
Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Mobiliteitsfonds (A) voor het jaar 2022**

Nr. 2

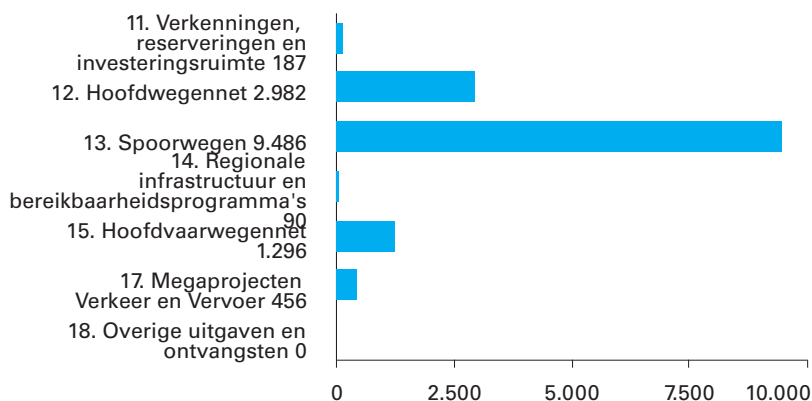
MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

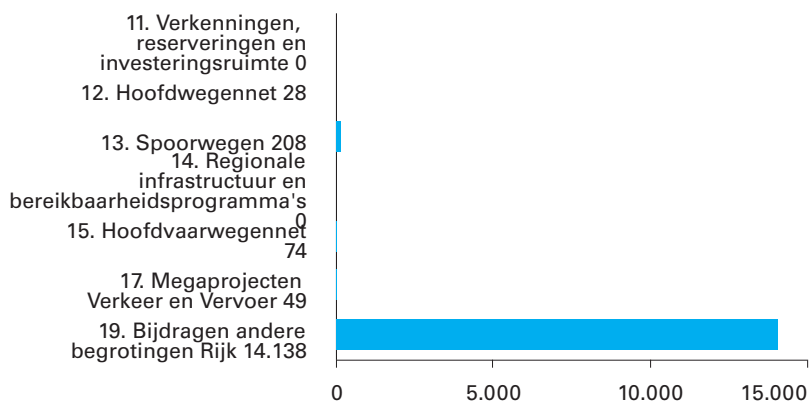
Geraamde uitgaven en ontvangsten	3
A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel	4
B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen	5
1. Leeswijzer	5
2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit	9
1 Mijlpalen en resultaten	9
2 Begroting op hoofdlijnen	11
3 Aanvullende middelen Mobiliteitsfonds volgend uit het regeerakkoord kabinet-Rutte III	13
4 Overprogrammering	14
5 Flexnorm	16
3. Productartikelen	17
3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	17
3.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	29
3.3 Artikel 13 Spoorwegen	45
3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	54
3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	58
3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	69
3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	80
3.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	82
4. Bijlagen	83
Bijlage 1: Voeding van het Mobiliteitsfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	83
Bijlage 2: Verdiepingsbijlage	88
Bijlage 3: Overzichtsconstructie Kustwacht	134
Bijlage 4: Instandhouding	137
Bijlage 5: ProRail	155
Bijlage 6: DBFM-conversies	158
Bijlage 7: Tol	159
Bijlage 8: Lijst van afkortingen	163

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

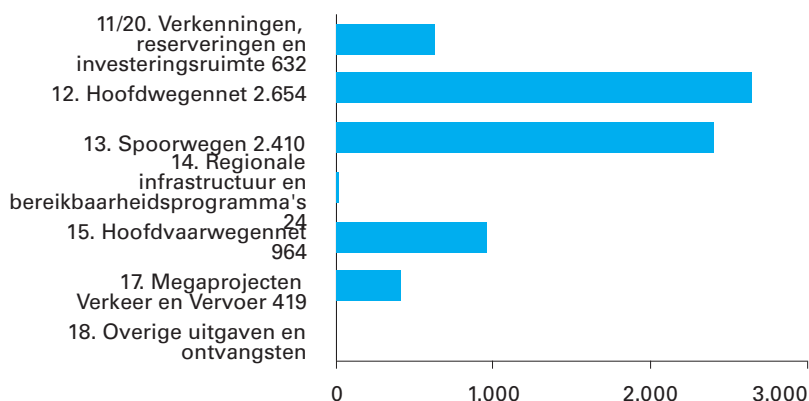
Figuur 1 Geraamde uitgaven van het Mobiliteitsfonds 2022 (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 14.497



Figuur 2 Geraamde ontvangsten van het Mobiliteitsfonds 2022 (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 14.497



Figuur 3 Gemiddelde jaarlijkse uitgaven per productartikel in de periode 2021–2035 (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 7.102



A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaat/begrotingsstaten voor het aangegeven jaar vast te stellen.

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

B. Visser

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELLEN

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft drie begrotingen:

1. de beleidsbegroting (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting);
2. de begroting van het Mobiliteitsfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting);
3. de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

Voor u ligt de begroting van het Mobiliteitsfonds.

Door een apart fonds voor mobiliteit kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet Mobiliteitsfonds, 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 IenW – waardoor (kasmatische) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

Het Mobiliteitsfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de begroting Hoofdstuk XII (artikelonderdeel 26.01). Daarnaast worden voor een aantal projecten uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, decentrale overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

1. Leeswijzer

Structuur

De opzet en de structuur van de begroting voor het Mobiliteitsfonds zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag- en behoefte verder kan worden ingezoomd.

1. Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikel-niveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.

2. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2022 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2022 begint.

3. Het laatste onderdeel van de agenda, «Begroting op hoofdlijnen», verstrekt inzicht in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.

4. In de artikelgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel zijn de MIRT tabellen met de realisatieprojecten alsmede de verkenningen en planuitwerkingprogramma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt. Deze MIRT tabellen zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:

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

- van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project. De stand «vorig» betreft de stand in de eerste suppletoire begroting 2021.

Meer gedetailleerde informatie over de projecten die zich thans in de fase van verkenning, planuitwerking en realisatie bevinden, kunt u vinden in de individuele projectbladen van het MIRT Overzicht 2021. Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht.

5. In de verdiepingsbijlage is door middel van een meerjarige mutatietafel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit voor de volledige looptijd van het fonds.

6. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtconstructies.

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften de onderstaande punten in deze begroting verwerkt:

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

Norm bij te verklaren verschillen			
Omvang begrotingsartikel (stand Ontwerpbegroting in € miljoen)	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)	
< 50		1	2
≥ 50 en < 200		2	4
≥ 200 < 1000		5	5
≥ 1000		5	5

2. In bijlage 1 wordt de voeding van het Mobiliteitsfonds weergegeven. Daarbij is het verschil met artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van de begroting Hoofdstuk XII uitgewerkt. Dit verschil betreft de overige ontvangsten van het fonds.

3. Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extra-comptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel eergegeven voor de looptijd tot en met 2035.

4. Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2034 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.

5. Voor beheer, onderhoud en vervanging is een aparte bijlage opgenomen. Specifiek voor Spoorwegen (artikelonderdeel 13.02) geldt dat een meer uitgebreide inhoudelijke toelichting is opgenomen op de aanwending van de bijdrage aan ProRail. In deze begroting is een specificatie van de uitgaven opgenomen, conform de specificatie zoals opgenomen in het beheerplan en de jaarrekening van ProRail.

In het Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 12 oktober 2016 is uitgebreid met uw Kamer gesproken over kasschuiven op de fondsbegrotingen. In het kader van de informatievoorziening wordt hieronder aangegeven waarom deze kasschuiven worden doorgevoerd op de fondsbegrotingen en op welke plek de in de begroting 2020 doorgevoerde kasschuiven worden toegelicht.

Op de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds vinden jaarlijks kasschuiven plaats. Middels kasschuiven wordt ervoor gezorgd dat de beschikbare kas per jaar en per modaliteit blijft aansluiten op de in de begroting geactualiseerde programmering. Kasschuiven zijn altijd budget-neutraal, hetgeen betekent dat de hoeveelheid middelen die meerjarig beschikbaar is niet wijzigt als gevolg van de kasschuif. In de verdiepingsbijlage van de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn de significante kasschuiven in de begroting 2021 over de gehele looptijd van de begroting inzichtelijk gemaakt en toegelicht. Indien sprake is van politiek relevante kasschuiven dan worden deze tevens opgenomen en toegelicht in de begroting op hoofdlijnen. De begroting op hoofdlijnen treft u in de infrastructuuragenda van deze begroting.

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

Groeiparaagraaf

Dit betreft de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds. In de Wet Mobiliteitsfonds is opgenomen dat er een Mobiliteitsfonds wordt ingesteld. De Wet Mobiliteitsfonds vervangt de Wet Infrastructuurfonds. De kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Bovendien zijn maatregelen voor optimalisering gebruik nu onderdeel van de scope van het Mobiliteitsfonds.

De omvorming naar Mobiliteitsfonds heeft een aantal gevolgen voor de indeling van de begroting:

- Artikel 20 is omgevormd naar artikel 11, zodat de artikelstructuur aansluit bij het MIRT-proces en de projectcyclus binnen IenW. De mutaties binnen de verkenningen, reserveringen en investeringsruimte hebben op artikel 20 plaatsgevonden. Naderhand heeft de conversie plaatsgevonden naar artikel 11, die technisch van aard is. De opbouw van de budgetten op artikel 11 wordt toegelicht bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 11. De aansluiting tussen artikel 11 en artikel 20 is opgenomen in de verdiepingsbijlage.

- Er zijn subartikelonderdelen gecreëerd voor de categorie optimalisering gebruik. Toekomstige projecten die binnen deze scope vallen kunnen in de toekomst hierop worden begroot en verantwoord.

- De artikelnamen van artikel 14 zijn aangepast. Naast regionale infrastructuur is er ruimte voor modaliteitsoverstijgende bereikbaarheidsprogramma's.

Vanaf de ontwerpbegroting 2022 worden de begrippen voor beheer, onderhoud, vervanging en aanleg gewijzigd naar een nieuw begrippenkader. Er wordt aangesloten bij de Europese begrippen voor activiteiten van een infrastructuurbeheerder uit de spoorrichtlijn 2012/34/EU. Artikelonderdelen verkeersmanagement krijgen de naam exploitatie (artikel 12 en 15), artikelonderdelen beheer, onderhoud en vervanging krijgen de naam onderhoud en vernieuwing (artikel 12 en 15), artikelonderdeel beheer, onderhoud en vervanging krijgt de naam exploitatie, onderhoud en vernieuwing (artikel 13) en de artikelonderdelen aanleg krijgen de naam ontwikkeling. De begrippen zijn verwerkt in de budgettaire tabellen.

2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit

1 Mijlpalen en resultaten

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen in het lopende programma. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt, welke projecten in 2022 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2022 start.

Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In 2022 wil lenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren.

Tabel 1 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare route- en reisinformatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility. – Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen. – Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
Spoorwegen	– Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations. – Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen. – Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering. – Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma. – Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te kunnen laten functioneren.

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 Projectenoverzicht 2022.

Ontwikkeling

Hieronder volgen de mijlpalen die lenW in 2022 wil halen per modaliteit.

Tabel 2 Hoofdwegennet

Mijlpaal	
Openstelling	–
Start aanleg	– A2 Vonderen-Kerensheide

Tabel 3 Spoorwegen

Mijlpaal	
Indienststelling	– Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor) – Programma suicide preventie – ERTMS: diverse deelprojecten – PHS Sloterdijk be – en bijsturing Haarlemcorridor

Mijlpaal	
Start aanleg	– Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor) – Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, diverse deelprojecten – PHS Nijmegen – ERTMS, diverse deelprojecten

Tabel 4 Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	
Openstelling	– Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek – Zeetoegang IJmond
Start aanleg	–

Onzekerheid MIRT-programma i.v.m. stikstofproblematiek

Het MIRT-programma ondervindt gevolgen van de stikstofproblematiek. De Raad van State heeft in de procedure over het tracébesluit voor de ViA15 vragen gesteld over de rekenmethode voor stikstofberekeningen, omdat de stikstofuitstoot van wegverkeer op meer dan 5 km afstand van de weg niet wordt meegenomen bij de doorrekening van projecten. De rekenmethode wordt ook gebruikt bij alle projecten waar wegverkeer onderdeel van uitmaakt. Onder coördinatie van het ministerie van LNV is onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Op 9 juli 2021 is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 35334, nr. AG) dat het kabinet op basis van de onderzoeksresultaten is gekomen tot een onderbouwde keuze voor een maximale rekenafstand van 25 km voor alle emissiebronnen. Daarna worden de gevolgen van deze keuze voor de programmering van de projecten en de mijlpalen in beeld gebracht. Bij het opstellen van de begroting was dit nog niet beschikbaar. Rapportage over de planning per project vindt plaats via de reguliere voortgangsrapportages.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenoverzicht 2022.

2 Begroting op hoofdlijnen

Belangrijkste wijzigingen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2021. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in verdiepingsbijlage.

Tabel 5 Belangrijkste wijzigingen (bedragen x € 1.000)									
	art.	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-2034	2035
Stand ontwerpbegroting 2021		13.804.440	6.714.328	7.694.313	7.258.499	7.109.989	6.991.424	48.290.864	
Mutaties 1e suppletoire begroting 2021		583.910	298.169	- 343.581	- 467.492	- 93.891	- 33.683	57.474	
Stand na 1e suppletoire begroting 2021		14.388.350	7.012.497	7.350.732	6.791.007	7.016.098	6.957.741	48.348.338	
Belangrijkste mutaties Mobiliteitsfonds		- 6.957.713	7.484.808	175.352	18.852	130.325	153.487	1.265.333	6.407.352
Kaderrelevante mutaties hoofdstuk MF									
1 Bijdragen derden		39.549	1.792	3.001	- 126.703	6.155	3.136	16.413	1.202
- Hoofdwegennet	12	877	15	1.111	1.155	4.177	1.039	9.659	1.052
- Spoorwegen	13/11	24.736							
- Hoofdvaarwegennet	15/11		650	650	650	650	650	1.200	150
- Megaprojecten	17	13.936	1.127	1.240	- 128.508	1.328	1.447	5.554	
2 Extrapolatie									6.246.330
- Bijdrage aan MF									6.043.546
- Ontvangsten derden									202.784
3 Loon- en prijsbijstelling		135.845	109.418	164.840	162.771	138.181	148.101	1.274.320	159.820
4 Omvorming ProRail	13	- 7.130.300	7.336.000						
5 Overboekingen HXII	divers	- 24.099	- 11.904	- 6.325	- 6.832	- 3.627	- 4.600	- 12.600	
6 Verdeling meerkosten Covid	11	- 395							
7 Overboekingen andere begrotingen	divers	- 35.122	26.502	- 13.433	- 13.409	- 13.409	- 11.900	- 89.250	
8 Stikstof AP: Innovatieontwikkeling	12	4.000	8.000	8.000					
9 AP: Compensatiepakket Zeeland	11	46.008							
10 Stikstof AP: Aanbesteding Rijksdiensten	11		15.000	18.750	22.500	22.500	18.750	37.500	
11 Actualisatie ontvangstenramingen	divers	- 519		519	- 19.475	- 19.475		38.950	
Mutaties binnen kader hoofdstuk MF									
12 Actualisatie programmering artikel 20	11	204.826	116.329	73.880	51.840	- 60.858	- 27.409	- 319.744	- 38.864
	12	- 172.227	- 90.112	- 29.909	2.080	81.589	58.522	170.664	- 20.607
	13	- 11.202	- 5.830	- 5.551	- 12.200	- 15.801	- 31.117	37.701	44.000
	15	- 21.397	- 20.387	- 38.420	- 41.720	- 4.930	4	111.379	15.471
13 Actualisatie programmering ontwikkeling	12			- 20.000		20.000			
	13			- 25.000	- 50.000	50.000	25.000		
	15	10.000		70.000		- 20.000	- 60.000		
	17	- 10.000		- 25.000	50.000	- 50.000	35.000		
14 Reservering nader toe te wijzen VenR	12							990.923	262.067
	15							533.574	141.113
	18							- 1.524.497	- 403.180
15 Meerkosten Covid	12/15/17	7.320							
Stand ontwerpbegroting 2022		7.430.637	14.497.305	7.526.084	6.809.859	7.146.423	7.111.228	49.613.671	6.407.352

1. Dit betreft de wijziging van diverse bijdragen van derden op het Mobiliteitsfonds. De voornaamste bijdragen zijn het gevolg van de afrekening voorschotten ProRail over het laatste tertaal 2020 (€ 43 miljoen in 2021) en

de afboeking van de bijdrage van gemeente Vught en Provincie Noord Brabant voor het project PHS (- € 130 miljoen in 2024). De bijdrage wordt direct aan ProRail gedaan.

2. Bij de begroting 2022 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2035. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2034 stand begroting 2021 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2035 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 6,2 miljard beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die benodigd zijn voor de instandhouding van het huidige areaal. Hiervoor is in 2035 circa € 4,8 miljard benodigd. De ruimte die in 2035 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,4 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte.

3. Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2021. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2021 voor de loon- en prijsbijstelling aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op de begroting Hoofdstuk XII en de investeringsfondsen.

4. De begroting 2021 was gebaseerd op het voornemen om ProRail met ingang van 1 juli 2021 om te vormen tot een publiekrechtelijke zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Met het besluit om het wetsvoorstel controversieel te verklaren, is deze inwerkingtredingsdatum niet langer haalbaar. Met de kamerbrief van 4 februari 2021 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, [35 396, nr. 15](#)) is gemeld vooralsnog uit te gaan van een inwerkingtreding per 1 januari 2022. De begroting 2022 is hierop aangepast, maar blijft uiteraard mede afhankelijk van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Deze effecten worden budgettair neutraal in de Rijksbegroting opgenomen. In de Rijksbegroting worden de inkomsten- en uitgavenramingen opgehoogd: eenmalig hogere belastinginkomsten en eenmalig hogere uitgaven op de begroting van het Ministerie van IenW. Deze bedragen zijn gelijk aan elkaar, waardoor deze correctie budgettair neutraal uitpakt voor de Rijksbegroting. De structurele btw-gevolgen voor derden bij cofinanciering en de incidentele fiscale gevolgen bij het Theemswegtracé zullen in een volgende begroting worden verwerkt, omdat dan de precieze omvang bekend is

5. Voor de uitvoering van verschillende programma's is in totaal € 70 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII van de rijksbegroting, de beleidsbegroting van IenW. In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties nader inzichtelijk gemaakt.

6. Dit betreft de overboeking naar het Deltafonds voor de verdeling van de reservering meerkosten Covid op art. 11.03 van het MF.

7. Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting (- € 150 miljoen). Het gaat voornamelijk om overboekingen naar het Ministerie van Defensie voor de Kustwacht (- € 142,8 miljoen).

7. In de begroting 2022 zijn zowel de uitgavenramingen als de ontvangstenramingen geactualiseerd. In totaal schuift € 39 miljoen ontvangsten door naar latere jaren. Het gaat om een schuif op de tolontvangsten.

8. Dit betreft de overboeking vanaf de aanvullende post voor stikstof bestemd voor het ontwikkelen van innovaties rondom nieuwe bouwconcepten en bouwlogistiek (o.a. andere materialen, bouw hubs en prefab) Het gaat om een overboeking van € 20 miljoen voor lenW.
9. Op de aanvullende post is voor het compensatiepakket Zeeland in het kader van het pakket 'Wind in de Zeilen' in totaal € 50 miljoen geraamd . Hiervan was al € 5 miljoen overgeboekt naar de begroting van lenW (IF art 20.03) voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Vlissingen. Nu wordt de resterende € 46 miljoen (inclusief prijsindexatie 2021 van € 1 miljoen) overgeboekt voor infrastructurele maatregelen die noodzakelijk zijn voor het rijden van de intercityverbinding Vlissingen-Rotterdam.
10. Dit betreft de overboeking vanaf aanvullende post voor stikstof bestemd voor het in staat stellen van aanbestedende rijksdiensten (RWS, ProRail en RVB) om structureel uitstoot verminderende criteria te stellen bij aanbestedingen (in totaal € 180 miljoen, waarvan € 135 miljoen naar lenW).
11. Naar aanleiding van de meest actuele inzichten zijn de ontvangstenramingen geactualiseerd. De voornaamste verschuiving vindt plaats op de tolontvangsten in 2024 en 2025. In totaal schuift er € 39 miljoen naar latere jaren.
12. Om de middelen op artikel 20 in het juiste ritme te zetten voor uitname naar de artikelen zijn budgetneutrale schuiven verwerkt met als tegenboeking de aanlegartikelonderdelen 12.03, 13.03 en 15.03. Deze schuiven hebben tot gevolg dat de overprogrammering toeneemt tot het niveau van ca. € 3,4 miljard in de begrotingsperiode.
13. Naar aanleiding van de meest actuele inzichten zijn de projectramingen geactualiseerd. Om tot een evenwichtige verdeling te komen van de overprogrammering over de verschillende artikelen, zijn er kaderruilen toegepast tussen de verschillende artikelen.
14. De reservering nader toe te delen VenR is toegevoegd aan de VenR-budgetten voor wegen en vaarwegen in de jaren 2030 t/m 2035.
15. De corona-maatregelen leiden tot € 7,2 miljoen extra kosten bij Rijkswaterstaat: extra veiligheidsvoorzieningen, stilleggen van materieel en buitenlandpersoneel dat niet naar Nederland komt.

3 Aanvullende middelen Mobiliteitsfonds volgend uit het regeerakkoord kabinet-Rutte III

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 meerjarig € 3,1 miljard aanvullend beschikbaar gesteld aan het Infrastructuurfonds. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en € 5 miljoen per jaar voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, zijn deze middelen conform de bestaande verdeelsleutel tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 is de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds.

In de 1e suppletoire begroting 2021 en de ontwerpbegroting 2022 is naar aanleiding van bestuurlijke besluitvorming in het MIRT wederom een deel van de inzet van deze middelen verwerkt en toebedeeld aan de specifieke artikelonderdelen op het Mobiliteitsfonds. Inmiddels zijn alle middelen die toegevoegd zijn t/m 2029 bestemd voor concrete projecten en reserve-ingen.

Bij hoofdwegennet gaat het met name om middelen voor korte termijn maatregelen A12 Gouda-Utrecht (€ 10 miljoen), de A2 Deil-Den Bosch-Vught (€ 379 miljoen), kleine infrastructurele knelpunten Noord-Nederland (€ 8 miljoen) en middelen voor de BOA-capaciteit RWS (€ 5 miljoen). Bij spoorwegen gaat het met name om middelen voor de reservering internationaal vervoer (€ 35 miljoen), grensoverschrijdend vervoer Eindhoven-Düsseldorf (€ 15 miljoen), Spoorcapaciteit 2033 (€ 67 miljoen), Station Nijmegen (€ 26 miljoen), station Zoetermeer (€ 4 miljoen) en spanningssluis Venlo (€ 5 miljoen).

De inzet van middelen aan nieuwe projecten en programma's geschiedt via het MIRT-spielregelkader. In het MIRT Overzicht en de productartikelen van het Infrastructuurfonds treft u nadere informatie aan over bovengenoemde projecten en programma's.

4 Overprogrammering

Het instrument overprogrammering wordt door het kabinet ingezet om te zorgen dat de beschikbare budgetten voor het investeringsprogramma zo veel mogelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit, onvoorziene omstandigheden of een hoog ambitieniveau in de afgegeven mijlpalen. Door inzet van het instrument overprogrammering leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderuitputting. Het instrument overprogrammering heeft enkel betrekking op reguliere ramingsonzekerheden binnen projectgrenzen. Onzekerheden van exogene aard kunnen slechts in beperkte mate worden opgevangen met het instrument overprogrammering.

Conform de reactie op de moties Kröger en Van Eijs (kamerstuk 35 300 XII nr.6) wordt het instrument overprogrammering zoveel mogelijk benut en is de informatievoorziening uitgebreid. In de begrotingsperiode tot en met 2026 is per saldo sprake van een overprogrammering van circa € 3,4 miljard op het Mobiliteitsfonds. De totale overprogrammering over Deltafonds en Mobiliteitsfonds is circa € 3,9 miljard. Daarmee is de overprogrammering hoger dan in de begroting 2021. Deze hogere overprogrammering wordt beheersbaar geacht vanwege de onzekerheden bij een aantal projecten als gevolg van de stikstofproblematiek. In de onderstaande tabel is de overprogrammering per artikel uitgesplitst naar planvorming en realisatie opgenomen. De grafiek geeft weer hoe de (over)programmering zich verhoudt tot het budgettair kader van het Mobiliteitsfonds.

