébesluit</i>	<i>110.871</i>	<i>68.777</i>	<i>42.027</i>	<i>33.054</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
<i>12.05.01 Verkenningen</i>	<i>5.336</i>	<i>4.371</i>	<i>10.758</i>	<i>2.453</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
<i>12.05.02 Planuitwerking voor tracébesluit</i>	<i>105.535</i>	<i>64.406</i>	<i>31.269</i>	<i>30.601</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
<i>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</i>			<i>446.870</i>	<i>438.842</i>	<i>436.844</i>	<i>422.016</i>	<i>14.828</i>		
<i>12.06.01 Apparaatskosten RWS</i>			<i>387.073</i>	<i>383.570</i>	<i>381.576</i>	<i>367.678</i>	<i>13.898</i>	<i>5</i>	
<i>12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>			<i>59.797</i>	<i>55.272</i>	<i>55.268</i>	<i>54.338</i>	<i>930</i>		
<i>12.07 Investeringsruimte</i>					<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
<i>12.09 Ontvangsten</i>	<i>123.019</i>	<i>217.125</i>	<i>98.380</i>	<i>165.700</i>	<i>150.887</i>	<i>262.105</i>	<i>- 111.218</i>	<i>6</i>	

**Toelichting**

Ad 1) De lagere verplichtingen worden hoofdzakelijk verklaard door de ondertekening van de contracten voor A1/A6 Schiphol-Amsterdam-Almere en N33 Assen-Zuidbroek in 2012, waardoor de verplichting een jaar eerder is aangegaan dan waar in de begroting van was uitgegaan.

Ad 2) In bijlage 4.2 van de begroting Infrastructuurfonds 2012 is aangegeven hoe de door Rijkswaterstaat (RWS) vastgestelde niet gedekte beheer- en onderhoudsproblematiek van € 4,8 miljard (voor de drie onderscheiden infrastructurele hoofdnetwerken) tot en met 2020 wordt aangepakt. Eén van de getroffen maatregelen was het reserveren van middelen in de periode na 2020. In de Voorjaarsnota zijn de middelen ten behoeve van Beheer en Onderhoud en Vervanging, via een kasschuif met

## Productartikelen

het budget voor de Planuitwerking, naar de juiste jaren gebracht. Dit is de belangrijkste reden voor de hogere realisatie 2013.

Ad 3) Door overgang van projecten van planuitwerking- naar realisatiefase neemt het budget op planuitwerkingartikel (12.03.02) af en het budget op het realisatieartikel (12.03.01) met hetzelfde bedrag toe. Een combinatie van versnellingen en vertragingen binnen het realisatieprogramma leidt per saldo tot een lagere toename op het realisatieartikel. Voor een specifieke toelichting wordt verwezen naar het overzicht «Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet».

Ad 4) De lagere kasrealisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door twee DBFM projecten: 2<sup>e</sup> Coentunnel en A15 Maasvlakte-Vaanplein. Voor een specifieke toelichting wordt verwezen naar het overzicht «Realisatieprogramma geïntegreerde contractvormen (Infrastructuurfonds artikel 12.04)».

Ad 5) De hogere uitgaven worden enerzijds veroorzaakt door een overboeking van programmakosten Informatievoorziening (IV) naar apparaatskosten. RWS heeft in 2013 extra geïnvesteerd in de IV functie, vanuit de constatering dat er voor RWS een te grote afhankelijkheid bestaat van externe fte's en dat een kwaliteitsimpuls nodig is op specifieke Informatie Voorziening terreinen (industriële automatisering, beveiliging). Daarom vindt de komende jaren een omzetting plaats van in totaal 174 fte's inhuur naar 250 ambtelijke fte's binnen het Deltafonds én het Infrastructuurfonds. Anderzijds worden de hogere uitgaven veroorzaakt door loon- en prijsbijstelling.

Ad 6) De lagere ontvangsten (bijdragen derden) over 2013 doen zich vooral voor bij de projecten A4/9 Badhoevedorp, A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, A12/A15 Ressen-Oudbroeken en de A1/6/9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit hangt vooral samen met de voortgang van deze projecten alsmede het aansluiten op de bestuursovereenkomsten.

### 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.

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

Producten

#### 12.01.01 Verkeersmanagement

Binnen Verkeersmanagement zijn in 2013 uitgaven gedaan voor maatregelen ten behoeve van verkeersgeleiding bij grote drukte, incidentmanagement, reistijd en route-informatie, en voorlichting betreffende het weggedrag en wegwerkzaamheden. Daarnaast is bijgedragen aan de Nationale Databank Wegverkeergegevens. Deze is in 2007 opgericht met als doel de benutting van bestaande wegen te verbeteren.

## Productartikelen

Bij de uitvoering van verkeersmanagement wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd. In nauw overleg met de regionale overheden zijn kosteneffectieve maatregelen uitgevoerd. Zo werden in het kader van het programma beter benutten samen met de bestuurlijke partners en het bedrijfsleven ook maatregelen op het gebied van verkeersmanagement gerealiseerd. Deze dragen bij aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Met de Praktijkproef Amsterdam wordt door middel van gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement bijgedragen aan de bereikbaarheid in de regio Amsterdam. De uitgaven voor beter benutten en de Praktijkproef Amsterdam zijn verantwoord op artikel 12.03.01.

### Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	2012	Begroting 2013	Realisatie 2013
Verkeerssignalering	km rijbaan	2.618	2.666	2.647
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spits- en plusstroken	km	347	308	338

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

De toename aan lengte spits- en plusstroken wordt veroorzaakt door realisatie van de plusstroken A28 Leusden-Hoevelaken en doordat enkele projecten eerder dan geraamd zijn gerealiseerd zijn zoals de A12 Maasbergen-Veenendaal. Het verschil tussen raming en realisatie is gevolg van het verschuiven van de opheffing van de spitsstrook op A2/A10/A1 SAA naar 2014, het onderbrengen van de opheffing van de A2-A76 spitsstrook St.Joost-Urmond in het project Vonderen-Kerensheide en de realisatie van de omzetting plusstrook Hoofddorp-Burgerveen naar reguliere rijstrook.

Indicator	Eenheid	Streefwaarde 2013	Realisatie 2013
Op alle bemeeten wegvakken wordt betrouwbare reis- en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders	% van beschikbare en tijdig geleverde meetgegevens	88%	83%

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

RWS levert reis en route informatie aan providers. Deze gegevens worden ingewonnen bijvoorbeeld met behulp van meetlussen in de weg. De indicator is een maat voor de beschikbaarheid en tijdigheid van deze gegevens. Het zegt dus iets over de kwaliteit van de gegevenslevering van RWS als belangrijke randvoorwaarde voor kwalitatief goede reisinformatie.

De lagere score wordt veroorzaakt door niet goed functioneren van de software in de eerste maanden van 2013. In maart 2013 is dit hersteld en vanaf dat moment voldeed de tijdigheid wel weer aan de gestelde norm. Over het gehele jaar 2013 bezien wordt de streefwaarde hierdoor echter niet gehaald.

## Productartikelen

Areaaleenheid verkeersmanagement	Begroting 2013	Realisatie 2013	Begroting 2013	Realisatie 2013
	(km)	(km)	(x € 1.000)	(x € 1.000)
Rijbanen met verkeerssignalisering	2.666	2.647	22.072	21.794

Bron: Rijkswaterstaat

### 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

#### Motivering

Met het budget voor beheer en onderhoud is het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2013 in die staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie, namelijk het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

Voor de periode 2013–2016 zijn met Rijkswaterstaat ten behoeve van het beheer en onderhoud nieuwe prestatieafspraken gemaakt. Tevens zijn nieuwe indicatoren opgesteld. Deze nieuwe indicatoren sluiten beter aan op de beleidsdoelen.

#### Producten

Het beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, bruggen, tunnels en viaducten, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en exploitatie.

De in de begroting opgenomen efficiency en versoberingsmaatregelen worden sinds 2013 ingevoerd. In het kader van de implementatie is de maatregel met betrekking tot de verlichting aangepast. Op alle wegen die deze maatregel treft gaat de verlichting uit tussen 23:00 en 5:00 uur. Ook wordt de samenstelling van de te versoberen signalering aangepast, zodat de signalering op de A7 met het oog op de veiligheid kan blijven functioneren. Zoals reeds in de begroting 2013 aangegeven worden deze aanpassingen opgevangen als mee- en tegenvallers op programma-niveau. Voor wat betreft de vervanging voert Rijkswaterstaat nader onderzoek uit waarmee steeds concreter wordt wanneer kunstwerken in aanmerking komen voor vervanging of renovatie en wat de precieze omvang van de problematiek is.

#### 12.02.01 Beheer en Onderhoud

De in 2013 gerealiseerde uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan vooral uit uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan, uitgaven voor onderhoud van kunstwerken, uitgaven voor onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagementsystemen en vast/klein variabel onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting. De uitgaven betreffen zowel preventief als correctief onderhoud.

Op dit artikelonderdeel worden ook de kosten verantwoord die gemaakt worden in het kader van de naleving van SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). In 2013 is gewerkt aan de verdere voorbereiding van de uitvoering van deze maatregelen. Hiervoor zijn in de voorjaarsnota 2013 middelen gereserveerd.

### 12.02.02 Servicepakket Beheer en Onderhoud

De in de vorige begrotingen onder de term servicepakketten geormerkte projecten zijn met ingang van deze begroting ondergebracht bij het aanlegprogramma, omdat deze projecten naar hun aard meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met reguliere Beheer en Onderhoud projecten. Het meerjarenprogramma bodemsanering is ondergebracht bij het programma regulier Beheer en Onderhoud en daarmee vervallen als servicepakket. Het gaat om de onderstaande projecten/pakketten:

- Meer veilig-2
- Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen
- Meer Kwaliteit Leefomgeving

### 12.02.04 Vervanging

Onder de categorie Vervanging<sup>1</sup> vallen uitgaven voor werkzaamheden die betrekking hebben op renovatie- en vervangingsinvesteringen. Door de veroudering van de infrastructuur en het veel intensievere gebruik dan bij ontwerp voorzien, zal geïnvesteerd moeten worden in de vervanging dan wel renovatie hiervan.

Het budget dat op dit artikelonderdeel in de huidige begrotingsperiode is opgenomen, is bestemd voor de werkzaamheden in verband met de levensduurproblematiek van de stalen kunstwerken. Van de 274 bruggen met een stalen rijdek in het hoofdwegennet is bij vooral oudere exemplaren in toenemende mate sprake van ernstige scheurvorming in de stalen rijdekken. Deze scheurvorming wordt veroorzaakt door een aanzienlijk hogere belasting met zwaar vrachtverkeer dan indertijd bij het ontwerp kon worden voorzien.

In 2013 is de renovatie van de Ketelbrug (A6) en de brug bij Beek (A2) afgerond. De renovatie van de Galecopperbrug (A12) is gestart.

#### Meetbare gegevens

Aeraal Rijkswegen		Eenheid	2012	2013	Begroting 2013	Realisatie 2013	
					(x € 1.000)	(x € 1.000)	
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.697	5.695	5.764	5.721	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.428	1.491	1.466	1.526	1
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km <sup>2</sup>	74	74	75	75	
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km <sup>2</sup>	12	13	13	13	
Groen areaal		km <sup>2</sup>	204	200	202	197	2

Bron: Rijkswaterstaat

<sup>1</sup> De naam van het in de vorige begrotingen opgenomen hoofdproduct «Groot Variabel Onderhoud» is met ingang van de begroting 2013 veranderd in «Vervanging». De Tweede Kamer is op 26 juni 2012 hierover geïnformeerd (Kamerstukken II, 2011/12, 31 865, nr. 42).

## Productartikelen

### Toelichting

Ad 1) Bij de verantwoording 2012 heeft een verschuiving plaatsgevonden tussen de hoofdrijbanen en de verbindingswegen. Met deze verschuiving is in de begroting 2013 nog geen rekening gehouden. De grote verschuiving ten opzichte van de begroting is grotendeels hierdoor te verklaren. Doordat besloten is tot temporisering van projecten is de toename van het aantal kilometers hoofdrijbaan beperkter dan verwacht. De grotere toename van het aantal verbindingswegen en op- en afritten wordt veroorzaakt door een aantal deelopenstellingen die in 2013 hebben plaatsgevonden vooruitlopend op de openstelling van de gehele weg (A15 Maasvlakte-Vaanplein en A50 knooppunt Ewijk).

Ad 2) De beheergrens van de N61 was te ruim vastgelegd, voor het groenareaal heeft hier een correctie op plaatsgevonden. Het verschil tussen de begroting en realisatie betreft derhalve een technische correctie.

Areaaleenheid	Omvang begroot	Omvang gerealiseerd	Begroting 2013 (x € 1.000)	Realisatie 2013 (x € 1.000)	
Oppervlakte wegdek in km <sup>2</sup>	88	88	339.249	456.913	1

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Ad 1) In bijlage 4.2 van de begroting Infrastructuurfonds 2012 is aangegeven hoe de door Rijkswaterstaat (RWS) vastgestelde niet gedekte beheer- en onderhoudsproblematiek van € 4,8 miljard (voor de drie onderscheiden infrastructurele hoofdnetwerken) tot en met 2020 wordt aangepakt. Eén van de getroffen maatregelen was het reserveren van middelen in de periode na 2020. In de Voorjaarsnota zijn de middelen ten behoeve van Beheer en Onderhoud en Vervanging, via een kasschuif met het budget voor de Planuitwerking, naar de juiste jaren gebracht.

## Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Streefwaarde 2013	Realisatie 2013	
De verhouding verstoren door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen. <sup>1</sup>	10%	5%	
Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten of een snelheidsbeperking is ingesteld door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infra of falen verkeersmanagement.	90%	98%	
Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming en gladheidbestrijding en neemt tijdig, na constatering maatregelen bij het niet voldoen van de norm bij wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels.	98%	85%	2

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Vanaf 2013 zijn er nieuwe indicatoren. De definitie van de indicator voor voldoen aan de norm verhardingen is in overeenstemming gebracht met de feitelijke gang van zaken.

## Productartikelen

Ad 1) De percentages geven aan welk aandeel van de filedruk wordt veroorzaakt door werk aan de weg. Ze zijn dus een maat voor de mate waarin verstoringen op het hoofdwegennet worden veroorzaakt door wegwerkzaamheden als gevolg van aanleg en onderhoudsprojecten.

Ad 2) De lagere realisatie van 85% wordt veroorzaakt doordat medio 2013 in enkele gevallen niet tijdig gereageerd is op het overschrijden van de norm stroefheid voor verhardingen. Als deze norm wordt overschreden dient tijdig een snelheidsbeperking te worden ingesteld om de veiligheid te waarborgen.

### 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.

Producten

#### 12.03.01 Realisatie

##### **Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)**

Afgelopen jaren is onder andere via het programma Mobiliteitsaanpak € 200 miljoen 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. Een deel van het programma Mobiliteitsaanpak vindt inhoudelijk opvolging in het programma Beter Benutten.

Daarnaast voert lenM met het oog op de langere termijn een aantal proeven uit die het effect van meer innovatieve verkeersmaatregelen moeten aantonen. Zo loopt vanaf 2012 op de ring Amsterdam een proef met sturend verkeersmanagement opgezet gericht op een meer gecoördineerde inzet van maatregelen op het gebied van regionaal verkeersmanagement. Hiervoor is € 50 miljoen uitgetrokken.

##### **Spoedaanpak Wegen/Fileplan ZSM**

De wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten (Kamerstukken II, 2008/09, [31 721, nr. A](#)) maakt het mogelijk dertig wegprojecten met spoed op te pakken. Samen vormen deze projecten de Spoedaanpak Wegen. In de achterliggende meer dan tweeënhalf jaar is lenM erin geslaagd het uitdagende doel (30 schoppen in de grond, 10 lintjes) van het programma Spoedaanpak Wegen te realiseren; binnen de afgesproken tijd en nagenoeg binnen het beschikbare budget. Bij alle projecten is de schop in de grond gezet en in 2014 zal het laatste project, de A4 Burgerveen-Leiden worden opengesteld.

##### **Overige realisatieprojecten**

In 2013 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Tabel mijlpalen 2013

Mijlpaal	Project
Oplevering	A2 Den Bosch-Eindhoven A28 Utrecht-Amersfoort A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg A73 Koninginnelaan
Start realisatie	N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn N33 Assen (zuid)-Zuidbroek A9 Omlegging Badhoevedorp

*Overige maatregelen*

De in de begrotingen voor 2013 onder de term servicepakketten Beheer en Onderhoud geormerkte projecten zijn met ingang van de begroting 2013 onder gebracht onder het aanlegprogramma, omdat deze projecten naar hun aard meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en onderhoud projecten. Deze worden hieronder toegelicht.

*Meer Veilig 2*

In 2011 is een start gemaakt met de uitvoering van veiligheidsmaatregelen (Meer Veilig 2) gericht op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers op de wegen in beheer bij het Rijk. Planning is om het programma in 2014 af te ronden. Vanaf 2015 wordt gestart met de voorbereiding van de maatregelen uit het programma Meer Veilig 3. In 2013 zijn in totaal 27 maatregelen gereed gekomen. Voorbeelden van maatregelen zijn het plaatsen van geleiderail, het afschermen of verwijderen van obstakels, het plaatsen van zichtafscherming in de middenberm, het aanbrengen van filedetectie, het verlengen van invoegstroken, het realiseren van rotondes en het aanbrengen van markering.

*Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen*

Het programma Verzorgingsplaatsen is gericht op zowel het uitbreiden van de capaciteit als het verbeteren van de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen. De capaciteitsmaatregelen betreffen onder andere de A1, A2, A12, A15, A27, A28, A37, A50 en A67. In 2013 is vooral gewerkt aan de voorbereiding van de realisatie van de maatregelen. Uitvoering vindt plaats in de periode tot en met 2016.

*Meer Kwaliteit Leefomgeving*

Dit betreft de uitvoering van de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Dit programma richt zich op het verbinden van twee of meer natuurgebieden door middel van ecoducten, dassentunnels, in-/uittreedplaatsen voor wild in kanalen. De bedragen betreffen het onderdeel dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd voor maatregelen gerelateerd aan het rijkswegennet. In 2013 is een belangrijke mijlpaal gerealiseerd: met de oplevering van het ecoduct Zwaluwenberg (A27) is het programma negen ecoducten formeel afgerond. Andere ecoducten die in 2013 zijn opgeleverd zijn Dwingelderveld (A28), Doorn (A12) en Maarsbergen (A12). Daarnaast zijn een aantal kleinere maatregelen opgeleverd.