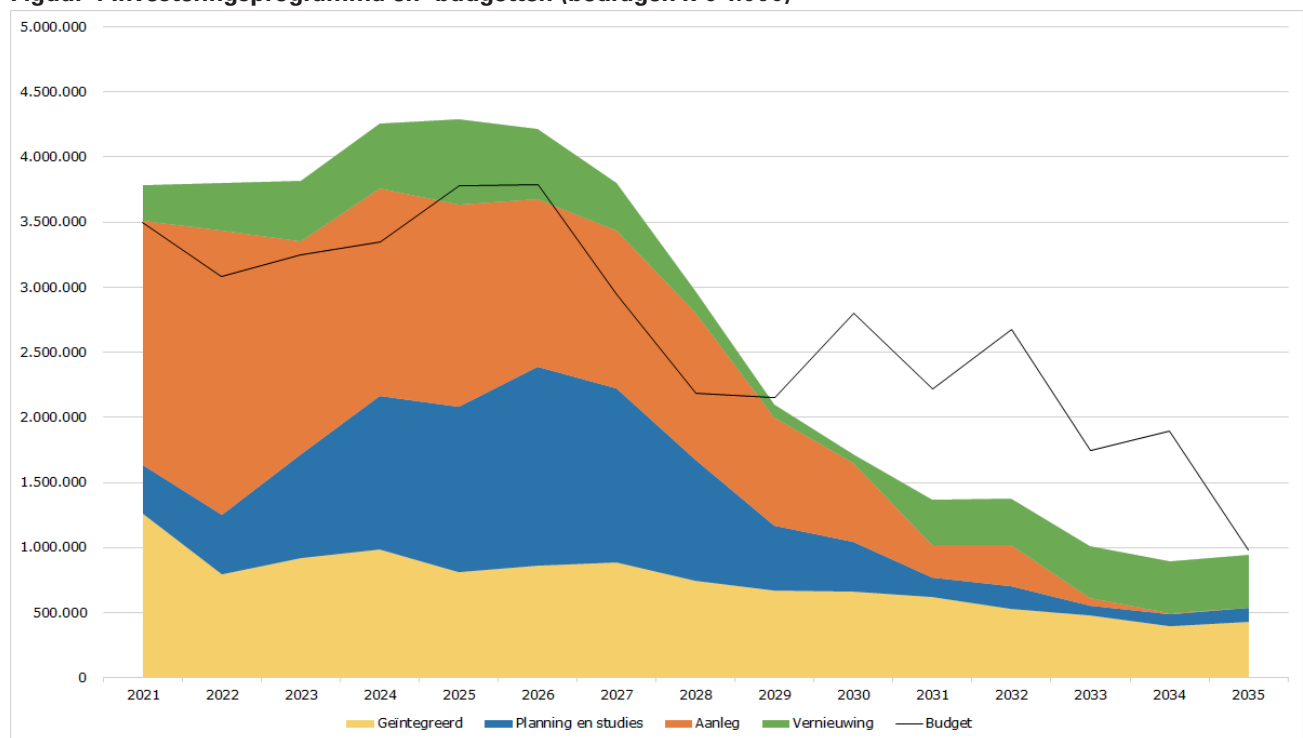
Tabel 6 Overprogrammering Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1 miljoen)								
Artikel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2021-2026	2027-2035
12 Hoofdwegennet	- 117	- 488	- 112	- 466	- 345	- 377	- 1.905	1.905
- Aanleg	- 44	- 373	106	51	86	96	- 78	78
- Planning en studies	- 73	- 115	- 218	- 517	- 431	- 473	- 1.827	1.827
13 Spoorwegen	- 49	- 76	- 206	- 243	- 29	- 11	- 614	614

Artikel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2021-2026	2027-2035
- Aanleg	- 26	- 36	- 180	- 179	- 58	- 12	- 491	491
- Planning en studies	- 23	- 40	- 26	- 64	29	1	- 123	123
15 Hoofvaarwegennet	- 71	- 79	- 65	- 82	- 16	- 57	- 370	370
- Aanleg	- 67	- 53	- 19	67	54	18	0	0
- Planning en studies	- 4	- 26	- 46	- 149	- 70	- 75	- 370	370
17 Megaprojecten	- 45	- 69	- 179	- 118	- 123	22	- 512	512
- Aanleg	- 45	- 69	- 179	- 118	- 123	22	- 512	512
Totale overprogrammering	- 282	- 712	- 562	- 909	- 513	- 423	- 3.401	3.401

Tabel 7 Totale overprogrammering fondsen (bedragen x € 1 miljoen)

Fonds	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025	2026-2034
Mobiliteitsfonds	- 282	- 712	- 562	- 909	- 513	- 423	- 3.401	3.401
Deltafonds	- 51	- 37	- 65	11	- 312	- 30	- 485	485
Totale overprogrammering	- 333	- 749	- 627	- 899	- 825	- 453	- 3.886	3.886

Figuur 4 Investeringsprogramma en -budgetten (bedragen x € 1.000)



In de bovenstaande grafiek wordt het investeringsprogramma over 14 jaar weergegeven, onderverdeeld naar de MIRT-categorieën. De categorieën geïntegreerd (DBFM-contracten), planning en studies en aanleg vallen onder de budgetten voor ontwikkeling. De categorie vernieuwing valt onder de budgetten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Deze categorieën vormen het investeringsprogramma binnen het Mobiliteitsfonds. De onderliggende projecten komen middels het kas-verplichtingenstelsel tot betaling. Het instrument overprogrammering wordt toegepast op het investeringsprogramma, omdat er sprake kan zijn van kasversnellingen en kasvertragingen als gevolg van geactualiseerde projectramingen. Op het onderhoudsprogramma vindt geen overprogrammering plaats, omdat kasversnellingen en -vertragingen hierop worden opgevangen binnen de begroting van de uitvoeringsorganisaties.

De zwarte lijn geeft het totale beschikbare budget weer en geldt als het vastgestelde budgettaire uitgavenplafond. De grafiek laat zien dat het investeringsprogramma in de eerste jaren hoger ligt dan het beschikbare budget; er is sprake van overprogrammering. Vanaf 2029 is sprake van de omgekeerde situatie en ligt het beschikbare budget hoger dan het investeringsprogramma; er is sprake van onderprogrammering. Het totale programma en budget over de looptijd van het fonds zijn hiermee aan elkaar gelijk, zodat het investeringsprogramma volledig budgettair gedekt is.

5 Flexnorm

In de begroting 2018 is de flexnorm geïntroduceerd, waarmee het inzicht in de meerjarige hardheid van de bestuurlijke afspraken is aangescherpt. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen debegroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing. Overigens geldt ook dat waar wél bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, maar er nog geen juridische verplichtingen zijn aangegaan, de budgetten nog altijd onverminderd door de Tweede Kamer te amenderen zijn.

In de begroting 2022 zijn alle planflexibele budgetten van het Mobiliteitsfonds overgeheveld naar artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Hiermee wordt het inzicht in de flexnorm verder verbeterd.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2022 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

Tabel 8 Flexnorm		
Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2035 (x € 1 miljoen)
11.01	Verkenningen	2.466
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	6
11.03	Reserveringen	1.830
11.04	Generieke investeringsruimte	5.068
11.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit (t/m 2029)	
Totaal		9.369
Als percentage van de budgetten (inclusief investeringsruimte)		8,8%

3. Productartikelen

3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Met het artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de kabinetsreactie op IBO Flexibiliteit (Kamerstukken II 2016-2017, [34 550 A, nr. 5](#)).

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) «vlot, veilig en leefbaar». De planflexibele budgetten zijn de budgetten welke naar mening van het kabinet flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten bijeen te plaatsen in één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd en worden na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, ingezet bij de betreffende modaliteit. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reserveringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de uitvoeringsagenda mobiliteit.

In dit artikel staan ook de brede verkenningen *nieuwe stijl*. Kenmerkend aan deze verkenningen is dat ze – indien mogelijk - modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar dat een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. Dit is zo vastgelegd in de MIRT-werkwijze. In deze werkwijze staat het opgavengericht werken voorop. Samen met bestuurlijke partners wordt steeds gezien welke maatregel op welk schaalniveau, op de korte en op de lange termijn het meest bijdraagt aan de opgave bereikbaarheid. Zo ontstaat een mix van maatregelen die samen met andere partners over een langere periode worden uitgevoerd.

Zodra er bestuurlijke afspraken worden gemaakt bijvoorbeeld door vaststelling van een voorkeursbeslissing worden de budgetten gemuteerd naar het betreffende productartikel.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 9 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen			205.684	171.231	216.064	276.884	468.645
Uitgaven			186.895	175.825	219.064	242.872	443.115
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			0%				
11.01 Verkenningen			5.000	4.000	109.063	173.871	339.458
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen			5.639				
11.03 Reserveringen			176.256	171.825	110.001	69.001	103.657
11.03.01 Programma's			13.259	25.001	32.000	30.000	12.407
11.03.02 Overige reserveringen			162.997	146.824	78.001	39.001	91.250
11.04 Generieke investeringsruimte							
11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit							
11.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegenet							
11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen							
11.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegen							
Ontvangsten				17.500	30.000		
11.09 Ontvangsten				17.500	30.000		

Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2022 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 10 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven	186.895	175.825	219.064	242.872	443.115	561.662	796.131
11.01	Verkenningen		5.000	4.000	109.063	173.871	339.458	474.467	634.519
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		5.639						
11.03	Reserveringen		176.256	171.825	110.001	69.001	103.657	87.195	161.612
11.04	Generieke investeringsruimte								
11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit								
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Ontvangsten		17.500	30.000				
11.09	Ontvangsten			17.500	30.000				

Tabel 11 (vervolg) Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven	654.115	603.820	1.151.387	695.755	1.014.157	828.409	1.796.133	9.369.340
11.01	Verkenningen		544.365	181.032						2.465.775
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen									5.639
11.03	Reserveringen		109.750	66.269	105.000	159.000	106.700	287.352	116.770	1.830.388
11.04	Generieke investeringsruimte			356.519	1.046.387	536.755	907.457	541.057	1.679.363	5.067.538

		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit								
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Ontvangsten							47.500
11.09	Ontvangsten								47.500

C. Toelichting

11.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Bij het BO MIRT 2020 (*Kamerstukken II 2020-2021, 35570 A, nr. 45*) is besloten een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. De hiervoor gereserveerde middelen (€ 21,8 miljoen) uit het gebiedsprogramma Amsterdam zijn toegevoegd aan deze MIRT-verkenning.
2. In het kader van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam wordt gewerkt aan de aanpak van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. De gereserveerde middelen voor de aanpak van dit knelpunt in het Mobiliteitsfonds (€ 200 miljoen), die eerder waren toegekend aan het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe (Rotterdam en Den Haag), zijn toegekend aan deze MIRT-verkenning.
3. Bij het BO MIRT 2020 is besloten dat het Rijk extra middelen beschikbaar stelt voor dit project. Het taakstellende budget voor de aanpassing A2 Deil-Den Bosch- Vught wordt verhoogd met € 379,2 miljoen tot € 830 miljoen, waarvoor dekking wordt gevonden in de resterende middelen van de Aanvullende Post Rutte III op artikel 11.05. Naast deze reservering is er € 24 miljoen beschikbaar voor de kortetermijnaanpak.
4. Op basis van de BO MIRT-afspraken 2019 over een verkennend onderzoek naar station(somgeving), zal een MIRT-verkenning integrale knooppuntontwikkeling 's-Hertogenbosch worden gestart. Een integrale oplossing voor knooppunt (hub) 's-Hertogenbosch draagt voor OV en Spoor bij aan capaciteitsvergroting van het emplacement, verbetering van transfercapaciteit en doorloop, robuustheid van het netwerk, is faciliterend voor aanleg van ERTMS en biedt een kwaliteitsverbetering voor OV en station. In verband met de integrale aanpak is het binnen PHS gereserveerde budget (PHS-deelproject transfer Den Bosch) van € 40 miljoen toegevoegd aan dit projectbudget.

Tabel 12 Projectoverzicht behorende bij 11.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vroeg	Voorkeursbeslissing	Toelichting
Projecten Noordwest-Nederland				
A9 Rottelpolderplein	32	31	2021	
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	172	168	nbn	
OV en Wonen Utrecht	156	152	nbn	

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing	Toelichting
A27 Almere Haven	22		nmb	1
Projecten Zuidwest-Nederland				
A15 Papendrecht-Gorinchem	734	717	2021	
Oeververbinding Rotterdam	205		Regio	2
Projecten Zuid-Nederland				
A2 Deil-Den Bosch/Vught	854	464	2021	3
A58 Breda-Tilburg	56	55	2021	
Spoorhub Den Bosch	67	25	nmb	4
Projecten Oost-Nederland				
A50 Bankhoef-Paalgraven	71	69	nmb	
N35 Wijthmen-Nijverdal	102	100	nmb	
Totaal verkenningprogramma	2.470	1.781		
Begroting (MF 11.01)	2.470	1.781		

11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor kortetermijn n-mobiliteitsmaatregelen. Met het programma Beter Benutten is de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan door met kleine en/of slimme maatregelen mobiliteitsvraagstukken aan te pakken. De gereserveerde middelen op dit artikel zijn nog niet specifiek toegewezen aan decentrale overheden of specifieke uitvoeringsmaatregelen. Daarmee zijn deze budgetten planflexibel.

Producten

Er zijn nog geen middelen gereserveerd voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen na het programma Beter Benutten. Om de toekomstige bereikbaarheidsopgaven aan te pakken is naast aanleg van infrastructuur ook noodzakelijk om in te zetten op innovatie en benutting. Op dit artikelonderdeel kunnen specifiek voor deze onderdelen middelen worden gereserveerd.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Kortetermijnaanpak files

Een deel van het restbudget van de kortetermijnaanpak file van de A1/A35 Azelo-Buren wordt gebruikt voor de realisatie van een weefvak bij Delden/Hengelo-Zuid, conform afspraak bij het BO MIRT 2020.

Tabel 13 Projectoverzicht behorende bij 11.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Nationaal			
Kortetermijnaanpak files	6	10	nvt
Totaal kortetermijnmaatregelen			
Begroting (MF 11.02)	0	0	

11.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte

bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's wordt de bereikbaarheidsopgave in deze gebieden adaptief en integraal opgepakt. Daarbij wordt samengewerkt met de verschillende decentrale overheden. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt, bijvoorbeeld met een verkenning of ander soortige (kortetermijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 11.

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Bij het BO MIRT is besloten een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. De binnen het gebiedsprogramma Amsterdam gereserveerde middelen voor de A27 Almere Haven-Eemnes zijn toegevoegd aan de verkenning (11.01).
2. Tijdens het BO MIRT 2018 en herbevestigd in 2021 heeft het Rijk een bijdrage toegezegd voor de realisatie van «no regret» maatregelen die kunnen bijdragen aan een goede bereikbaarheid van het Utrecht Science Park, aan het ontlasten van Utrecht Centraal, en aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties zoals de Merwedekanaalzone.
3. De aan het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe (Rotterdam en Den Haag) toegewezen middelen zijn nu toegekend aan de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (A16 Van Briene-noordcorridor) (11.01). In het kader van deze MIRT-verkenning wordt gewerkt aan de aanpak van het NMCA-knelpunt A16 Van Briene-noordcorridor.
4. Voor de uitvoering van de subsidieregeling Maatregelenpakket Spoor-goederenvervoer is € 5,9 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.
5. De reservering ERTMS is met een jaar geëxtrapoleerd en geïndexeerd op prijspeil 2021.
6. Ten behoeve van de uitvoeringskosten van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn middelen overgeboekt naar artikel 98 op Hoofdstuk XII.
7. Teneinde invulling te geven aan de ambitie om te komen tot Klimaat-neutrale netwerken (*Kamerstukken II 2019-2020, 32 813, nr. 535*) worden de voor het komende jaar gereserveerde middelen overgeboekt naar artikelen 12, 13 en 15 op het Mobiliteitsfonds.
8. Op 26 juni 2020 is het Bestuursakkoord Compensatiepakket Mariniers-kazerne afgesloten tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen en het waterschap Scheldestromen. Op de Aanvullende Post is hiervoor in het kader van het pakket 'Wind in de Zeilen' in totaal € 50 miljoen geraamd. Hiervan was al € 5 miljoen overgeboekt naar de begroting van IenW voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Vlissingen. Nu wordt de resterende € 46 miljoen overgeboekt voor infrastructurele maatregelen die noodzakelijk zijn voor het rijden van de intercityverbinding Vlissingen-Rotterdam.
9. In het BO MIRT 2020 is afgesproken dat Rijk en regio gezamenlijk een bedrag van € 10,5 miljoen reserveren voor het realiseren van 1000 overdekte fietsstallingsplekken en een nieuwe entreehal aan de noordzijde van de Mandelabrug ter hoogte van de Boerhavelaan in Zoetermeer. De regio reserveert daartoe € 6,5 miljoen en het Rijk € 4 miljoen. Vanuit de investeringsruimte Spoor (RA-deel) is € 4 miljoen toegevoegd.

10. Om te komen tot robuuste hoofdvaarwegen is € 153 miljoen gereserveerd voor algemene bodemdalingsproblematiek. In het BO MIRT 2020 is besloten om hiervan € 100 miljoen te reserveren voor het aanpakken van bodemknelpunten voor de scheepvaart op grote rivieren.
11. Ten behoeve van kort grensoverschrijdend spoorvervoer is vanuit de regeerakkoord middelen een reservering getroffen.
12. Bij Voorjaarsnota 2021 is € 22,5 miljoen generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03. Deze middelen worden bij de ontwerpbegroting 2022 toegevoegd aan de diverse projecten van RWS waar de meerkosten zijn gemaakt.
13. Dit betreft een tweetal aanvullingen ten behoeve van stikstofmaatregelen. Er is budget vrijgemaakt vanuit de aanvullende post dat aanbestedende rijksdiensten (RWS, ProRail, RVB) in staat stelt om structureel uitstoot-verminderende criteria te stellen bij aanbestedingen (€ 135 miljoen). Daarnaast is er budget beschikbaar gesteld voor bronmaatregelen bij MIRT-projecten (€ 15 miljoen). De middelen zijn afkomstig van de onderuitputting van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv).

Tabel 14 Projectoverzicht behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	Toelichting
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing	
Projecten Noordwest-Nederland				
Gebiedsprogramma Amsterdam	152	170	nvt	1
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	6	15	nvt	2
Programma SBaB	7	10	nvt	
Projecten Zuidwest-Nederland				
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	1	200	nvt	3
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	104	103	nvt	
Reserveringen				
Beheer en onderhoud Caribisch Nederland	82	77	nvt	
Spoorgoederenvervoer	10	17	nvt	4
ERTMS	512	400	nvt	5
Slimme en duurzame mobiliteit	202	206	nvt	
Schone Lucht Akkoord	35	35	nvt	
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	291	450	nvt	6
Klimaatneutrale netwerken		30	nvt	7
Pakket Zeeland	68	22	nvt	8
Knooppuntontwikkeling OV	65	34	nvt	9
Robuuste Hoofdvaarwegen	153		nvt	10
Goederenvervoercorridors	81	88	nvt	
Internationaal spoorvervoer	35			11
Meerkosten Covid		23	nvt	12
Reservering Stikstof	150		nvt	13
Overige reserveringen				
Afrondingen				
Totaal reserveringen	1.954	1.880		
Begroting (MF 11.03)	1.954	1.880		

11.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2035 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

Deze generieke investeringsruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) risico's en nieuwe beleidswensen onder andere op basis van de SVIR, toekomstbeelden en de NMCA/IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse). Deze investeringsruimte wordt jaarlijks gevoed door de verlenging van het fonds. Na bestuurlijke overleggen MIRT informeert het kabinet de Tweede Kamer over de voorstellen om de voor het huidige kabinet beschikbare investeringsruimte in te zetten.

Het Infrastructuurfonds is omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: wegen, spoorwegen en water. Middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor tegenvallers, risico's en nieuwe investeringen en zullen op basis van een integraal afweegproces en nieuwe spelregels worden verdeeld.

De in de begroting 2021 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2034 bedroeg € 6,3 miljard. Door de aanpassingen doorgevoerd bij de 1e suppletoire begroting 2021 en de aanpassingen zoals hieronder vermeld bedraagt de herschikking van de investeringsruimte nu in de begroting 2022 € 5,1 miljard tot en met 2035.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA) (€ 9 miljoen). Voor het hoofdvaarwegennet betreft dit dekking van kosten die RWS heeft gemaakt voor het repareren van schade aan het Zuidelijk havenhoofd in IJmuiden (€ 7 miljoen) en voor IA-Sourcing (€ 2 miljoen).
- Mee- en tegenvallers Hoofdwegenet (€ 132,1 miljoen) en Hoofdvaarwegennet (€ 97 miljoen): Dit is de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het Hoofdwegenet en Hoofdvaarwegennet en betreft met name de volgende projecten:
 - A16 Rotterdam: Bij het project A16 Rotterdam is vertraging ontstaan door het uitblijven van het verkrijgen van de watervergunning. De oorzaak hiervan lag in onzekerheden rond de omgang met chlorideconcentraties en PFAS in het projectgebied. Daarnaast heeft het project vertraging opgelopen als gevolg van de stikstofproblematiek. Dit heeft samen geleid tot een tegenvaller van € 125 miljoen waarvan € 45 miljoen wordt gedekt uit de investeringsruimte wegen (11.05) en € 80 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte (11.04). Daarnaast is € 32 miljoen toegevoegd aan het project vanuit 11.04 voor het herstel van een bestaand kunstwerk.
 - A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15): Het taakstellend budget is opgehoogd met € 39 miljoen vanwege vertragingskosten door het uitblijven van een onherroepelijk tracébesluit als gevolg van de stikstofproblematiek (€ 33 miljoen) en COVID-19 maatregelen (€ 6 miljoen). € 33 miljoen wordt gedekt vanuit de investeringsruimte wegen (11.05) en € 6 miljoen wordt gedekt vanuit de generieke investeringsruimte (11.04).
 - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: In verband met het afnemend risico in het programma is € 72 miljoen overgeboekt vanuit het projectbudget ten bate van de generieke investeringsruimte (11.04).
 - N18 Varsseveld-Enschede: Het opleveren van het traject heeft geleid tot een meevaller van € 19,8 miljoen, welke terugvloeit naar de generieke investeringsruimte. Het positieve resultaat bestaat hoofdzakelijk uit een aanbestedingsmeevaller.

- A24 Blankenburgverbinding: het projectbudget is verhoogd met € 18,7 miljoen voor de genomen maatregelen met betrekking tot PAS, PFAS en eisen waterveiligheid.
 - Rozenoordbrug: Het budget is met € 15 miljoen verhoogd voor het nemen van verstevigingsmaatregelen voor de zuidelijke Rozenoordbrug.
 - Spoedwet wegverbreding: Er vloeit een meevaller van € 11 miljoen naar de generieke investeringsruimte (11.04) als gevolg van minder opgetreden risico's.
 - A1 Apeldoorn/Azelo: Het projectbudget is met € 9,4 miljoen verhoogd vanuit de generieke investeringsruimte (11.04) om de aanpassingen van de scope en de prijsstijgingen te financieren.
 - Zeetoegang IJmond: De inschrijving voor de Selectieve Onttrekking komt hoger uit dan de raming, waardoor aanvullend budget benodigd is (€ 67 miljoen). Daarnaast is het budget verhoogd ter dekking van onder meer gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19 (€ 11 miljoen).
 - Modernisering Maasroute fase 2: De verdieping van het Juliana-kanaal is vertraagd als gevolg van bodemsamenstellingproblematiek (€ 11 miljoen).
 - Vaarweg Lemmer-Delfzijl 1: Dit betreft een tegenvaller als gevolg van een BTW-naheffing (€ 8 miljoen).
- In het BO MIRT 2020 is besloten om € 100 miljoen te reserveren voor het aanpakken van bodemknelpunten voor de scheepvaart op grote rivieren. Dit wordt uitgeboekt naar de reservering Robuuste Hoofdvaarwegen op 11.03.
 - De reservering voor bodemdalingproblematiek (€ 53 miljoen) wordt overboekt van artikel 11.04 naar de reservering Robuuste Hoofdvaarwegen op 11.03.
 - A1/A30 Barneveld: Bij het BO MIRT 2020 is besloten het budget voor dit project met € 38,1 miljoen aan te vullen, omdat de kosten voor de gekozen voorkeursvariant hoger uitvielen dan ingeschat. Tevens is een aantal optimalisaties uitgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid.
 - Verkeersmaatregelen A28: Tijdens het BO MIRT 2020 zijn er financiële afspraken gemaakt met de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe over maatregelen die de doorstroming op de A28 Amersfoort-Hoogeveen de komende jaren op peil moeten houden. Het Rijk stelt € 30 miljoen beschikbaar om gerichte infrastructurele maatregelen te realiseren.
 - Naar aanleiding van de omvorming van artikel 20 naar artikel 11 heeft een herschikking van de investeringsruimte plaatsgevonden. De modaliteitsspecifieke investeringsruimten zijn leeggeboekt. Om negatieve standen in deze investeringsruimte op te heffen zijn hier vanuit 11.04 middelen naar overgeboekt. Er wordt € 1,8 miljard aan de investeringsruimten 11.05 toegevoegd.

Tabel 15 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 16 (vervolg) 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Investeringsruimte	0	436.228	1.046.387	536.755	907.457	541.057	1.679.363	5.147.247

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	– 79.709	0	0	0	0	0	– 79.709
Totaal	0	356.519	1.046.387	536.755	907.457	541.057	1.679.363	5.067.538

11.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit

Motivering

Op dit artikelonderdeel is investeringsruimte per modaliteit gereserveerd die beschikbaar is voor sectorspecifieke opgaven en risico's.

Producten

11.05.01 Wegen

Op dit artikelonderdeel wordt de beschikbare investeringsruimte voor de modaliteit wegen tot en met 2035 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. De risicoreserveringen worden nu afgedekt via 11.04.

De stand van de beschikbare investeringsruimte opgenomen in begroting 2021 tot en met 2034 bedroeg € 217 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1e suppletoire begroting 2021, bedraagt deze ruimte in de begroting 2022 nu € 0 tot en met 2035.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A2 Deil-Den Bosch-Vught: Bij het BO MIRT 2020 is besloten dat het Rijk extra middelen beschikbaar stelt voor dit project. Het taakstellende budget voor de aanpassing A2 Deil-Den Bosch-Vught wordt verhoogd met € 379,2 miljoen tot € 830 miljoen, waarvoor dekking wordt gevonden in de resterende middelen Regeerakkoord Rutte III op artikel 11.05.
- Dekking (totaal € 78 miljoen) voor tegenvallers A16 Rotterdam en A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15) (zie toelichting bij 11.04).
- Kleine infrastructurele knelpunten: Bij het BO MIRT 2020 is besloten dat het Rijk € 8,3 miljoen beschikbaar stelt (naast de bijdrage van de regio van € 17 miljoen) voor de kortetermijnaanpak van het zestal infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming in Noord-Nederland. Hiervoor worden middelen uit de resterende middelen Regeerakkoord Rutte III ingezet.
- Overige kortetermijnmaatregelen: Er is een bedrag van € 10 miljoen beschikbaar gesteld bij het BO MIRT 2020 ten laste van de resterende middelen Regeerakkoord Rutte III.
- A12/A17 Ring Utrecht: Op 2 december 2020 is het nieuwe Tracébesluit gepubliceerd. Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij dit nieuwe Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie met € 262 miljoen verhoogd, met name vanwege de gewijzigde bouwmethode.
- A27 Houten-Hooipolder: Om de realisatie van de A27 Houten-Hooipolder mogelijk te maken is het realisatiebudget met € 248 miljoen aangevuld als gevolg van een hogere projectraming ten tijde van het genomen uitvoeringsbesluit. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn het verhogen van de Merwedeburgen, een slechtere bodemgesteldheid, een slechtere areaalstatus en hogere engineeringkosten dan eerder geraamd.

- Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6: Gedurende de verkenning bleken de mogelijke kosten voor het project fors hoger dan begroot. Na het onderzoeken en doorvoeren van verschillende versoberingsmaatregelen is een ophoging van € 34 miljoen benodigd om de gewenste scope van het project te realiseren.
- Kosten Brexit: In verband met de gevolgen van Brexit is bij Truckparking sprake van een tegenvaller van €10 miljoen.
- HXII Verkeersemissies: Ten behoeve van de monitoring van de verkeers-emissies door TNO is € 24 miljoen aanvullend overgeboekt naar artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de begroting Hoofdstuk XII.
- Zuidelijke Ringweg Groningen: Het Rijk stelt € 16,8 miljoen aanvullend beschikbaar voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen, onder andere voor het langer in stand houden van de projectorganisatie.
- Actualisatie Vrachtwagenheffing: Ten behoeve van het afronden van de voorbereidingsfase van de Vrachtwagenheffing is een additionele € 27,1 miljoen benodigd.
- HXII BOA-capaciteit RWS: Ten behoeve van capaciteit voor Beleids-ondersteuning en –advies (BOA) voor het programma Rijkswegen wordt vanuit de resterende middelen Aanvullende Post Rutte III € 5 miljoen overgeboekt naar artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de begroting Hoofdstuk XII.
- RWS Service Level Agreement: Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Er is sprake van diverse endogene en exogene ontwikkelingen waardoor hogere kosten worden gemaakt, zoals maatregelen in verband met spookrijders, brexit (truckparkings), en andere ICT-ontwikkelingen. Hiervoor wordt ten laste van de investeringsruimte € 12,5 miljoen aan middelen toegevoegd aan de onderhoud- en vernieuwingbudgetten van het Hoofdwegennet.
- Naar aanleiding van de omvorming van artikel 20 naar artikel 11 heeft een herschikking van de investeringsruimte plaatsgevonden. De modaliteitsspecifieke investeringsruimten zijn leeggeboekt. Om negatieve standen in deze investeringsruimte op te heffen zijn hier vanuit 11.04 middelen overgeboekt. Er wordt € 1,8 miljard aan de investeringsruimten 11.05 toegevoegd.

Tabel 17 11.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Investeringsruimte	0	0	0	0	0			
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 18 (vervolg) 11.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

11.05.02 Spoorwegen

Op dit artikelonderdeel wordt de beschikbare investeringsruimte voor de modaliteit spoorwegen tot en met 2035 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. De risico-reserveringen worden nu afgedekt via 11.04.

De stand van de beschikbare investeringsruimte opgenomen in de begroting 2021 tot en met 2034 bedroeg € 54 miljoen. Door de hieronder vermelde (belangrijkste) budgettaire aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1e suppletoire begroting 2021, bedraagt deze ruimte in de begroting 2022 € 0 tot en met 2035:

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Luchtdrukproblematiek Delft: Om de luchtdrukproblematiek in de spoortunnel onder Delft en het station op te lossen is € 4,6 miljoen overgeboekt naar het project Rijswijk-Schiedam inclusief spoorcorridor Delft.
- BO MIRT 2020 afspraken: Naar aanleiding van de BO MIRT afspraken wordt geld beschikbaar gesteld vanuit de investeringsruimte (regulier of RA) aan projecten inzake het programma Spoorcapaciteit 2030 (€ 87 miljoen waarvan € 20 miljoen reeds bij de 1e suppletoire begroting 2021 is overgeboekt), spanningssluis Venlo (€ 5 miljoen), Knooppuntontwikkeling OV: Zoetermeer (€ 4 miljoen) en station Nijmegen (€ 25,8 miljoen).
- Eindhoven-Düsseldorf: Er wordt € 15 miljoen overgeboekt naar Grensoverschrijdend vervoer (Eindhoven - Düsseldorf) vanuit de aanvullende middelen.
- Internationaal spoorvervoer: Dit betreft een overboeking van € 35 miljoen uit de regeerakkoord middelen ten behoeve van de reservering internationaal vervoer.
- Naar aanleiding van de omvorming van artikel 20 naar artikel 11 heeft een herschikking van de investeringsruimte plaatsgevonden. De modaliteitsspecifieke investeringsruimten zijn leeggeboekt. Om negatieve standen in deze investeringsruimte op te heffen zijn hier vanuit 11.04 middelen overgeboekt. Er wordt € 1,8 miljard aan de investeringsruimten 11.05 toegevoegd.

Tabel 19 11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 20 (vervolg) 11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

11.05.03 Vaarwegen

Op dit artikelonderdeel wordt de beschikbare investeringsruimte voor de modaliteit vaarwegen tot en met 2035 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. De risico-reserveringen worden nu afgedekt via 11.04.

De in de begroting 2021 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte resteerde er tot en met 2034 geen investeringsruimte vaarwegen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1e suppletoire begroting 2022, bedraagt deze ruimte in de begroting 2022 € 0 tot en met 2035:

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Cyber security: de beveiliging van de primaire processen, door middel van de door RWS voorgestelde maatregelen, is nodig om het cyberrisico te verlagen naar een acceptabel niveau voor RWS. Voor deze maatregelen om de organisatie te verstevigen en daarmee de prestaties op de netwerken die in beheer zijn van RWS preventief te wapenen tegen een toenemende dreiging en waar nodig aanvallen te detecteren en te verhelpen is € 8 miljoen overgeboekt naar artikel 15.
- Naar aanleiding van de omvorming van artikel 20 naar artikel 11 heeft een herschikking van de investeringsruimte plaatsgevonden. De modaliteitsspecifieke investeringsruimten zijn leeggeboekt. Om negatieve standen in deze investeringsruimte op te heffen zijn hier vanuit 11.04 middelen overgeboekt. Er wordt € 1,8 miljard aan de investeringsruimten 11.05 toegevoegd.

Tabel 21 11.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 22 (vervolg) 11.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

3.2 Artikel 12 Hoofdwegenet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling, geïntegreerde contractvormen/PPS, en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelen en -instrumenten zoals beschreven in beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 23 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 12 Hoofdwegenet (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen	3.088.561	3.492.153	3.232.984	2.205.480	3.211.110	2.625.776	2.639.427
Uitgaven	2.791.219	3.146.161	2.982.240	3.494.379	3.115.816	3.182.211	2.852.806
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			98%				
12.01 Exploitatie	4.109	4.429	3.959	3.958	3.957	3.955	3.955
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>4.109</i>	<i>4.429</i>	<i>3.959</i>	<i>3.958</i>	<i>3.957</i>	<i>3.955</i>	<i>3.955</i>
12.02 Onderhoud en vernieuwing	827.129	887.929	1.192.166	1.362.001	864.112	1.021.045	696.951
12.02.01 Onderhoud	700.022	692.320	905.185	1.040.537	537.039	565.164	346.967
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>700.022</i>	<i>692.320</i>	<i>905.185</i>	<i>1.040.537</i>	<i>537.039</i>	<i>565.164</i>	<i>346.967</i>
12.02.04 Vernieuwing	127.107	195.609	286.981	321.464	327.073	455.881	349.984
12.03 Ontwikkeling	649.940	737.321	600.636	830.865	896.302	942.495	949.299
12.03.01 Aanleg	499.097	579.866	539.194	726.069	694.542	642.043	501.127
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>19.411</i>	<i>60.819</i>	<i>26.454</i>	<i>21.860</i>	<i>789</i>		
12.03.02 Planning en studies	150.843	157.455	61.442	104.796	201.760	300.452	448.172
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>24.470</i>	<i>25.738</i>	<i>17.756</i>	<i>13.269</i>	<i>13.269</i>	<i>13.269</i>	<i>13.269</i>
12.03.03 Optimalisering gebruik							
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	618.182	791.089	525.002	644.721	721.101	580.398	633.084
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	691.859	725.393	660.477	652.834	630.344	634.318	569.517
12.06.01 Apparaatskosten RWS	525.087	560.308	543.862	542.379	531.626	536.780	471.477
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>525.087</i>	<i>560.308</i>	<i>543.862</i>	<i>542.379</i>	<i>531.626</i>	<i>536.780</i>	<i>471.477</i>
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	166.772	165.085	116.615	110.455	98.718	97.538	98.040
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>158.172</i>	<i>156.485</i>	<i>108.115</i>	<i>101.955</i>	<i>98.718</i>	<i>97.538</i>	<i>98.040</i>
Ontvangsten	92.137	247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088
12.09 Ontvangsten	92.137	247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088
12.09.01 Ontvangsten		247.716	27.724	55.351	33.641	38.973	12.902
12.09.02 Tolopgave					26.385	26.384	46.186

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2022 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 24 Artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)										
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	3.146.161	2.982.240	3.494.379	3.115.816	3.182.211	2.852.806	2.459.513	2.204.230
12.01	Exploitatie		4.429	3.959	3.958	3.957	3.955	3.955	3.955	3.963
12.02	Onderhoud en vernieuwing		887.929	1.192.166	1.362.001	864.112	1.021.045	696.951	603.388	497.207
12.03	Ontwikkeling		737.321	600.636	830.865	896.302	942.495	949.299	629.404	604.567
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		791.089	525.002	644.721	721.101	580.398	633.084	658.461	527.463
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		725.393	660.477	652.834	630.344	634.318	569.517	564.305	571.030
12	Hoofdwegennet	Ontvangsten	247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386
12.09	Ontvangsten		247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386

Tabel 25 Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.196.214	2.741.794	2.304.358	2.401.728	2.364.669	2.463.772	1.882.662	39.792.553
12.01	Exploitatie		3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	59.872
12.02	Onderhoud en vernieuwing		497.335	479.188	631.609	631.609	666.260	773.305	882.777	11.686.882
12.03	Ontwikkeling		603.517	1.170.545	582.900	719.052	693.411	766.590	36.831	10.763.735
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		524.864	521.563	519.351	480.595	434.526	352.917	392.094	8.307.229
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		566.535	566.535	566.535	566.509	566.509	566.997	566.997	8.974.835
12	Hoofdwegennet	Ontvangsten	90.567	46.186	46.188	46.186	137.119	71.131	51.329	1.108.103
12.09	Ontvangsten		90.567	46.186	46.188	46.186	137.119	71.131	51.329	1.108.103

C. Toelichting

12.01 Exploitatie

Motivering

Binnen de exploitatie streeft lenW naar een veilig en optimaal gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur op de meest duurzame manier en met oog voor de leefomgeving. Daarmee worden de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Nederland bevorderd.

Producten

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

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

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

De activiteiten die door Rijkswaterstaat (RWS) centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit het budget voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer Exploitatie en Onderhoud en vernieuwing is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in bijlage 4 'Instandhouding' bij deze begroting.

Meetbare gegevens

Tabel 26 Specificatie bedieningsareaal m.b.t. exploitatie

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2020	2021	2022
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.890	2.899	2.904
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spitsstroken	km	310	310	310

Bron: Rijkswaterstaat 2021

Toelichting

Voor de verkeerssignalering (de matrixborden) is in 2022 een kleine toename voorzien bij de ingebruikname van de twee nieuwe knooppunten ter aansluiting op de Rijnlandroute: A44/N343 Ommedijk en A4/N343 Hofvliet.

Voor de spitsstroken zijn voor 2022 geen wijzigingen voorzien.

Tabel 27 Indicator exploitatie

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2021	Streefwaarde 2022
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders				
1. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-metlocaties dat goed functioneert	93%	93%	90%	90%
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	97%	100%	95%	95%

Bron: Rijkswaterstaat 2021

Toelichting

Deze indicator geeft aan in welke mate RWS intensiteit- en snelheidsgegevens van de meetlocaties beschikbaar heeft en ze tijdig doorgeeft aan het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).

De indicator kent twee aspecten, namelijk:

- de mate van beschikbaarheid van de RWS meetlocaties (aantal x tijd);
- de mate waarin meetgegevens tijdig (binnen 75 seconden) verstuurd zijn naar de NDW.

De percentages worden berekend ten opzichte van de totalen.

12.02 Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

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

Producten

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

In bijlage 4 'Instandhouding' van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van lenW vallen.

12.02.01 Onderhoud

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

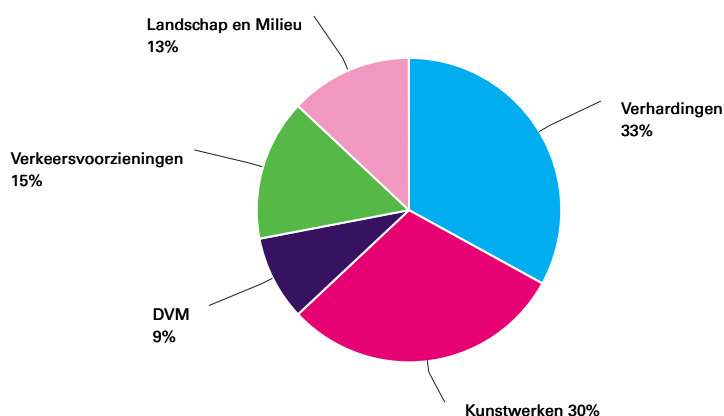
De uitgaven voor het onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

- Uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan;
- Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken;
- Uitgaven voor onderhoud aan (Dynamisch Verkeersmanagement) DVM-systemen zoals matrixborden, informatiepanelen en verkeerscentrales;
- Klein variabel en vast onderhoud aan verkeersvoorzieningen, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting;
- Uitgaven voor geluidmaatregelen (landschap en milieu) als gevolg van naleving van geluidproductieplafonds voor zover geen onderdeel van een aanlegproject.

Meetbare gegevens

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

Figuur 5 Verdeling onderhoudskosten (in percentages)



Tabel 28 Areaal rijkswegen

		Eenheid	Realisatie 2020	2021	2022
Rijbaanlengte	Hoofddrijbaan	km	5.842	5.839	5.832
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.766	1.784	1.790
Areaal asfalt	Hoofddrijbaan	km ²	77,1	77,2	77,2
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15,2	15,4	15,5
Groen areaal		km ²	183	183	183

Bron: Rijkswaterstaat 2021

Toelichting

In 2022 zal de lengte hoofddrijbaan met name afnemen door de overdracht naar de betreffende provincies van de laatste delen van de N18 alsmede de N35 bij Zwolle-Wijthem. In 2022 zullen de verbindingswegen met name toenemen door de ingebruikname van de twee nieuwe knooppunten ter aansluiting op de Rijnlandroute: A44/N343 Ommedijk en A4/N343 Hofvliet.

Voor 2022 zijn geen wijzigingen voorzien in het areaal asfalt Hoofddrijbaan en het groen areaal.

Tabel 29 Omvang areaal

	Areaal	Eenheid	Omvang 2022	Budget
Wegen	Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92,7	905.185

Bron: Rijkswaterstaat 2021

Toelichting

In deze tabel wordt het totale areaal exclusief verzorgingsbanen weergegeven. In 2022 betreft dit in totaal 92,7 km².

Tabel 30 Indicatoren Onderhoud

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2021	Streefwaarde 2022
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):	3%	6%	10%	10%
Technische Beschikbaarheid: deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	90%	90%
Veiligheid (2):				
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,80%	99,70%	99,70%	99,70%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	98%	— ¹	95%	95%

¹ Voor de prestatieindicator 'Veiligheid – Voldoen aan norm gladheidsbestrijding' is over 2020 geen kwantitatieve score opgenomen, omdat er over het najaar van 2020 geen eenduidige prestatiecijfers beschikbaar zijn. Kwalitatief is de indruk echter dat ook in de tweede helft van het jaar de norm is gehaald, aangezien in deze periode de tijdigheid van de strooiacties vergelijkbaar is geweest met die in andere jaren. In het eerste half jaar van 2020 was een prestatie van 97% gerealiseerd.

Bron: Rijkswaterstaat 2021

Toelichting

(1) Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud: deze indicator betreft de verhouding 'Files door aanleg, beheer en onderhoud' ten opzichte van 'Alle files'. Hierbij worden alleen files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. De overige vertragingen, namelijk die met een snelheid tussen 50 en 100 km/uur en/of over korte lengte, worden niet benoemd als files, maar als congestie.

Vanaf 2018 is deze indicator uitgedrukt in een percentage van het totale «reistijdverlies» (eenheid voertuigverliesuren). Daarvoor werd het uitgedrukt in een percentage van de totale «filezwaarte» (eenheid kilometerminuten).

(2) Veiligheid: deze indicator kent twee aspecten, namelijk:

a. Het voldoen aan de veiligheidsnormen: dit wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming.

b. Het tijdig bestrijden van wintergladheid: dit wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid.

12.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door het intensieve gebruik vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw valt te verwachten. De verwachting is dat deze problematiek geleidelijk toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken op welk moment vernieuwing in de vorm van vervanging of renovatie aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 4 'Instandhouding'. In het MIRT projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

12.03 Ontwikkeling

Motivering

Om een betrouwbaar netwerk te realiseren en de verwachte verkeersgroei te faciliteren, worden infrastructuurprojecten voorbereid en uitgevoerd. Zo wordt bereikt dat de noodzakelijke wegcapaciteit beschikbaar is en komt. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid.

12.03.01 Aanleg

Mijlpalen Aanlegprojecten

In 2022 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

Tabel 31 Mijlpalen Aanlegprojecten

Mijlpaal	Project
Openstelling	
Start Aanleg	A2 Vonderen-Kerensheide

Onzekerheid MIRT-programma i.v.m. stikstofproblematiek

Het MIRT-programma ondervindt gevolgen van de stikstofproblematiek. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is hiervoor een toelichting opgenomen.

Overige maatregelen

Meer veilig

In het kader van Meer Veilig worden maatregelen gerealiseerd voor de drie programma's Meer Veilig 3, Veilige Bermen Rijkswegen en aanpak veiligheid N-wegen in beheer van het Rijk.

In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn van de 61 maatregelen 49 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 12 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 2 in uitvoering en 10 in voorbereiding zijn.

Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. Dit met als doel om het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop, als gevolg van een botsing met een obstakel in de berm terug te dringen. Voor de uitvoering van het programma is € 40 miljoen gereserveerd. Het programma wordt in drie tranches uitgevoerd in de periode 2018-2022.

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord Rutte III. Daarvan is € 25 miljoen beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 miljoen voor maatregelen op Provinciale N-wegen. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34775-A nr. 64). De financiële middelen voor N-wegen in beheer van het Rijk van € 25 miljoen zijn toegevoegd aan het Meer Veilig programma. Het budget wordt ingezet voor maatregelen op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48.

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Dit pakket was gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter)nationale vrachtcorridors en is geheel afgerond behoudens de maatregel grensemplacement Venlo. Allereerst zijn om en nabij de 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Daarnaast zijn op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder is op elf locaties de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met ongeveer 130 parkeerplaatsen. Aanvullend daarop is op circa zeventien locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd. De planning is om dit programma in 2021 formeel af te ronden.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Kleine projecten / Afronding projecten: Onder kleine projecten zijn twee nieuwe projecten opgenomen. Dit betreft een opdracht inzake twee kleine infrastructurele knelpunten in Noord-Nederland (€ 8,3 miljoen). Daarnaast is er budget toegekend voor klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (€ 18,4 miljoen). Tot slot valt € 1,8 miljoen vrij op het project A74 Venlo. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat er minder risico's zijn opgetreden.
2. ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding): Het projectbudget is verlaagd met € 11,0 miljoen als gevolg van een meevaller binnen het programma; er zijn minder risico's opgetreden dan eerder werd verwacht. Deze middelen worden toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (11.04).

3. A10 Amsterdam praktijk-proef FES: Het projectbudget is verlaagd met € 11,7 miljoen. In het verlengde van het programma wordt € 5 miljoen ingezet voor het (smart) Multimodaal Infrastructuur Testcentrum van de RDW en € 6,7 miljoen voor het project Talking Traffic.
4. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verlaagd met € 72 miljoen als gevolg van het afnemend risico in het programma. Het budget is overgeboekt naar de generieke investeringsruimte (11.04).
5. A28 Knooppunt Hoevelaken: Het openstellingsjaar van dit project is nog niet bekend. Dit is het gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake stikstof.
6. A27 Houten-Hooipolder: Het project is overgeboekt van Planning en studies naar Aanleg en wordt met ingang van deze begroting verantwoord op artikelonderdeel 12.03.01. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 248 miljoen als gevolg van een hogere projectraming ten tijde van het genomen uitvoeringsbesluit. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn het verhogen van de Merwedeburgen, een slechtere bodemgesteldheid, een slechtere areaalstatus en hogere engineeringkosten. Het bedrag wordt gedekt vanuit de investeringsruimte.
7. A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verhoogd met € 9,4 miljoen als aanvulling op het eerder genomen uitvoeringsbesluit voor fase 2. De belangrijkste oorzaken voor deze aanvulling zijn enerzijds een aanpassing van de scope voor het behouden van vluchtstroken op kunstwerken (€ 3,2 miljoen) en anderzijds het verschil tussen de prijsstijgingen volgens de Grond-, weg- en waterbouw (GWW)-index en de daadwerkelijk toegekende prijsbijstelling aan dit project (€ 3,7 miljoen). Het tekort is gedekt vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet (11.05).
8. A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15): Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verhoogd met € 39 miljoen als gevolg van verdragingskosten die betaald moeten worden aan de DBFM-opdrachtnemer. De verdragingskosten worden enerzijds veroorzaakt door het uitblijven van een onherroepelijk tracébesluit als gevolg van de stikstofproblematiek (€ 33 miljoen) en anderzijds door vertraging vanwege COVID-19 (€ 6 miljoen). € 33 miljoen wordt gedekt vanuit de investeringsruimte wegen (11.05) en € 6 miljoen wordt gedekt vanuit de generieke investeringsruimte (11.04). Verder is het budget verhoogd met € 5,7 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19. Bij Voorjaarsnota 2021 zijn hiervoor generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03, bij de Ontwerpbe-groting zijn de middelen toegevoegd aan de diverse projecten. Tot slot is het openstellingsjaar van dit project nog niet bekend. Dit is het gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake stikstof.
9. Zuidelijke Ringweg Groningen: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verhoogd met € 16,8 miljoen voor onder andere het langer in stand houden van de projectorganisatie.
10. Fileaanpak: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verhoogd met € 5,7 miljoen. Deze aanvulling heeft betrekking op het project Talking Traffic.
11. Meer Veilig: De gereserveerde middelen (€ 56 miljoen) voor het Vervolg-programma Meer Veilig zijn toegevoegd aan het aanlegprogramma Meer Veilig voor maatregelen aan verschillende A-en N-wegen die onder het Hoofdwegennet vallen.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen.