Productartikelen

Realisatieprogramma Hoofdwegennet (12.03.01) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Kasbudget 2013			Oplevering		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig	
<b>Projecten Nationaal</b>						
Dynamisch verkeersmanagement	19	2	- 17	2012	2012	1
Kleine projecten/Afronding projecten	35	15	- 20	nvt		2
Programma 130 km	13	5	- 8			3
Programma aansluitingen	18	1	- 17	nvt		4
Quick Wins Wegen	6	0	- 6	2011	2011	5
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	161	96	- 65	2014	2016	6
<b>Projecten Noordwest -Nederland</b>						
A10 Amsterdam praktijkproef FES	10	4	- 6	2011	2015	7
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	-	112	112	-	2024	21
A9 Alkmaar-Uitgeest	0	0	0	2011	2012	
A9 Badhoevedorp	-	15	15	-	2017	21
N9 Koedijk-De Stolpen	10	3	- 7	2011	2012	8
N50 Ramspol-Ens	12	9	- 3	2013	2013	9
<b>Projecten Utrecht</b>						
A2 Holendrecht-Oudenrijn	21	21	0	2012	2013	
A2 Oudenrijn-Everingen	13	0	- 13	2011	2012	10
A28 Utrecht-Amersfoort	39	46	7	2013	2013	11
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
A4 Burgerveen-Leiden	77	45	- 32	2014	2014	12
A4 Delft-Schiedam	140	143	3	2015	2015	
A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum	0	0	0	2011	2012	
A15 Maasvlakte-Vaanplein	0	0	0	2015	2015	
<b>Projecten Zuidwestelijke delta</b>						
N57 Veersedam-Middelburg	0	1	1	2011	2011	13
N61 Hoek-Schoondijke	-	32	32	-	2014	21
<b>Projecten Brabant</b>						
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	65	65	0	2015	2015	
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	2	2	0	2012	2014	
<b>Projecten Limburg</b>						
A2 Maasbracht-Geleen 1e fase	9	3	- 6	2011/2013	2013	14
A2 Passage Maastricht	87	192	105	2016	2016	15
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	52	0	- 52	2010/2015	2010/2015	16
A74 Venlo	3	2	- 1	2012	2012	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
A2 Everdingen-Deil-Zaltbommel-Empel	0	3	3	2010/2011	2010	17
A50 Ewijk-Valburg	74	48	- 26	2014	2015	18
N34 Omleidingen om Ommen	2	0	- 2	2011	2011	19
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	22	44	22	2014	2014	20
<b>Projecten Noord-Nederland</b>						
N31 Leeuwarden (De Haak)	62	63	1	2014	2014	
<b>Overige maatregelen</b>						
Meer kwaliteit leefomgeving	2	2	0			
Meer veilig 2	29	27	- 2			
Verzorgingsplaatsen	3	4	1			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking	56	57	1			
Afrondingen	1	- 2	- 3			
<b>Totaal</b>	<b>1.043</b>	<b>1.060</b>	<b>17</b>			

*Toelichting*

Ad 1) De lagere uitgaven worden voornamelijk veroorzaakt door vertraging als gevolg van regionale afspraken voor het realiseren van de verkeerssignalering A67 Someren-Asten (MA-Pakket 8). Deze verkeerssignalering kan daardoor pas in 2014 worden gerealiseerd. Ook hebben zich meevallers binnen de 22 maatregelpakketten voorgedaan in 2013. Doordat

## *Productartikelen*

de ontvangsten van de regio (provincie Gelderland) van € 1,2 miljoen in 2013 niet meer worden gerealiseerd, zijn de uitgaven hiervoor gecorrigeerd.

Ad 2) De lagere uitgaven worden in belangrijke mate veroorzaakt door het project Tangenten Eindhoven (– € 7 miljoen). Hier speelt onder andere dat de start van de inrichting van het Philips van Lennepark nu plaatsvindt eind 2013, begin 2014 (uitvoering door gemeente Eindhoven). Tevens is de natuurcompensatie Leenderheide naar 2014 verschoven (uitvoering door Brabants Landschap). Daarnaast zijn op het project Apeldoorn Deventer oost (– € 3 miljoen) in het najaar 2013 nadere afspraken gemaakt rondom scope, raming, planning waardoor de uitvoering schuift naar half januari 2014. Tenslotte zijn er nog enkele projecten afgerond, waar minder uitgaven zijn gerealiseerd dan was begroot of waar de afronding is doorgeschoven naar 2014 (Den Haag-Gouda, Utrecht-west, Zoetermeer-Zoetermeer centrum, A73 Venlo/Maasbracht).

Ad 3) De eerdere begrotingsreeks voor het programma AKOE (Aanpak Kritische Ontwerp Elementen) was gebaseerd op een indicatieve planning en kende de nodige onzekerheden. Inmiddels is er voor de uitrol van AKOE een gedetailleerde financiële planning beschikbaar. Deze heeft geleid tot bijstelling van het benodigde kasritme. In de bijgestelde planning is een aantal deelprojecten naar achteren geschoven omdat die betrekking hebben op wegvakken waar voor snelheidsverhoging nog een voorbehoud geldt voor natuur, lucht en geluid. Daardoor loopt een deel van het programma over naar later jaren.

Ad 4) De lagere uitgaven worden veroorzaakt door vertragingen bij de volgende aansluitingen. A4 Prins Clausplein, deze is vertraagd in de voorbereiding en hierdoor ook de realisatie. A15-N3 is vertraagd als gevolg van SWUNG, wachten op geluidberekeningen en de te nemen maatregelen die hieruit voortvloeien. A16 Mijlweg wordt in 2014 opgeleverd en gefactureerd. A16-N3 is vertraagd in de voorbereiding, als gevolg van intensieve voorbereiding van het voorlopig ontwerp en garantstelling.

Ad 5) Vanwege de samenhang met het aanlegpakket (spitsstroken en dergelijke) is een deel van het maatregelenpakket Quick Wins achterhaald. Hierdoor is er meevaller ontstaan, die conform de begrotingsregels wordt aangewend om tegenvallers op te lossen.

Ad 6) Er is in totaal circa € 29 miljoen overgeboekt naar A12 Gouda-Woerden (NSL scherm), A28 Utrecht-Amersfoort (door een scopewijziging) en naar de BDU in de begroting van Hoofdstuk XII (toezegging ten behoeve van maatregelen op de ring Zwolle tussen A28 en N35). Daarnaast is er in 2013 minder uitgegeven, omdat in 2013 minder risico's zijn opgetreden dan vooraf ingeschat.

Ad 7) Op 26 juni 2012 is formeel opdracht gegeven voor de uitvoering van Fase 1 van de praktijkproef. Voorafgaand heeft ook het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA) ingestemd met het Faseplan 1. De planning is hierop aangepast, wat leidt tot verschuiving van kasuitgaven naar 2015.

Ad 8) Nabetalingen van dit opengestelde project vinden plaats in latere jaren dan geraamd.

## *Productartikelen*

Ad 9) Lagere uitgaven als gevolg van doorwerking van hogere realisatie in 2012.

Ad 10) Decharge is verleend waarin het budget voor 2013 naar beneden is bijgesteld tot € 0,46 miljoen. Meevaller in 2013 wordt verrekend binnen de Spoedaanpak.

Ad 11) De hogere uitgaven worden veroorzaakt door gewijzigde termijnplanning behorend bij het contract, de gesloten wijzigingsovereenkomsten 13 en 14 en de hierop bijgestelde projectraming.

Ad 12) De lagere uitgaven worden veroorzaakt door een gewijzigde planning van de aannemer. Daarnaast hebben zich in 2013 minder risico's voorgedaan in het project dan geraamd en is een aanbestedingsmeevaller doorgeschoven naar een later jaar.

Ad 13) Bij Najaarsnota 2012 is een vertraging aangegeven met betrekking tot de verlegging van kabels en leidingen. Daarna is getracht de vertraging daar waar mogelijk te beperken. Dit is grotendeels gelukt, waardoor een deel van de vertraging weer is ingelopen. De uitgaven 2013 zijn restbetalingen.

Ad 14) De lagere uitgaven worden enerzijds veroorzaakt door doorwerking van kasversnelling in 2012 en anderzijds zijn in 2013 zijn minder uitgaven gedaan voor vastgoed en nadeelcompensatie.

Ad 15) De hogere uitgaven worden veroorzaakt door meerdere ontwikkelingen. In verband met een scopewijziging, als gevolg van de tunnelproblematiek, is naast prijsstijgingen van € 7 miljoen bijna € 48 miljoen gerealiseerd. De uitgaven zijn verder verhoogd vanwege:

- het manifesteren van een indexeringsverschil waarvoor het Rijk garant staat;
- de mogelijkheid om met een totaalaanpak het toekomstig indexeringsverschil af te kopen en de kans op vertraging te verkleinen; en
- een scopewijziging die bij het tracébesluit (2010) is doorgevoerd, maar waarvoor nu budget beschikbaar is gesteld.

Naast deze verhoging van de geraamde uitgaven in 2013 met circa € 14 miljoen is onder meer als gevolg van een versnelde uitvoering van het project bijna € 24 miljoen toegevoegd.

Ad 16) Het ontbreken van uitgaven wordt met name verklaard door vertraging van de start van de werkzaamheden aan de Imstenradweg (het maken van de bestuurlijke afspraken heeft meer tijd gevergd dan gepland waardoor de werkzaamheden pas in 2014 starten in plaats van in 2013) en door vertraging van het project aansluiting Nuth (als gevolg van het vernietigen van het Provinciaal Inpassing Plan (PIP) dat de provincie Limburg voor de Buitenring Parkstad Limburg heeft opgesteld).

Ad 17) Het project is in afrondende fase. In 2013 zijn meer uitgaven gedaan als gevolg van het uitkeren van nadeelcompensatie.

Ad 18) De lagere uitgaven worden veroorzaakt door versnelling van de opdrachtnemer van wegenactiviteiten in 2012. Dat heeft geleid tot lagere uitgaven in 2013.

Ad 19) Het project is in 2011 opgeleverd. Tot 2013 zijn nog afrondende werkzaamheden uitgevoerd.

## Productartikelen

Ad 20) De hogere uitgaven worden enerzijds veroorzaakt door het optreden van tunnelproblematiek. Anderzijds is er sprake van hogere uitgaven door onder meer toezeggingen richting de omgeving, tegenvallers bij de reguliere werkzaamheden voordat aanbesteding plaatsvond en spoogerelateerde zaken.

Ad 21) De projecten A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, A9 Badhoevedorp en N61 Hoek-Schoondijke zijn sinds de begroting 2013 nieuw opgenomen in het realisatieprogramma.

### 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

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

Verkenningen en planuitwerkingsprogramma Hoofdwegennet (12.03.02)			
Projectomschrijving	Gereed		
	Begroting 2013	Realisatie 2013	
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	TB: 2013	TB:2014	1
A1 Beekbergen-Apeldoorn zuid	TB: 2013	TB:2015	2
N18 Varsseveld-Enschede	TB: 2013	TB:2013	
N35 Zwolle-Wijthmen	TB: 2013	TB:2015	3
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	TB: 2013	TB:2014	2
N33 Assen (zuid)-Zuidbroek	TB: 2012	TB:2012	

TB: Tracébesluit

#### Toelichting

Ad 1) Het tracébesluit is doorgeschoven naar 2014 door overstap naar verkeersmodel 2013.

Ad 2) Naar aanleiding van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds en herstel geluidsregister is de planning voor deze projecten herijkt.

Ad 3) Naar aanleiding van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds is de planning herijkt.

### 12.04 Geïntegreerde contractvormen

#### Motivering

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

#### Producten

Beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald voor twee projecten in de exploitatiefase: de N31 Wâldwei en de A12 Lunetten Veenendaal. De betalingen voor het provinciale DBFM-project A59 zijn in het najaar van 2011 afgekocht en daarom niet meer van toepassing. De projecten A15 Maasvlakte-Vaanplein, 2<sup>e</sup> Coentunnel, N33 Assen-Zuidbroek en de A1/A6 verkeren in de bouwfase en kennen al een partiële beschikbaarheidsvergoeding voor zover het onderhoud van bestaand areaal mee is gecontracteerd. Na oplevering zal de beschikbaarheidsbetaling conform afspraak oplopen als de prestatie conform afspraak wordt geleverd.

## Productartikelen

Projecten waarvan in 2013 het definitieve inkoopbesluit is genomen, maar de aanbesteding nog niet formeel is gestart zijn de A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15), de N18 Varsseveld-Enschede, SAA A6 Almere, SAA A9 Amstelveen en de A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten.

Programma geïntegreerde contactvormen (12.04) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Begroting	Kasbudget 2013			Gereed	
		Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig	
<b>Project Noordwest-Nederland</b>						
Aflossing tunnels	52	48	- 4			
A1/A6/A9 Schiphol/Amsterdam/Almere	-	40	40	-	2019	1
A10 2e Coentunnel	238	212	- 26	2013-2014	2013	2
<b>Projecten Utrecht</b>						
A12 Lunetten-Veenendaal	63	68	5	2013	2013	
<b>Projecten Brabant</b>						
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	8	0	- 8	2005	2005	3
<b>Projecten Noord-Nederland</b>						
N31 Leeuwarden-Drachten	6	6	0	2007	2007	
N33 Assen (zuid) - Zuidbroek	-	13	13	-	2015	1
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
A15 Maasvlakte-Vaanplein	54	26	- 28	2015	2015	4
<b>Totaal</b>	<b>421</b>	<b>413</b>	<b>- 7</b>			

### Toelichting

Ad 1) Voor de N33 Assen-Zuidbroek en A1/A6 Schiphol Amsterdam heeft in 2013 financial close plaatsgevonden en is dit budgettair verwerkt bij begroting 2014 (Kamerstukken II, 2013/14, [33 750 A, nr. 2](#), blz. 22/23 en 78/81, posten 18 en 20).

Ad 2) De lagere realisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door doorwerking van kastekort in 2012. Dat kastekort werd deels veroorzaakt door de gerealiseerde versnelling van een deel van het project (met name Westrandweg) in 2011.

Ad 3) Bij Miljoenennota 2014 is een kasschuif naar 2014 doorgevoerd om de indexering 2012 in juist kasritme te krijgen. De uitgaven voor nadeelcompensatie vallen lager uit dan waarmee rekening was gehouden, daardoor zijn er geen uitgaven geweest in 2013.

Ad 4) De aannemer is conform het DFBM contract een 100% beschikbaarheidscorrectie opgelegd, omdat niet alles is uitgevoerd wat was afgesproken. Hierdoor wordt circa € 3 miljoen niet besteed. Verder is een vertraging ontstaan bij het verleggen van kabels en leidingen en is de opdracht voor het bedieningssysteem Tunnels nog niet verstrekt. Met het laatste is een bedrag gemoeid van circa € 14 miljoen dat evenals de € 3 miljoen van de beschikbaarheidscorrectie doorschuift naar 2014.

### 12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

#### Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van Rijkswaterstaat en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van Rijkswaterstaat per 1 januari 2011. De Tweede Kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011

*Productartikelen*

over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd  
(Kamerstukken II, 2010/11 30 119, nrs. 4 en 5).

**12.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2013 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

**Artikel 13 Spoorwegen**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het jaarverslag Hoofdstuk XII over 2013 bij beleidsartikel 16 Spoor.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
13. Spoorwegen					Realisatie	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Verschil	
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013	
<b>Verplichtingen</b>	<b>771.360</b>	<b>2.538.710</b>	<b>2.017.923</b>	<b>2.050.436</b>	<b>2.727.691</b>	<b>1.562.567</b>	<b>1.165.124</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.077.325</b>	<b>2.645.273</b>	<b>2.670.403</b>	<b>2.185.220</b>	<b>2.384.292</b>	<b>2.197.753</b>	<b>186.539</b>	
<i>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>1.410.334</i>	<i>1.689.994</i>	<i>1.797.911</i>	<i>1.463.595</i>	<i>1.346.811</i>	<i>1.324.516</i>	<i>22.295</i>	
13.02.01 Beheer, onderhoud en vervanging	818.987	894.536	989.946	775.781	1.346.811	1.324.516	22.295	2
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	383.168	490.667	398.608	387.822	0	0	0	
13.02.03 Rentelasten	124.150	70.210	146.956	38.825	0	0	0	
13.02.04 Betuweroute	39.068	77.565	59.262	52.059	0	0	0	
13.02.05 Kleine infra en overige projecten	44.961	157.016	203.139	209.108	0	0	0	
<i>13.03 Aanleg</i>	<i>516.059</i>	<i>794.285</i>	<i>719.050</i>	<i>540.608</i>	<i>886.190</i>	<i>706.311</i>	<i>179.879</i>	
13.03.01 Real.progr.personenvervoer	490.627	772.352	701.011	527.978	801.687	595.685	206.002	3
13.03.02 Real.progr.goederenvervoer	25.432	21.933	18.039	12.630	64.829	51.061	13.768	4
13.03.04 Verk. en planuitw.personenvervoer					18.360	56.931	- 38.571	5
13.03.05 Verk. en planuitw.goederenvervoer					1.314	2.634	- 1.320	6
<i>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</i>	<i>133.760</i>	<i>121.510</i>	<i>125.768</i>	<i>129.943</i>	<i>134.675</i>	<i>148.776</i>	<i>- 14.101</i>	<i>7</i>
<i>13.05 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	<i>17.172</i>	<i>39.484</i>	<i>27.674</i>	<i>51.074</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
13.05.01 Planuitw.progr. personenvervoer	16.424	28.462	27.360	43.725	0	0	0	
13.05.02 Planuitw.progr. goederenvervoer	748	11.022	314	7.349	0	0	0	
<i>13.07 Rente en aflossing</i>					<i>16.616</i>	<i>18.150</i>	<i>- 1.534</i>	
<i>13.08 Investeringsruimte</i>					<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>13.09 Ontvangsten</i>	<i>184.255</i>	<i>15.848</i>	<i>144.781</i>	<i>72.526</i>	<i>202.042</i>	<i>60.000</i>	<i>142.042</i>	<i>8</i>

*Toelichting*

Ad 1) De verplichtingenrealisatie is hoger dan geraamd. Er is sprake van een aantal plussen en minnen ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Hieronder worden de voornaamste oorzaken beschreven naast het feit dat juridische vastlegging van de BTW verhoging van 19% naar 21% per 1 oktober 2012 voor projecten in uitvoering in het 1<sup>e</sup> kwartaal 2013 heeft plaatsgevonden:

- Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor zijn in de begroting 2013 de geoormerkte projecten (inclusief de restbudgetten vanaf kasjaar 2013) overgebracht vanuit het programma Beheer en Instandhouding naar

het aanlegprogramma personenvervoer. Deze overboeking is abusievelijk volledig verwerkt op de verplichtingenruimte 2013 voor het programma Beheer en Instandhouding terwijl dit gelet op de werkwijze binnen dit programma meerjarig verwerkt had moeten worden. Hierdoor was de resterende verplichtingenruimte fors lager dan noodzakelijk voor de af te geven subsidiebeschikking. Daarnaast was ten tijde van het uitbrengen van de begroting 2013 voor deze projecten nog niet bekend wat de realisatie 2012 uiteindelijk zou worden binnen het programma Beheer en Instandhouding. Nadat deze realisatie helder was zijn de resterende gelden eveneens vanuit het programma Beheer, onderhoud en vervanging toegevoegd aan het aanlegprogramma. Dit betekende dat deze gelden als nieuwe aanvullende verplichting zijn vastgelegd op het aanlegprogramma. Met deze aanvullende verplichtingen voor onderstaande projecten kon in de begroting 2013 nog geen rekening worden gehouden:

- Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen
  - Reistijdverbetering Deventer Zijperron
  - Fietsparkeren bij stations
  - Toegankelijkheid stations
  - Programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten
  - Programma kleine functiewijzigingen
  - Spoorwegovergang Soestdijkseweg
- Voor de projecten PHS Doorstroommaatregelen station Utrecht (DSSU), aanvulling Rijswijk-Schiedam en OV SAAL realisatie Cluster A was het de verwachting dat de subsidiebeschikking voor deze projecten nog eind 2012 zou worden verleend. De subsidieverlening heeft echter in het 1<sup>e</sup> kwartaal 2013 plaatsgevonden.
- Het projectbudget Hanzelijn is neerwaarts bijgesteld als gevolg van inleveren door ProRail van niet benodigd projectbudget onvoorzien en het verlagen van het projectbudget als gevolg van eerder gerealiseerde aanbestedingsmeevallers.
- Als gevolg van claims en meerwerk door de aannemer is voor het project Sporen in Arnhem een aanvullende, niet in de begroting 2013 geprognosticeerde, subsidiebeschikking verleend aan ProRail.