Tabel 32 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Aanleg Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Kleine projecten / Afronding projecten	64	35	11	8	9	10	4	1	1	21			1
Programma Snelheidsaanpassing	55	55	49	3	1	2							
Programma aansluitingen	129	125	107	14	7								
Quick Wins Wegen	12	12	12										
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.477	1.488	1.476	1	1						2016	2016	2
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	44	56	36	2	6						2018	2018	3
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	320	314	55	2	22	20	34	31	31	124	2032-2036	2032-2036	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.176	1.218	897	20	23	32	28	172	4	–	2026	2026	4
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	20	20	19	1							2015	2015	
A28 Knooppunt Hoevelaken	811	796	145	9	6	19	10	23	61	537	n.t.b.	2028-2030	5
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.210	1.210	1.209			1					2012	2012	
A9 Badhoevedorp	307	306	274	2		31					2017	2017	
N50 Ens-Emmeloord	19	19	19								2016	2016	
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Papendrecht-Sliedrecht	16	16	4	9	4						2021	2021	
A4/A44 Rijnlandroute	589	581	230	92	131	109			27		Regio	Regio	
A4 Burgerveen - Leiden	541	541	541								2015	2015	
A4 Delft - Schiedam	642	642	642								2015	2015	
A4 Vlietland / N14	16	16	16								2020	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	17	17	3	9	6						2022	2022	
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	110	1	1						2015	2015	
Projecten Zuid-Nederland													
A2 Passage Maastricht	685	685	677	1	1	1			1	5	2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	260	263	258	1							2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth	60	60	45	15							Regio	Regio	
A27 Houten-Hooipolder	1.843	93	57	29	51	102	256	256	256	836	2029-2031		6
Projecten Oost-Nederland													
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a	469	453	207	38	61	77	85				2023-2025	2023-2025	7
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	29	29	29								2017	2017	
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	602	546	142	29	313	23	40	32	17	6	n.t.b.	2023-2025	8

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	
A50 Ewijk - Valburg	269	269	269								2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal	319	319	317	2							2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	22	21	1	1	1	6	13				2018	2018	
N35 Zwolle - Wijthmen	50	50	46	3							2018	2018	
Projecten Noord-Nederland													
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	836	808	316	178	114	72	65	27	2	61	2025	2025	9
N31 Leeuwarden (De Haak)	220	220	219						1		2014	2014	
Overige maatregelen													
Fileaanpak	61	54	33	19	7	2	1						10
Meer kwaliteit leefomgeving	150	150	150										
Meer veilig	119	61	38	41	20	20							11
Afrondingen													
Totaal uitvoeringsprogramma	13.572	11.660	8.658	530	784	527	535	541	401	1.591			
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies	746	709	291	92	128	92	108	14	4	17			
Programma Aanleg	14.318	12.369	8.949	622	912	620	643	556	405	1.608			
Budget Aanleg (MF 12.03.01)				580	539	726	695	642	501				
Overprogrammering (-)				- 42	- 373	107	51	86	96				

12.03.02 Planning en studies

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Reservering voor LCC: De toename van het bedrag wordt verklaard door het toepassen van de jaarlijkse extrapolatie en prijsindexering.
2. Vervolgprogramma Meer Veilig: De gereserveerde middelen zijn toegevoegd aan het realisatieprogramma Meer Veilig voor maatregelen aan verschillende A-en N-wegen die onder het Hoofdwegennet vallen (€ 56 miljoen).
3. Voorbereiding vrachtwagenheffing: Voor afronding van de wetgevingsfase en het opstarten van de realisatiefase van de vrachtwagenheffing is in 2021 € 27,1 miljoen benodigd. Dekking hiervoor wordt gevonden in de investeringsruimte Hoofdwegennet (11.05).
4. Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid: In verband met een afdracht aan Btw-compensatiefonds neemt het bedrag af met € 8 miljoen.
5. A12/A27 Ring Utrecht: Op 2 december 2020 is het nieuwe Tracébesluit gepubliceerd. Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij dit nieuwe Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie met € 262 miljoen verhoogd, met name vanwege de gewijzigde bouwmethode. Dekking hiervoor wordt gevonden in de investeringsruimte Hoofdwegennet (11.05).
6. Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6: Gedurende de verkenning bleken de mogelijke kosten voor het project fors hoger dan begroot. Na het onderzoeken en doorvoeren van verschillende versoberingsmaatregelen is een ophoging van € 34 miljoen benodigd om de gewenste scope van het project te realiseren. Hiervoor wordt dekking gevonden in de investeringsruimte.

7. A27 Houten-Hooipolder: Het project A27 Houten-Hooipolder is overgegaan naar de realisatiefase en is opgenomen bij artikel 12.03.01 Aanleg.
8. A1/A30 Barneveld: Bij het BO MIRT 2020 is besloten het budget voor dit project met € 38,1 miljoen aan te vullen, omdat de kosten voor de gekozen voorkeursvariant hoger uitvielen dan ingeschat. Tevens is een aantal optimalisaties uitgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dekking hiervoor wordt gevonden in de generieke investeringsruimte (11.04).
9. Verkeersmaatregelen A28: Tijdens het BO MIRT 2020 zijn er financiële afspraken gemaakt met de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe over maatregelen die de doorstroming op de A28 Amersfoort-Hoogeveen de komende jaren op peil moeten houden. Het Rijk stelt € 30 miljoen beschikbaar om gerichte infrastructurele maatregelen te realiseren. Dekking wordt gevonden in de generieke investeringsruimte (11.04).
10. A1/A35 Azelo-Buren: Een deel van het restbudget van de korte-termijn file-aanpak (KTM) van de A1/A35 Azelo-Buren wordt gebruikt voor de realisatie van een weefvak bij Delden/Hengelo-Zuid (€ 5 miljoen).

Ten slotte zijn de aanlegprojecten in de planning en studiesfase geïndexeerd naar prijspeil 2021.

Tabel 33 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en studies Hoofdwegenet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	TB	Openstelling	
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies -projecten	- 738	- 782	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Beter Benutten	94	95		nvt	
Geluidsaneringprogramma – weg	347	341		nvt	
Kosten voorbereiding tol	39	35		nvt	
Lucht - weg (NSL hoofdwegenet)	3	3		nvt	
Reservering voor LCC	378	329		nvt	1
Snelfietsroutes	2	2		nvt	
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	115	112		nvt	
Vervolgprogramma Meer Veilig	0	56		nvt	2
Voorbereiding vrachtheffing	55	30		nvt	3
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	174	182		nvt	4
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	163	167		nvt	
Projecten Noordwest-Nederland					
A12/A27 Ring Utrecht	1.542	1.253	2020	*	5
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	335	328	2025	2030- 2032	
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	101	66	*	*	6
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	187	182	nvt	Regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	28	28	nvt	Regio	
Projecten Zuidwest-Nederland					
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	138	135	2023	2028- 2029	
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen – N14	236	231	2023	2029- 2031	
A4 Haaglanden – N14	692	676	2021	2026- 2028	
Projecten Zuid-Nederland					
A2 't Vonderen – Kerensheide	287	280	2019	2025- 2027	
A27 Houten – Hooipolder		1.476	2019		7
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	4	2021	*	
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	27	27	nvt	Regio	

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	TB	Openstelling	
N65 Vught – Haaren	94	94	nvt	Regio	
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	201	185	2024	2030-2032	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	436	425	2023	2027- 2030	
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	9	9	nvt	nvt	
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	0	0		nvt	
Projecten Oost-Nederland					
A1/A30 Barneveld	84	42	2023-2026	*	8
N35 Nijverdal – Wierden	120	117	nvt	Regio	
N35 Raalte	13	13	2018	2023- 2025	
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5	2021	*	
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	31	30	nvt	nvt	
Verkeersmaatregelen A28	30		nvt	nvt	9
A1/A35 Azelo-Buuren	5		nvt	nvt	10
Projecten Noord-Nederland					
N33 Zuidbroek-Appingedam	104	102	2021	*	
Overige projecten en reserveringen					
Projecten in voorbereiding	172	150			
Projecten Nationaal					
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken					
Programma DUMO					
Programma Fiets					
Strategisch plan Verkeersveiligheid					
Afrondingen					
Totaal programma planning en studies	5.515	6.430			
Begroting (MF 12.03.02)	5.515	6.430			

12.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van Infrastructuur op de weg bevorderen. Dit zijn maatregelen die door RWS worden uitgevoerd. Voorbeelden zijn intelligent verkeersmanagement, informatie over werk in uitvoering en beperkte infrastructurele aanpassing van weginfrastructuur.

Producten

Tabel 34 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03 Optimalisering gebruik hoofdwegenet (bedragen x € 1 miljoen)

	Budget	Planning
Projectomschrijving	huidig	vorig
Totaal Optimalisering gebruik		
Begroting (MF 12.03.03)		

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

financiering) aan een private Opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na openstelling van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de Opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpressteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht.

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing).

Producten

Bij de projecten N18 Varsseveld – Enschede, N31 Leeuwarden-Drachten, N33 Assen-Zuidbroek, 2^e Coentunnel, A12 Lunetten-Veenendaal, A12 Veenendaal – Ede – Grijsoord, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A1/A6 Diemen-Almere Havendreef A27/A1 Utrecht Noord–Eemnes–Bunschoten, A6 Almere en A9 Holendrecht-Diemen (Gaasperdammerweg) is sprake van volledige beschikbaarheidsvergoedingen. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De projecten A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding, A9 Badhoevedorp – Holendrecht en A12/A15 Ressen Oudbroeken (Via15) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg): Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling is het budget verhoogd met € 3,0 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19. Bij Voorjaarsnota 2021 zijn hiervoor generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03, bij de Ontwerpbegroting 2022 zijn de middelen toegevoegd aan de diverse projecten.
2. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (Badhoevedorp-Holendrecht): Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling is het budget verhoogd met € 0,6 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19. Bij Voorjaarsnota 2021

zijn hiervoor generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03, bij de Ontwerpbegroting 2022 zijn de middelen toegevoegd aan de diverse projecten.

3. A16 Rotterdam: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling is het budget verhoogd met € 157 miljoen. Bij het project A16 Rotterdam is vertraging ontstaan door het uitblijven van het verkrijgen van de watervergunning. De oorzaak hiervan lag in onzekerheden rond de omgang met chlorideconcentraties en PFAS in het projectgebied. Daarnaast heeft het project vertraging opgelopen als gevolg van de stikstofproblematiek. Dit heeft samen geleid tot een tegenvaller van € 125 miljoen waarvan € 45 miljoen wordt gedekt uit de investeringsruimte wegen (11.05) en € 80 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte (11.04). Daarnaast is € 32 miljoen toegevoegd aan het project vanuit 11.04 voor het herstel van een bestaand kunstwerk.
4. A24 Blankenburgtunnelverbinding: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling is het budget verhoogd met € 18,7 miljoen voor een aanvullende dekking voor de genomen maatregelen met betrekking tot PAS, PFAS en eisen waterveiligheid. Dit wordt gedekt vanuit de generieke investeringsruimte (11.04). Tot slot is het budget verhoogd met € 5,9 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19. Bij Voorjaarsnota 2021 zijn hiervoor generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03, bij de Ontwerpbegroting zijn de middelen toegevoegd aan de diverse projecten.
5. N18 Varsseveld-Enschede: Het projectbudget is verlaagd met € 19,8 miljoen. Aan het project is decharge verleend. Het positieve resultaat dat hoofdzakelijk bestaat uit een aanbestedingsmeevaller, vloeit terug naar de generieke investeringsruimte (11.04).
6. A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15): Het openstellingsjaar van dit project is nog niet bekend. Dit is het gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake stikstof.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen.

Tabel 35 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget							Openstelling		Eind contract	Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Later	Huidg	Vorig		
Projecten Noordwest-Nederland														
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	1.846	1.845	682	63	67	61	60	63	60	789	2019	2019		
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	379	375	83	21	17	17	17	17	21	186	2019	2019		
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.178	1.160	372	63	61	49	49	49	76	458	2020	2020		1
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (Badhoevedorp-Holendrecht):	1.265	1.244	11	29	33	26	27	27	42	1.069	2026	2026		2
A10 Tweede Coentunnel	2.190	2.172	1.284	56	55	55	55	55	75	556	2013	2013		
A12 Lunetten-Veenendaal	698	691	397	26	26	26	26	26	26	147	2012	2012		
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	365	360	69	17	15	15	14	14	14	206	2019	2019		
Aflossing tunnels	959	954	750	48	36	28	28	29	27	12				
Projecten Zuidwest-Nederland														
A15 Maasvlakte-Vaanplein	2.288	2.271	1.486	100	82	55	55	55	55	401	2015	2015		
A16 Rotterdam	1.788	1.524	192	130	61	208	116	73	66	858	2025	2025		3

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget							Openstelling		Eind contract	Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Later	Huidg	Vorig		
A24 Blankenburgtunnelverbinding	1.975	1.923	273	51	32	69	239	113	108	1.090	2024	2024	4	
Projecten Zuid-Nederland														
A59 Rosmalen-Geffen	272	272	271							–	0	2005	2005	
Projecten Oost-Nederland														
A12 Ede-Grijsoord	182	180	74	10	9	9	9	9	9	51	2016	2016		
N18 Varsseveld-Enschede	447	463	244	12	11	10	11	11	12	136	2018	2018	5	
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	196	191	54	142							n.t.b.	2023-2025	6	
Projecten Noord-Nederland														
N31 Leeuwarden-Drachten	168	168	149	6	7	3				4	2007	2007		
N33 Assen-Zuidbroek	348	344	143	15	13	14	14	14	14	121	2014	2014		
Projecten Tolgefinancierd														
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	505	497						25	25	454				
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel														
Afrondingen														
Totaal	17.051	16.636	6.532	791	525	645	721	580	633	6.540				
Begroting (MF 12.04)				791	525	645	721	580	633	6.540				

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

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

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Totaal geraamde inkomsten tol

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden. De toekomstige tolontvangsten zijn geraamd op artikel 12.09. Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tologpave op een wegdeel eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing op dat wegdeel worden beëindigd en vice versa. Voor een overzicht van de totaal geraamde inkomsten tol wordt verwezen naar bijlage 7 Tol.

Bijdragen van derden

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

Tabel 36 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdragen van derden	248	28	55	34	39
geraamde inkomsten tol				26	26
Totaal	248	28	55	60	65

Ten opzichte van de eerste suppletoire wet 2021 zijn de ontvangsten toegenomen als gevolg van:

- Bij een aantal projecten zijn ontvangsten aangepast voor de prijsbijstelling 2021 (€ 2,7 miljoen);
- Hogere ontvangsten ten behoeve van de planning en studie van de A1-A30 Barneveld (€ 3 miljoen).

3.3 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2022 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 37 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen	1.940.505	2.247.278	9.546.544	2.159.271	1.567.456	1.490.737	1.559.934
Uitgaven	2.048.323	2.256.615	9.486.296	2.240.600	1.957.919	1.948.120	1.932.237
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			99%				
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.506.274	1.596.243	1.559.243	1.705.842	1.467.824	1.326.341	1.472.761
13.03 Ontwikkeling	377.159	468.756	424.047	365.959	318.628	450.140	286.531
13.03.01 Aanleg personenvervoer	335.476	391.350	311.383	221.701	181.070	261.879	196.352
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	19.181	14.035	13.557	27.335	50.521	42.644	19.541
13.03.03 Optimalisering gebruik							
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	21.371	57.170	85.383	99.988	64.073	112.341	49.463
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	1.131	6.201	13.724	16.935	22.964	33.276	21.175
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	154.900	191.616	167.006	168.799	171.467	171.639	172.945
13.07 Rente en aflossing	9.990		7.336.000				
Ontvangsten	234.471	232.946	208.458	214.089	217.180	329.108	203.784
13.09 Ontvangsten	234.471	232.946	208.458	214.089	217.180	329.108	203.784

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2022 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 38 Artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)										
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.256.615	9.486.296	2.240.600	1.957.919	1.948.120	1.932.237	1.939.736	1.698.836
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing		1.596.243	1.559.243	1.705.842	1.467.824	1.326.341	1.472.761	1.534.436	1.348.246
13.03	Ontwikkeling		468.756	424.047	365.959	318.628	450.140	286.531	228.991	193.600
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		191.616	167.006	168.799	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990
13.07	Rente en aflossing		0	7.336.000	0	0	0	0	0	0
13	Spoorwegen	Ontvangsten	232.946	208.458	214.089	217.180	329.108	203.784	203.784	203.784
13.09	Ontvangsten		232.946	208.458	214.089	217.180	329.108	203.784	203.784	203.784

Tabel 39 Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
13	Spoorwegen	Uitgaven	1.614.732	1.786.327	1.709.846	2.010.748	1.749.154	1.898.732	1.916.084	36.145.982

		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.372.680	1.509.395	1.530.270	1.570.582	1.736.402	1.891.175	1.867.634	23.489.074
13.03	Ontwikkeling	152.731	187.448	137.275	440.166	12.752	7.557	48.450	3.723.031
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	89.321	89.484	42.301					1.597.877
13.07	Rente en aflossing	0	0	0	0	0	0	0	7.336.000
13	Spoorwegen								
	Ontvangsten	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	3.239.621
13.09	Ontvangsten	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	3.239.621

C. Toelichting

13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Motivering

Op grond van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 kan een beheerder voor de spoorweginfrastructuur worden aangewezen en kunnen lidstaten financiële middelen verstrekken aan de beheerder om te voldoen aan zijn taken. De Minister van IenW heeft op 14 december 2014 aan ProRail een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in de periode 2015 tot en met 2024. In de beheerconcessie staan de afspraken tussen de overheid en ProRail over het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze afspraken gaan onder meer over de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de daarmee samenhangende voorzieningen, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. Jaarlijks wordt aan ProRail subsidie verstrekt voor de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur, overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds.

De beheerconcessie bevat instrumenten als prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen, audits en reviews, verplichtingen om informatie aan IenW te verstrekken en/of besluiten voor te leggen en verplichtingen met betrekking tot samenwerking en transparantie. De ruggengraat van de concessie is de jaarcyclus waarmee in het beheerplan jaarlijks afspraken worden gemaakt tussen de Minister van IenW en ProRail over de te bereiken prestaties en de te nemen maatregelen. De Minister van IenW geeft jaarlijks in de beleidsprioriteitenbrief aan welke prestaties het komende jaar van ProRail worden verwacht. ProRail stelt op basis van de beleidsprioriteitenbrief een beheerplan op en consulteert belanghebbenden over de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan. Vervolgens legt ProRail het beheerplan ter instemming voor aan de Minister van IenW.

Nadat de Minister van IenW heeft ingestemd met het beheerplan, wordt deze toegezonden aan de Tweede Kamer. Na afloop van het jaar legt ProRail op grond van de Concessie verantwoording af in de jaarrapportage en op grond van de Wet Mobiliteitsfonds in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze documenten zijn vastgesteld worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

Het voornemen is om ProRail met ingang van 1 januari 2022 om te vormen tot zbo. Dit heeft onder andere tot gevolg dat bovengenoemde 'instrumenten' zoals de beheerconcessie, het beheerplan, de subsidie en de beleidsprioriteitenbrief zullen worden vervangen door de instellingswet, het meerjarenplan, de begrotingsbijdrage en de jaarbrief.

Producten

De exploitatie-, onderhoud- en vernieuwingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties per prestatiegebied zoals opgenomen in de beheerconcessie. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met verkeersleiding en capaciteitsmanagement. In het beheerplan zelf wordt jaarlijks een uitgebreide beschrijving opgenomen van de belangrijkste activiteiten die voor dat jaar zijn gepland. ProRail ontvangt voor de uit te voeren activiteiten een subsidie van het Rijk. Bij de vaststelling van de subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding die ProRail ontvangt van de vervoerders en eventuele bijdragen van andere partijen voor onderhoudsactiviteiten. Nadere informatie over areaal, prestaties en budgetten is opgenomen in bijlage 4 Instandhouding en bijlage 5 ProRail.

13.03 Ontwikkeling Spoor

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

- door ProRail uit te voeren planningen en studies;
- door lenW uit te voeren planningen en studies;
- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten.

13.03.01 Aanlegprogramma personenvervoer spoor

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Spoorcapaciteit 2030: Het projectbudget is verhoogd met € 67 miljoen (bij de 1e suppletoire begroting is reeds € 20 miljoen overgeboekt) vanuit de investeringsruimte Spoor (RA middelen artikel 11.05) voor diverse maatregelen zoals verzwaring van tractie- en energievoorziening en perronverlengingen in de verschillende delen van het land. Het projectbudget is verhoogd met € 1,2 miljoen zijnde de vrijval binnen het programma Verbeteraanpak Trein. Daarnaast is voor de realisatie van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 2,5 miljoen overgeboekt naar het programma Overwegen (LVO). Onder andere met deze bijdrage worden twee gelijkvloerse overwegen vervangen door tunnels.
2. Programma Overwegen: Voor de realisatie van de scope van Overwegen Gilze en Rijen is vanuit het PHS budget € 4,3 miljoen toegevoegd en vanuit het budget Spoorcapaciteit 2030 € 2,5 miljoen. Onder andere met bijdragen uit deze budgetten, worden binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) twee gelijkvloerse overwegen vervangen door tunnels.

Tabel 40 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Aanlegprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Be- en bijsturing toekomst	16	16	13	1	1						2021	2021	
Geluidsanering Spoorwegen	711	699	85	18	33	44	49	68	80	334	divers	divers	
Programma Behandelen en Opstellen	152	155	14	11	24	31	26	17	10	18	divers	divers	

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	27	27	13		1	3	2	3	3	2	2011/2018-2024	2011/2018-2024	
Verbeteraangepak stations	11	11	4	2	1	1	1	1	1	2	2021	2020	
Verbeteraangepak trein	42	43	39		1	1					2018/2018/2019	2019	
Spoorcapaciteit 2030	240	173	12	46	30	51	67	24	10		divers	divers	1
Innovatieprogramma Spoortrillingen	20	20		2	4	7	4	2	1		divers		
Maatregelenpakket HSL Zuid	131	130	45	45	28	10	3				divers		
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations	11	11		6	0	5					divers	divers	
Toegankelijkheid stations	505	500	303	41	39	38	22	12	12	38	divers	divers	
Overige projecten/ lijndelen etc.													
Aanleg ATBvv	72	70	8	1	6	15	25	16			divers	divers	
Booggeluid	4	4	1	1						1	divers	divers	
Fietsparkeren bij stations	424	418	174	44	31	24	24	24	24	78	divers	divers	
Kleine projecten personenvervoer	169	169		36	32	30	25	23	23	1	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	21	22		5	7	8				1	divers	divers	
Programma Overwegen	889	872	445	34	92	84	78	100	35	20	divers	divers	2
Ontsnippering	81	81	65	3	4	3	2	2	2		divers	divers	
Programma aanpak suïcidepreventie	11	11	5	3	3	0	0				2021	2021	
Programma kleine functiewijzigingen	382	379	235	19	16	15	18	18	16	45	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland													
Amsterdam CS, Cuypershal	27	27	17	3	4	1	1				2022	2022	
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	408	408	407			1					2016	2016	
Projecten Zuidwest-Nederland													
Emplacement Den Haag centraal	71	70	13	3	6	25	19	5			2023–2026	2023–2025	
Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	612	608	605	8							2023–2025	2023–2025	
Projecten Oost Nederland													
Traject Oost	238	240	189	6	5	10	8	15	2	3	divers	divers	
Projecten Noord Nederland													
Zwolle - Herfte	264	262	178	52	18	9	7				2017-2022	2021	
Sporendriehoek Noord-Nederland	141	140	78	20	24	13	3	4			divers	divers	
Afrondingen	1												
Totaal ProRail projecten	5.682	5.563	2.949	411	409	430	386	334	219	542			

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget				Indienststelling			Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	
Totaal overige (niet ProRail) projecten													
Totaal uitvoeringsprogramma	5.682	5.563	2.949	411	409	430	386	334	219	542			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	– 232		– 50	– 25	– 63	– 28	– 26	– 15	– 11	– 14			
Afrekening voorschotten	187	158	158	29									
Programma Aanleg	5.637	5.722	3.057	415	346	402	360	319	208	528			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	4			3	1								
Budget Aanleg (MF 13.03.01)	5.641	5.722	3.057	391	311	222	180	261	196	1.019			
Overprogrammering (-)				– 26	– 36	– 180	– 179	– 58	– 12	492			

13.03.02 Aanlegprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 41 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Aanlegprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			2021	2022	Kasbudget				later	Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2020			2023	2024	2025	2026		huidig	vorig
ProRail Projecten												
Projecten Nationaal												
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	170	170	157	1	1	1	1	1	4	3	divers	divers
Programma Emplacementen op orde	71	70	15	3	5	8	8	8	8	17	divers	divers
Projecten Zuidwest-Nederland												
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	23	23	20	1	1	1	1				divers	divers
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	231	227	73		8	18	42	45	21	23	divers	divers
Projecten Zuid-Nederland												
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	138	133	105	8	4	6	9	3	2		divers	divers
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	7	8			2	2	2	1			divers	divers
Afrondingen												
Totaal uitvoeringsprogramma	640	630	370	13	22	36	63	58	35	44		
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	- 112	- 102	- 29		- 8	- 9	- 12	- 15	- 15	- 23		
Afrekening voorschotten	18	17	17	1								
Programma Aanleg	546	545	358	14	14	27	51	43	20	20		
Aanleguitgaven binnen planning en studies												
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	546	545	358	14	14	27	51	43	20	20		
Overprogrammering (-)												

13.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van Infrastructuur op de weg bevorderen. Dit zijn maatregelen die door ProRail worden uitgevoerd. Voorbeelden hierbij zijn betere aansluiting tussen fiets en openbaar vervoer (fietsstallingen).

Producten

Tabel 42 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget	Planning
	huidig	vorig
Totaal Optimalisering gebruik		
Begroting (MF 13.03.03)		

13.03.04 Planning en studies personenvervoer

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Grensoverschrijdend Spoorvervoer: Op basis van de resultaten van het onderzoek door ProRail naar toekomstvast maatregelen voor realisatie van een directe verbinding Eindhoven-Düsseldorf is een pakket toekomstvast maatregelen voor emplacementen Eindhoven en Venlo uitgewerkt. Voor de realisatie van dit pakket dat ook bijdraagt aan het rijden van een extra internationale trein, een oplossing voor het NMCA-knelpunt (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) Eindhoven-Helmond en verbetering van bediening Blerick, Deurne, Horst-Sevenum is aanvullend € 15 miljoen gereserveerd.
2. Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland: Voor emplacement Venlo is € 25 miljoen beschikbaar voor de realisatie van een spanningssluit ter vervanging van de bestaande schakelbare bovenleiding. Bij de 1e suppletoire begroting 2021 was hiervoor reeds € 20 miljoen overgeboekt vanuit het Mobiliteitsfonds. De binnen de investeringsruimte gereserveerde gelden van € 5 miljoen zijn nu eveneens aan het budget toegevoegd. De integrale aanpak van emplacement Venlo is voorzien als onderdeel van Toekomstvast spoor Zuid Nederland. De opgave voor € 740 miljoen opstelruimte op Venlo binnen PHS is om die reden overgedragen vanuit PHS inclusief het hiervoor binnen PHS gereserveerde budget van € 24,6 miljoen.
3. Studie en innovatie: Er wordt vanuit de investeringsruimte € 6 miljoen toegevoegd aan het studie- en innovatiebudget, afkomstig uit meevallers van meerdere projecten. Daarnaast is er € 4 miljoen extra budget beschikbaar gesteld uit de extrapolatie 2035.

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Planning en studies Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	Toelichting
Planning- en studiekosten van aanlegprogramma MF 13.03.01	232				
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	10	10		divers	
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	130	111		divers	1
Kleine projecten Personenvervoer	13,33	12		divers	

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	
Reizigersfonds	3	3		divers	
Regionale Knelpunten	32	31		nvt	
Projecten Zuid-Nederland					
Maaslijn	45	44		2024	
Toekomstvast Spoor Zuid NL	101	70		divers	2
Projecten Zuidwest-Nederland					
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	18	18		divers	
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	264	258		divers	
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	38	29			3
afrekening voorschotten	9				
Totaal planning en studies personenvervoer	896	585			
Aanleguitgaven binnen planning en studies personenvervoer	- 63	- 63			
Begroting (MF 13.03.04)	833	522			

Legenda:

PB = Projectbesluit TB = Tracébesluit

13.03.05: Planning en studies goederenvervoer

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Kleine projecten goederenvervoer: In verband met de toekenningsbeschikking incidentele specifieke uitkering Spoor aansluiting Goederen Railterminal Gelderland (RTG-Valburg) is vanuit de post kleine projecten € 12 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII van waaruit de overboeking naar de provincie Gelderland plaatsvindt.

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planning en studies Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.02	112	102			
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Goederenvervoer	12	23	nvt	divers	1
Calandbrug	163	162		2020/ 2025	
Overige projecten en reserveringen					
Projecten in voorbereiding					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde Risico's					
Totaal programma planning en studies goederenvervoer					
Begroting (MF 13.03.05)	286	287			

Legenda:

PB = Projectbesluit TB = Tracébesluit

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

De Staat betaalt volgens de contractuele overeenkomst met Infrasppeed voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw) tot en met 2031. Het contract-beheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van lenW. Het voornemen is om ProRail met ingang van 1 januari 2022 om te vormen tot zbo en om dan ook de betalingen aan Infrasppeed over te dragen van lenW aan ProRail. ProRail ontvangt hiervoor dan een begrotingsbijdrage van lenW. Er wordt nog gezien hoe de begrotingsbijdrage van lenW eruit zal zien en welke posten deze zal omvatten.

Producten

Tabel 45 Tabel Projectoverzicht behorende bij 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Contractduur	
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	start	einde
Beschikbaarheidsvergoeding	3.689	3.688	2.116	192	165	167	169	170	171	539	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen	– 105	– 105	– 128	0	2	2	2	2	2	13		
Totaal	3.584	3.583	1.988	192	167	169	171	172	173	552		
Begroting (MF 13.04)	3.584	3.583	1.988	192	167	169	171	172	173	552		

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de eenmalige uitgaven verantwoord die samenhangen met de afrekeningen van de incidentele Vennootschapsbelasting, dividendbelasting en btw tussen ProRail en de Belastingdienst als gevolg van de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo per 1 januari 2022. Over de achtergrond hiervan is de Kamer geïnformeerd bij de brieven van 11 december 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, [35 396, nr. 13](#)) en 4 februari 2021 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, [35 396, nr. 13](#)).

Vanaf de begroting 2021 maakt de rente op leningen van ProRail onderdeel uit van artikel 13.02 'exploitatie, onderhoud en vernieuwing'.

13.09 Ontvangsten

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan lenW voor spooruitgaven. ProRail int de gebruiksvergoeding van vervoerders en het grootste deel van de onderhoudsbijdragen van derde partijen, deze zijn daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting onder artikelonderdeel 13.02.

Producten

Concessievergoeding NS

Dit betreft de concessieprijs die NS betaalt voor de vervoerconcessie hoofd-railnet (artikel 66 van de Concessie HRN 2015–2025) en de HSL-heffing die NS betaalt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur (Besluit HSL-heffing 2015), alsmede de betaling van de

uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid 2009-2014 (Onderhandelakkoord tussen IenW en de NS in 2011) en de boetes die NS moet betalen wanneer de afgesproken prestaties niet zijn behaald.

Bijdragen van derden

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

Tabel 46 Ontvangsten artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)						
Omschrijving	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Concessievergoedingen	196	208	212	215	328	203
Terugbetaling voorschotten	31					
Bijdragen van derden	6		2	2	1	1
Totaal	233	208	214	217	329	204
Begroting (MF 13.09)	233	208	214	217	329	204

3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 47 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen	29.189	13.447	47.909	2.677	2.677	10.407	10.407
Uitgaven	87.247	84.887	90.368	34.827	35.965	42.557	43.148
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			100%				
14.01 Regionale infrastructuur	61.843	84.881	41.774	34.827	35.965	42.557	43.148
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok		496		2.677	2.677	10.407	10.406
14.01.03 Aanleg reg/lok	61.843	84.385	41.774	32.150	33.288	32.150	32.742
14.02 Regionale mobiliteitsfondsen							
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	25.404	6	48.594				
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	25.404	5					
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten			48.594				
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma		1					
Ontvangsten		46					
14.09 Ontvangsten		46					

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2022 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 48 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)										
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
14	Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Uitgaven	84.887	90.368	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742
14.01	Regionale infrastructuur		84.881	41.774	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen									
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's		6	48.594						
14	Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Ontvangsten	46							
14.09	Ontvangsten		46							

Tabel 49 Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
14	Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Uitgaven								365.495
14.01	Regionale infrastructuur									316.895

		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
14.02	Regionale mobiliteitsfonds								
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's								48.600
14	Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's								46
14.09	Ontvangsten								46

C. Toelichting

14.01 Regionale infrastructuur

Motivering

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

Producten

Algemeen

Regionale lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. IenW levert een bijdrage aan 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.

Planning en studies

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

14.01.02 Planning en studies Regionaal/lokaal

Tabel 50 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planning en studies Regionaal/lokaal (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Overige projecten en reserveringen				nvt
Projecten in voorbereiding	18	17		
Overige projecten in voorbereiding	34	33		
Geïsignaleerde risico's				
Totaal planning en studies	51	50		
Begroting (MF 14.01.02)	51	50		

Legenda

PB = Projectbesluit TB = Tracébesluit

De beschikbare middelen betreffen een reservering voor de extra onderhoudskosten door areaalgroei bij het project HOV-NET Zuid-Holland.

14.01.03 Aanlegprogramma Regionaal/lokaal

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

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Aanlegprogramma Regionaal/lokaal (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
Projecten Noordwest-Nederland												
Amstelveenlijn	81	81	54		27						2020/ 2024	2020/ 2022
Utrecht, tram naar de Uithof	113	113	82	32							2019	2019
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	217	213	58	6	15	32	33	32	33	9	divers	divers
Rotterdamsebaan	280	279	233	47							regio	regio
Afrondingen												
Totaal	691	685	426	84	42	32	33	32	33	9		
Begroting (MF 14.01.03)			62	84	42	32	33	32	33			

14.03 Bereikbaarheidsprogramma's

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de bereikbaarheidsprogramma's.

14.03.01 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen begroot n.a.v. het convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn tussen Rijk-Regio (Kamerstukken II 2007-2008, [27 658, nr. 43](#)). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid in Noord-Nederland (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk-economisch programma (REP), tevens ten behoeve van Noord-Nederland. De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-Regio (Kamerstukken II 2008-2009, [31 700 A, nr. 19](#)). Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks met een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd.

Binnen de projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid gaat het in totaal om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten, zie 14.03.01.

In 2009 is het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) RSP opgericht voor Noord-Nederland (zie Regionale Mobiliteit in tabel). Het totale budget RMf RSP is € 970 miljoen. Dit bestaat uit € 500 miljoen bijdrage van het Rijk en € 470 miljoen bijdrage van de regio. Binnen het RMf RSP is € 100 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten; zie 14.03.02. Deze bijdrage vervalt als na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is en blijft beschikbaar voor het RMf RSP. De inzet van middelen uit het RMf RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het RMf RSP is beschikbaar voor projecten, die kunnen worden gerealiseerd vóór 2020. Enkele projecten lopen langer door dan 2020, zoals ook eerder is gemeld in de voortgangsrapportages van het Regio specifiek pakket Zuiderzeelijn.

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 14.03.01 t/m 14.03.03: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	72	72	72									
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten	589	588	541		49							
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	0	0	0									
Begroting (MF 14.03)	661	660	613		49							
Afrekening voorschotten	4	4	4									
LMCA Spoor: sporendriehoek (MF 13.03.01)												
Totale rijksbijdrage Noord-Nederland	665	664	616		49							

3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII en vinden hun oorsprong in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II 2004-2005, [29 644, nr. 6](#)). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Mobiliteitsfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 53 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen	1.034.388	1.123.248	933.856	933.275	1.018.112	1.012.423	1.019.011
Uitgaven	1.042.935	1.435.145	1.295.676	1.129.740	1.084.868	1.115.507	995.993
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			96%				
15.01 Exploitatie	11.010	11.158	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>11.010</i>	<i>11.158</i>	<i>10.433</i>	<i>9.654</i>	<i>9.344</i>	<i>9.187</i>	<i>9.187</i>
15.02 Onderhoud en vernieuwing	391.031	466.304	450.556	460.281	396.001	428.415	341.046
15.02.01 Onderhoud	339.381	390.503	379.582	316.825	226.985	224.880	151.631
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>335.809</i>	<i>337.250</i>	<i>368.020</i>	<i>315.939</i>	<i>226.288</i>	<i>223.724</i>	<i>151.146</i>
15.02.04 Vernieuwing	51.650	75.801	70.974	143.456	169.016	203.535	189.415
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>0</i>	<i>73.294</i>	<i>41.105</i>	<i>37.994</i>	<i>41.434</i>	<i>36.779</i>	<i>41.363</i>
15.03 Ontwikkeling	226.735	296.795	357.466	184.835	219.754	259.425	266.798
15.03.01 Aanleg	223.697	271.319	302.616	78.606	152.261	111.264	24.435
15.03.02 Planning en studies	3.038	25.476	54.850	106.229	67.493	148.161	242.363
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>1.843</i>	<i>1.365</i>	<i>1.624</i>	<i>1.625</i>	<i>1.625</i>	<i>1.103</i>	<i>1.178</i>
15.03.03 Optimalisering gebruik							
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	56.765	280.529	106.058	106.045	91.657	59.778	55.128
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	357.394	380.359	371.163	368.925	368.112	358.702	323.834
15.06.01 Apparaatskosten RWS	320.780	335.959	340.381	338.221	337.045	327.542	292.395
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>320.780</i>	<i>335.959</i>	<i>340.381</i>	<i>338.221</i>	<i>337.045</i>	<i>327.542</i>	<i>292.395</i>
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	36.614	44.400	30.782	30.704	31.067	31.160	31.439
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	<i>36.614</i>	<i>44.400</i>	<i>30.782</i>	<i>30.704</i>	<i>31.067</i>	<i>31.160</i>	<i>31.439</i>
Ontvangsten	112.206	85.359	74.241	5.957	9.627	2971	1.741
15.09 Ontvangsten							

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn alle budgetten in 2022 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 54 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)										
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	1.435.145	1.295.676	1.129.740	1.084.868	1.115.507	995.993	816.191	684.906
15.01	Exploitatie		11.158	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187	9.187	9.187

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
15.02	Onderhoud en vernieuwing	466.304	450.556	460.281	396.001	428.415	341.046	258.768	227.226
15.03	Ontwikkeling	296.795	357.466	184.835	219.754	259.425	266.798	168.340	58.197
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	280.529	106.058	106.045	91.657	59.778	55.128	54.686	62.296
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	380.359	371.163	368.925	368.112	358.702	323.834	325.210	328.000
15	Hoofdvaarwegennet	Ontvangsten	85.359	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741	489
15.09	Ontvangsten		85.359	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741	489

Tabel 55 Vervolg (bedragen x € 1.000)

			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	741.230	723.751	860.831	888.464	840.785	1.040.843	812.473	14.463.778
15.01	Exploitatie		9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	141.646
15.02	Onderhoud en vernieuwing		212.064	192.237	345.086	358.826	376.222	402.194	376.222	5.290.823
15.03	Ontwikkeling		137.443	141.008	118.906	143.572	78.712	259.598	56.892	2.747.741
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		54.534	53.540	59.873	49.100	48.885	42.085	42.393	1.164.587
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		328.002	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	5.118.981
15	Hoofdvaarwegennet	Ontvangsten	150	150	150	150	150	150	150	181.585
15.09	Ontvangsten		150	150	150	150	150	150	150	181.585

C. Toelichting

15.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien ([NMCA goederenvervoer integraal 2017](#)), die deels met exploitatie wordt gefaciliteerd.

Daarnaast dient de betrouwbaarheid en reistijd op orde te worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van exploitatie zijn:

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

Vanaf 2014 wordt in overleg met de sector gewerkt aan het zo goed mogelijk vormgeven van de bediening van sluizen en beweegbare bruggen. De Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop RWS en haar collega vaarwegbeheerders dit vormgeven, via het stuk «vergezicht bediening sluizen en bruggen» (Kamerstukken II 2015-2016, [34 300 A, nr. 56](#)). In 2019 is de Kamer geïnformeerd welke maatregelen Rijkswaterstaat samen met de sector heeft geselecteerd om de betrouwbaarheid van reistijden te verbeteren in het kader van Beter Bediend (Kamerstukken, 2018-2019, [31 409, nr. 219](#)).

Met het toezicht op het water dat door RWS (onder andere samen met de Politie) wordt uitgevoerd, wordt beoogd de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking. Met de inwerking-treding van de nieuwe Binnenvaartwet is meer nadruk komen te liggen op bestuursrechtelijke handhaving door IenW (in plaats van strafrechtelijke handhaving door de Politie). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

Tabel 56 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	2020	2021	2022
Begeleide vaarweg	km	592	592	592
Bediende objecten	stuks	244	243	242

Toelichting

Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn derhalve niet meegerekend. Het aantal bediende objecten neemt in 2022 af vanwege de sloop van de Roggebotsluis in het kader van het project IJsseldelta Fase 2 regionale percelen.

15.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

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

Producten

Het regulier onderhoud en vernieuwing van rijksvaarwegen omvat maatregelen aan bodems, oevers, kunstwerken zoals sluizen en bruggen, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor exploitatie, zoals verkeerscentrales. In bijlage 4 'Instandhouding' van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

15.02.01 Onderhoud

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

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betreft maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betreft het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden zowel de werkzaamheden binnen onderhoud als werkzaamheden die voortkomen uit het ontwikkelingprogramma goed afgestemd. Binnen onderhoud vallen zowel het preventief als het correctief onderhoud.

Kustwacht

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

kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast. De directeur Kustwacht beschikt over een informatiecentrum, schepen, surveillance-vliegtuigen en helikopters.

De Minister van IenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht. De overzichtsconstructie Kustwacht is als bijlage 3 'Overzichtsconstructie Kustwacht' aan deze begroting toegevoegd.

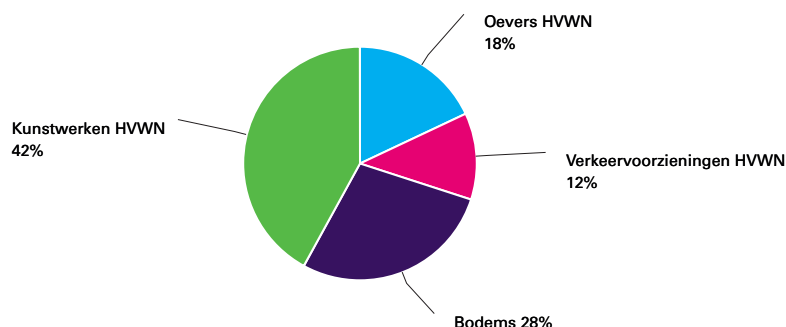
Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-Nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2002–2003, [28 600 XII, nr. 17](#)). Op dit artikel wordt o.a. de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe en wegen en paden Texel verantwoord. Er is met de provincies Groningen en Drenthe overeenstemming bereikt over de hoogte van de afkoop van het onderhoud, waarmee de overdracht aan de provincies Groningen in 2022 en Drenthe in 2021 definitief kunnen worden afgerond.

Meetbare gegevens

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

Figuur 6 Verdeling onderhoudskosten (in percentages)



Tabel 57 Areaal Onderhoud

	Eenheid	Omvang 2022	Budget x € 1.000 2021
Vaarwegen	km	7.071	379.582

Toelichting

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.426 kilometer en van zeecorridors en zeetoegangseuven van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.071 kilometer. Er worden in 2022 geen veranderingen voorzien.

Tabel 58 Indicatoren Onderhoud

Indicator	2019	2020	Streefwaarde 2021	Streefwaarde 2022
Geplande stremmingen (gehele areaal)	Niet beschikbaar	0,3%	0,8%	0,8%

Indicator	2019	2020	Streefwaarde 2021	Streefwaarde 2022
- Hoofdtransportas	Niet beschikbaar	0,1%	0,8%	0,8%
- Hoofdvaarweg	Niet beschikbaar	0,2%	0,8%	0,8%
- Overige Vaarweg	Niet beschikbaar	0,5%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	Niet beschikbaar	0,4%	0,2%	0,2%
- Hoofdtransportas	Niet beschikbaar	0,1%	0,2%	0,2%
- Hoofdvaarweg	Niet beschikbaar	0,4%	0,2%	0,2%
- Overige Vaarweg	Niet beschikbaar	0,4%	0,2%	0,2%

Toelichting

De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren voor het maatgevend schip af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten. De streefwaarden betreffen de afgesproken maximale waarden. Door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe.

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

15.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdvaarwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. De verwachting is dat deze problematiek geleidelijk toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 4 'Instandhouding'. In het MIRT projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

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

15.03 Ontwikkeling

Motivering

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de realisatie- en studie activiteiten bij het hoofdvaarwegennet.

15.03.01 Aanleg

Producten

In 2022 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

Tabel 59 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2022

Mijlpaal

Openstelling	–	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek
	–	Zeetoegang IJmond
Start aanleg	–	

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Subsidie Walstroom: Voor de structurele aanpak van de stikstofproblematiek is er vanuit de bronmaatregelen stikstof € 12 miljoen vrijgemaakt voor walstroom voor zeeschepen. Aanvullend is hiervoor vanuit het ministerie van LNV € 19 miljoen beschikbaar gesteld afkomstig van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv). De stikstofruimte met de bijdrage van LNV gecreëerd wordt toegevoegd aan het stikstofregistratiesysteem t.b.v. woningbouw. Met de subsidieregeling Walstroom zal worden bijgedragen aan een aantal projecten die walstroomvoorzieningen voor zeeschepen realiseren. Walstroom leidt tot stikstofreductie doordat het zeeschip dat in de zeehaven aan de kade ligt geen hulpmotor of generator meer hoeft te gebruiken voor het opwekken van elektriciteit. Het zeeschip wordt met een kabel en stekker op de (wal)stroomvoorziening aan de kade aangesloten.
2. Nieuwe Sluis Terneuzen: de stijging van het budget wordt voornamelijk veroorzaakt door meerkosten ten gevolge van noodzakelijke technische aanpassingen voor de dienstensteiger (€ 4,2 miljoen) en de prijsbijstelling 2021.
3. Maasroute, modernisering fase 2: de stijging van het budget wordt veroorzaakt door de afrekening van de CEF subsidie (€ 2,7 miljoen), een tegenvaller bij de verdieping Julianakanaal (€ 10,7 miljoen) en de prijsbijstelling 2021.
4. Wilhelminakanaal Sluis II: De planuitwerking kost meer tijd, waardoor de projectbeslissing vertraagd is.

Tabel 60 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Aanleg Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget				Kasbudget					Openstelling		Toelichting	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig		vorig
Projecten Nationaal													
Beter Benutten	16	16	16								–	–	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	101	101	100						1		2018	2018	
Walradarsystemen	26	26	24						2		divers	divers	
Regeling Kademuren	10	10		3	2	2	1	1			–	–	
Subsidie Walstroom	31				26	5					–	–	1
Projecten Noordwest-Nederland													
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10				3				2020	2020	
Projecten Zuidwest-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	14	13	2	6	1					4	2022	2022	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes	10	9	6	1						3	2021	2021	
Nieuwe Sluis Terneuzen	1028	1012	554	183	166	41	42	42			2023	2023	2
Projecten Zuid-Nederland													

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	
Maasroute, modernisering fase 2	657	645	595	17	15	15	13				2023	2023	3
Wilhelminakanaal Tilburg	98	98	95					1		1	2019	2019	
Wilhelminakanaal Sluis II	6	6	3	2	2						2025	2023	4
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	431	431	424							6	2015	2015	
Projecten Oost Nederland													
Toekomstvisie Waal	137	134	36	21	33	14	21	12			2022	2022	
Verruiming Twentekanalen fase 2	176	172	17	62	83	13					2023	2023	
Projecten Noord-Nederland													
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	293	284	280	7	5						2019	2019	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37						2		2017	2017	
Lichter en buitenhaven IJmuiden en Energiehaven	37	37		24	5	3					nbn	nbn	
Overige projecten													
Kleine projecten / Afronding projecten	202	1	190	3	3	2	1	1	1				
Afrondingen		3		1		- 1	4						
Totaal uitvoeringsprogramma	3.305	3.034	2.448	332	322	94	85	57	6	14			
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies				6	14	4							
Programma Aanleg				338	337	98	85	57	6	14			
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg								- 3		- 11			
Budget Aanleg (MF 15.03.01)				271	284	79	152	108	24	3			
Overprogrammering (-)				- 67	- 53	- 19	67	54	18	0			

15.03.02 Planning en studies

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Bijdrage aan agentschap RWS: door de extrapolatie naar 2035 en prijsbijstelling over 2021 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 4 miljoen toegenomen;
2. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2035 en prijsbijstelling over 2021 is de reservering voor LCC met € 30 miljoen toegenomen;
3. De reservering voor Search and Rescue-helikopters (SAR) is verlaagd van € 149 miljoen naar € 22 miljoen door een overboeking van € 143 miljoen naar Defensie als lenW bijdrage aan de aanbesteding van een nieuw 10-jarig SAR contract, € 12 miljoen extrapolatie naar 2035 en € 4 miljoen prijsbijstelling 2021.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstelling 2021.