Ad 2) In 2013 is er € 22 miljoen meer subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Deze hogere betaling hangt voornamelijk samen met het naar voren gehaalde onderhoud, zoals gemeld in de brief aan de Tweede Kamer van 17 december 2013 (Kamerstukken II, 2013/14, [33 805 XII, nr. 4](#)) inzake wijzigingen samenhangende met de najaarsnota en slotwet 2013. Om deze versnelling te kunnen realiseren is de in 2013 voorgenomen schuldreductie van € 32 miljoen uitgesteld en is dit bedrag overgeheveld van artikelonderdeel 13.07 naar artikelonderdeel 13.02. Daarnaast is in de loop van 2013 (mutaties miljoenennota 2014) de financiering van de overdracht van reisinformatie van ProRail aan NS per 1 november 2012 geëffectueerd, waarbij zowel de subsidie aan ProRail als de concessievergoeding van NS met € 9 miljoen zijn verlaagd.

Ad 3) Voor een toelichting op de verschillen op artikelonderdeel 13.03.01 wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen per project hieronder bij artikel 13.03.01.

Ad 4) Voor een toelichting op de verschillen op artikelonderdeel 13.03.02 wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen per project hieronder bij artikel 13.03.02.



## Productartikelen

Ad 5) Voor een toelichting op de verschillen op artikelonderdeel 13.03.04 wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen hieronder bij artikel 13.03.04.

Ad 6) Voor een toelichting op de verschillen op artikelonderdeel 13.03.05 wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen hieronder bij artikel 13.03.05.

Ad 7) Op artikelonderdeel 13.04 is in 2013 sprake van € 14 miljoen onderbesteding. Dit bedrag is het saldo van € 19 miljoen onderbesteding als gevolg van rentebijstellingen en € 5 miljoen overbesteding in verband met de uitgaven voor de pilot geluid in Lansingerland.

Ad 8) In 2013 is € 142 miljoen meer ontvangen dan geraamd. Hiervan heeft € 136 miljoen betrekking op desalderingen van uitgaven en ontvangsten en heeft € 6 miljoen betrekking op daadwerkelijk hogere ontvangsten dan geraamd. De desalderingen betreffen de afrekening van ProRail over de subsidie 2011 ad € 78 miljoen, de afrekening van ProRail over de geoormerkte projecten 2012 ad € 51 miljoen, de afrekening van ProRail over de MIRT-projecten ad € 4 miljoen en de ontvangen EU-subsidie inzake de Zuidas ad € 1 miljoen. De hogere ontvangsten betreffen de indexering van de concessievergoeding HSL-Zuid ad € 3 miljoen en de door NS betaalde boete inzake het niet realiseren van de HRN-prestaties in 2011 ad € 3 miljoen.

### 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

De subsidie aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rentekosten en aflossingen van de leningen van ProRail voor uitbreidingsinvesteringen.

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. Hiervoor worden kernprestatie indicatoren (KPI's) met grenswaarden geformuleerd. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De minister van IenM moet instemmen met de prestaties waarvoor grenswaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

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

Meetbare gegevens

### Prestaties ProRail

In 2013 zijn de volgende prestaties overeengekomen en gerealiseerd:

## Productartikelen

Kern Prestatie Indicator			
	Realisatie 2012	Grenswaarde 2013	Realisatie 2013
Algemeen klantoordeel vervoerders	–	6,3	6,8
Geleverde treinpaden	98%	98%	98%
Punctualiteit < 3 min. Reizigersverkeer totaal	88,8%	87,0%	87,9%
Punctualiteit < 5 min. HRN	–	93,0%	93,6%
Punctualiteit Regionale Series (< 3 min)	92,4%	93,1%	92,5%
Punctualiteit Goederen (< 3 min)	81,4%	81,0%	79,6%
Top-5 Aandachtseries	84,2%	83,0%	86,2%

In 2013 heeft ProRail op twee KPI's de afgesproken grenswaarde niet gehaald: punctualiteit regionale series en punctualiteit goederen. Derhalve is op grond van de beheerconcessie aan ProRail een voorlopige boete van € 1,5 miljoen opgelegd. Wanneer ProRail niet binnen de afgesproken hersteltijd van een jaar deze prestaties alsnog op orde heeft, wordt de voorlopige boete omgezet in een definitieve boete.

### Bestedingen ProRail

In 2013 is door lenM € 1.347 miljoen subsidie aan ProRail betaald (inclusief € 279 miljoen BTW-compensatie), € 22 miljoen meer dan begroot. Van de ontvangen subsidie heeft ProRail € 44 miljoen nog niet besteed.

Bedragen x € miljoen	Begroting 2013	Beheerplan- en begrotings- mutaties	Realisatie 2013 (betaald aan ProRail)	Waarvan BTW-com- ponent	Beschikbaar voor ProRail	Besteed door ProRail in 2013	Afwijking besteed vs beschikbaar
Beheer en calamiteitenorganisatie	201	– 13	188	– 33	155	164	9
Grootschalig onderhoud	157	– 3	154	– 27	127	128	1
Kleinschalig onderhoud	300	34	334	– 58	276	277	1
Onderhoud transfer	81	1	82	– 14	68	74	6
Onderhoud Betuweroute	29	6	35	– 6	29	29	0
Verkenning en innovatie	4	0	4	0	4	8	4
<b>Uitbesteed werk</b>	<b>772</b>	<b>25</b>	<b>797</b>	<b>– 138</b>	<b>659</b>	<b>680</b>	<b>21</b>
Bovenbouwvernieuwingen	182	– 43	139	– 24	115	125	10
Vervanging overige systemen	340	24	364	– 63	301	220	– 81
<b>Vervangingsinvesteringen</b>	<b>522</b>	<b>– 19</b>	<b>503</b>	<b>– 87</b>	<b>416</b>	<b>345</b>	<b>– 71</b>
<b>Apparaatskosten</b>	<b>325</b>	<b>25</b>	<b>350</b>	<b>– 61</b>	<b>289</b>	<b>291</b>	<b>2</b>
<b>Totaal uitgaven</b>	<b>1.619</b>	<b>31</b>	<b>1.650</b>	<b>– 286</b>	<b>1.364</b>	<b>1.316</b>	<b>– 48</b>
Doorbelaste kosten aan derde- partijen	– 45	3	– 42	7	– 35	– 37	– 2
Gebruiksvergoeding vervoerders	– 249	– 12	– 261	0	– 261	– 255	6
<b>Doorbelaste uitgaven</b>	<b>– 294</b>	<b>– 9</b>	<b>– 303</b>	<b>7</b>	<b>– 296</b>	<b>– 292</b>	<b>4</b>
<b>Rijksbijdrage</b>	<b>1.325</b>	<b>22</b>	<b>1.347</b>	<b>– 279</b>	<b>1.068</b>	<b>1.024</b>	<b>– 44</b>

### Betaling aan ProRail

In 2013 is er € 22 miljoen meer subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Deze hogere betaling hangt voornamelijk samen met naar voren gehaald onderhoud, zoals gemeld in de brief aan de Tweede Kamer van 17 december 2013 (Kamerstukken II, 2013/14,

## Productartikelen

33 805 XII, nr. 4) inzake wijzigingen samenhangende met de najaarsnota en slotwet 2013. Om deze versnelling in de onderhoudsprogrammering te kunnen realiseren is de in 2013 voorgenomen schuldreductie van € 32 miljoen uitgesteld en is dit bedrag overgeheveld van artikelonderdeel 13.07 naar artikelonderdeel 13.02. Daarnaast is in de loop van 2013 (mutaties miljoenennota 2014) de financiering van de overdracht van reisinformatie van ProRail aan NS per 1 november 2012 geëffectueerd, waarbij zowel de subsidie aan ProRail als de concessievergoeding van NS met € 9 miljoen zijn verlaagd.

### Besteed door ProRail

Van de ontvangen subsidie in 2013 heeft ProRail per eind 2013 € 44 miljoen nog niet besteed. Dit betreft voornamelijk uitgestelde vervangingen met betrekking tot ATB-Vv/Mistral (€ 19 miljoen) en GSMR (€ 15 miljoen). Voor deze programma's heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden. In de «Spoorbijlage» zijn nadere gegevens over de besteding door ProRail in 2013 opgenomen.

### 13.03 Aanleg Spoor

Motivering

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

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

Producten

#### 13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Begroting 2013	Realisatie	Kasbudget 2013		Oplevering	
			Verschil	Begroting 2013	Huidig	
<b>Projecten Nationaal Benutten</b>						
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS	19	2	- 17	2012/2013/2014	2012/2013/2014	1
Geluidsanering Spoorwegen	1	0	- 1	divers	divers	
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	4	8	4	divers	divers	2
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>						
PHS DSSU (inclusief voorinvestering)	-	49	49	-	2012/2015	3
Vervanging Dieze brug Den Bosch	1	0	- 1	2014	2014	
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>						
Kleine stations	7	6	- 1	divers	divers	
<b>Overige projecten/programma's /lijndelen etc.</b>						
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	15	12	- 3	divers	divers	4
Fietsparkeren bij stations	13	15	2	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	5	0	- 5	divers	divers	5
Ontsnippering	8	9	1	divers	divers	
Programma Kleine Functiewijzigingen	37	55	18	divers	divers	2
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	47	77	30		divers	2
Reistijdverbetering	4	8	4	2013	2013	2
Toegankelijkheid stations	34	46	12	divers	divers	2
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland Amsterdam-Almere-Lelystad</b>						

Productartikelen

Projectomschrijving	Kasbudget 2013			Oplevering	
	Begroting 2013	Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig
OV SAAL korte termijn	50	117	67	2016	2016
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Amsterdam CS, Cuypershal	4	8	4	2014/2015/2016	2014/2015/2016
Amsterdam CS, Fietsenstalling	4	0	- 4	2013/2018	2013/2018
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>					
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	23	24	1	divers	divers
<b>Projecten Utrecht</b>					
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	30	57	27	2005 e.v.	2005 e.v.
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	55	52	- 3	2016	2016
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>					
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	2	4	2	2013/2015	2013/2015
<b>Projecten Zuidvleugel</b>					
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Den Haag CS (t.b.v. NSP)	28	33	5	2014	2014
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	32	36	4	2013	2013
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	0	1	1	2015	2018
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>					
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	54	92	38	2015/2017	2015/2017
<b>Projecten Brabant</b>					
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>					
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	13	6	- 7	2015	2016/2017
<b>Projecten Oost Nederland</b>					
<b>Utrecht-Arnhem-Zevenaar</b>					
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	11	2	- 9	2011/2014	2011/2014
Sporen in Arnhem	2	11	9	2011	2011
Traject Oost uitv. convenant DMB	15	8	- 7	div. tot 2019	2020
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>					
Hanzelijn	42	54	12	2012	2012
Regionale lijnen Gelderland	1	2	1		divers
<b>Projecten Noord Nederland</b>					
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	1	3	2		
Sprendriehoek Noord-Nederland	14	3	- 11	divers	divers
<b>Totaal ProRail projecten</b>	<b>572</b>	<b>800</b>			
<b>Overige (niet ProRail) projecten</b>					
Afdekking risico's spoorprogramma's	15			n.v.t.	n.v.t.
Intensivering Spoor in steden (I)	9	2	- 7	divers	20
Spoorzone Ede				n.v.t.	
<b>Totaal overige (niet ProRail) Projecten afronding</b>	<b>24</b>	<b>2</b>			
<b>Totaal</b>	<b>596</b>	<b>802</b>			

*Toelichting*

Ad 1) ERTMS Pilot expertisecentrum

De onderbesteding wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dat de uitgaven voor de pilot European Rail Traffic Management System (ERTMS) Amsterdam-Utrecht weliswaar op de operationele doelstelling 13.03 in het Infrastructuurfonds zijn geraamd, maar met uitzondering van de door ProRail gemaakte kosten op de begroting van Hoofdstuk XII verantwoord worden.

Ad 2) Diverse geoordeelde projecten

In de begroting 2013 zijn de geoordeelde projecten (inclusief de restbudgetten vanaf kasjaar 2013) overgebracht vanuit het programma Beheer en

## *Productartikelen*

Instandhouding naar het aanlegprogramma personenvervoer. Ten tijde van het uitbrengen van de begroting 2013 was voor deze projecten nog niet bekend wat de realisatie 2012 uiteindelijk zou worden binnen het programma Beheer en Instandhouding. Nadat de eindrealisatie 2012 een feit was zijn de resterende gelden eveneens vanuit het programma Beheer, onderhoud en vervanging bij Miljoenennota 2014 toegevoegd aan het aanlegprogramma en binnen dit programma (deels) in 2013 gerealiseerd. Om die reden wijkt van onderstaande, voormalig geoordeelde projecten, de realisatie 2013 af van het geprognosticeerde bedrag in de begroting 2013.

### Ad 3) PHS

De hogere realisatie wordt veroorzaakt doordat de geprognosticeerde uitgaven 2013 voor het realisatieproject Doorstroommaatregelen station Utrecht (DSSU) in de begroting 2013 nog onderdeel uitmaakten van het planstudieprogramma maar na het afgeven van de realisatiebeschikking op het realisatie artikel zijn verantwoord.

### Ad 4) AKI Programma en Veiligheidsknelpunten

De lagere realisatie in 2013 wordt met name veroorzaakt doordat een aantal geplande deelprojecten later van start gaan en de uitvoering van een aantal andere deelprojecten langer duurt dan eerder aangenomen als gevolg van inpassingproblematiek en langer overleg met betrokken overheden en belangengroeperingen dan vooraf ingeschat.

### Ad 5) Nazorg

Uitgaven op de post nazorg zijn onzeker en derhalve lastig te prognosticeren. Het betreft een reservering voor met name afwikkeling van claims, geschillen, grond juridische zaken en geluidsanerling. In 2013 is op deze post ook nog een bijdrage vanuit de decentrale overheden verwerkt waarmee in de prognose voor 2013 geen rekening was gehouden.

### Ad 6) OV SAAL

De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt, doordat de realisatie van het deelproject OV SAAL KT cluster c al in het 1e kwartaal van 2013 vol op stoom is geraakt. Daarnaast is sprake van meerwerk in de contracten met de beide aannemerscombinaties die hebben geleid tot een hoger kostenniveau. ProRail heeft aangegeven dat met een strakke kostenbewaking het project binnen de afgegeven subsidiebeschikking gerealiseerd kan worden. Daarnaast is, achteraf gezien ten onrechte, een deel van de door ProRail opgegeven forfaitaire aftrek op programma-niveau aan dit project toegedeeld. Met ingang van de begroting 2014 vindt er geen toedeling meer plaats naar individuele projecten maar wordt deze op programmaniveau inzichtelijk gemaakt.

### Ad 7) Amsterdam Cuypershal

Mede op verzoek van NS en de gemeente Amsterdam is fase 2 Midden-tunnel Westzijde in zijn geheel versneld opgeleverd waardoor de realisatie in 2013 hoger is dan eerder geprognosticeerd.

### Ad 8) Fietsenstalling Amsterdam CS

Beoogd was dat ProRail eind 2012 een subsidieaanvraag zou indienen voor de realisatiefase. Als gevolg van uitloop van de planstudiefase is dit niet gebeurd waardoor de voor 2013 geplande uitgaven niet zijn gerealiseerd. De kasstroom verschuift naar latere jaren en de geplande oplevering verschuift naar 2015/2016.

## *Productartikelen*

### Ad 9) Vleuten-Geldermalsen

Bij het opstellen van de uitgavenprognose ten behoeve van de begroting 2013 (medio 2012) is achteraf gezien uitgegaan van een te hoge inschatting van de uitgaven 2012. De uitgaven samenhangend met de afwikkeling van de conditionerende werkzaamheden en voortgang van het onderbouwcontract Utrecht Lunetten bleken uiteindelijk niet in 2012 maar in 2013 gerealiseerd te worden (als gevolg van het aanhouden van het Tracébesluit) waardoor de uitgaven in 2013 hoger zijn uitgevallen dan geprognosticeerd.

### Ad 10) NSP Den Haag Centraal

De hogere realisatie in 2013 wordt veroorzaakt door de versnelde oplevering van de OV-Terminal (van eind 2014 naar medio 2014). De versnelde oplevering bleek mogelijk omdat een aantal onzekerheden waarmee in de planning rekening was gehouden zich uiteindelijk niet hebben voorgedaan.

### Ad 11) NSP Rotterdam

In de kasprognose 2013 bleek abusievelijk geen rekening te zijn gehouden met de overlopende uitgaven (onderbesteding) 2012 die wel in 2013 is gerealiseerd.

### Ad 12) Rijswijk-Schiedam: tunnel Delft

Na afgifte van de aanvullende subsidiebeschikking in 2013 zijn de kosten met betrekking tot de hoge grondwaterstanden aanvullend betaald. Daarnaast is er bij het opstellen van de uitgavenprognose 2013 onvolledige rekening gehouden met het aantal af te handelen risico's, verzoeken tot wijziging (VTW's) en geschillen, die uiteindelijk groter bleken dan voorzien.