Tabel 61 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Planning en studies Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	TB	Openstelling	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 28	– 27	nvt	nvt	
Uitgaven mbt planning en studies op IF 15.03.02 mbt het programma aanleg	14	14	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	20	16	nvt	nvt	1
Reservering voor LCC	306	276	nvt	nvt	2
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6		2025- 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	28	27		2023	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	157	154		2025- 2027	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2025- 2027	
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	38	37		2026- 2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	29	28	2019	2023- 2024	
Projecten Noord-Nederland					
Verbreiding sluiscomplex Kornwerderzand	97	95		2025- 2028	
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	237	232	2017	2024- 2028	
Overige projecten en reserveringen	878	992			3
Projecten in voorbereiding					
Projecten Noordwest-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen					
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Designaleerde risico's afrondingen	1				
Totaal programma planning en studies	1.793	1.860			
Begroting (MF 15.03.02)	1.793	1.860			

Legenda:

- PB = Projectbesluit
- TB = Tracébesluit

15.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van Infrastructuur op de vaarwegen bevorderen. Dit zijn maatregelen die door RWS worden uitgevoerd. Een voorbeeld is de optimalisatie van logistieke routes om modal shift te bevorderen.

Producten

Tabel 62 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget	Planning
	huidig	vorig
Totaal Optimalisering gebruik		
Begroting (MF 15.03.03)		

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

Producten

De projecten Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis en sluis Eefde zijn opengesteld. Er is sprake van een volledige beschikbaarheidsvergoeding. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Zeetoegang IJmond verkeert in de afrondingsfase en kent een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis: de verhoging van het projectbudget wordt verklaard door de extrapolatie naar 2035 en mutaties ten aanzien van prijsbijstelling 2021.
2. Zeetoegang IJmond: de inschrijving voor de Selectieve Onttrekking komt hoger uit dan de raming, waardoor aanvullend budget benodigd is. Daarnaast is het budget verhoogd ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19. Bij Voorjaarsnota 2021 zijn hiervoor generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03, bij de Ontwerpbegroting zijn de middelen toegevoegd aan de diverse projecten.

Tabel 63 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Project-budget			Kasbudget						Openstelling		Eind	Toelichting	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig	contract	
Projecten Noordwest-Nederland														
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	400	415	66	15	15	16	15	15	16	242	2019	2019	2046	1
Zeetoegang IJmond	1.104	1.039	81	239	82	80	68	36	31	487	2022	2022	2045	2
Projecten Zuid-Nederland														
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	155	165	21	23	5	7	5	5	5	82	2020	2020	2047	
Keersluis Limmel	91	90	25	3	3	3	3	3	3	47	2018	2018	2048	
Afrondingen														
Totaal	1.750	1.709	193	273	106	106	92	60	55	857				
Begroting (MF 15.04)				273	106	106	92	60	55					

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

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

Rijksrederij

De Rijksbrede Civiele Rijksrederij is een organisatie die nautische diensten levert aan andere overheden zoals het Ministerie van EZK, Financiën (Douane), IenW en de Kustwacht. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van RWS. De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

- Het ter beschikking stellen van vaartuigen voor een bepaalde tijdsduur (al dan niet met nautische bemanning) met een door de opdrachtgever gespecificeerd dienstverleningsniveau;

- Het leveren van kennisintensief advies aan overheidsinstellingen bij beheer, ontwerp en aanbesteding van vaartuigen;
- Het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

15.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

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

Tabel 64 Ontvangsten artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdragen van derden	85	74	6	10	3	2
Ontvangsten Vaarwegen	85	74	6	10	3	2

3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 65 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen	376.259	1.682.052	365.977	860.256	163.803	831.888	221.695
Uitgaven	401.044	383.545	455.830	450.713	396.227	615.156	843.929
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			87%				
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	262	453					
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	3.698	5.038	679	679	679	669	669
17.07 ERTMS	84.210	102.953	146.041	73.282	10.371	229.142	262.553
17.07.01 Aanleg ERTMS	82.380	100.479	143.633	73.282	10.371	229.142	262.553
17.07.02 Planning en studies ERTMS	1.830	2.474	2.408				
17.08 Zuidasdok	90.616	68.773	91.541	132.554	138.892	113.344	134.383
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	222.258	206.328	217.569	244.198	246.285	272.001	446.324
17.10.01 Aanleg PHS	199.584	182.043	159.096	109.373	98.147	138.143	208.521
17.10.02 Planning en studies PHS	22.674	24.285	58.473	134.825	148.138	133.858	237.803
Ontvangsten	68.895	75.742	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929
17.09 Ontvangsten	68.895	75.742	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2022 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 66 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer Uitgaven	383.545	455.830	450.713	396.227	615.156	843.929	644.945	405.404
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	453							

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	5.038	679	679	679	669	669	669	669
17.07	ERTMS	102.953	146.041	73.282	10.371	229.142	262.553	180.164	172.208
17.08	ZuidasDok	68.773	91.541	132.554	138.892	113.344	134.383	149.937	143.248
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	206.328	217.569	244.198	246.285	272.001	446.324	314.175	89.279
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer Ontvangsten	75.742	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929	36.569	
17.09	Ontvangsten	75.742	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929	36.569	

Tabel 67 Vervolg (bedragen x € 1.000)

		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer Uitgaven	484.473	574.410	401.759	487.864	73.481	60.766		6.278.102
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid								453
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	669	669	669	669	54.712			67.139
17.07	ERTMS	185.059	244.164	278.483	339.255	5.527	47.524		2.276.726
17.08	Zuidasdok	98.232	104.463	56.080	12.462				1.243.509
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	200.513	225.114	66.527	135.478	13.242	13.242		2.690.275
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer Ontvangsten		72.375						455.287
17.09	Ontvangsten		72.375						455.287

C. Toelichting

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid corridor is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheidsspoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid corridor kan ruwweg opgedeeld worden in enerzijds de nieuw aangelegde hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en anderzijds het bestaande conventionele spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn op de delen met hogesnelheidsinfrastructuur ERTMS en 25kV in bedrijf. De bovenbouw van de hogesnelheidsinfrastructuur is in 2006 en 2007 opgeleverd. Het traject tussen Amsterdam en Rotterdam is per 7 september 2009 officieel in gebruik genomen, het traject tussen Rotterdam en Antwerpen per 13 december 2009 en de aftakkingen naar Breda per 3 april 2011 en 9 april 2018. Naar aanleiding van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstukken II 2015–2016, [33 678](#), nr. 16) zet het kabinet in op een betere benutting van de HSL-Zuid met kortere reistijd voor de reizigers en een betrouwbare dienstverlening. In 2018 is met de introductie van de IC Amsterdam-Brussel en de Eurostar over de HSL, het alternatieve aanbod zoals overeengekomen na de Fyra gerealiseerd.

Eindevaluatie grootprojectstatus

Op 30 januari 2020 is de eindevaluatie van de grootprojectstatus HSL-Zuid aangeboden aan de Tweede Kamer. De door de Kamer ingediende schriftelijke vragen over de eindevaluatie zijn op 8 april 2020 beantwoord. Naar aanleiding hiervan heeft de Kamer verzocht om haar op basis van aanvullend onderzoek te informeren over in welke mate de oorspronkelijke maatschappelijke doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid – te weten (a) de versterking van de economische ontwikkelingen van zowel Nederland

als de Randstad en (b) treinverkeer als vervanging voor auto- en vliegverkeer (substitutie) – zijn verwezenlijkt. De aanvullende kwalitatieve evaluatie van deze doelstellingen is in de zomer van 2021 uitgevoerd en wordt aangeboden aan de Kamer.

Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn gereed. De infrastructuur wordt onderhouden door het consortium Infraspied (zie artikel 13.04), inclusief het oplossen van geconstateerde gebreken in de onderbouw zoals zettingsproblematiek. Het Maatregelenpakket HSL-Zuid (verbeter- en geluidsmaatregelen) is een zelfstandig MIRT-project en wordt verantwoord op artikel 13.03. De afhandeling van de resterende (geluid)schades vindt plaats in de periode 2021-2025 en wordt gedaan door het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4. De uitgaven van het Schadevergoedingsschap worden verantwoord op de begroting Hoofdstuk XII, artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, evenals de nog uit te voeren Milieu Effect Rapportage (MER)-evaluatie nadat de geluidsmaatregelen zijn afgerond.

Tabel 68 Projectoverzicht behorende bij 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget				Kasbudget					Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (MF 17.03.01)	6.138	6.137	6.137	1							2009	2009
HSL-Zuid hoofdwegen (MF 17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
HSL-Zuid hoofdwegen (MF 17.03.02)	115	115	115									
Totaal	7.265	7.264	7.264	1								

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft een tweeledige doelstelling:

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

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

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

IenW is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten ([Kamerstukken II 2006–2007, 30 351, nr. 3](#)) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de Minister van IenW verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat zij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op voorstel van de minister ([Kamerstukken II 2015–](#)

2016, 24 691, nr. 125), vanwege de fase waarin PMR zich bevindt, ingestemd met een eenvoudiger governance structuur en ermee ingestemd dat de voortgangsrapportage voortaan bestaat uit toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging (de zogenoemde Integrale rapportage Visie en Vertrouwen). De laatste reguliere Voortgangsrapportage betreft de veertiende Voortgangsrapportage ([Kamerstukken II 2015–2016, 24 691, nr. 123/124](#)).

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op 25 september 2018 in een brief aan de minister van IenW aangegeven de procedure te zijn gestart die zal leiden tot de beëindiging van de grootprojectstatus. De commissie heeft daarin de minister van IenW verzocht een eindevaluatie op te stellen, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten. Deze eindevaluatie is Q2 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden. De Tweede Kamer heeft vervolgens in Q3 2021 ingestemd met het beëindigen van de grootprojectstatus, waarop de Commissie IenW tegelijkertijd heeft verzocht om jaarlijks geïnformeerd te worden over de resterende aandachtspunten van PMR.

Producten

In 2006 heeft het parlement de herestelde PKB PMR vastgesteld en ingestemd met het Bestuursakkoord (juni 2004) en de Uitwerkingsovereenkomsten van de afzonderlijke deelprojecten (september 2005). De PKB PMR (deel 4: de definitieve tekst na parlementaire instemming) is uitgebracht (Staatscourant nr. 247, 2006). De eerste fase van het deelproject landaanwinning is gereed, de tweede fase is gestart, de natuurcompensatie is aangelegd en wordt gemonitord en van het BRG-programma is meer dan de helft van de projecten uitgevoerd. Van het deelproject 750 hectare zijn onderdelen Schiezone en Vlinderstreek vrijwel gereed, het onderdeel Buytenland van Rhoon is in uitvoering nadat het nieuwe streefbeeld in 2018 is vastgesteld.

De volgende producten worden onderscheiden:

- Uitvoeringsorganisatie: betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing;
- 750 hectare Natuur- en recreatiegebied: betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van IenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde IenW-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de aanleg van de Duincompensatie Delfland (Spanjaards Duin), welke nog de nodige tijd nodig heeft om te ontwikkelen, en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Betreft tevens de natuurcompensatie in de Voordelta, waarover momenteel een dialoog plaatsvindt tussen de PMR-partijen en de meest betrokken omgevingspartijen (natuur- en milieuorganisaties en visserij) om tot adequate natuurcompensatiemaatregelen te komen. Voorts zijn uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en wordt de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;

- Btw Buitencontour: betreft de niet-compensabele btw over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR. Als gevolg van de verbreding van het Breeddiep is een aanvulling op de uitwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam afgesloten. Dit was reeds als scopewijziging aangekondigd in de 13e Voortgangsrapportage PMR ([Kamerstukken II 2014–2015, 24 691, nr. 121](#) en [Kamerstukken II 2014–2015, 24 691, nr. 122](#)). De dekking van de bijdrage van lenW wordt gevonden in de Post Onvoorzien.
- Voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam heeft lenW € 35 miljoen beschikbaar gesteld ([Kamerstukken II 2015–2016, 34 003, nr. 25](#)). De dekking van de bijdrage van lenW is gevonden in de post onvoorzien. Wegens opgetreden projectrisico's (zoals aangetroffen kabels en leidingen en extra baggerinspanningen) is de post onvoorzien verder aangesproken, zodat de verdieping in totaal € 44 miljoen heeft gekost. Met het Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectare onherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 2014 Groene Verbinding opgeleverd en in gebruik genomen;
- 2014 Laatste infrastructurele projecten voor aansluiting Maasvlakte II op Maasvlakte I gereed;
- 2015 Officiële opening eerste terminal Maasvlakte II;
- 2016 De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project en gerealiseerd;
- 2018 De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project;
- 2018 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein: nieuw streefbeeld onderdeel Buytenland van Rhoon (650 ha) gereed;
- 2019 Verdieping van de Nieuwe Waterweg gereed;
- 2020 Eindevaluatie PMR volgens Regeling Grote Projecten naar Tweede Kamer;
- 2022 Deelprojecten BRG en 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdelen Vlinderstrik en Schiezone afgerond;
- 2026 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdeel Buytenland van Rhoon (650 ha) afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Tabel 69 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie	20	20	18							1	nmb	nmb
750 ha	30	30	30								nmb	nmb
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vroeg	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vroeg
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma											2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	104	103	95	1	1	1	1	1	1	6	nnb	nnb
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	101	100	46	4						52	nnb	nnb
Afrondingsverschillen	2	1										
Programma	1.168	1.165	1.100	5	1	1	1	1	1	59		
Begroting (MF 17.06)	1.168	1.165	1.100	5	1	1	1	1	1	59		

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 202/21, [23645, nr. 746](#)) zet erop in lange termijn keuzes voor het OV met bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland te realiseren. Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen om de doelen van Toekomstbeeld OV te bereiken. Het vervangen van het analoge huidige systeem, dat stamt uit de jaren '50-60, door de digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen (TEN-T kernnetwerk). Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.

Producten

Op 17 mei 2019 heeft het Kabinet de programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018/19, 33652, n2. 65) genomen en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem landelijk te vervangen door ERTMS. Tot en met 2030 worden door ProRail en vervoerders tientallen werkprocessen aangepast om treinen te kunnen laten rijden, circa 1.300 treinen en locomotieven omgebouwd of opgewaardeerd naar ERTMS en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid. Ook zal het systeem en de operatie worden beproefd en uiteindelijk 345 km spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien. Het Kabinet heeft in 2019 tevens besloten structureel middelen te reserveren voor de uitrol van ERTMS in de rest van Nederland in de periode 2030-2050. Hiervoor zijn middelen gereserveerd op artikelonderdeel 20.03.

In 2022 zal ProRail de aanbesteding voor het ERTMS-systeem voor de infrastructuur gunnen. Ook voor NS, Arriva en goederenvervoerders lopen er aanbestedingstrajecten. Bij ProRail en de vervoerders worden de bedrijfsvoering en de centrale ICT-systemen voorbereid op de komst van ERTMS. Tevens zal de besluitvorming rondom het toevoegen van de noordelijke lijnen aan de scope van het Programma ERTMS worden afgerond (Kamerstukken II 2020/21, [33562, nr. 80](#)).

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daarom twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de staatssecretaris van IenW betreft de veertiende voortgangsrapportage (Kamerstukken II 20/21, 652, nr. 79).

Tabel 70 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
ERTMS												
Aanleg	2.426	2.375	159	115	154	156	173	280	262	1.127	divers	divers
Planning en studies	96	95	87	2	2					3	divers	divers
Programma	2.521	2.470	246	117	156	156	173	280	262	1.131		
Afrekening voorschotten	22	20	20	2								
Begroting (MF 17.07.01)	2.543	2.490	266	103	146	73	10	229	263	1.452		
Overprogrammering (-)				- 16	- 10	- 82	- 163	- 51	1	322		

17.08 Zuidasdok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam-Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de stations capaciteit is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In de Kamerbrief van 30 april 2021 is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van Zuidasdok (Kamerstukken 2020-2021, [32 668](#), nr. 17).

Producten

- Programmaorganisatie en voorbereiding (inclusief A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, artikel 12.03.01 op het Mobiliteitsfonds);
- Uitbreiding van de ov-terminal (regionaal ov en ketenmobiliteit);
- Tunnel en uitbreiding van de wegcapaciteit A10-zuid;
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling is het budget verhoogd met € 0,5 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19. Bij Voorjaarsnota 2021 zijn hiervoor generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03, bij de Ontwerpbegroting zijn de middelen toegevoegd aan de diverse projecten.

Overzicht van de bijdragen

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

Tabel 71 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

Tabel 50 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2020	2.021	2.022	2023	2.024	2.025	2.026	later
Bijdragen Rijk	1125	315	14	43	89	82	56	71	455
Bijdrage gemeente Amsterdam	231	59	14	12	25	33	33	36	20
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	174	44	11	9	19	24	25	27	16
Bijdrage Provincie Noord Holland	86	28	29	29					
EU-ontvangsten	3	3							
Bijdrage derden	105	32							73
Programma	1723	481	68	92	133	139	113	134	564
Begroting (IF 17.08)	1.723	481	68	92	132,554	139	113,344	134	564

Tabel 72 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
Zuidasdok												
Generieke en ruimtelijke inrichting	87	87	78	7	2	1						
Projectorganisatie en voorbereiding	287	285	167	27	29	32	29		1		3	
Tunnel en A10	945	925	103	2	7	40	55	69	115		554	
OVT incl. keerspoor	405	395	133	32	54	61	54	45	18		8	
Afrondingen												
Programma	1.724	1.692	481	68	92	133	139	113	134		2032-564 2036	2032-2036
Begroting (MF 17.08)	1.724	1.692	481	68	92	133	139	113	134			

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Vanaf 2018 heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de status van groot project. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van PHS verantwoord. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, is in april 2019 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019, [32 404](#), nr. 92). Sindsdien zijn er halfjaarrapportages naar de Kamer gestuurd, de laatste betreft de tweede helft van 2021 (VGR 2020-2).

Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Ook het spoorgoederenvervoer neemt toe. Dat vraagt om een aanpak om meer capaciteit te bieden en een hoogwaardig spoorvervoer mogelijk te maken. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomst vaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

Het gaat om de volgende corridors en frequenties:

- Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters);
- Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen);
- Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen (6 intercity's op de corridor en 4 sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist);
- Den Haag-Rotterdam-Breda (8 intercity's en 6 sprinters tussen Den Haag en Rotterdam en 4 intercity's tussen Rotterdam en Breda);
- Breda-Eindhoven (4 intercity's en 4 sprinters Breda-Tilburg);

- Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad (4 intercity's en 4 sneltreinen tussen Flevoland, via Amsterdam Zuid, en Schiphol, 4 intercity's tussen Schiphol, via Amsterdam Zuid, en Hilversum, 6 sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal, 4 sprinters tussen Hilversum/Gooi en Amsterdam Centraal);
- Goederenroutering Zuid-Nederland.

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer e.d.). Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat de PHS-corridors onderdeel vormen van een samenhangend spoorweganet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvraag per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties. De scope, planning en financiële stand van zaken (peildatum eind 2018) zijn opgenomen in de basisrapportage PHS; deze dient als referentie voor de opeenvolgende voortgangsrapportages over PHS die elk half jaar verschijnen.

Producten

Op 4 juni 2010 (Kamerstukken II 2009-2010, [32 404, nr. 1](#)) heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS. Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking. PHS is een samenhangend en langlopend programma en wordt stap voor stap gerealiseerd. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt.

Inmiddels is een aantal projecten uitgevoerd en gaat PHS steeds verder in realisatie en worden onderdelen vastgelegd in subsidiebeschikkingen. In het MIRT overzicht is per onderdeel in realisatie een MIRT-blad opgenomen en is de voortgang van de diverse PHS onderdelen aangegeven. Elk halfjaar wordt in de opeenvolgende voortgangsrapportages PHS de inhoudelijke en financiële voortgang van PHS en de diverse corridors aangegeven.

In de laatste VGR2020-2 is aangegeven dat het PHS-programma in volle uitvoering is en tot circa 80% van het budget in 2021 is verplicht. Ook is duidelijk geworden dat een aantal belangrijke onderdelen eerst rond 2029-2030 gereed zullen zijn.

Eind 2021 (dienstregeling 2022) zal de tienminutentrein tussen Arnhem-Utrecht-Schiphol-Den Haag-Rotterdam gaan rijden.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Planning en studies PHS: Bij het BO MIRT in het najaar 2020 zijn afspraken gemaakt met de regio over integrale aanpak van de HUB-functie en transferproblematiek bij station Den Bosch in een op te starten MIRT-verkenning. Vanuit PHS is hiervoor € 40 miljoen beschikbaar gesteld, waarmee transfermaatregelen binnen PHS vervallen. Deze gelden zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 11.01 Verkenningen. Daarnaast is voor de realisatie van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 4,3 miljoen overgeboekt naar het Overwegenprogramma, is € 1,3 miljoen overgeboekt naar het programma beheer en onderhoud vanwege areaalgroei (Amsterdam Sloterdijk en Perronverlenging

Bunnik-Rhenen) en € 1,0 miljoen voor het 24/7 bereikbaar moeten zijn van de VL-post ten behoeve van PHS Amsterdam. In verband met de faseovergang van planuitwerking naar realisatiefase van het project Nijmegen west-entree is € 9,8 miljoen overgeboekt naar het realisatieprogramma.

Vanuit het programma Behandelen en Opstellen is behoefte aan extra opstelcapaciteit in de regio. Deze uitbreiding wordt meegenomen in de uitwerking van PHS Nijmegen. Om die reden is de hiervoor gereserveerde € 6,2 miljoen toegevoegd aan PHS budget.

In mei 2021 is een Bestuursovereenkomst getekend tussen het rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught over de realisatie van de verdiepte spoorligging in Vught. In deze Bestuursovereenkomst is onder meer afgesproken dat de 3 financiers hun financiële bijdragen voor de realisatie rechtstreeks overmaken naar ProRail. Binnen het projectbudget PHS was echter rekening gehouden met de bijdragen van de provincie en de gemeente. Om die reden is zowel de ontvangst- als de uitgavenbegroting verlaagd met € 130,6 miljoen.

De integrale aanpak van emplacement Venlo is voorzien als onderdeel van Toekomstvast spoor Zuid Nederland. De opgave voor € 740 miljoen opstelruimte op Venlo wordt overgedragen vanuit PHS naar het programma Toekomstvast spoor Zuid Nederland inclusief het hiervoor binnen PHS gereserveerde budget van € 24,6 miljoen.

Tabel 73 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
Aanleg	2.768	2.720	1.225	199	225	165	113	154	213	475		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	256	256	252	1	1	1					2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	141	140	98	24	1	17					2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	264	259	27	18	16	20	20	27	32	102	2028-2029	2028-2029
PHS: Rijswijk - Rotterdam	364	356	96	54	64	36	19	10	42	42	2023-2025	2023-2025
PHS Ede	53	52	5	5	19	8	7	4	4	2	2024	2021
PHS Amsterdam	829	809	40	47	79	53	46	106	130	328	2030-2032	
OV-SAAL korte termijn	630	630	630								2016	2016
OV-SAAL middellange termijn	48	48	40	5	3						2026-2026-2028	2028
PHS maatregelen TEV	26	25	1	18	4	3					divers	
PHS Alkmaar-Amsterdam	10	10		5	5						2027/2028	
PHS Nijmegen en West-entree	10			1	8	1					2027	
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	137	135	35	20	24	26	21	7	5		divers	divers
Afrondingen												
Planning en studies	1.412	1.587										
Corridor Alkmaar-Amsterdam												
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven												
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen												
Corridor Breda-Eindhoven												

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget				Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
Corridor Den Haag– Rotterdam												
Corridor OV SAAL middellange termijn												
Routing goederenvervoer Zuid-Nederland												
Overige (planstudiekosten)												
Afrondingen												
Programma	4.180	4.307	1.225	199	225	165	113	154	213		475	
Afrekening voorschotten	48	37	37	11								
Begroting (MF 17.10)	4.228	4.344	1.262	210	225	165	113	154	213		475	
Overprogrammering (-)				- 29	- 59	- 96	45	- 73	22		191	

17.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden voor de realisatie van de Megaprojecten verkeer en vervoer, die rechtstreeks aan lenW worden betaald, verantwoord en de afrekeningen van voorschotten op de subsidies aan ProRail.

3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 74 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verplichtingen	672	5.070					
Uitgaven	680	4.964					
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			0%				
18.06 Externe veiligheid	680	4.964					
18.12 Nader toe te wijzen Onderhoud en vernieuwing							
18.12.01 Onderhoud							
18.12.02 Vernieuwing							
Ontvangsten	74.523	- 279.862					
18.09 Ontvangsten	25.941	4					
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	48.582	- 279.866					

Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2022 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2022.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 75 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)										
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	4.964							
18.06	Externe veiligheid		4.964							
18.08	Netwerkoverstijgende kosten									
18.12	Nader toe te wijzen onderhoud en vernieuwing									
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Ontvangsten	- 279.862							
18.09	Ontvangsten		4							
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		- 279.866							

Tabel 76 Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven								4.964
18.06	Externe veiligheid									4964
18.08	Netwerkoverstijgende kosten									
18.12	Nader toe te wijzen onderhoud en vernieuwing									
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Ontvangsten								- 279.862
18.09	Ontvangsten									4
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen									- 279.866

C. Toelichting

18.12 Nader toe te wijzen Onderhoud en vernieuwing

Op dit artikelonderdeel waren noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. In deze begroting zijn deze middelen toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds naar rato van de budgetbehoefte per netwerk. In de instandhoudingsbijlage wordt nader ingegaan op de vervangingsopgave.

3.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 77 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Ontvangsten	5.509.351	7.068.690	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686
19.09 Ten laste van begroting lenW	5.509.351	7.068.690	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686

Budgetflexibiliteit

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2035 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2035.

Tabel 78 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)										
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	Ontvangsten	7.068.690	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929
19.09	Ten laste van begroting lenW		7.068.690	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929

Tabel 79 Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	Ontvangsten	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	5.701.193	6.017.457	6.152.089	101.782.959
19.09	Ten laste van begroting lenW		5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	5.701.193	6.017.457	6.152.089	101.782.959

C. Toelichting

19.09 Bijdragen ten laste van begroting Hoofdstuk XII Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

4. Bijlagen

Bijlage 1: Voeding van het Mobiliteitsfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel

Tabel 80 Voeding van het Mobiliteitsfonds															
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
12	Hoofdwegennet 3.146.161 2.982.240 3.494.379 3.115.816 3.182.211 2.852.806 2.459.513 2.204.230 2.196.214 2.741.792 3.04.3582 401.728.364.662.463.7721.882.6639.788.258														
	Uitgaven														
12.01	Exploitatie	4.429	3.959	3.958	3.957	3.955	3.955	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	59.872
12.02	Onderhoud en vernieuwing	887.929	1.192.166	1.362.001	864.112	1.021.045	696.951	603.388	497.207	497.335	479.188	631.609	666.260	773.305	882.7771.686.162
12.03	Ontwikkeling	737.321	600.636	830.865	896.302	942.495	949.299	629.404	604.567	603.517	1.170.545	582.900	719.052	693.411	766.590 36.8310.762.560
12.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	791.089	525.002	644.721	721.101	580.398	633.084	658.461	527.463	524.864	521.563	519.351	480.595	434.526	392.0948.304.829
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	725.393	660.477	652.834	630.344	634.318	569.517	564.305	571.030	566.535	566.535	566.509	566.509	566.597	566.9978.974.835
	Ontvangsten														
12.09	Ontvangsten	247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386	90.567	46.186	46.186	46.186	137.119	71.131 51.329 1.108.103
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)														
		2.898.445	2.954.516	3.439.028	3.055.790	3.116.854	2.793.718	2.411.764	2.147.844	2.105.647	2.695.602	258.170	355.5422	227.550	392.6411.831.3338.680.155
13	Spoorwegen 2.256.615 9.486.296 2.240.600 1.957.919 1.948.120 1.932.237 1.939.736 1.698.836 1.614.732 1.786.327 1.709.8462.010.7481.749.1541.898.7321.916.0846.145.982														
	Uitgaven														
13.02	Exploitatie onderhoud en vernieuwing	1.596.243	1.559.243	1.705.842	1.467.824	1.326.341	1.472.761	1.534.436	1.348.246	1.372.680	1.509.395	1.530.270	1.570.582	1.736.402	1.891.1751.8676383.489.074
13.03	Ontwikkeling	468.756	424.047	365.959	318.628	450.140	286.531	228.991	193.600	152.731	187.448	137.275	440.166	12.752	7.557 48.4503.723.031
13.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	191.616	167.006	168.799	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301			1.597.877
13.07	Rente en aflossing	0	7.336.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 7336.000
	Ontvangsten														
13.09	Ontvangsten	232.946	208.458	214.089	217.180	329.108	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784 203.7843.239.621
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)														
		2.023.669	9.277.838	2.026.511	1.740.739	1.619.012	1.728.453	1.735.952	1.495.052	1.410.948	1.582.543	1.506.062	1.806.964	1.545.37	01.694.9481.712.3082.906.361

Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
14	84.887	90.368	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742								365.495
Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's																
Uitgaven																
14.01	84.881	41.774	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742								365.495
Regionale Mob. Fondsen																
14.02			0													48.600
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's 48.594															
Ontvangsten																
14.09	Ontvangsten	46														46
Bijdrage van hfdst XII (art 26)																
	84.841	90.368	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742								365.449
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
15	35.145	1.295.676	1.129.740	1.084.868	1.115.507	995.993	816.191	684.906	741.230	723.751	860.831	888.464	840.785	040.843	812.473	4.463.778
Hoofdvraagstukken																
Uitgaven																
15.01	Exploitatie	11.158	10.433	9.654	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	141.646
Onderhoud en vernieuwing																
15.02		466.304	450.556	460.281	396.001	428.415	341.046	258.768	227.226	212.064	192.237	345.086	358.826	376.222	402.194	376.2225.290.823
15.03	Ontwikkeling	296.795	357.466	184.835	219.754	259.425	266.798	168.340	58.197	137.443	141.008	118.906	143.572	78.712	259.598	56.892 2.747.741
Geïntegreerde contractvormen/ PPS																
15.04		280.529	106.058	106.045	91.657	59.778	55.128	54.686	62.296	54.534	53.540	49.100	48.885	42.085	42.393	1.164.587
Netwerkgebonden kosten HVWN																
15.06		380.359	371.163	368.925	368.112	358.702	323.834	325.210	328.000	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.7795.118.981
Ontvangsten																
15.09	Ontvangsten	85.359	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	181.585
Bijdrage van hfdst XII (art 26)																
	1.349.786	1.221.435	1.123.783	1.075.241	1.112.536	994.252	815.702	684.756	741.080	723.601	860.681	888.314	840.635	040.693	812.323	4.282.193

Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
Megaprojecten																
17	Verkeer en Vervoer	383.545	455.830	450.713	396.227	615.156	843.929	644.945	484.473	574.410	401.759	487.864	73.481	60.766		6.278.102
Uitgaven																
17.03	Hogesnelheidstrein- Zuid															453
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		679	679	679	669	669	669	669	669	669	669	669	54.712		67.139
17.07	ERMTS	102.953	146.041	73.282	10.371	229.142	262.553	180.164	172.208	185.059	244.164	278.483	339.255	5.527	47.524	2.276.726
17.08	ZuidasDok	68.773	91.541	132.554	138.892	113.344	134.383	149.937	143.248	98.232	104.463	56.080	12.462			1.243.509
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	206.328	217.569	244.198	246.285	272.001	446.324	314.175	89.279	200.513	225.114	66.527	135.478	13.242		2.690.275
Ontvangsten																
17.09	Ontvangsten	75.742	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929	36.569	0	0	72.375					455.287
Bijdrage van hfdst XII (art 26)																
		307.803	406.810	406.844	339.152	557.448	781.000	608.376	405.404	484.473	502.035	401.759	487.864	73.481	60.766	5.822.815
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
18	Overige uitgaven en ontvangsten	4.964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.964
Uitgaven																
18.06	Externe veiligheid															4.964
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging															0
18.09	Ontvangsten	4														4

Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
Saldo van de afgesloten rekeningen	– 279.866															– 279.866
Bijdrage van hfdst XII (art 26)	284.826															284.826
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
Bijdragen andere begrotingen Rijk	7.061.370	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	6.701.193	6.017.457	6.152.089	1.782.959
Ontvangsten																
Ten laste van begroting lenW	7.068.690	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	6.701.193	6.017.457	6.152.089	1.782.959
Bijdrage van hfdst XII (art 26)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
7.068.690	14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	6.701.193	6.017.457	6.152.089	1.782.959	
Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	119.320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uitgaven																
20.01 Verkenningen	3.907															
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0															
20.03 Reserveringen	115.413															
20.04 Generieke investeringsruimte	0															
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0															
Ontvangsten																

Bedragen € x 1.000	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2020 – 2034
20.09 Ontvangsten	0															
Bijdrage van hfdst XII (art 26)	119.320															

Bijlage 2: Verdiepingsbijlage

In de verdiepingsbijlage is per productartikel een meerjarige begrotingsmutatietabel opgenomen op artikelonderdeelniveau met daarbij de aansluiting tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit voor de volledige looptijd van het fonds. Bij het toelichten van de begrotingsmutaties wordt de normering die is opgenomen in de leeswijzer gehanteerd. Dit houdt in dat de begrotingsmutaties, waarbij het verschil kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht (tenzij beleidsmatig toch relevant). De begrotingsmutaties zijn in alfabetische volgorde in de tabellen opgenomen en worden ook in deze volgorde toegelicht.

Voor de volledigheid is de verdiepingsbijlage van voormalig artikel 20 opgenomen om de aansluiting op artikel 11 inzichtelijk te maken. Hiermee worden de mutaties op artikel 20 tussen 1e suppletoire en de stand ontwerp-begroting 2022 inzichtelijk gemaakt.

Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Tabel 81 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)															
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 11.01 Verkenningen															
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 11.01 Verkenningen															
Overboeking art. 20 naar art. 11	2.465.775		5.000	4.000	109.063	173.871	339.458	474.467	634.519	544.365	181.032				
Mutaties Miljoenennota 2022	2.465.775		5.000	4.000	109.063	173.871	339.458	474.467	634.519	544.365	181.032				
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 11.01 Verkenningen			5.000	4.000	109.063	173.871	339.458	474.467	634.519	544.365	181.032				
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen															
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen															
Overboeking art. 20 naar art. 11	5.639		5.639												
Mutaties Miljoenennota 2022	5.639		5.639												
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen			5.639												
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 11.03 Reserveringen															
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 11.03 Reserveringen															
Overboeking art. 20 naar art. 11	1.830.388		176.256	171.825	110.001	69.001	103.657	87.195	161.612	109.750	66.269	105.000	159.000	106.700	287.352
Mutaties Miljoenennota 2022	1.830.388		176.256	171.825	110.001	69.001	103.657	87.195	161.612	109.750	66.269	105.000	159.000	106.700	287.352
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 11.03 Reserveringen			176.256	171.825	110.001	69.001	103.657	87.195	161.612	109.750	66.269	105.000	159.000	106.700	287.352
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte															
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte															
Overboeking art. 20 naar art. 11	5.067.538											356.519	1.046.387	536.755	907.457
Mutaties Miljoenennota 2022	5.067.538											356.519	1.046.387	536.755	907.457
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte												356.519	1.046.387	536.755	907.457

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 11.05															
Investeringsruimte toebedeeld modaliteit															
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit															
Mutaties Miljoenennota 2022															
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2021															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	0	186.895	175.825	219.064	242.872	443.115	561.662	796.131	654.115	603.820	1.151.387	695.755	1.014.157	828.409
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 11.09															
Ontvangsten															
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten															
Overboeking art. 20 naar art. 11	47.500			17.500	30.000										
Mutaties Miljoenennota 2022				47.500	17.500	30.000									
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten				17.500	30.000										
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2021															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															

Voorafgaand aan de conversie van artikel 20 op het Infrastructuurfonds naar artikel 11 op het Mobiliteitsfonds hebben de mutaties plaatsgevonden op artikel 20. Naderhand heeft de conversie plaatsgevonden, die technisch van aard is. Vandaar dat de mutaties in de verdiepingsbijlage onder artikel 20 worden toegelicht.

Overboeking artikel 20 naar artikel 11

Dit betreft een technische mutatie van de budgetten op de artikelonderdelen 20.01 t/m 20.05 naar 11.01 t/m 11.05 vanaf het jaar 2022.

Artikel 12 Hoofdwegennet

Tabel 82 Artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement		3.871	3.868	3.867	3.866	3.864	3.864	3.864	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement		3.871	3.868	3.867	3.866	3.864	3.864	3.864	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872
Extrapolatie 2035	3.872														
HXII: Inteligente Transport Systemen (ITS)	96	96													
HXII: Mobility as a Service (Maas)	360	360													
Prijsbijstelling 2021	1.376	102	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91
Mutaties Miljoenennota 2022		5.704	558	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement		4.429	3.959	3.958	3.957	3.955	3.955	3.955	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging		823.681	868.907	892.002	902.386	850.825	776.685	518.349	554.961	600.793	635.944	602.832	490.236	492.597	499.480
Mutaties Voorjaarsnota 2021		12.970	297.722	148.554	- 39.489	166.760	- 75.063	90.312	- 68.700	114.896	174.754	112.596	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging		836.651	1.166.629	1.040.556	862.897	1.017.585	701.622	608.661	486.261	485.897	461.190	490.236	490.236	492.597	499.480
COVID claim	720	720													
Extrapolatie 2035	606.435														
Kasschuiven Hoofdwegennet	0			300.000								100.000	100.000	100.000	-
Kosten Brexit maatregelen	10.000	10.000													
Meerkosten COVID	555	555													
Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	1.252.990										7.123	229.833	229.833	262.067	262.067
Prijsbijstelling 2021	239.584	19.603	25.537	21.445	21.615	25.060	17.529	14.327	11.446	11.438	10.875	11.540	11.540	11.596	11.758
PUB herstel brandwerendheid tunnels	200	200													
RWS Service Level Agreement (SLA)	5.200	5.200													
Saldo mee-en tegenvallers Hoofdwegennet	15.000	15.000													
Uitvoeringsbesluit A27 Houten-Hooipolder	- 84.300				- 20.400	- 21.600	- 22.200	- 19.600	- 500						
Mutaties Miljoenennota 2022		2.046.384	51.278	25.537	321.445	1.215	3.460	- 4.671	10.946	11.438	17.998	141.373	141.373	173.663	273.825
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging		887.929	1.192.166	1.362.001	864.112	1.021.045	696.951	603.388	497.207	497.335	479.188	631.609	631.609	666.260	773.305
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.03 Aanleg		883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.196.371	859.556	620.680	646.162	266.817	893.529	67.577	270.958	215.371	233.146
Mutaties Voorjaarsnota 2021		- 44.136	128.915	145.794	550.194	346.081	11.592	301.788	- 48.410	354.030	168.247	322.546	288.055	156.508	345.686
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 12.03 Aanleg		839.231	654.379	1.142.452	840.985	850.290	871.148	318.892	597.752	620.847	1.061.776	390.123	559.013	371.879	578.832

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Aanvulling A1/A30 Barneveld	38.082											9.521	9.521	9.520	9.520
Aanvulling A6 Almere Oost-Lelystad	34.000											8.500	8.500	8.500	8.500
Aanvulling A27 Houten-Hooipolder	248.000											62.000	62.000	62.000	62.000
Aanvulling A28 Amersfoort-Hoogeveen	30.000											7.500	7.500	7.500	7.500
Aanvulling budget talking traffic	- 970	- 970													
Aanvulling Ring Utrecht	262.000								16.800	50.000	50.000	53.000	53.000	53.000	3.000
Aanvulling Zuidelijke Ringweg Groningen	16.800														
Actualisatie Vrachtwagenheffing 2022	27.060								27.060						
BCF: BDU KTA MoVe 2020 (Studie Voorne-Putten 2020)	- 16	- 16													
BCF: BDU MaaS/ITS	- 33	- 33													
BCF: Impuls SPV 2021	- 10.757	- 10.757													
Bijdragen derden Hoofdwegennet	3.597	597			3.000										
Bijdrage opdracht klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur	18.387	3.271	4.961	5.089	3.615	577	874								
COVID claim	1.175	1.175													
DFA 2021 ICT	- 36	- 36													
Extrapolatie 2035	55.999														
EZK: Hyperloop	- 1.125	- 492	- 419	- 214											
FIN: Innovatieontwikkeling	20.000	4.000	8.000	8.000											
HXLI: Bijdrage ILT - Vrachtwagenheffing (VWH)	- 300	- 300													
HXLI: BOA DGMo	7	7													
HXLI: Communicatieadviseur VK A1-A30	- 26	- 26													
HXLI: Dekking apparaat MenG vanuit IF															
Verkenningen	- 491	- 491													
HXLI: Herschikking Apparaat Tijdelijke tolheffing (TTH)	- 962	- 962													
HXLI: Herschikking Apparaat Vrachtwagenheffing (VWH)	- 816	- 816													
HXLI: Herschikking voorbereiding TTH - RDW	3.898		975	975	975	973									
HXLI inhuur Beter Benutten	- 508	- 508													
HXLI: inhuur DWV	- 160	- 64	- 96												
HXLI: Subsidie DKTI 3	- 5.000	- 1.750	- 1.750	- 1.000	- 500										
HXLI: Unit Innovatie	- 932	- 932													
Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)	0		- 20.000		20.000			250.000	100.000	- 50.000	- 70.000	100.000	-	130.000	-
Kasschuiven Hoofdwegennet	0	159.998	- 90.562	329.909	7.218	61.693	58.428	21.846	142.576	- 70.474	92.946	150.203	145.806	179.947	95.919
Kleine infrastructurale knelpunten	8.275		4.175	4.100											
Kortetermijn file-aanpak	5.000					5.000									
Kortetermijnmaatregelen A12 Gouda-Utrecht	10.000					10.000									
Kortetermijnmaatregelen Voorne-Putten	691	450	241												

	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
12 Hoofdwegennet															
Meerkosten COVID	5.700	5.700													
Prijsbijstelling 2022	232.539	23.328	17.399	19.135	16.942	18.475	12.042	19.066	32.091	28.770	35.823	2.053	3.712	1.065	1.319
Programma Vrachtwagenheffing		- 916	- 916												
PUB herstel brandwerendheid tunnels		- 200	- 200												
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	- 15.893	38.829	3.333	2.470	6.667	- 49.113	- 15.393			- 2.686					
Studiekosten Corridor Amsterdam Hoorn	- 233		- 233												
Uitvoeringsbesluit A27 Houten-Hooipolder	84.300			20.400	21.600	22.200	19.600	500							
Mutaties Miljoenennota 2022	1.066.136	101.910	- 53.743	311.587	55.317	92.205	78.151	310.512	6.815	- 17.330	108.769	192.777	160.039	321.532	187.758
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 12.03 Aanleg		737.321	600.636	830.865	896.302	942.495	949.299	629.404	604.567	603.517	1.170.545	582.900	719.052	693.411	766.590
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		476.835	457.786	708.646	586.776	596.771	628.603	635.173	524.265	597.613	515.662	506.581	501.489	290.705	422.407
Mutaties Voorjaarsnota 2021		178.159	30.945	- 90.400	130.180	- 24.206	14.266	11.486	- 6.352	- 82.258	- 1.557	4.341	- 28.556	115.166	- 74.010
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		654.994	488.731	618.246	716.956	572.565	642.869	646.659	517.913	515.355	514.105	510.922	472.933	405.871	348.397
COVID claim	2.400	2.400													
Dekking Infraspeed A16 Rotterdam	- 520	- 338	- 182												
Extrapolatie 2025	385.430														
Kasschuiven Hoofdwegennet	0	- 450	450		- 24.613	421	94	94	94	94	94	94	94	25.101	- 1.449
Meerkosten COVID	9.496	9.496													
Prijsbijstelling 2021	150.910	15.196	9.903	11.475	12.665	10.211	11.926	11.708	9.456	9.415	9.364	9.333	8.568	8.554	6.352
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	132.997	109.791	26.100	15.000	16.093	- 2.799	- 21.805			- 2.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 5.000	- 383
Mutaties Miljoenennota 2022	680.713	136.095	36.271	26.475	4.145	7833	- 9.785	11.802	9.550	9.509	7.458	8.429	7.662	28.655	4.520
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		791.089	525.002	644.721	721.101	580.398	633.084	658.461	527.463	524.864	521.563	519.351	480.595	434.526	352.917
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN		691.595	647.934	641.924	616.891	622.043	557.151	552.050	558.634	554.234	554.234	554.234	554.209	554.209	554.687
Mutaties Voorjaarsnota 2021		5.661	- 6.354	- 3.485	- 241										
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN		697.256	641.580	638.439	616.850	622.043	557.151	552.050	558.634	554.234	554.234	554.234	554.209	554.209	554.687
Aanvulling budget talking traffic	970	970													
Extrapolatie 2035	554.687														
FIN: bijdrage Categoriemanagement V&A	- 5.471	- 638	- 710	- 1.105	- 1.509	- 1.509									
HXII: Bijdrage beheer SAP systeem	4.109	4.109													
HXII: Herschikking budget arbeidsbeperkten	2.593	2.593													
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	- 589	- 589													
HXII: NDW demonstrator	45	45													
HXII: NDW netwerkregistratie	125	125													

	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
12 Hoofdwegennet	mutatie	370	370												
HXII: RWS ICT Verkeersongevallenregistratie		370	200	200											
HXII: Samen in Transitie		400	200	200											
HXII: Startsubsidie POK 2021		315	315												
HXII: Verduurzamen gebouwen		5.100	1.275	3.825											
Loonbijstelling 2021		125.241	9.396	9.150	9.196	9.020	9.107	7.978	7.873	8.004	7.929	7.929	7.929	7.929	7.936
Prijsbijstelling 2021		69.109	6.245	4.932	4.804	4.683	4.677	4.388	4.382	4.392	4.372	4.372	4.371	4.371	4.374
Programma Vrachtwagenheffing		916	916												
RWS Service Level Agreement (SLA)		7.305	2.805	1.500	1.500	1.500									
Mutaties Miljoenennota 2022		765.225	28.137	18.897	14.395	13.694	12.275	12.366	12.255	12.396	12.301	12.301	12.300	12.300	12.310
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN		725.393	660.477	652.834	630.344	634.318	569.517	564.305	571.030	566.535	566.535	566.535	566.509	566.509	566.997
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021 Hoofdwegennet		2.879.349,2	761.789,3	534.685,3	501.098,3	269.874,2	825.859,2	330.116,2	287.894,2	023.329,2	603.241,1	735.096,1	820.764,1	556.754,1	1.713.592
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2021 Hoofdwegennet		3.032.003,2	955.187,3	443.560,3	041.354,3	066.347,2	776.654,2	130.126,2	164.432,1	180.205,2	595.177,1	949.387,2	080.263,1	828.428,1	1.985.268
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Hoofdwegennet		3.141.866,2	982.240,3	494.379,3	115.816,3	182.211,2	852.806,2	459.513,2	204.230,2	196.214,2	741.794,2	304.358,2	401.728,2	364.669,2	2.463.772
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252	55.452	45.252	45.252	45.252	45.252	115.003	50.277
Mutaties Voorjaarsnota 2021		109.406	- 12.262	22.370	- 20.534	24.647	9.150	1.528		44.381					
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		246.839	27.709	54.240	78.346	80.655	58.049	46.780	55.452	89.633	45.252	45.252	45.252	115.003	50.277
Bijdragen derden Hoofdwegennet		3.597	597			3.000									
Extrapolatie 2035		50.277													
Kasschuiven Hoofdwegennet		0			- 19.475	- 19.475								19.475	19.475
Prijsbijstelling 2021		15.488	280	15	1.111	1.155	1.177	1.039	969	934	934	934	934	2.641	1.379
Mutaties Miljoenennota 2022		69.362	877	15	1.111	- 18.320	- 15.298	1.039	969	934	934	934	934	22.116	20.854
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386	90.567	46.186	46.186	46.186	137.119	71.131
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021 Hoofdwegennet		137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252	55.452	45.252	45.252	45.252	45.252	115.003	50.277
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021 Hoofdwegennet		246.839	27.709	54.240	78.346	80.655	58.049	46.780	55.452	89.633	45.252	45.252	45.252	115.003	50.277
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022 Hoofdwegennet		247.716	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386	90.567	46.186	46.186	46.186	137.119	71.131

A27 Houten-Hooipolder

Dit betreft het overboeken van gereserveerde middelen op artikelonderdeel Onderhoud en vernieuwing (12.02) ten behoeve van het uitvoeringsbesluit A27 Houten-Hooipolder.

Aanvulling A1/A30 Barneveld

Dit betreft de overheveling van € 38,1 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte (11.04) naar artikel 12, zoals afgesproken tijdens het BO MIRT najaar 2020.

Aanvulling A6 Almere Oost-Lelystad

Er wordt € 34 miljoen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte naar artikel 12 om de gewenste scope van het project mogelijk te maken.

Aanvulling A27 Houten-Hooipolder

Er wordt € 248 miljoen overgeboekt vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet (11.05) naar artikel 12 voor de realisatie van de A27 Houten-Hooipolder.

Aanvulling A28 Amersfoort-Hoogeveen

Er wordt € 30 miljoen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte naar artikel 12 voor gerichte infrastructurele maatregelen ten behoeve van de doorstroming op de A28.

Aanvulling Ring Utrecht

Op 2 december 2020 is het nieuwe Tracébesluit voor de A12/A27 Ring Utrecht gepubliceerd. Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij dit nieuwe Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie met € 262 miljoen verhoogd, met name vanwege de gewijzigde bouwmethode.