### Ad 13) NSP Breda

De lagere realisatie is voornamelijk het gevolg van het tijdelijk stilleggen van de heiwerkzaamheden door de gemeente Breda als gevolg van overschrijding van de geluidsnormen. Hierdoor verschuift de oplevering van de OV-Terminal van 2015 naar 2016. De hinder voor de reiziger blijft beperkt tot een langer tijdelijk station.

### Ad 14) NSP Arnhem OV-Terminal

Bij dit project is sprake van een vertraging, veroorzaakt door de complexiteit van het ontwerp en het bouwproces (de technische moeilijkheidsgraad van de combinatie betonnen onderbouw met een bovenbouw van staal). Dit heeft geleid tot een lagere realisatie 2013. De uitgaven verschuiven naar latere jaren en de geplande oplevering verschuift van 2014 naar 2015. Er zijn geen consequenties voor de dienstregeling.

### Ad 15) Sporen in Arnhem

Gedurende 2012 heeft de aannemer een aantal claims en meerwerk gemeld. In de loop van 2012 is voor een deel van deze posten de rechtmatigheid vastgesteld wat heeft geresulteerd in een aanvullende beschikking en hogere uitgaven in 2013 dan geprognosticeerd.

### Ad 16) Traject Oost

Bij het deelproject Driebergen-Zeist is sprake van een scopewijziging (wijzigingen in ontwerp P+R) waardoor het bestemmingsplan een jaar later wordt verwacht. De gronden worden een jaar later aangekocht waardoor de realisatie 2013 lager uitvalt dan eerder geprognosticeerd.

## Productartikelen

### Ad 17 Hanzelijn

De hogere realisatie op dit project wordt met name veroorzaakt doordat, achteraf gezien ten onrechte, een deel van de door ProRail opgegeven forfaitaire aftrek op programma niveau aan dit project is toegedeeld. Met ingang van de begroting 2014 vindt er geen toedeling meer plaats naar individuele projecten maar wordt deze op programmaniveau inzichtelijk gemaakt.

### Ad 18) Sporendriehoek Noord Nederland

Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De onderbesteding 2013 wordt met name veroorzaakt doordat bij het deelproject Wolvega onderdoorgang Om den Noort sprake is van vertraging in de interne besluitvorming waardoor de geplande subsidieaanvraag niet in 2013 is ingediend en de uitgaven verschuiven naar latere jaren. Daarnaast is er sprake van vertraging bij de planstudie optimalisatie brugbediening van Harinxmakanaal waardoor realisatie pas in het 1e kwartaal van 2014 zal starten. Tenslotte zal een nieuwe planstudie worden gestart voor het emplacement Zwolle inclusief baanvak Zwolle-Herfte.

### Ad 19) Afdekking risico's spoorprogramma

Deze post betreft een risicoreservering (stelpost) voor ondermeer geluidmaatregelen Lansingerland. Omdat het een risicoreservering betreft is het niet op voorhand mogelijk een nauwkeurige kasraming voor deze uitgaven op te stellen. Het voor 2013 geprognosticeerde budget bleek niet nodig.

### Ad 20) Intensivering Spoor in Steden

lenM is voor de uitputting van het budget volledig afhankelijk van gemeenten die, om voor vergoeding in aanmerking te komen, eerst een startverklaring moeten indienen. In 2013 zijn de geprognosticeerde uitgaven te hoog ingeschat.

## 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer

Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Begroting 2013	Kasbudget 2013			Oplevering	
		Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig	
<b>ProRail Projecten</b>						
Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05	- 3	0	3			
<b>Projecten nationaal</b>						
PAGE risico reductie	1	0	- 1	divers	divers	1
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	15	16	1	2013e.v.	2013e.v.	
Aslasten Cluster III realisatie		0	0			
<b>Projecten Oost Nederland</b>						
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	6	4	- 2	divers	divers	
<b>Projecten Zuidwestelijke delta</b>						
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	1	1	0	2011/2014	2014/2016	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	30	44	14		2014 e.v.	2
<b>Overige projecten</b>						
Nazorg gereedgekomen projecten	1	0	- 1	divers	divers	3
<b>Totaal</b>	<b>51</b>	<b>65</b>	<b>14</b>			

*Toelichting*

Ad 1) PAGE

De saneringswerkzaamheden bij het project emplacementen Delfzijl kunnen niet meer in 2013 worden uitgevoerd omdat eerst de blusvoorzieningen moeten worden aangelegd waardoor de uitgaven verschuiven naar 2014.

Ad 2) Spoor aansluiting 2<sup>e</sup> Maasvlakte

Ten tijde van het opstellen van de begroting 2013 werd in de uitgavenprognose nog uitgegaan van het negatieve scenario dat als gevolg van het moeten toepassen van nieuwe jurisprudentie vertraging zou ontstaan bij het verkrijgen van een onherroepelijke milieuvergunning. Dit risico heeft zicht niet voorgedaan waardoor de uitgaven 2013 hoger zijn dan geprognosticeerd. Daarnaast is, achteraf gezien ten onrechte, ook een deel van de door ProRail opgegeven forfaitaire aftrek op programma niveau aan dit project toegedeeld. Met ingang van de begroting 2014 vindt er overigens geen toedeling meer plaats naar projecten maar wordt deze op programmaniveau inzichtelijk gemaakt.

Ad 3) Nazorg

De geraamde uitgaven op deze post betreffen met name afwikkeling claims, grond juridische zaken en geluidsanering en zijn, gelet op de afhankelijkheid van derden, lastig te prognosticeren.

**13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer**

De onderbesteding in 2013 op artikelonderdeel 13.03.04 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de geprognosticeerde uitgaven voor het deelproject Doorstroommaatregelen station Utrecht in de begroting 2013 geraamd waren op 13.03.04 maar na het afgeven van de realisatiebeschikking zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03.01, waar deze uitgaven ook zijn verantwoord. Daarnaast was in de begroting 2013 rekening gehouden met uitgaven ten behoeve van het project Zuidas. Voor dit project loopt een gezamenlijke planstudie met Wegen (productartikel 12). Binnen het Wegenbudget Zuidas was, gelet op de voor de planstudie benodigde middelen, voldoende budget beschikbaar in 2013, zodat de reservering binnen artikel 13 hiervoor niet aangesproken hoefde te worden.

**13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer**

De onderbesteding in 2013 op artikelonderdeel 13.03.05 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat er geen uitgaven zijn gerealiseerd met betrekking tot de planstudies ERTMS Amsterdamse Haven-Betuweroute en ERTMS Rotterdam-Antwerpen. Deze planstudies maken deel uit van Railmap ERTMS. De verkenning van de Railmap is gestart in 2013. Als de uitkomsten van de verkenning duidelijk zijn kunnen de planstudies voor de corridors naar Amsterdam en Antwerpen opgestart worden. Daarnaast zijn op een aantal kleinere posten binnen dit artikelonderdeel de geprognosticeerde uitgaven iets te hoog ingeschat.

**13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

De Staat betaalt voor de beschikbaarheid van de HSL-infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw), conform de

Motivering



## Productartikelen

contractuele overeenkomst tussen beide partijen. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van lenM.

### Producten

Artikel 13.04: geïntegreerde contractvormen/PPS	Begroting 2013	Realisatie 2013	Vershil
Beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid	148.776	148.218	- 558
Rentebijstellingen	0	- 19.276	- 19.276
Pilot geluid Lansingerland	0	5.733	5.733
<b>Totaal artikel 13.04</b>	<b>148.776</b>	<b>134.675</b>	<b>- 14.101</b>

#### *Toelichting*

Op artikelonderdeel 13.04 is in 2013 sprake van € 14 miljoen onderbesteding en betreft voornamelijk de onderbesteding als gevolg van rentebijstellingen (€ 19 miljoen) en de overbesteding in verband met de uitgaven voor de pilot geluid in Lansingerland (€ 6 miljoen).

#### *Rentebijstellingen*

In de beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid zijn ook de financieringskosten van de aanleg bovenbouw begrepen. Als gevolg van de lage rentestand heeft lenM daarom een deel van de vergoeding teruggekregen. In 2013 gaat het om € 19 miljoen.

#### *Pilot geluid*

Bij najaarsnota 2013 is € 7 miljoen uit artikelonderdeel 17.03 (Realisatie HSL-Zuid) overgeheveld naar artikelonderdeel 13.04, waarvan in 2013 € 6 miljoen is uitgegeven. Het betreft hier de maatregelen in het kader van de pilot geluid Lansingerland, welke door Infrasppeed binnen het bestaande contract worden uitgevoerd en verantwoord. Zie hiervoor ook de toelichting bij artikelonderdeel 17.03 en de Voortgangsrapportage HSL-Zuid nummer 33.

### **13.07 Rente en Aflossing**

### Motivering

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

### Producten

Artikel 13.07: rente en aflossing leningen ProRail	Begroting 2013	Realisatie 2013	Vershil
Rente leningen ProRail (incl. BTW-compensatie)	18.150	16.616	- 1.534
Aflossing leningen ProRail	0	0	0
<b>Totaal artikel 13.07</b>	<b>18.150</b>	<b>16.616</b>	<b>- 1.534</b>

#### *Toelichting*

Op artikelonderdeel 13.07 is sprake van € 2 miljoen onderbesteding in 2013. Dit bedrag wordt veroorzaakt door de rentevrijval die is opgetreden als gevolg van het aflossen van een lening door ProRail eind 2012.

## Productartikelen

De voorgenomen betaling aan ProRail inzake de schuldreductie van € 32 miljoen is uitgesteld naar 2015. Zie hiervoor de toelichting bij artikelonderdeel 13.02.

Per eind 2013 heeft ProRail nog voor € 314 miljoen aan leningen uitstaan, waarvan € 241 miljoen bij het Ministerie van Financiën en € 72 miljoen bij banken. lenM staat garant voor de rentebetalingen en aflossingen door ProRail. Zie hiervoor ook de saldi-balans van lenM, onderdeel garantstellingen.

### 13.08 Investeringsruimte

Motivering Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2013 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

### 13.09 Ontvangsten

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

#### Producten

Artikel 13.09: ontvangsten spoor	Begroting 2013	Realisatie 2013	Verschil
Concessievergoeding HRN	30.000	21.078	- 8.922
Concessievergoeding HSL-Zuid	30.000	43.549	13.549
Afrekeningen met ProRail	0	133.414	133.414
EU-bijdragen	0	1.250	1.250
Boete NS	0	2.750	2.750
<b>Totaal artikel 13.09</b>	<b>60.000</b>	<b>202.041</b>	<b>142.041</b>

#### Toelichting

In 2013 is € 142 miljoen meer ontvangen dan geraamd. Hiervan heeft € 136 miljoen betrekking op desalderingen van uitgaven en ontvangsten en heeft € 6 miljoen betrekking op daadwerkelijk hogere ontvangsten dan geraamd.

#### Desalderingen

In 2013 heeft ProRail € 134 miljoen terugbetaald aan lenM in verband met de vaststelling van subsidie uit eerdere jaren. Deze middelen zijn toegevoegd aan de uitgaven waarop zij betrekking hebben, zodat ProRail deze middelen in latere jaren weer kan opvragen.

In 2013 heeft er een desaldering plaatsgevonden van € 10 miljoen van de uitgaven aan ProRail en de ontvangsten van HSA, omdat de gebruiksvergoeding die HSA aan ProRail moet afdragen tot en met 2014 via de begroting van lenM loopt.

Sinds november 2012 verzorgt de NS de reisinformatie op het spoor. De middelen die hierbij horen zijn overgedragen van het budget voor de subsidie aan ProRail naar NS. Dit gebeurt via een verrekening met de concessievergoeding voor het Hoofdrailnet die NS aan de Staat betaalt. In 2013 heeft deze overheveling plaatsgevonden (€ 9 miljoen).

### *Productartikelen*

In 2013 is € 1 miljoen EU-subsidie ontvangen voor het project Zuidas. Deze middelen zijn toegevoegd aan de projectuitgaven voor de Zuidas.

### *Hogere ontvangsten*

In 2013 is van HSA € 3 miljoen meer ontvangen dan begroot. Dit bedrag heeft betrekking op indexering van de concessievergoeding naar prijspeil 2013.

In 2013 is de voorlopige boete aan NS voor het niet realiseren van de HRN-prestaties in 2011 definitief geworden en deze € 3 miljoen is ook door NS betaald.

**Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het jaarverslag Hoofdstuk XII bij beleidsartikelen 14 Wegen en verkeersveiligheid en 15 Openbaar vervoer.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
14. Regionaal/lokale infra.	Realisatie				Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Verschil		
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013	
<b>Verplichtingen</b>	<b>193.203</b>	<b>98.661</b>	<b>164.588</b>	<b>65.062</b>	<b>602.679</b>	<b>231.724</b>	<b>370.955</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>182.976</b>	<b>266.337</b>	<b>338.572</b>	<b>238.852</b>	<b>215.678</b>	<b>135.983</b>	<b>79.695</b>	
<i>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</i>	<i>141.849</i>	<i>156.053</i>	<i>138.107</i>	<i>142.033</i>	<i>58.664</i>	<i>60.771</i>	<i>- 2.107</i>	
14.01.02 Planuitw.progr.reg./lok	1.089	668	69	0	0	8.135	- 8.135	2
14.01.03 Real.progr.reg./lok.	140.760	155.385	138.038	142.033	58.664	52.636	6.028	3
14.01.04 Investeringsruimte					0	0	0	
<i>14.02 Regionale Mob. Fondsen</i>	<i>40.591</i>	<i>50.576</i>	<i>30.592</i>	<i>41.580</i>	<i>45.185</i>	<i>30.257</i>	<i>14.928</i>	<i>4</i>
<i>14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid</i>	<i>536</i>	<i>59.708</i>	<i>169.873</i>	<i>55.239</i>	<i>111.829</i>	<i>44.955</i>	<i>66.874</i>	
14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten	536	7.885	9.873	2.539	3.432	29.049	- 25.617	5
14.03.02 RSP – ZZL: RB mob.fondsen	0	51.823	160.000	52.700	108.397	0	108.397	6
14.03.03 RSP – ZZL: REP	0	0	0	0	0	15.906	- 15.906	7
<i>14.09 Ontvangsten</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	

*Toelichting*

Ad 1) De verplichtingenrealisatie in 2013 is hoger dan oorspronkelijk vastgesteld bij de begroting. De belangrijkste verschillen worden verklaard door de te lage verplichtingenramingen voor de projecten A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop, Rotterdamse Baan, Tram Uithof en de versnelde storting in het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP (zie ook onder 6).

Ad 2 en 3) Het project A12/A20 Parallelstructuur Gouwe was geraamd op artikelonderdeel 14.01.02 (planstudie) maar is in verband met het afgeven van de realisatie subsidiebeschikking overgeboekt naar artikelonderdeel 14.01.03 (realisatie).

Ad 4) Dit betreft de bijdrage van het Rijk aan het project Sluiskiltunnel. Het gerealiseerde bedrag is hoger dan begroot doordat het Rijk in 2013 vanwege de garantstelling voor de Vlaamse bijdrage extra in het Regionaal Mobiliteitsfonds Zeeland heeft gestort. In de begroting 2013 was het resterende verschil abusievelijk te hoog geraamd en daarmee niet uitgeput.

Ad 5) In overleg met Noord-Nederland is besloten in 2013 geen uitkering via het Provincie- en Gemeentefonds te laten plaatsvinden, maar deze door te schuiven naar 2014.

## Productartikelen

Ad 6) Noord-Nederland heeft een versnelde storting gedaan in het mobiliteitsfonds, waarna het Rijk in lijn met het RSP-convenant zijn deel heeft gestort. Naast het voorkomen van overschotten op 14.03.01 en 14.03.03 is hiermee ook een deel van het oorspronkelijke kasritme uit het Convenant hersteld.

Ad 7) In overleg met Noord-Nederland is besloten in 2013 geen uitkering via het Provinciefonds te laten plaatsvinden, maar deze door te schuiven naar 2014.

Motivering

### 14.01 Grote regionale/lokale projecten

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden in de BDU voor de ontvangers buiten de G3 en voor de G3 (respectievelijk € 112,5 miljoen en € 225 miljoen) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2013 bij beleidsartikelen 14 Wegen en verkeersveiligheid en 15 Openbaar vervoer.

Producten

#### Algemeen

Reg/lok 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 miljoen respectievelijk € 225 miljoen).

#### Projectoverzicht bij 14.01.02 Planuitwerkingen

Projectomschrijving	Gereed		
	Begroting 2013	Realisatie 2013	
Rotterdamse Baan	pb: 2013	pb: 2013 / uo: 2013	1
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	pb: 2012 / uo: 2013	pb: 2012 / uo: 2013	
Rijn-Gouwelijn West (onderdeel HOV-NET)	pb: 2012 / uo: 2013	uo: 2014	2
Verkeersruit Eindhoven (noordoostcorridor)	pb: 2013	pb: 2014	3
Ombouw Amstelveenlijn	pb: 2013		4

#### Legenda

pb: projectbesluit

uo: uitvoeringsopdracht (beschikking)

## Productartikelen

### Toelichting

Ad 1) In 2013 is de subsidiebeschikking afgegeven.

Ad 2) Het was de verwachting dat de Provincie nog in 2013 een subsidieaanvraag bij lenM zou indienen. Het is de Provincie echter niet gelukt deze aanvraag daadwerkelijk in 2013 in te dienen. De actuele prognose is dat de aanvraag in 2014 wordt ingediend waarna ook in 2014 de subsidiebeschikking kan worden afgegeven. Het eerste deel van de werkzaamheden (met name tussen Alphen en Gouda) is al uitgevoerd, vooruitlopend op de afgifte van de beschikking, en wordt dus door de Provincie voorgefinancierd.

Ad 3) De regio heeft besloten nog enige varianten uit te werken voordat een alternatief gekozen wordt. Het projectbesluit wordt verwacht in 2014.

Ad 4) De stadsregio Amsterdam heeft voor het project Ombouw Amstelveenlijn in maart 2013 een voorkeursvariant vastgesteld. Daarmee is het project in planstudie. Naar verwachting zal deze planstudie in 2015 zijn afgerond en kan de stadsregio een subsidieaanvraag op basis van Wet en Besluit Infrastructuurfonds indienen. Vanwege de samenhang met het project Zuidasdok is het mogelijk dat al in 2014 een besluit over een rijksbijdrage voor de Amstelveenlijn wordt genomen.

### 14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

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

Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal (14.01.03) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Kasbudget 2013			Oplevering		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig	
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
Rotterdamsebaan		0	0	pm	2020–2022	
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe		7	-7	pm	2019–2021	1
HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn)		0	0	2016	2018	
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)		6	-6	2006/12/6	2006–2016	2
<b>Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland</b>						
Utrecht Trams naar De Uithof		0	0	pm	2018	
N201		14	-14	2013	2014	3
Noord/Zuidlijn	29	28	1	2017	2017	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Nijmegen 2e stadsbrug	24	3	21	2013	2013	4
Afronding						
<b>Programma</b>	<b>53</b>	<b>58</b>				

### Toelichting

Ad 1) Het project A12/A20 Parallelstructuur Gouwe is overgegaan naar realisatie. Op basis van de gerealiseerde mijlpalen is conform subsidiebeschikking een bedrag van € 6,4 miljoen overgemaakt naar de regio.

Ad 2) In 2013 is in verband met de aanlanding van RandstadRail op Den Haag CS gestart met de verplaatsing van kabels en leidingen naast spoor 12. Deze werkzaamheden waren oorspronkelijk voorzien in 2014 maar

## Productartikelen

konden eerder worden uitgevoerd. Om die reden kon ook de bijdrage van lenM bijdrage eerder worden betaald.

Ad 3) De betaling van deze bijdrage van € 14,3 miljoen aan het Masterplan N201 (provincie Noord-Holland) was voorzien in 2012. Met het behalen van de betreffende mijlpalen in 2013 kon dit bedrag alsnog worden betaald.

Ad 4) Op basis van de voortgang van het project kon in 2012 een bedrag van € 20,3 miljoen extra worden betaald. De resterende rijksbijdrage aan het project 2e stadsbrug Nijmegen van € 3,3 miljoen is in 2013 overgemaakt aan de regio.

### 14.01.04 Investeringsruimte

Motivering Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2013 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

### 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

#### *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 lenM-bijdrage via het (her)opgerichte RMf Zeeland te laten verlopen. Het totaal van € 135 miljoen komt beschikbaar in 2010–2014. In het kader van Tunnel Sluiskil zijn ook in 2013 rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

### 14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering Betreft het RSP-convenant Rijk-regio (Kamerstukken II, 2007/08, 27 658, nr. 43). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk Economisch Programma (REP).

Producten

Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks door middel van een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd. De meest recente voortgangsrapportage is als bijlage bij de kamerbrief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT 2013 gevoegd (Kamerstukken II, 2013/14, 33 750 A, nr. 25 (Bijlage A bij bijlage 1)).

## Productartikelen

### Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03) (bedragen in € mln)

Projectomschrijving	Kasbudget 2013		
	Begroting	Realisatie	Verschil
<b>Projecten Noord-Nederland</b>			
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	29	3	- 26 1
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	0	108	108 2
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma Afronding	16	0	- 16 3
		1	
<b>Programma</b>	<b>45</b>	<b>112</b>	

#### *Toelichting*

Ad 1) In overleg met Noord-Nederland is besloten in 2013 geen uitkering via het Provincie- en Gemeentefonds te laten plaatsvinden, maar deze door te schuiven naar 2014.

Ad 2) Noord-Nederland heeft een versnelde storting gedaan in het mobiliteitsfonds, waarna het Rijk in lijn met het RSP-convenant zijn deel heeft gestort. Naast het voorkomen van overschotten op 14.03.01 en 14.03.03 is hiermee ook een deel van het oorspronkelijke kasritme uit het Convenant hersteld.

Ad 3) In overleg met Noord-Nederland is besloten in 2013 geen uitkering via het Provinciefonds te laten plaatsvinden, maar deze door te schuiven naar 2014.



**Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2013 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 en beleidsartikel 22 Externe veiligheid en risico's op de begroting van Hoofdstuk XII.

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

15. Hoofdvaarwegennet					Realisatie	Oorsponkelijk vastgestelde begroting	Verschil		
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013		
<b>Verplichtingen</b>	<b>874.005</b>	<b>963.376</b>	<b>918.852</b>	<b>679.932</b>	<b>818.272</b>	<b>893.076</b>	<b>- 74.804</b>	<b>1</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>792.534</b>	<b>848.903</b>	<b>829.016</b>	<b>823.026</b>	<b>864.431</b>	<b>844.120</b>	<b>20.311</b>		
<i>15.01 Verkeersmanagement</i>	<i>91.120</i>	<i>85.811</i>	<i>23.366</i>	<i>19.525</i>	<i>13.722</i>	<i>12.770</i>	<i>952</i>		
15.01.01 Basispakket verkeersmanagement	84.827	84.762	23.366	19.525	13.722	12.770	952		
15.01.02 Servicepakket verkeersmanagement	6.293	1.049	0	0	0	0	0		
<i>15.02 Beheer, onderhoud en vervanging</i>	<i>576.155</i>	<i>543.934</i>	<i>343.239</i>	<i>308.851</i>	<i>304.567</i>	<i>298.884</i>	<i>5.683</i>		
15.02.01 Beheer en onderhoud	427.840	374.740	202.585	136.650	183.968	180.453	3.515		
15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen	27.059	29.250	105.026	110.847	0	0	0		
15.02.04 Vervanging	121.256	139.944	35.628	61.354	120.599	118.431	2.168		
<i>15.03 Aanleg</i>	<i>102.733</i>	<i>211.075</i>	<i>193.644</i>	<i>226.954</i>	<i>290.785</i>	<i>284.743</i>	<i>6.042</i>		
15.03.01 Realisatie	102.733	211.048	193.644	226.954	287.424	267.323	20.101	2	
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	0	27	0	0	3.361	17.420	- 14.059	3	
<i>15.05 Verk. en planuitw. voor tracébesluit</i>	<i>22.526</i>	<i>8.083</i>	<i>8.550</i>	<i>10.936</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
15.05.01 Verkenningen	7.988	7.995	0	0	0	0	0		
15.05.02 Planuitw. programma voor tracébesluit	14.538	88	8.550	10.936	0	0	0		
<i>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</i>			<i>260.217</i>	<i>256.760</i>	<i>255.357</i>	<i>247.723</i>	<i>7.634</i>		
15.06.01 Apparaatskosten RWS			247.352	244.421	242.391	235.672	6.719	4	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten			12.865	12.339	12.966	12.051	915		
<i>15.07 Investeringsruimte</i>					<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		
<i>15.09 Ontvangsten</i>	<i>12.627</i>	<i>49.647</i>	<i>29.456</i>	<i>51.704</i>	<i>10.853</i>	<i>30.036</i>	<i>- 19.183</i>	<i>5</i>	

*Toelichting*

Ad 1) De lagere verplichtingen zijn ondermeer veroorzaakt door bijstellingen van de uitvoeringsplanning. Dit doet zich voornamelijk voor op de projecten: Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel), Beter Benutten, Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va en Dynamische Verkeersmanagement vaarwegen. Wat betreft het laatst genoemde project is een aantal projectonderdelen vertraagd, omdat de besluitvorming meer tijd vergt dan voorzien.

Verder is de raming van het project Maasroute fase 2 aangepast, wat met name het gevolg is van een lagere gunning voor de verruiming van het

## Productartikelen

Julianakanaal en het doorschuiven van verplichtingenbudget ten behoeve van de sluis Limmel. Bij de projecten Wilhelminakanaal Tilburg en Dynamisch Verkeersmanagement zijn minder verplichtingen aangegaan dan voorzien was. Dit als gevolg van onderhandelingen met de opdrachtnemer. Voorts is op de projecten Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis, Vaarweg Lemmer-Delfzijl (fase 2) en Lichtenen buitenhaven IJmuiden de verplichtingenraming aangesloten bij de uitgavenraming.

Ad 2) De hogere uitgaven zijn hoofdzakelijk gerealiseerd op de projecten Zuid Willemsvaart en Maasroute. Voor een projectspecifieke toelichting wordt verwezen naar het projectenoverzicht Realisatie hoofdvaarwegennet (15.03.01).

Ad 3) Het verschil wordt veroorzaakt door overboekingen van projecten naar de realisatiefase en de actualisatie van projectplanningen.

- Er is € 1,6 miljoen overgeboekt naar de realisatiefase voor het project verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes).
- In verband met de actualisatie van de uitvoeringsplanning van het project verruiming Twentekanalen (fase 2) is € 2,5 miljoen naar latere jaren verschoven.
- Er is voor het project Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis € 1,1 miljoen overgeboekt naar de realisatiefase voor voorbereidende activiteiten en is € 1,1 miljoen naar latere jaren verschoven door actualisatie van de planning.
- Er is € 1,0 miljoen overgeboekt naar de realisatiefase voor het project capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde naar aanleiding van een partieel uitvoeringsbesluit.
- Voor het project verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee is € 1,5 miljoen overgeboekt naar de realisatiefase voor voorbereidende activiteiten en € 4,5 miljoen naar latere jaren verschoven door actualisatie van de planning.

Ad 4) De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de toevoeging van loon- en prijsbijstelling aan het RWS apparaat.

Ad 5) Bij de projecten Maasroute, Maas Berlicum en Walradar Noordzeekanaal is een gedeelte van de geplande bijdragen van derden verstraagd naar 2014. Dit houdt verband met de hiervoor vermelde voortgang bij de projecten.

### 15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

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

Producten

#### **Verkeersmanagement**

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

## Productartikelen

### – Crisisbeheersing en preventie

#### Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal	Eenheid	Waarde 1-1-2013	Waarde 31-12-2013
Begeleide vaarweg	km	594	594
Bediende objecten	aantal	212	250

Bron: Rijkswaterstaat

#### *Toelichting*

Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat die met patrouillevaartuigen worden bestreken, zijn niet meegerekend. Het aantal bediende objecten is toegenomen met 38 stuks. Dit als gevolg van het bij RWS in beheer komen van de vaarweg Lemmer-Delfzijl.

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

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

#### Motivering

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

#### **15.02.01 Beheer en Onderhoud**

#### Producten

Met het budget voor beheer en onderhoud is het hoofdvaarwegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2013 in die staat gehouden om de bedrijfszekerheid voldoende te waarborgen. Dit heeft plaatsgevonden via preventief beheer en onderhoud. Daarnaast heeft correctief onderhoud plaatsgevonden, wanneer de beheerder geconfronteerd werd met onverwacht functieverlies en aan de gebruiker ongewild minder service kon worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder Beheer en Onderhoud. De activiteiten waren erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betrof maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betrof het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd; zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma en/of het hoofdwatersysteem.

#### *Overige maatregelen*

De in de vorige begrotingen onder de term «servicepakketten» geoordeelde projecten (15.02.02) zijn met ingang van deze begroting ondergebracht bij Beheer en Onderhoud, omdat deze projecten naar hun aard meer overeenkomsten vertonen met reguliere beheer- en onderhoudstaken, dan dat het afzonderlijke kleine functieverbeterende maatregelen zijn.

## Productartikelen

### 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

Areaaleenheid	Waarde 1-1-2013	Waarde 31-12-2013
Vaarweg (in km)	7.609	6.594

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Op de Noordzee is het Verkeersscheidingsstelsel per 1 augustus 2013 gewijzigd. Dit heeft tot gevolg dat de lengten aan Zeecorridors en Zeetoegangseulen zijn veranderd. Daarnaast hebben overdrachten, zoals het Markkanaal en Lemmer-Delfzijl, plaatsgevonden waardoor het aantal kilometer vaarweg is afgenomen.

Indicatoren Beheer en Onderhoud	Streefwaarde 2013	Streefwaarde 2013 (uren gestremd)	Realisatie 2013	Realisatie 2013 (uren gestremd)
Technische beschikbaarheid (gehele areaal)	99,00%	nvt	100%	nvt
– Hoofdtransportas	99,60%	nvt	99%	nvt
– Hoofdvaarweg	98,50%	nvt	100%	nvt
– Overige vaarweg	99,40%	nvt	100%	nvt
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,80%	3.365	0,23%	1.325
– Hoofdtransportas	0,30%	236	0,31%	331
– Hoofdvaarweg	1,40%	2.709	0,04%	100
– Overige vaarweg	0,30%	420	0,42%	894
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,20%	711	0,15%	849
– Hoofdtransportas	0,10%	80	0,20%	213
– Hoofdvaarweg	0,10%	146	0,15%	390
– Overige vaarweg	0,40%	485	0,12%	247

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

In de begroting 2013 is aangegeven dat de streefwaarden 2013 gebaseerd zijn op de gemiddelde gegevens van 2010 en 2011. De variaties van jaar tot jaar zijn groot. In 2011 waren er bovengemiddelde stremmingen ten gevolge van gepland onderhoud op het hoofdvaarwegennet, waardoor de streefwaarde voor geplande stremmingen voor 2013 aan de hoge kant is.

## Productartikelen

In 2012 en 2013 zijn de waarden weer op een lager niveau. Bezien over de jaren 2010–2013 (met buiten beschouwing laten van uitschieters) liggen de waarden van 2013 op een gemiddeld niveau.

### 15.02.04 Vervanging<sup>3</sup>

De programma's NOMO AOV (achterstallig onderhoud vaarwegen) IMPULS (plan van aanpak Beheer en Onderhoud) zijn in uitvoering. Gestart is met levensduurverlengend onderhoud naar aanleiding van RINK (risico inventarisatie natte kunstwerken). In voorbereiding zijn de vervanging en renovatie van de Nijkerkerbrug, het Wilhelminakanaal/dr. Deelenbrug en de berging van de Baltic Ace.

Programma	Projectomschrijving	Uitvoeringsperiode		
		Begroting 2013	Huidig	
NOMO AOV	Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	2008–2016	2008–2017	1
NOMO AOV	Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2011–2016	2011–2016	
NOMO AOV	Renovatie havenhoofden IJmuiden	2009–2015	2009–2014	2
NOMO AOV	Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2007–2016	2007–2016	
NOMO AOV	Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2009–2015	2009–2016	3
NOMO AOV	Onderhoud oevers en bodems vaarwegen Zuid-Holland	2007–2016	2007–2016	
NOMO AOV	Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	2007–2014	2007–2015	4
NOMO AOV	Onderhoud oevers en bodems Maasroute	2008–2016	2008–2016	
NOMO AOV	Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken in verband met hogere belasting Noord-Holland	2011–2016	2011–2016	5
NOMO AOV	Onderhoud vaargeulen Nederrijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water	2009–2016	2009–2018/2020	
NOMO AOV en IMPULS	Renovatie stalen boogbruggen Utrecht	2011–2016	2011–2016	6
IMPULS	Natte bruggen: gereed uitgezonderd bruggen die meegenomen worden in project Renovatie stalen boogbruggen Utrecht	2004–2011	2004–2011	
IMPULS	Project Rotterdam-België/Zeeland: renotatie onder andere de Volkeraksluizen en baggeren: gereed, uitgezonderd werkzaamheden die meegenomen worden in project Modernisering Object Bediening Zeeland	2005–2011/2013	2005–2011/ntb	
V&R	Nijkerkerbrug		2015	
V&R	Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug		2014–2015	
V&R	RINK-maatregelen Utrecht		2014–2015	
V&R	RINK-maatregelen Limburg		2012–2016	
V&R	RINK-maatregelen Zeeland		2013–2016	
V&R	Berging Baltic Ace		2014–2015	

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting

Ad 1) Mijlpaal schuift op naar 2017 als onderdeel van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds.

Ad 2) Herstelwerkzaamheden Havenhoofden worden eerder afgerond, in 2014.

Ad 3) Door spreiding van werkzaamheden wordt de Noordervaart pas in 2016 aangepakt.

<sup>3</sup> De naam van het in de vorige begrotingen opgenomen hoofdproduct «Groot Variabel Onderhoud» is met ingang van deze begroting veranderd in «Vervanging». De Tweede Kamer is op 26 juni 2012 hierover nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 2011/12, 31 865, nr. 42).

## *Productartikelen*

Ad 4) Voor wat betreft de baggerwerkzaamheden in Limburg, deze lopen uit naar 2015.

Ad 5) Voor wat betreft de Twentekanalen verschuift de mijlpaal naar 2018/2020 omdat maatregelen worden gecombineerd met het MIRT-project Twentekanalen met opleverdatum 2018/2020.

Ad 6) Diverse werkzaamheden aan de sluisen in Zeeland (onder andere Hansweert) moeten in combinatie met de Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ) worden uitgevoerd. De oplevering van het totale pakket aan maatregelen is hierdoor vertraagd.

### **15.03 Aanleg**

Motivering

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

Producten

#### **15.03.01 Realisatie**

In 2013 zijn de volgende projecten opgeleverd:

- Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)
- Diverse projecten in het kader van Quick-Win regeling binnenhavens
- Ligplaatsen noordelijk deel Maas (Amendement ligplaatsen).

Er is in 2013 gestart met de realisatie van het volgende projecten:

- De Zaan (Wilhelminasluis)
- Verbreding Wilhelminakanaal bij Tilburg
- Ombouw sluis bij Zwartsluis
- Beter Benutten maatregelen Brabantse kanalen

Productartikelen

Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (15.03.01) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Kasbudget 2013			Gereed		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig	
<b>Projecten Nationaal</b>						
Dynamisch verkeersmanagement	31	22	- 9	2014	2014	1
Quick Wins binnenhavens	10	0	- 10	eind 2012	2009-2015	2
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>						
Amsterdam-Rijnkanaal verwijderen keersluis						
Zeeburg	4	2	- 2	2015	2015	
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0	2015	2015	
Verbeteren vaargeul IJsselmeer-Amsterdam-Lemmer	1	0	- 1	na 2011	2013	3
Walradar Noordzeekanaal	3	4	1	2012	2014: fase 2	
<b>Projecten Utrecht</b>						
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	0	0	0	na 2013	na 2013	
<b>Projecten Zuidvleugel</b>						
Verbreding Maasgeul	0	0	0	2012	2013	
<b>Projecten Brabant</b>						
Wihelminakanaal Tilburg	15	7	- 8	2016	2016	4
Zuid-Willemsvaart Maas-Veghel	95	130	35	2015	2015	5
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	0	0	0	2008		
Zuid-Willemsvaart, vervanging sluizen 4, 5 en 6	0	0	0	2011	2012	
<b>Projecten Limburg</b>						
Bouw 4e sluis kolk Ternaaien	0	0	0	2015	2015	
Maasroute, modernisering fase 2	70	82	12	2018	2018	6
<b>Projecten Oost-Nederland</b>						
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	12	7	- 5	2015	2016	7
Verruiming Twentekanal	0	0	0			
<b>Projecten Noord-Nederland</b>						
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1, verbetering tot klasse Va	26	26	0	2015	2017	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	0	0	0			
<b>Overige projecten</b>						
Amendement ligplaatsen	0	1	1	divers		8
Duurzame havens	1	1	0	2014	2014	
Kleine projecten	0	0	0	nvt		
Ligplaatsvoorzieningen	0	0	0	2007	2007	
Walradarsystemen	1	1	0	divers		
Beter Benutten	0	2	2			9
<b>Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planstudieprojecten</b>	0	4	4			10
Afronding	- 2	- 2				
<b>Totaal</b>	<b>267</b>	<b>287</b>	<b>20</b>			

*Toelichting*

Ad 1) Een aantal projectonderdelen is vertraagd, omdat de besluitvorming meer tijd vergt dan voorzien. Als gevolg van de latere oplevering door de leverancier en de onderhandelingen hierover met de leverancier zijn betalingen uitgesteld. De oplevering van de acceptatie- en productieomgeving is vertraagd en wordt uitgesteld naar 2014. Door de latere oplevering van Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV)/Verkeersmanagement Ondersteuning (VOS) DataServices is de realisatie van IDOS 2 (Informatiediensten op schepen) doorgeschoven naar 2014.

Ad 2) De projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden. De lagere realisatie wordt veroorzaakt door terugvorderingen van projecten van de eerste en tweede tranche die niet of goedkoper zijn uitgevoerd. Een andere oorzaak is vertraging van projecten van de eerste tot en met derde tranche. Vertraging wordt

### *Productartikelen*

veroorzaakt door de huidige economische situatie en procedurele vertragingen.

Ad 3) Project is afgerond en de € 1 miljoen is vrijgevallen als meevaller.

Ad 4) Lagere uitgaven worden veroorzaakt door gewijzigde planning en termijnstaat van de opdrachtnemer na gunning van het werk.

Ad 5) De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de doorwerking van vertraging in 2012 vanwege bestuurlijke afstemming met de regio (€ 16,5 miljoen). Daarnaast is er een uitgavenverhoging (desaldering, circa € 10 miljoen) als gevolg van de hogere ontvangsten vanwege de in 2011 gesloten bestuursovereenkomsten betreffende de N279 (toekomstvast verbreding van de brug over de Zuid-Willemsvaart). Daarnaast zijn er prijsstijgingen geweest en uitgaven gedaan in verband met diverse nadere afspraken met derden over de uitvoering van het Tracébesluit.

Ad 6) De hogere realisatie komt door het versneld uitvoeren van (extra) werkzaamheden op de maatregel «Sluizencomplexen Born-Maasbracht-Heel» zodat oplevering tijdig kan gebeuren.

Ad 7) De daadwerkelijke start van de uitvoering van dit project is uitgesteld, omdat de voorbereiding van de uitvoering meer tijd vergt dan voorzien.

Ad 8) In het kader van het amendement ligplaatsen zijn extra ligplaatsen gerealiseerd op het noordelijk deel van de Maas.

Ad 9) Deze uitgaven, gefinancierd door een bijdrage van de regio, zijn gemaakt ten behoeve van benuttingsmaatregelen op de Zuid-Willemsvaart vanaf Veghel doorlopende naar het Wilhelminakanaal tot de aansluiting met het Beatrixkanaal bij Eindhoven.

Ad 10) Verdieping vaarweg Harlingen Kornwerderzand (boontjes) is de grootste verklaring (€ 2 miljoen) voor de uitgaven. Er is overgegaan tot uitvoering van fase 2 van het baggeren en verleggen van kabels en leidingen.



## 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Projectoverzicht behorende bij 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen		Gereed	
Projectomschrijving	Begroting 2013	Realisatie 2013	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>			
Zeetoeegang IJmond	pb	2015	1
<b>Projecten Utrecht</b>			
Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	tb	2014	2
<b>Projecten Noord-Nederland</b>			
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	ug	2013	
<b>Projecten Zuidvleugel</b>			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	uo	2015	3
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedde	pn/pb	2016	4
<b>Projecten Oost-Nederland</b>			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	pb	2016	5
Verruiming Twentekanalen (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	pb/uo	2015	6
<b>Projecten Limburg</b>			
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal		2014	7

*Legenda**pn projectnota**pb projectbesluit**uo uitvoeringsopdracht (beschikking)**tb tracébesluit**ug uitvoering gereed**Toelichting*

Ad 1) Wegens het parallel schakelen van de planologische procedures en contractvoorbereiding is de projectbeslissing verschoven naar 2015. Dit heeft geen invloed op de uitvoeringstermijn.

Ad 2) De planning is licht aangepast door bestuurlijke afstemming met de regio. Het Ontwerptracébesluit is begin 2014 genomen en het tracébesluit wordt eind 2014 verwacht.

Ad 3) De planning is vertraagd doordat de voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure langer duren dan voorzien.

Ad 4) De planning is vertraagd in verband met discussie over regionale inpassingsproblematiek van de ligplaatsen.

Ad 5) De bezuiniging uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 en autonome vertragingen hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 is besloten, tot gevolg dat de oplevering van het project is getemporeerd. Eind 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Ad 6) Eind 2013 is de voorkeursbeslissing voor het project Verruiming Twentekanalen (fase 2) genomen in combinatie met een Beter Benutten afspraak om vanaf 2020 dagelijks 900 vrachtwagens van weg naar water te verplaatsen. De planning van het project Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde is enigszins vertraagd door bezuinigingen, aanvulling op MER naar aanleiding van vragen door commissie MER en kleinere aanpassingen in de scope. Een projectbesluit wordt in 2014 verwacht voor de Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde en in 2015 voor de Verruiming Twentekanalen (fase 2).

Ad 7) Vanwege de noodzaak om te komen tot een versoepelde verkeersmanagement oplossing is enige vertraging ontstaan.

#### **15.04 Geïntegreerde contractvormen**

Motivering

Op dit moment zijn nog geen geïntegreerde projecten op het hoofdvaarwegennet afgerond, zodat nog geen uitgaven hoeven te worden verantwoord. De aanbesteding van het project Sluis Limmel is in 2013 gestart. De komende jaren zal de aanbesteding volgen van enkele projecten waar het definitieve inkoopbesluit reeds is genomen: Sluis bij Eefde, 3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis en de Zeetoeegang IJmond.

#### **15.06 Apparaatskosten Rijkswaterstaat**

Motivering

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

#### **15.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2013 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

**Artikel 16 Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

In deze begroting is een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer. Onder het artikel Megaprojecten niet-Verkeer en Vervoer valt Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Het productartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens.

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

16. Megaprojecten niet-verkeer en vervoer	Realisatie				Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Verschil
	2009	2010	2011	2012	2013	2013
<b>Verplichtingen</b>	<b>212.487</b>	<b>189.945</b>	<b>365.431</b>	<b>747.263</b>		
<b>Uitgaven</b>	<b>237.144</b>	<b>194.395</b>	<b>643.633</b>	<b>790.697</b>		
<i>16.01 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>49.547</i>	<i>14.206</i>	<i>445.834</i>	<i>437.973</i>		
16.01.01 Planstudie PMR	0	0	0	0		
16.01.02 Realisatieprogramma PMR	49.547	14.206	445.834	437.973		
<i>16.02 Ruimte voor de Rivier</i>	<i>149.437</i>	<i>146.604</i>	<i>155.762</i>	<i>174.834</i>		
<i>16.03 Maaswerken</i>	<i>38.160</i>	<i>33.585</i>	<i>27.220</i>	<i>52.637</i>		
<i>16.04 Netwerkgebonden kosten megaproj. niet VenV</i>			<i>14.817</i>	<i>18.388</i>		
16.04.01 Apparaatskosten RWS			14.817	18.388		
16.04.02 Overige netwerkgebonden kosten			0	0		
<b>16.05 Hoogwaterbeschermingsprogramma 2</b>				<b>106.865</b>		
<i>16.09 Ontvangsten</i>	<i>330</i>	<i>2.607</i>	<i>1.064</i>	<i>149.309</i>		
16.09.01 PMR				0		
16.09.02 Ruimte voor de Rivier				2.359		
16.09.03 Maaswerken				2.152		
16.09.04 Ontvangsten HWBP 2				144.798		

**16.01 Project Mainportontwikkeling Rotterdam**

Motivering

Met de brief van lenM van 26 juni 2012 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2011/12, [31 865, nr. 42](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd over een nieuwe begrotingsstructuur voor de begrotingen van lenM.

De verschuiving van het structurele budget ten behoeve van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) naar artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer is hier een onderdeel van.

*Productartikelen*

**16.02 Ruimte voor de Rivier**

**16.03 Maaswerken**

**16.04 Netwerkgebonden kosten Mega niet Verkeer en Vervoer**

**16.05 Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2)**

Motivering

Uitgaande van de Deltawet zijn vanaf begroting 2013 de artikelen 11 Hoofdwatersystemen en 16 Megaprojecten niet Verkeer en Vervoer (met uitzondering van PMR) van het Infrastructuurfonds, geconverteerd naar het Deltafonds en de departementale begroting Hoofdstuk XII.

Maatregelen op het gebied van waterkwaliteit die niet verbonden zijn aan waterkwantiteit en waterveiligheid zijn als gevolg van de bij de behandeling van het wetsvoorstel Deltawet aangenomen amendement Lucas (Kamerstukken II, 2011/12, [32 304, nr. 29](#)) niet in het Deltafonds opgenomen en worden verantwoord op Hoofdstuk XII.

**Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

In deze begroting is een onderscheid gemaakt tussen de Megaprojecten Verkeer en Vervoer en niet-Verkeer en Vervoer. Onder artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer vallen:

- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-Zuid
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Megaprojecten betreffen projecten die door de Tweede Kamer zijn aangewezen als Groot Project. Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens in het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
17. Megaprojecten verkeer en vervoer					Realisatie	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Vershil	
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013	
<b>Verplichtingen</b>	<b>66.515</b>	<b>41.807</b>	<b>61.057</b>	<b>22.247</b>	<b>14.159</b>	<b>35.060</b>	<b>- 20.901</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>171.066</b>	<b>133.708</b>	<b>518.182</b>	<b>463.739</b>	<b>14.761</b>	<b>54.157</b>	<b>- 39.396</b>	
<i>17.01 Westerscheldetunnel</i>	<i>1.140</i>	<i>435</i>	<i>53</i>	<i>290</i>	<i>183</i>	<i>0</i>	<i>183</i>	
<i>17.02 Betuweroute</i>	<i>44.754</i>	<i>31.831</i>	<i>4.105</i>	<i>9.147</i>	<i>6.044</i>	<i>4.699</i>	<i>1.345</i>	
<i>17.03 Hoge snelheidslijn</i>	<i>32.881</i>	<i>53.577</i>	<i>67.313</i>	<i>16.329</i>	<i>4.345</i>	<i>0</i>	<i>4.345</i>	<b>2</b>
<i>17.03.01 Realisatie HSL-zuid</i>	<i>32.881</i>	<i>53.577</i>	<i>67.313</i>	<i>16.329</i>	<i>4.345</i>	<i>0</i>	<i>4.345</i>	
<i>17.04 Anders betalen voor mobiliteit</i>	<i>42.726</i>	<i>33.659</i>	<i>877</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>17.05 Zuiderzeelijn</i>	<i>18</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>17.06 Project Mainportontwikkeling R'dam</i>	<i>49.547</i>	<i>14.206</i>	<i>445.834</i>	<i>437.973</i>	<i>4.189</i>	<i>49.458</i>	<i>- 45.269</i>	<b>3</b>
<i>17.09 Ontvangsten</i>	<i>14.714</i>	<i>5.286</i>	<i>4.090</i>	<i>1.901</i>	<i>2.346</i>	<i>3.000</i>	<i>- 654</i>	

*Toelichting*

Ad 1) De onderuitputting op het verplichtingenbudget wordt deels veroorzaakt doordat (on)voorziene risico's zich in 2013 niet hebben voorgedaan op het project Mainportontwikkeling Rotterdam. Voor een ander deel wordt dat veroorzaakt door het niet aangaan van verplichtingen voor de Realisatie HSL-Zuid. Dit verplichtingenbudget is niet meer nodig.

Ad 2) Op artikelonderdeel 17.03 is sprake van € 4 miljoen overbesteding in 2013. Dit houdt verband met het uitvoeren van werkzaamheden die reeds in 2012 waren begroot. Het restant van het saldo uit 2012 (€ 4 miljoen) is bij najaarsnota 2013 doorgeschoven naar 2014.

Ad 3) De lagere kasuitgaven worden met name veroorzaakt doordat (on)voorziene risico's zich in 2013 niet hebben voorgedaan op het project Mainportontwikkeling Rotterdam.

**17.02 Realisatie Betuweroute**

## Producten

Artikel 17.02: realisatie Betuweroute	Begroting 2013	Realisatie 2013	Vershil
Nazorg Betuweroute	4.699	6.044	1.345
<b>Totaal artikel 17.02</b>	<b>4.699</b>	<b>6.044</b>	<b>1.345</b>

*Toelichting*

Op artikelonderdeel 17.02 is sprake van € 1 miljoen overbesteding in 2013. Dit houdt verband met het uitvoeren van werkzaamheden die reeds in 2012 waren begroot. Het restant van het saldo uit 2012 (€ 3 miljoen) is bij najaarsnota 2013 doorgeschoven naar 2014.

**17.03 Realisatie HSL-Zuid**

## Producten

Artikel 17.03: realisatie HSL-Zuid	Begroting 2013	Realisatie 2013	Vershil
EMC/VIRM1-materieel	0	2.330	2.330
Afwikking infrastructurale zaken	0	886	886
Afwikking schadevergoedingen	0	852	852
Afwikking grondzaken	0	76	76
Overige projectkosten	0	201	201
<b>Totaal artikel 17.03</b>	<b>0</b>	<b>4.345</b>	<b>4.345</b>

*Toelichting*

Op artikelonderdeel 17.03 is sprake van € 4 miljoen overbesteding in 2013. Dit houdt verband met het uitvoeren van werkzaamheden die reeds in 2012 waren begroot. Het restant van het saldo uit 2012 (€ 4 miljoen) is bij najaarsnota 2013 doorgeschoven naar 2014.

In 2013 is er € 10 miljoen uit de risicoreservering HSL-Zuid overgeheveld naar artikelonderdeel 17.03 in verband met de pilot geluid (miljoenennota 2014). Hiervan is € 7 miljoen weer overgeheveld naar artikelonderdeel 13.04 (najaarsnota 2013), omdat Infrasppeed deze maatregelen uitvoert binnen het bestaande contract (zie hiervoor ook de toelichting bij artikelonderdeel 13.04). De resterende € 3 miljoen is bij najaarsnota 2013 doorgeschoven naar 2014.

In 2013 is er € 2 miljoen uit het wegenbudget overgeheveld naar artikelonderdeel 17.03 (miljoenennota 2014) in verband met schadevergoedingen die verband houden met de A4/A16, welke door het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid worden afgewikkeld. Dit bedrag is in 2013 nog niet uitbetaald en daarom doorgeschoven naar 2014.

Over de realisatie van de uitgaven in 2013 (en de stand van de budgetten per eind 2013) wordt de Tweede Kamer ook geïnformeerd via de separate Voortgangsrapportage HSL-Zuid nummer 34.

**17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam**

## Producten

<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam (17.06) (bedragen in € 1 mln)</b>					
Projectomschrijving	Kasbudget 2013			Oplevering	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2013	Huidig
<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>					
Uitvoeringsorganisatie	1	1	0		pm
750 ha				pm	pm
Groene verbinding				2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)				2021	2021
<b>Landaanwinning</b>					
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma				2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	5	4	- 1	pm	pm
Landaanwinning				2013	2013
BTW Buitencontour				2013	2013
Onvoorzien	44	0	- 44	pm	pm
Afrondingsverschillen		- 1	- 1		
<b>Programma</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>- 46</b>		

*Toelichting*

Ad 1) Door lagere uitgaven voor nadeelcompensatie is niet het volledige beschikbare budget in 2013 besteed.

Ad 2) De reden van onderuitputting is dat (on)voorzien risico's zich in 2013 niet hebben voorgedaan op het project Mainportontwikkeling Rotterdam.

**17.09 Ontvangsten HSL-Zuid**

## Producten

Artikel 17.09: ontvangsten HSL-Zuid	Begroting 2013	Realisatie 2013	Verschil
BTW-afrekeningen	0	1.763	1.763
Grondverkopen	0	217	217
Overige	0	365	365
<b>Totaal artikel 17.09</b>	<b>0</b>	<b>2.345</b>	<b>2.345</b>

*Toelichting*

In 2013 is € 2 miljoen meer ontvangen dan geraamd. Dit bedrag hangt voornamelijk samen met BTW-afrekeningen van RWS uit het verleden. Deze € 2 miljoen wordt toegevoegd aan de projectuitgaven HSL-Zuid.

Over de realisatie van de ontvangsten in 2013 (en de stand van de budgetten per eind 2013) wordt de Tweede Kamer ook geïnformeerd via de separate Voortgangsrapportage HSL-Zuid nummer 34.

**Artikel 18 Overige uitgaven**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

De doelstellingen van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in artikel 18 Scheepvaart en havens van het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)								
18 Overige uitgaven en ontvangsten	Realisatie				Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Verschil		
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013	
<b>Verplichtingen</b>	<b>43.564</b>	<b>37.159</b>	<b>299.446</b>	<b>291.863</b>	<b>276.524</b>	<b>270.419</b>	<b>6.105</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>45.417</b>	<b>633.231</b>	<b>406.395</b>	<b>292.612</b>	<b>287.566</b>	<b>273.614</b>	<b>13.952</b>	
<i>18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>18.02 Beter Benutten</i>				0	0	0	0	
<i>18.03 Intermodaal vervoer</i>	1.313	1.233	122	2.312	795	3.196	- 2.401	2
<i>18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)</i>	2.170	1.468	826	3.162	843	0	843	
<i>18.05 Railinfrabeheer</i>	35.142	624.029	120.527	0	0	0	0	
<i>18.06 Externe veiligheid</i>	0	0	6	1.058	104	0	104	
<i>18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expert.</i>	6.792	6.501	0	0	0	42	- 42	
<i>18.07.01 Natl.basisinfo.voorziening en ov.uitgaven</i>	6.792	6.501	0	0	0	42	- 42	
<i>18.07.02 Subsidies algemeen</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</i>			284.914	286.080	285.824	270.376	15.448	
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>			222.124	225.938	218.425	216.693	1.732	
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>			62.790	60.142	67.399	53.683	13.716	3
<i>18.11 Investeringsruimte</i>					0	0	0	
<i>18.11.01 Programmaruimte</i>					0	0	0	
<i>18.11.02 Beleidsruimte</i>					0	0	0	
<i>18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging</i>					0	0	0	
<i>18.12.01 Beheer en onderhoud</i>					0	0	0	
<i>18.12.02 Vervanging</i>					0	0	0	
<i>18.13 Tol gefinancierde uitgaven</i>					0	0	0	
<i>18.09 Ontvangsten</i>	35.142	624.030	120.527	0	0	0	0	
<i>18.09.01 Ontvangsten</i>					0	0	0	
<i>18.09.02 Tolopgave</i>					0	0	0	
<i>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</i>	248.723	372.259	354.762	103.188	147.319	0	147.319	4

**Toelichting**

Ad 1) De afbetalingsreeks bij de vordering van Rijkswaterstaat op het ministerie van IenM is overgeboekt van artikel 12.02 naar artikel 18.08.02. De restverplichting van € 110 miljoen van deze afbetalingsreeks is ten laste van artikel 18.08.02 geboekt.

Ad 2) De onderuitputting wordt voor € 1,2 miljoen veroorzaakt doordat de uitgaven via de tijdelijke subsidieregeling bundeling goederenstromen voor vervoer op het spoor lager zijn uitgevallen dan begroot. Dit in verband met achterblijvende (gehonoreerde) aanvragen voor deze subsidie. En voor € 1,2 miljoen door vertraging bij de totstandkoming van het project Container Transferium Alblasterdam als gevolg van onvoorziene factoren ten aanzien van de bodemgesteldheid.



## Productartikelen

Ad 3) In 2009 heeft het Ministerie van Financiën toestemming verleend om een deel van de vordering van Rijkswaterstaat 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. De afbetalingsreeks is daarom opgenomen in artikel 18.08.02. De hogere uitgaven betreffen de afbetaling voor het jaar 2013 van de vordering van Rijkswaterstaat op het ministerie lenM.

Ad 4) De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2012 een voordelig saldo van circa € 147,3 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het voordelig saldo (circa € 147,3 miljoen) is ten gunste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

### 18.03 Intermodaal vervoer

#### Producten

Projectoverzicht Intermodaal Vervoer (18.03) (bedragen in € mln)						
Projectomschrijving	Kasbudget 2013			Oplevering		
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2013	huidig	
<b>Multi- en modaalvervoer</b>						
Container Transferium Alblasterdam	1	0	- 1	2013	2014	1
RSC Maasvlakte	0	1	1			2

#### Toelichting

Ad 1) De onderuitputting is voornamelijk veroorzaakt door vertragingen bij de totstandkoming van het project als gevolg van onvoorziene factoren ten aanzien van de bodemgesteldheid. De planning en oplevering van het Container Transferium is een verantwoordelijkheid van de private initiatiefnemers. In 2014 wordt het Container Transferium opgeleverd.

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

### 18.08 Apparaatskosten Rijkswaterstaat

#### Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de netwerkoverstijgende apparaatskosten van Rijkswaterstaat verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van Rijkswaterstaat 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.

Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van Rijkswaterstaat per 1 januari 2011. De Tweede Kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 2010/11, 30 119 nrs. 4 en 5).

**Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk**

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste van de begroting Hoofdstuk XII komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2013.

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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)							
19. Bijdragen andere begrotingen Rijk					Realisatie	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Verschil
	2009	2010	2011	2012	2013	2013	2013
<b>Ontvangsten</b>	<b>7.077.473</b>	<b>7.790.588</b>	<b>7.682.832</b>	<b>7.163.030</b>	<b>5.722.871</b>	<b>5.879.349</b>	<b>- 156.478</b>
19.09 Ten laste van begroting lenM	6.290.754	6.430.684	7.682.832	7.163.030	5.722.871	5.879.349	- 156.478
19.10 Ten laste van het FES	786.719	1.359.904	0	0	0	0	0

*Toelichting*

Ad 1) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2013.

- De verwerking van de index, tranches 2012 en 2013.
- Overboekingen met andere departementen. Het gaat om de verwerking van onderling afgesproken bijdragen.
- De verwerking van de (gedeeltelijke) uitvoering van de plannen van aanpak van de programmadirectie Beter Benutten (BDU, BZK en BCF).
- Op artikel 13 staan gelden voor het Actieplan groei op het spoor en voor de Pilot European Rail Traffic Management System (ERTMS) gereserveerd, waarvan de realisatie (deels) plaats vindt op de begroting van Hoofdstuk XII.
- Afdracht aan BTW (via de begroting van Hoofdstuk XII) naar het BTW Compensatiefonds in verband met de afkoop van het achterstallig onderhoud van het van Harinxmakanaal.
- Een boeking vanuit Hoofdstuk XII voor de aan de Brede Doeluitkering (BDU) uitgekeerde loonbijstelling voor het jaar 2013. Deze was eerder voorgefinancierd vanuit artikel 14 Regionaal/Lokale infrastructuur en is weer aan dat artikel toegevoegd.
- Een overboekingen naar het ministerie van Financiën voor de inpassing van de DBFM-contracten A15 Maasvlakte-Vaanplein en A1/A6 Schiphol-Amsterdam-Almere.

## **5. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF 2013 INFRASTRUCTUURFONDS**

### *Rechtmatigheid*

Uit de controlebevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de batenlastendiensten) van het Infrastructuurfonds over 2013 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden).

### *Totstandkoming beleidsinformatie*

Het Infrastructuurfonds kent alleen productartikelen. De bijbehorende beleidsdoelen staan op de begroting van lenM, op Hoofdstuk XII.

Met de begroting 2014 is invulling gegeven aan een sluitende set indicatoren en kengetallen in de begroting. Deze indicatoren en kengetallen sluiten aan bij de rollen en verantwoordelijkheden van de minister, zoals deze per artikel in de begroting zijn opgenomen. Hiermee is invulling gegeven aan een van de aspecten van «Verantwoord Begroten».

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

Het ministerie maakt gebruik van interne en externe gegevensbronnen. Dit kunnen eigen beleidsinformatiesystemen binnen het ministerie zijn, maar ook informatie van derden. De beschikbare informatie die in een kengetal of indicator is verwerkt, dient navolgbaar en achteraf reconstrueerbaar te zijn.

## DEEL C. DE JAARREKENING

## 6.1 De verantwoordingsstaat 2013 van het Infrastructuurfonds (bedragen in € 1.000)

Art. Omschrijving	(1)		(2)		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie <sup>1</sup>			
	Verplichtingen	Ontvangsten	Verplichtingen	Ontvangsten	Uitgaven	Ontvangsten
<b>TOTAAL</b>	<b>6.234.490</b>	<b>6.234.490</b>	<b>6.248.579</b>	<b>6.236.318</b>	<b>14.089</b>	<b>1.828</b>
12 Hoofdwegen	2.634.014	2.728.863	2.481.851	150.887	- 935.801	- 111.218
13 Spoorwegen	1.562.567	2.197.753	2.384.292	202.042	1.165.124	142.042
14 Regionaal, lokale infrastructuur	231.724	135.983	215.678	0	370.955	0
15 Hoofdvaarwegennet	893.076	844.120	864.431	10.853	- 74.804	- 19.183
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	35.060	54.157	14.761	2.346	- 20.901	- 654
18 Overige uitgaven en ontvangsten	270.419	273.614	287.566	147.319	13.952	147.319
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk		5.879.349		5.722.871		- 156.478

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

## 6.2 Saldibalans per 31 december 2013 van het Infrastructuurfonds en de bij de saldibalans behorende toelichting

<b>(Bedragen x € 1.000)</b>					
Activa:	2013	2012	Passiva:	2013	2012
Begrotingsuitgaven	€ 6.248.576	€ 7.599.212	Begrotingsontvangsten	€ 6.236.316	€ 7.746.531
Extra-comptabele vorderingen	€ 265.511	€ 162.919	Tegenrek. extra-comptabele vorderingen	€ 265.511	€ 162.919
Deelnemingen	€ 1.714.476	€ 1.714.476	Tegenrekening deelnemingen	€ 1.714.476	€ 1.714.476
Voorschotten	€ 2.046.968	€ 2.224.609	Tegenrekening voorschotten	€ 2.046.968	€ 2.224.609
Tegenrek. openstaande verplichtingen	€ 14.422.489	€ 15.580.130	Openstaande verplichtingen	€ 14.422.489	€ 15.580.130
Tegenrek. openstaande garantieverplichtingen	€ 403.605	€ 403.605	Openstaande garantieverplichtingen	€ 403.605	€ 403.605
Sluitrekening lenM	€ 0	€ 147.319	Sluitrekening lenM	€ 12.260	€ 0
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 25.101.625</b>	<b>€ 27.832.270</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 25.101.625</b>	<b>€ 27.832.270</b>

### 6.2.1 Inleiding

#### Samenstelling

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

Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII).

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

### 6.2.2 Activa

#### 6.2.2.1 Begrotingsuitgaven € 6.248.575.585

#### Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### 6.2.2.2 Extracomptabele vorderingen € 265.510.818

#### De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2013 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2011 en 2012 te vermelden.

Tabel 1: Extracomptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)

Openstaand	2013		2012		2011	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	20	74.175	40	48.698	60	172.687
posten > 1 jaar	15	191.336	10	114.221	35	99.088
<b>Totaal</b>	<b>35</b>	<b>265.511</b>	<b>50</b>	<b>162.919</b>	<b>95</b>	<b>271.775</b>

Toelichting De extracomptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

Toelichting

#### **Artikel 12 Hoofdwegennet**

Op de provincie Zuid Holland staat een vordering open van ruim € 27 miljoen voor de bijdrage aan het project Delft-Schiedam en op de gemeente Utrecht een vordering van circa € 10 miljoen met betrekking tot de A2 Holendrecht-Oudenrijn. Naar verwachting worden beide bedragen in 2014 ontvangen.

Op de Vlaamse Overheid (België) staat een vordering open van circa € 16 miljoen voor de bijdrage aan de meerkosten voor het verdiept aanleggen van de Sluiskiltunnel. De vordering wordt in termijnen ontvangen in 2014 en 2015.

#### **Artikel 13 Spoorwegen**

In december 2008 hebben de Staat, HSA en NS Reizigers met een Memorandum van Overeenstemming de aanvangsdatum van het vervoer op de HSL-Zuid vastgesteld op 1 juli 2009. Op die datum is de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet ingegaan. Tegelijkertijd is voor de eerste vier jaar een uitstel van betaling van de door HSA te betalen concessievergoeding HSL-Zuid inclusief rente afgesproken. Het ministerie van IenM heeft in 2010 een geüpdate business case van HSA ontvangen. Daaruit bleek dat de eerder afgesproken overeenkomst tussen de Staat en HSA achteraf onrealistisch was en moest worden opgebroken. Dit om een faillissement van HSA en daarmee een voor de Staat zeer ongunstige financiële situatie te voorkomen.

In 2012 is het onderhandelakkoord hierover tussen de NS en het ministerie van IenM definitief geworden. De instemming van de Tweede kamer heeft op 15 februari 2012 plaatsgevonden. Als gevolg hiervan zal per 2015 de HSL-Zuid geïntegreerd worden in het hoofdrailnet (HRN). In het onderhandelakkoord is onder andere een eenmalige verlaging van de concessievergoeding met € 205,6 miljoen vanwege externe omstandigheden (EMC en ERTMS) overeengekomen voor de beginperiode van de concessie. Daarnaast is de betaling van concessievergoedingen voor de HSL-Zuid en het HRN van 2012 tot en met 2024 vastgelegd.

In 2012 en 2013 heeft HSA conform de afspraken € 40 miljoen en € 43 miljoen betaald. In 2013 is vast komen te staan dat de HSA een bedrag van € 32 miljoen niet verschuldigd is vanwege verminderde beschikbaarheid van treinpaden als gevolg van de infrastructuur in de jaren tot en met 2012.

Op 31 december 2013 bedraagt de vordering van de Staat op HSA € 174 miljoen.

Een vordering op de Nederlandse Spoorwegen N.V. heeft betrekking op de afspraken die voortvloeien uit de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet 2005–2015. Voor 2013 bedraagt het bedrag ruim € 22 miljoen en zal in 2014 worden ontvangen.

**Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Op de gemeente 's-Hertogenbosch staat een vordering van circa € 6 miljoen open voor de omlegging van het kanaal Zuid-Willemsvaart waarvan de ontvangst in 2014 wordt verwacht.

**6.2.2.3 Deelnemingen € 1.714.476.254**

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoopprijs extracomptabel vastgelegd.

De cijfers

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

**Tabel 2: Deelnemingen (x € 1.000)**

Naam	Bedrag
Railinfratrust B.V.	1.714.476
<b>Totaal</b>	<b>1.714.476</b>

Toelichting

In 2013 is het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. ongewijzigd gebleven en bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van € 450,00 elk.

**6.2.2.4 Voorschotten € 2.046.967.903**

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 3 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2013 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2011 en 2012 te vermelden.

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

Openstaand	2013		2012		2011	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	190	895.071	305	996.021	385	1.005.466
posten > 1 jaar	495	1.151.897	475	1.228.588	340	1.055.641
<b>Totaal</b>	<b>685</b>	<b>2.046.968</b>	<b>780</b>	<b>2.224.609</b>	<b>725</b>	<b>2.061.107</b>

Tabel 4 verstrekt informatie over de in 2013 afgerekende voorschotten.

<b>Tabel 4: Afgerekende voorschotten (x € 1.000)</b>	
Stand per 1 januari 2013	2.224.608
Conversie naar Hoofdstuk XII	- 38.077
Conversie naar Deltafonds	- 246.891
	1.939.640
In 2013 vastgelegde voorschotten	2.399.987
	4.339.627
In 2013 afgerekende voorschotten	- 2.292.659
	2.046.968

Toelichting

#### **Artikel 12 Hoofdwegennet**

Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voorschotten verstrekt aan ProRail van ruim € 29 miljoen voor de spoortraverse Nijverdal, aan de provincie Zuid-Holland voor de ongelijkvloerse kruisingen N57-N218 te Brielle € 9 miljoen en voor het programma aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet aan de gemeente Dordrecht € 6 miljoen voor het project A16 Mijlweg.

#### **Artikel 13 Spoorwegen**

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIRT Projectenboek, gefinancierd. In dit kader is voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 1.019 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Aan ProRail zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 36 miljoen voor onder andere een monitoringssysteem verkeersleiding en voor planstudies ten behoeve projecten voor de personen- en goedereninfrastructuur. De verwachting is dat de voorschotten in 2014 worden afgerekend.

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

In het kader van onder andere het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 262 miljoen, zoals aan het diverse provincies (ruim € 111 miljoen), Stadsgewest Haaglanden (circa € 56 miljoen), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 51 miljoen), de Stadsregio Rotterdam (ruim € 20 miljoen), de regio Eindhoven (ruim € 9 miljoen), de Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ruim € 6 miljoen), en de regio Twente (circa € 6 miljoen).

Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt verwacht in 2014.

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid is aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt van circa € 373 miljoen. Afrekening zal in 2014 plaatsvinden.



In het kader van de verbetering van regionale en lokale infrastructuur zijn bijdragen verstrekt aan de gemeente Nijmegen van circa € 162 miljoen voor het project De Waalsprong. Afwikkeling naar verwachting in 2015.

#### **Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**

Aan lagere overheden zijn voorschotten verstrekt van circa € 45 miljoen voor verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2014/2015 zal plaatsvinden.

De provincie Noord Holland heeft een voorschot ontvangen van ruim € 10 miljoen voor het project «Vaart in de Zaan» inzake de verbreding van de Wilhelminasluis, de Wilhelminabrug, de Beatrixbrug en de Zaanbrug voor het beter bevaarbaar maken van de Zaan. Afwikkeling wordt verwacht in 2014.

Voor het project «Den Bosch spoorkruising Zuid-Willemsvaart» zijn aan ProRail voorschotten verstrekt van circa € 19 miljoen en aan de provincie Groningen zijn voorschotten verstrekt van ruim € 9 miljoen voor de vervanging van de Noordzeebrug en een nieuwe hoge wegbrug bij Zuidhorn over de vaarweg Lemmer -Delfzijl. De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen van € 26 miljoen voor het project realisatie brug Burgum/bochtafsnijding PMK.

#### **Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer**

In het kader van de stimuleringsregeling Voordelta is aan de provincie Zeeland een voorschot verstrekt van € 12 miljoen ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme en zal in 2014 worden afgewikkeld.

De NS heeft voorschotten van circa € 11 miljoen ontvangen ten behoeve van de ombouw van het VIRM-1 park (verlengd interregiomaterieel) zodat deze geschikt is voor het HSL netwerk.

Aan ProRail zijn voorschotten van ruim € 6 miljoen verstrekt ten behoeve van onderhoud van het project Betuweroute. Afwikkeling vindt plaats in 2014.

#### **6.2.2.5 Tegenrekeningen € 14.826.093.606**

Grondslag

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

#### **6.2.3 Passiva**

##### **6.2.3.1 Begrotingsontvangsten € 6.236.315.587**

Grondslag

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

##### **6.2.3.2 Openstaande verplichtingen € 14.422.488.771**

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2013 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2013 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2013 hebben geleid.

De cijfers

Tabel 5 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

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

Stand per 1 januari 2013	15.580.130
Conversie naar Hoofdstuk XII	– 57.822
Conversie naar Deltafonds	– 924.943
	<hr/>
Aangegaan in 2013	14.597.365
	6.137.536
	<hr/>
Negatieve bijstellingen	20.734.901
	– 63.836
	<hr/>
Tot betaling gekomen in 2013	20.671.065
	– 6.248.576
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2013	<b>14.422.489</b>

Het bedrag van de «Negatieve bijstellingen» wordt verklaard door de overdracht aan het Agentschap Rijkswaterstaat van de in voorgaande jaren aangegane en nog niet tot betaling gekomen betalingsverplichtingen van de projecten Nieuwe projecten Herstel en Inrichting (exclusief BenO), Sanering waterbodems, Natuurlijker Markermeer/IJmeer en Uitvoering verdieping Westerschelde.

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

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

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

### **6.2.3.3 Openstaande garantieverplichtingen € 403.604.835**

Grondslag

In situaties waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter

## Jaarrekening

zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans 2012 zijn er geen wijzigingen.

De cijfers

Tabel 6 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2013.

Tabel 6: Garantieverplichtingen (x € 1.000)				
Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
1997	2027	Prorail	Lening	6.807
1997	2027	Prorail	Lening	9.075
1997	2027	Prorail	Lening	56.722
2001	n.n.b.	Prorail	RC krediet	90.000
2005	2020	Prorail	Lening	75.000
2009	2017	Prorail	Lening	166.000
Openstaand per 31 december 2013				403.604

Tabel 7 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

Tabel 7: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2013	403.604
Nieuw verstrekt in 2013	0
	<hr/>
	403.604
Afname van het risico in 2013	0
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2013	403.604

### 6.2.3.4 Tegenrekeningen € 4.026.954.975

Grondslag

Voor extracomptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extracomptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

### 6.2.3.5 Sluitrekening lenM (XII) € 12.259.998

Grondslag

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

## **DEEL D. BIJLAGEN**

### **BIJLAGE 1. ARTIKEL 13 SPOORWEGEN**

In deze bijlage worden aanvullende gegevens opgenomen die betrekking hebben op de betaling van subsidies aan ProRail en de besteding ervan door ProRail. Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, [32 707, nr. 16](#)) waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. De opzet van de «Spoorbijlage» is iets gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren, omdat een deel van de informatie (het vroegere onderdeel D) nu reeds is opgenomen in de toelichting bij artikelonderdeel 13.02.

Specifiek voor de verantwoording voor artikel 13 Spoorwegen gaat het om de volgende aanvullende gegevens:

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

## Bijlagen

Onderdeel A – overzichtstabel mutaties artikel 13 Spoorwegen									
Bedragen x € miljoen		Artikel 13.02	Artikel 13.03	Artikel 13.04	Artikel 13.07	Artikel 13.08	Totaal uitgaven	Artikel 13.09	Per saldo uitgaven
<b>Ontwerpbegroting 2013</b>		<b>1.325</b>	<b>706</b>	<b>149</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>2.198</b>	<b>- 60</b>	<b>2.138</b>
Saldo 2012	Intertemporeel	17	- 14	7			10	- 19	- 9
Index 2012	Intensivering	45	2			34	81		81
Aanvullende post regionaal spoor	Intensivering (1)		25				25		25
Overboeking naar BDU	Extensivering (2)	- 11					- 11		- 11
Verschuiving over modaliteiten	Intertemporeel	- 30					- 30		- 30
Verschuiving binnen artikel 13	Intertemporeel	- 119	139	- 16	30	- 34	0		0
Desaldering spoorw.	Desaldering	93	1				94	- 94	0
<b>Mutaties voorjaarsnota 2013</b>		<b>- 5</b>	<b>153</b>	<b>- 9</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>169</b>	<b>- 113</b>	<b>56</b>
<b>Stand eerste supple- tore wet 2013</b>		<b>1.320</b>	<b>859</b>	<b>140</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>2.367</b>	<b>- 173</b>	<b>2.194</b>
Loonbijstelling 2013	Intensivering	1					1		1
Overboeking naar HXII	Extensivering (3)		- 2				- 2		- 2
Overboeking binnen Infrastructuurfonds	Extensivering (4)		- 38				- 38		- 38
Overboeking binnen artikel 13	Neutraal (5)		6			- 6	0		0
Desaldering spoorw.	Desaldering	- 9	54			6	51	- 51	0
<b>Mutaties miljoenen- nota 2014</b>		<b>- 8</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>- 51</b>	<b>- 39</b>
Saldo 2013	Intertemporeel	10	18	- 10			18	10	28
Overboeking naar HXII	Extensivering (6)	- 8	- 10				- 18		- 18
Overboeking binnen Infrastructuurfonds	Intensivering (7)		3	7			10		10
Desaldering spoorw.	Desaldering		2				2	- 2	0
<b>Mutaties najaarsnota 2013</b>		<b>2</b>	<b>13</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>20</b>
<b>Stand tweede suppletore wet 2013</b>		<b>1.314</b>	<b>892</b>	<b>137</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>2.391</b>	<b>- 216</b>	<b>2.175</b>
Saldo 2013	Intertemporeel		- 8	- 2	1		- 9	15	6
Overboeking van HXII	Intensivering (8)	1	1				2		2
Overboeking binnen artikel 13	Neutraal (9)	32			- 32		0		0
Desaldering spoorw.	Desaldering		1				1	- 1	0
<b>Slotwetmutaties 2013</b>		<b>33</b>	<b>- 6</b>	<b>- 2</b>	<b>- 31</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>14</b>	<b>8</b>
<b>Realisatie 2013</b>		<b>1.347</b>	<b>886</b>	<b>135</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>2.385</b>	<b>- 202</b>	<b>2.183</b>
Desaldering uitgaven- ontvangsten		- 128	- 6	0	0	0	- 134	134	0
<b>Betaling en ontvangst</b>		<b>1.219</b>	<b>880</b>	<b>135</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>2.251</b>	<b>- 68</b>	<b>2.183</b>

### Toelichtingen:

Ad 1) Voor regionaal spoor is € 25 miljoen opgevraagd uit de aanvullende post om dit, waar mogelijk, al in 2013 te besteden aan de volgende lijnen: Valleilijn (Barneveld – Ede), Arnhem – Doetinchem, Zwolle – Wierden en Arnhem – Elst Tiel.

## *Bijlagen*

Ad 2) Deze mutatie betreft een overboeking vanuit het Infrastructuurfonds naar de BDU in de begroting van Hoofdstuk XII waarvan de verplichtingen al in 2012 zijn vastgelegd. Voor Spoorwegen betreft het P+R maatregelen.

Ad 3) Uit deze operationele doelstelling zijn de volgende overboekingen naar de begroting van Hoofdstuk XII aangebracht voor de gelden voor het onderzoek Roadmap ERTMS (€ 2,5 miljoen).

Ad 4) Deze mutatie betreft onderstaande verschuivingen over de diverse aanlegartikelen van het Infrastructuurfonds:

- Vanwege de verkenning seinoptimalisatie Amersfoort (als maatregel uit het regiopakket) is circa € 0,1 miljoen 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 hebben geleid.
- Een overboeking uit artikel 13 PUV naar artikel 12 voor realisatiekosten die zijn 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 miljoen 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 miljoen Volgens de verdeelsleutel heeft een budgettaire compensatie plaatsgevonden van afgerond € 495.000,- vanuit OV SAAL naar RRAAM.

Ad 5) Deze mutatie betreft een kasschuif tussen de artikelonderdelen 13.03 en 13.08 om de Investeringsruimte in 2013 naar latere jaren te plaatsen, omdat deze niet meer in 2013 nodig is.

Ad 6) Op operationele doelstelling 13.02 Beheer, onderhoud en Vervanging in het Infrastructuurfonds staan ook de nog resterende gelden voor het Actieplan groei op het spoor gereserveerd. De realisatie daarvan vindt echter plaats op andere artikelen van de begroting, met name op de begroting van Hoofdstuk XII. De nu over te hevelen circa € 8,4 miljoen is ter dekking van de lopende verplichtingen op de begroting van Hoofdstuk XII.

De uitgaven voor de Pilot European Rail Traffic Management System (ERTMS) Amsterdam-Utrecht worden op de operationele doelstelling 13.03 in het Infrastructuurfonds geraamd, maar op de begroting van Hoofdstuk XII verantwoord. Ten opzichte van het beschikbare budget is een budgetoverheveling vanuit het Infrastructuurfonds naar begrotingsartikel 16 (Spoor) in de begroting van Hoofdstuk XII van € 10 miljoen noodzakelijk.

Ad 7) Tussen eind 2012 en medio 2013 is de pilot «Geluid Lansingerland» (HSL-Zuid, fase 1) uitgevoerd. De kosten hiervoor bedragen circa € 6,6 miljoen en zijn geraamd op de operationele doelstelling 17.03 (Hoge

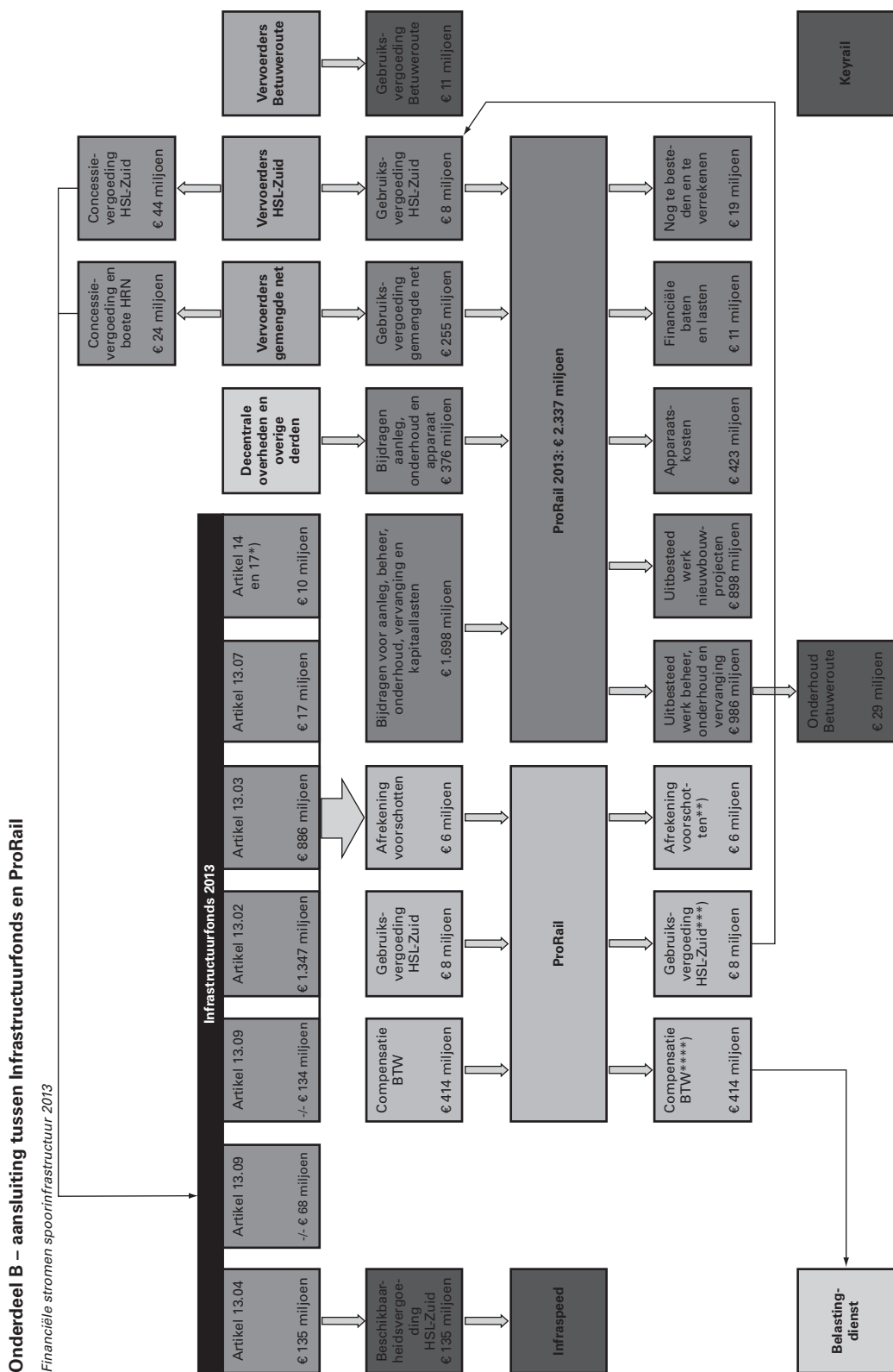
## *Bijlagen*

snelheidslijn). De betalingen op dit contract vinden echter plaats ten laste van operationele doelstelling 13.04 (Geïntegreerde contractvormen/PPS). Verder is circa € 3,5 miljoen overgeboekt uit operationele doelstelling 14.03 Pakket Bereikbaarheid naar operationele doelstelling 13.03 Aanleg ten behoeve van de planuitwerkingskosten Groningen-Leeuwarden.

Ad 8) Dit betreft een correctie op de mutaties genoemd onder toelichting nummer 6.

Ad 9) Eind 2012 heeft ProRail een lening van circa € 32 miljoen afgelost. Dit heeft ProRail voorgefinancierd uit eigen (kas)middelen. In 2013 zou circa € 32 miljoen uit de begroting van lenM aan ProRail betaald worden in verband met deze aflossing. Dit bedrag was begroot op artikel 13.07. ProRail heeft aangegeven dat de productie in 2013 voorspoediger is verlopen dan eerder werd verwacht, onder meer doordat er weinig aangevraagde treinvrije perioden zijn komen te vervallen en door gunstig weer. Hierdoor konden werkzaamheden naar voren worden gehaald. Er is daarom circa € 32 miljoen vanuit 13.07 overgeheveld naar 13.02. Met deze middelen is het naar voren gehaalde onderhoud gefinancierd. De compensatie van de aflossing van de lening aan ProRail wordt uitgesteld tot voorlopig 2015.

Onderdeel B – aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail



\*) Dit betreft de bijdragen aan RSP-projecten (artikel 14) en Nazorg Betuweroute (artikel 17).  
 \*\*) Dit betreft 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.  
 \*\*\*) De betaling en verrekening van de gebruiksvergoeding HSA loopt tot en met 2014 via de uitgaven op artikel 13.02.  
 \*\*\*\*\*) IenM compenseert de BTW op subsidies en gebruiksvergoeding aan ProRail, welke ProRail vervolgens afdraagt aan de Belastingdienst.



**Onderdeel C – specificatie bestedingen ProRail**

Onderstaand zijn de specificaties opgenomen van de bestedingen door ProRail zoals opgenomen in het overzicht bij onderdeel B. Deze gegevens zijn ontleend aan de concept jaarrekening 2013 van ProRail, welke nog niet is vastgesteld door de RvC en aandeelhouder. De vastgestelde jaarrekening van ProRail wordt nagezonden aan de Tweede Kamer.

**Tabel 1: bestedingen ProRail**

Bestedingen ProRail	2013	2012	Mutatie
Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging	986	967	19
Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	898	838	60
Apparaatskosten	423	415	8
Financiële baten en lasten	11	42	- 31
<b>Bestedingen door ProRail</b>	<b>2.318</b>	<b>2.262</b>	<b>56</b>
Nog te besteden c.q. te verrekenen	19	5	14
<b>Ontvangen door ProRail</b>	<b>2.337</b>	<b>2.267</b>	<b>70</b>

In 2013 heeft ProRail per saldo € 56 miljoen meer besteed dan in 2012. Deze € 56 miljoen is het saldo van € 31 miljoen lagere uitgaven in verband met de aflossing van een lening in 2012 en € 87 miljoen hogere uitgaven op aanleg, beheer, onderhoud en vervangingen. Dit is een stijging van gemiddeld 4% ten opzichte van 2012.

**Tabel 2: uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging**

Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging	2013	2012	Mutatie
Grootschalig onderhoud	128	145	- 17
Kleinschalig onderhoud	277	269	8
Onderhoud transfer	74	66	8
Onderhoud Betuweroute	29	27	2
Beheer en calamiteiten	164	159	5
Verkenning, planstudie en innovatie	8	16	- 8
<b>Beheer en onderhoud</b>	<b>680</b>	<b>682</b>	<b>- 2</b>
Bovenbouwvernieuwingen	125	120	5
Vervanging overige systemen	220	203	17
Doorbelaste apparaatskosten	- 39	- 38	- 1
<b>Vervangingen</b>	<b>306</b>	<b>285</b>	<b>21</b>
<b>Totaal</b>	<b>986</b>	<b>967</b>	<b>19</b>

In 2013 heeft ProRail € 19 miljoen meer besteed dan in 2012. Dit is bijna volledig toe te schrijven aan hogere vervangingsuitgaven (stijging van 7% ten opzichte van 2012). De onderhoudsuitgaven zijn nagenoeg gelijk gebleven.

## Bijlagen

**Tabel 3: uitbesteed werk nieuwbouwprojecten**

Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten	2013	2012	Mutatie
MIRT-projecten	679	639	40
Omgevingswerken en FENS	312	276	36
Doorbelaste apparaatskosten	- 93	- 77	- 16
<b>Totaal</b>	<b>898</b>	<b>838</b>	<b>60</b>

In 2013 heeft ProRail € 60 miljoen meer besteed dan in 2012, een stijging van 7%.

**Tabel 4: apparaatskosten**

Apparaatskosten	2013	2012	Mutatie
Lonen, sociale lasten en overige personeelskosten	297	300	- 3
Externe dienstverlening (incl. inhuur)	61	58	3
Huisvestingskosten	65	57	8
<b>Totaal</b>	<b>423</b>	<b>415</b>	<b>8</b>

De stijging op apparaatskosten heeft betrekking op hogere huisvestingskosten als gevolg van toegenomen automatiserings- en beveiligingskosten en een stijging van de huur- en energiekosten.

**Tabel 5: financiële baten en lasten**

Financiële baten en lasten	2013	2012	Mutatie
Rentebaten en -lasten	11	11	0
Aflossing leningen	0	31	- 31
<b>Totaal</b>	<b>11</b>	<b>42</b>	<b>- 31</b>

De daling van € 31 miljoen is volledig toe te schrijven aan de aflossing van een lening in 2012. In 2013 zijn geen leningen afgelost.

**Tabel 6: nog te besteden en te verrekenen**

Nog te besteden c.q. te verrekenen	2013	2012	Mutatie
Vooruitontvangen bijdragen lenM (investeringsdeel)	106	62	44
Vooruitontvangen en nog te egaliseren bijdragen lenM (exploitatiedeel)	10	20	- 10
Nog te ontvangen bijdragen lenM (planstudies)	- 10	0	- 10
Nog te ontvangen bijdragen lenM (schuldreductie)	- 31	- 31	0
<b>Vooruitontvangen bijdragen van lenM</b>	<b>75</b>	<b>51</b>	<b>24</b>
Afrekening subsidie exploitatie 2013	20	0	20
Afrekening subsidie exploitatie 2012 (restant)	37	37	0
Afrekening subsidie exploitatie 2012 (geoordeelde projecten)	0	42	- 42
Afrekening subsidie exploitatie 2011	0	64	- 64
Afrekening MIRT-projecten	6	6	0
<b>Nog te verrekenen bijdragen met lenM</b>	<b>63</b>	<b>149</b>	<b>- 86</b>
<b>Herkomst lenM</b>	<b>138</b>	<b>200</b>	<b>- 62</b>
Herkomst derden	471	390	81
<b>Totaal liquide middelen</b>	<b>609</b>	<b>590</b>	<b>19</b>

## *Bijlagen*

De liquide middelen zijn met € 19 miljoen toegenomen ten opzichte van 2012. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door vooruitbetalingen van projectbijdragen door decentrale overheden. De nog te besteden en te verrekenen bijdragen van lenM zijn met ruim 30% gedaald ten opzichte van vorig jaar.

**BIJLAGE 2. AFKORTINGENLIJST**

AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
AKOE	Aanpak Kritische Ontwerp Elementen
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
DBFM	Design, build, finance and maintain
DSSU	Doorstroommaatregelen station Utrecht
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GIV	Geïntegreerde contractvormen
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersysteem
IDOS	Informatiediensten op schepen
IDVV	Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	Infrastructuurfonds
IMPULS	Plan van aanpak Beheer en Onderhoud
IV	Informatievoorziening
KPI	Kernprestatie indicatoren
MER	Milieu Effect Rapportage
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NOMO	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
PBMA	Bestuurlijk platform metropool Amsterdam
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIP	Provinciaal Inpassing Plan
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-private samenwerking
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RINK	Risico inventarisatie natte kunstwerken
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RWS	Rijkswaterstaat
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit

## *Bijlagen*

UPGE	Uitvoeringsprogramma geluid emplacementsen
VOS	Verkeersmanagement Ondersteuning DataServices
VTW	Verzoeken tot wijziging
ZSM	Zichtbaar, Slim en Meetbaar
ZZL	Zuiderzeelijn