Aanvulling Zuidelijke Ringweg Groningen

Het Rijk stelt € 16,8 miljoen aanvullend beschikbaar voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen, onder andere voor het langer in stand houden van de projectorganisatie.

Actualisatie vrachtwagenheffing 2022

Dit betreft de actualisatie van de budgetbehoefte voor de afronding van de voorbereidingsfase van het programma Vrachtwagenheffing (€ 27,1 miljoen). De dekking wordt door de minregel voor de Vrachtwagenheffing binnen de Investeringsruimte te verhogen.

BCF: Impuls SPV 2021

Dit betreft de afdracht aan het Btw-compensatiefonds voor subsidieregeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Bijdrage opdracht klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten

Dit betreft middelen die worden overgeboekt vanaf 11.03 voor de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten'.

Extrapolatie 2035

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2035 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de budgetten voor Onderhoud en vernieuwing en de concessie-ontvangsten. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan het artikelonderdeel 11.04 generieke investeringsruimte.

FIN: bijdrage Categoriemanagement V&A

Dit betreft de bijdrage aan Categoriemanagement Vakliteratuur en Abonnementen.

FIN: Innovatieontwikkeling

In het kader van stikstofbeleid wordt er € 20 miljoen beschikbaar gesteld vanuit de aanvullende post voor het ontwikkelen van innovaties rondom nieuwe bouwconcepten en bouwlogistiek.

HXII: Subsidie DKT1 3

Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII voor de subsidie Demonstratie Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKT13) ten behoeve van de cofinanciering van Energie en Omgeving en Proeftuinen.

HXII: Verduurzamen gebouwen

Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII voor de verduurzaming van gebouwen. Vanuit de Wet Milieubeheer moet RWS circa 550 'erkende maatregelen energiebesparing' doorvoeren bij haar gebouwen (isoleren van vloeren, gevels en daken, plaatsen ledverlichting etc.). Naast de Wet Milieubeheer dienen vanuit het bouwbesluit de kantoren per 1 januari 2023 verplicht het energielabel C te bezitten.

Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)

Het betreft de kaderruilen over de modaliteiten van Spoorwegen, Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet op de artikelen 12, 13, 15 en 17 om de programmering en budgetten te verdelen teneinde de ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kleine infrastructurele knelpunten

Er wordt € 8,3 miljoen overgeboekt naar artike 12 voor het op korte termijn aanpakken van het zestal infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming in Noord-Nederland.

Korte termijn file-aanpak

Een deel van het restbudget van de korte-termijn file-aanpak wordt gebruikt voor de realisatie van een weefvak bij Delden-Hengelo Zuid. Dit is voortgekomen uit het MIRT-onderzoek van vorig jaar en BO-MIRT afspraken in 2020 (€ 5 miljoen).

Korte termijnmaatregelen A12 Gouda-Utrecht

Voor een Korte termijnmaatregelenpakket voor A12 Gouda-Utrecht wordt € 10 miljoen overgeboekt zoals afgesproken tijdens het BO-MIRT najaar 2020 ten laste van de Aanvullende Post Rutte III.

Kosten Brexitmaatregelen

In verband met de gevolgen van Brexit is bij de Truckparking sprake van een tegenvaller van € 10 miljoen.

Loonbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Meerkosten COVID

Bij Voorjaarsnota is € 22,5 miljoen generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03. Deze middelen worden bij de ontwerpbegroting toegevoegd aan de diversen projecten van RWS waar de meerkosten zijn gemaakt.

Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Op dit artikelonderdeel waren noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. In deze begroting zijn deze middelen toegewezen aan het artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds naar rato van de budgetbehoefte per netwerk. In de instandhoudingsbijlage wordt nader ingegaan op de vervangingsopgave.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

RWS Service Level Agreement (SLA)

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Er is sprake van diverse endogene en exogene ontwikkelingen waardoor hogere kosten worden gemaakt, zoals voor het opruimen van olie na schadevaring in de haven van Rotterdam, maatregelen in verband met spookrijders, brexit (truckparkings), en andere ICT-ontwikkelingen. Hiervoor worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de onderhoud- en vernieuwingbudgetten van hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het hoofdwegennet.

Artikel 13 Spoorwegen

Tabel 83 Artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie onderhoud en vernieuwing (voorheen beheer onderhoud en vervanging)		1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840	1.460.533	1.520.790	1.327.921	1.352.007	1.464.083	1.494.242	1.532.375	1.696.467	1.847.681	
Mutaties Voorjaarsnota 2021		47.089	15.189	- 49.799	77.486	18.000	- 23.000	- 23.000	- 22.000	- 22.000						
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie onderhoud en vernieuwing (voorheen beheer onderhoud en vervanging)		1.544.630	1.522.619	1.665.110	1.435.197	1.293.840	1.437.533	1.497.790	1.305.921	1.330.007	1.464.083	1.494.242	1.532.375	1.696.467	1.847.681	
EOV (voorheen BOV) kosten aanlegprojecten	11.104		164	363	666	2.468	847	847	1.066	847	847	854	2.135			1.824.681
Extrapolatie 2035	1.824.681															
Omvorming ProRail: energiebelasting	- 1.500	- 1.500														
Omvorming ProRail: structurele btw	18.700	18.700														
Omvorming ProRail: structurele vennootschapsbelasting (vpb)	- 500	- 500														
Overboeking dekking indexatieverschil 2020	30.000								10.000	10.000	10.000					
Overboeking van EOv (voorheen BOV) naar HSL Zuid	- 339	- 339														
Overboeking van PHS naar EOv (voorheen BOV)	975		975													
Prijsbijstelling 2021	538.458	35.252	35.485	40.369	31.961	30.033	34.381	35.799	31.259	31.826	34.465	35.174	36.072	39.935	43.494	42.953
Mutaties Miljoenennota 2022	2.421.579	51.613	36.624	40.732	32.627	32.501	35.228	36.646	42.325	42.673	45.312	36.028	38.207	39.935	43.494	1.867.634
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie onderhoud en vernieuwing		1.596.243	1.559.243	1.705.842	1.467.824	1.326.341	1.472.761	1.534.436	1.348.246	1.372.680	1.509.395	1.530.270	1.570.582	1.736.402	1.891.175	1.867.634
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling (voorheen aanleg)		262.627	395.284	406.630	411.742	322.857	299.770	344.676	127.575	149.370	196.897	91.503	165.158	161	20.209	
Mutaties Voorjaarsnota 2021		197.322	30.987	- 14.921	- 39.040	71.074	- 51.726	- 51.501	- 30.160	- 29.985	- 40.185	6.911	317.536	2.528	- 43.088	
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling (voorheen aanleg)		459.949	426.271	391.709	372.702	393.931	248.044	293.175	97.415	119.385	156.712	98.414	482.694	2.689	- 22.879	
Aanvulling studie en innovatie (Spoor)	10.010	4.000	2.010													4.000
Afrekeningen voorschotten ProRail 2020	30.555	30.555														
Bijdragen derden (Spoor)	181	181														
EOV (voorheen BOV) kosten aanlegprojecten	- 9.816		- 164	- 363	- 666	- 2.468	- 847	- 847	- 1.066	- 847	- 847	- 854	- 847			
EZK: Bijdrage Hyperloop	- 1.125	- 492	- 419	- 214												
Geluidschermen	- 380			- 380												

	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
13 Spoorwegen	mutatie															
HXII: Aanvullende budgetten OVS	0	- 1.700	- 2.100	- 1.600	- 1.200	- 1.200	- 1.200									9.000
HXII: Storting Valburg	- 12.000	- 12.000														
HXII: Subsidie nachttrein	- 1.407				- 1.407											
Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)	0		- 25.000	- 50.000	50.000	25.000	- 70.000	100.000	50.000				- 80.000	16.000	- 16.000	
Kasschuiven 2021 Ontwikkeling (voorheen aanleg)	0	- 10.021	- 3.730	- 3.432	- 11.000	- 14.601	- 29.917	- 29.807	- 29.807	- 20.807	27.668	39.669	16.036	- 5.937	40.686	35.000
Overboeking Besluit BO MIIRT 2020 (Spoor)	72.000					30.000	30.000	7.000	5.000							
Overboeking Eindhoven-Düsseldorf	15.000				15.000											
Overboeking Emplacement Venlo	24.565		2.000	4.000	7.000	7.000	4.565									
Overboeking Luchtdrukproblematiek Delft	4.634												4.634			
Overboeking Scope Behandelen en opstellen binnen PHS	- 6.172		- 1.000	- 2.000	- 3.172											
Overboeking Scope MLT 2e tranche	- 3.400	- 3.400														
Overboeking Scope overwegen in Rijen	4.270							4.270								
Prijsbijstelling 2021	79.656	1.684	2.179	4.844	8.199	8.796	8.451	1.905	15.788		3.915	46	17.649		5.750	450
Saldo mee- en tegenvallers Spoor	- 3.751			- 605	- 3.146											
Mutaties Miljoenennota 2022	202.820	8.807	- 2.224	- 25.750	- 54.074	56.209	38.487	- 64.184	96.185	33.346	30.736	38.861	- 42.528	10.063	30.436	48.450
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling	468.756	424.047	365.959	318.628	450.140	286.531	228.991	193.600	152.731	187.448	137.275	440.166	12.752	7.557	48.450	
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301					
Mutaties Voorjaarsnota 2021	26.407															
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	191.278	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301					
Doorbelasting A16 aan RWS	520	338	182													
Geluidschermen	380		380													
Mutaties Miljoenennota 2022	900	338	182	380												
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	191.616	167.006	168.799	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301					
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing	7.147.000															
Mutaties Voorjaarsnota 2021																
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing	7.147.000															

	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
13 Spoorwegen	mutatie															
Omvorming ProRail: incidentele dividend		59.000.1975.0002.034.000	–													
Omvorming ProRail: incidentele omzetbelasting en hierziening		– 1.000 714.000 713.000	–													
Omvorming ProRail: incidentele vennootschapsbelasting (vpb)		131.0004.458.0004.589.000	–													
Mutaties Miljoenennota 2022		189.000 7.147.000 7.336.000	–													
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing			0 7.336.000													
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021 Spoorwegen		9.072.0392.069.5382.289.958 1.940.9201.770.3361.933.2482.041.775 1.612.4861.590.6981.750.4641.628.046 1.697.533 1.696.628 1.867.890														
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2021 Spoorwegen		9.342.8572.115.7142.225.2381.979.3661.859.4101.858.522 1.967.2741.560.3261.538.713 1.710.2791.634.9572.015.069 1.699.1561.824.802														
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Spoorwegen		2.256.6159.486.2962.240.600 1.957.9191.948.1201.932.2371.939.736 1.698.8361.614.732 1.786.3271.709.8462.010.748 1.749.1541.898.732 1.916.084														
Ontwerpbegroting 2021		198.538 208.458 213.339 216.430 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		9.672 750 750														
Mutaties Voorjaarsnota 2021		208.210 208.458 214.089 217.180 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
Stand eerste supplettoire wet 2021		30.555 30.555														
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		– 5.819 – 5.819														
Afrekening voorschotten ProRail 2020		203.784														
Bijdragen derden 2021 (Spoor)		228.520 24.736														
Extrapolatie 2035		232.946 208.458 214.089 217.180 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
Mutaties Miljoenennota 2022		198.538 208.458 213.339 216.430 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
Stand ontwerpbegroting 2022		208.210 208.458 214.089 217.180 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		232.946 208.458 214.089 217.180 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021 Spoorwegen		198.538 208.458 213.339 216.430 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021 Spoorwegen		208.210 208.458 214.089 217.180 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022 Spoorwegen		232.946 208.458 214.089 217.180 329.108 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784 203.784														

Aanvulling Eindhoven-Düsseldorf

Het betreft hier een budgetoverboeking naar Grensoverschrijdend vervoer (Eindhoven - Düsseldorf) vanuit de aanvullende middelen naar artikel 13.

Aanvulling studie en innovatie (Spoor)

Voor studie- en innovatie was tot op heden geen structureel budget. Gezien het belang en urgentie is besloten om van de post studie- en innovatie een structurele post te maken. Het budget op artikel 13 wordt gevoed vanuit het Mobiliteitsfonds. Daarnaast heeft er een overboeking plaatsgevonden van het saldo mee- en tegenvallers vanuit de reguliere investeringsruimte ter dekking van de post Studie en Innovatie.

Afrekeningen voorschotten ProRail 2020

lenW beschikt de budgetten voor aanlegprojecten op basis van een subsidiebeschikking aan ProRail. Hierna wordt er per tertaal een voorschot verstrekt aan ProRail op basis van de door ProRail ingeschatte uit te voeren werkzaamheden in dat tertaal. Tevens wordt op basis van de werkelijke uitgaven het voorschot van het kwartaal ervoor afgerekend.

EOV (exploitatie, onderhoud en vernieuwing) kosten aanlegprojecten

Het betreffen overboekingen van de geraamde exploitatie- en onderhoudskosten bij projecten die na de afgegeven beschikkingen worden overgeboekt naar de EOV-rekening. Het gaat om de volgende projecten: MJPG (Geluidsanering Spoor), Behandelen en Opstellen (opstellen reizigers treinen Dordrecht), LVO (overweg Veenendaal Kerkewijk/De Reede), Bunnik, Rhenen en Amsterdam Sloterdijk.

Extrapolatie 2035

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2035 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 11.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

HXII: Storting Valburg

Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII in verband met een specifieke uitkering aan provincie Brabant ten behoeve van de verdiepte spoorligging Valburg.

Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)

Het betreft de kaderruilen over de modaliteiten van Spoorwegen, Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet op de artikelen 12, 13, 15 en 17 om de programmering en budgetten te verdelen teneinde de ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kasschuiven 2021 Ontwikkeling

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het ontwikkelingsprogramma noodzakelijk.

Omvorming ProRail: incidentele dividend

De omvorming van ProRail tot zbo zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. Overal waar kostenverhogingen of verlagingen als gevolg van de genoemde fiscale effecten optreden, ontstaan even grote verhogingen of verlagingen voor de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties

mogelijk. De fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen ingepast. Dit betreft de plafondcorrectie voor de incidentele dividendbelasting in verband met de omvorming van ProRail tot zbo.

Omvorming ProRail: incidentele omzetbelasting en herziening

De omvorming van ProRail tot zbo zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. Overal waar kostenverhogingen of verlagingen als gevolg van de genoemde fiscale effecten optreden, ontstaan even grote verhogingen of verlagingen voor de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties mogelijk. De fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen ingepast. Dit betreft de plafondcorrectie voor de omzetbelasting en herzieningsbtw in verband met de omvorming van ProRail tot zbo.

Omvorming ProRail: incidentele vennootschapsbelasting (vpb)

De omvorming van ProRail tot zbo zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. Overal waar kostenverhogingen of verlagingen als gevolg van de genoemde fiscale effecten optreden, ontstaan even grote verhogingen of verlagingen voor de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties mogelijk. De fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen ingepast. Dit betreft de plafondcorrectie voor de incidentele vpb in verband met de omvorming van ProRail tot zbo.

Omvorming ProRail: structurele btw

De omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo) zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. Overal waar kostenverhogingen of verlagingen als gevolg van de genoemde fiscale effecten optreden, ontstaan even grote verhogingen of verlagingen voor de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties mogelijk. De fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen ingepast. Dit betreft de plafondcorrectie voor structurele btw. Hieronder vallen de plafondcorrecties voor de btw-vrijval op de apparaatsuitgaven van ProRail ende btw-compensatie voor derdenwerken.

Overboeking Besluit BO MIRT 2020 (Spoor)

Op basis van BO MIRT afspraken najaar 2020 worden middelen beschikbaar gesteld vanuit de investeringsruimte aan projecten inzake het programma Spoorcapaciteit 2030 (€ 67 miljoen), spanningssluis Venlo (€ 5 miljoen), knooppuntontwikkeling OV: Zoetermeer (€ 4 miljoen) en station Nijmegen (€ 25,7 miljoen). Deze middelen worden overgeboekt naar artikel 13 (€ 72 miljoen) en artikel 11.03 Reserveringen (€ 29,7 miljoen).

Overboeking dekking indexatieverschil 2020

Dit betreft een overboeking uit reservering indexeringsverschillen in verband met het indexeringsverschil BOV 2020 naar artikel 13.

Overboeking Emplacementen Venlo

Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 17 PHS naar artikel 13 Toekomstvast spoor en heeft betrekking op Venlo Spanningssluis. Hiervoor was binnen PHS budget gereserveerd. Het wordt nu, om synergievoordelen te bereiken, overgeboekt naar Toekomstvast spoor om de werkzaamheden waarvoor dit budget was gereserveerd, te combineren met andere spoorse uitgaven op emplacement Venlo.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

Tabel 84 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)

14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur (voorheen grote regionaal/lokale projecten)		84.082	42.531	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491							
Mutaties Voorjaarsnota 2021		- 1.011	- 1.384	1.595	1.614	1.595	1.605	- 1.388	1.071							
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur (voorheen grote regionaal/lokale projecten)		83.071	41.147	34.827	35.965	42.557	43.148	15.341	13.562							
Prijsbijstelling 2021	7.277	1.810	627					3.660	1.180							
Mutaties Miljoenennota 2022	7.277	1.810	627					3.660	1.180							
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		84.881	41.774	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742							
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen																
Mutaties Voorjaarsnota 2021																
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen																
Mutaties Miljoenennota 2022																
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen																
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's (voorheen RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid)		1	47.476													
Mutaties Voorjaarsnota 2021		5														
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's (voorheen RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid)		6	47.476													
Prijsbijstelling 2021	1.118		1.118													
Mutaties Miljoenennota 2022	1.118		1.118													
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		6	48.594													

14 Regionale infrastructuur en bereik- baarheidsprogramma's	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491							
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2021 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	83.077	88.623	34.827	35.965	42.557	43.148	15.341	13.562							
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	84.887	90.368	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742							
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten															
Mutaties Voorjaarsnota 2021	46														
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	46														
Mutaties Miljoenennota 2022															
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	46														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's															
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	46														

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Tabel 85 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

15 Hoofdvaarwegennet	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.01 Exploitatie		10.501	9.993	9.332	9.129	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976
Mutaties Voorjaarsnota 2021		400	200	100												
Stand eerste supplettoire wet 2021		10.901	10.193	9.432	9.129	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976
artikelonderdeel 15.01 Exploitatie																
Extrapolatie 2035	8.976															8.976
Prijsbijstelling 2021	3.255	257	240	222	215	211	211	211	211	211	211	211	211	211	211	211
Mutaties Miljoenennota 2022	12.231	257	240	222	215	211	211	211	211	211	211	211	211	211	211	9.187
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.01 Exploitatie		11.158	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing		380.629	342.691	363.130	394.368	400.723	359.924	262.303	257.716	243.005	254.326	216.219	237.973	229.702	229.702	229.702
Mutaties Voorjaarsnota 2021		67.400	96.123	86.561	- 7.474	17.839	- 26.721	- 9.487	- 35.716	- 35.818	- 70.257	20	- 8.309		25.375	
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing		448.029	438.814	449.691	386.894	418.562	333.203	252.816	222.000	207.187	184.069	216.239	229.664	229.702	255.077	
COVID claim	625	625														
Extrapolatie 2035	229.702															229.702
Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	674.687															
Prijsbijstelling 2021	107.384	10.547	11.742	10.590	9.107	9.853	7.843	5.952	5.226	4.877	4.333	5.090	5.406	5.407	6.004	141.113
RWS Service Level Agreement (SLA)	7.103	7.103														
Mutaties Miljoenennota 2022	1.019.501	18.275	11.742	10.590	9.107	9.853	7.843	5.952	5.226	4.877	8.168	128.847	129.162	146.520	147.117	376.222
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing		466.304	450.556	460.281	396.001	428.415	341.046	258.768	227.226	212.064	192.237	345.086	358.826	376.222	402.194	376.222
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling		296.156	331.684	249.356	207.832	197.106	265.761	219.487	180.357	155.665	126.919	98.393	92.937	100.937	28.000	
Mutaties Voorjaarsnota 2021		- 2.206	14.136	- 94.221	54.248	89.923	67.272	- 40.748	- 14.727	- 14.681	24.934	- 25.524	- 22.136	- 31.548	173.988	
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling		293.950	345.820	155.135	262.080	287.029	333.033	178.739	165.630	140.984	151.853	72.869	70.801	69.389	201.988	
Bijdrage opdracht klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuur	11.613	2.710	2.710	2.254	1.313	1.313	1.313									
Bijdrage provincies en Havenbedrijf aan programma																
Goederenvervoercorridors	2.500		500	500	500	500	500	500								
DEF: SAR helikopter	142.800	-	- 5.950	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 5.950	
Dienstensteiger Nieuwe Sluis																
Terneuzen	4.200		2.250	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150

	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
15 Hoofdvaarwegennet	mutatie	417	- 160	177	200	200										
Extrapolatie 2035	40.293															40.293
HXII: Goederenvervoercorridors	- 1.000															
HXII: Topsector Logistiek	0	10.000	70.000			- 20.000	- 60.000	- 10.000	- 50.000				60.000			
Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)	0	- 20.943	- 19.627	- 39.634	- 41.720	- 4.930	4		- 51.774			56.882	23.616	20.164	62.491	15.471
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet	19.000		19.000													
LNV: sanering varkenshouderijen	39	39														
Meerkosten COVID	65.266	7.801	8.434	3.130	3.731	7.263	3.698	11.351	6.128	8.209	905	905	905	909	919	978
Prijsbijstelling 2021	18.913	3.398	5.152	5.000	5.400				- 37							
Saldo mee- en tegenvallers																
Hoofdvaarwegennet																
Mutaties Miljoenennota 2022	18.441	2.845	11.646	29.700	- 42.326	- 27.604	- 66.235	- 10.399	107.433	- 3.541	- 10.845	46.037	72.771	9.323	57.610	56.892
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling	296.795	357.466	184.835	219.754	259.425	266.798	168.340	58.197	137.443	141.008	118.906	143.572	78.712	259.598	56.892	
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830	54.857	53.529	62.323	53.455	57.435	87.534	47.954	41.136	41.069		
Mutaties Voorjaarsnota 2021	9.339	- 2.989	6.982	6.014	55	11	- 734	160	- 1.160	85	- 4.872	- 25.359	250	3.449	250	
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	264.996	105.011	69.569	53.762	53.841	54.123	53.689	61.163	53.540	52.563	62.175	48.204	44.585	41.319		
COVID claim	2.000	2.000														
Extrapolatie 2035	41.621															41.621
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet	0	- 454	- 760	1.214								- 3.454		3.454		0
Meerkosten COVID	5.765	5.765														
Prijsbijstelling 2021	20.805	5.036	1.807	1.842	1.575	1.007	1.005	997	1.133	994	977	1.152	896	846	766	772
Saldo mee- en tegenvallers	77.856	3.186	0	33.420	36.320	4.930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hoofdvaarwegennet	148.047	15.533	1.047	36.476	37.895	5.937	1.005	997	1.133	994	977	- 2.302	896	4.300	766	42.393
Mutaties Miljoenennota 2022	148.047	15.533	1.047	36.476	37.895	5.937	1.005	997	1.133	994	977	- 2.302	896	4.300	766	42.393
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	280.529	106.058	106.045	91.657	59.778	55.128	54.686	62.296	54.534	53.540	59.873	49.100	48.885	42.085	42.393	
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.06																
Netwerkgebonden kosten HVVN	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682	316.623	317.969	320.702	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	
Mutaties Voorjaarsnota 2021	2.791	2.618	- 174	- 76	- 76	280	219	219	219	219						
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 15.06																
Netwerkgebonden kosten HVVN	362.879	363.157	360.968	360.174	350.962	316.842	318.188	320.921	320.923	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	
Extrapolatie 2035	320.704															320.704
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	- 911	- 911														
Loonbijstelling 2021	78.560	5.683	5.759	5.722	5.701	5.542	4.947	4.960	5.033	5.030	5.030	5.030	5.030	5.030	5.030	5.030

	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
15 Hoofdvaarwegennet																
Overboeking reservering Cyber security	8.346	8.346														
Prijsbijstelling 2021	31.707	2.321	2.247	2.235	2.237	2.198	2.045	2.062	2.046	2.046	2.045	2.045	2.045	2.045	2.045	2.045
RWS Service Level Agreement (SLA)	2.041	2.041														
Mutaties Miljoenennota 2022	440.447	17.480	8.006	7.957	7.938	7.740	6.992	7.022	7.079	7.079	7.075	7.075	7.075	7.075	7.075	327.779
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.06																
Netwerkgebonden kosten HVWN	380.359	371.163	368.925	368.112	358.702	323.834	325.210	328.000	328.002	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020																
Hoofdvaarwegennet																
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2020																
Hoofdvaarwegennet																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021																
Hoofdvaarwegennet																
	54.390	32.681	84.945	12.829	- 3.863	- 50.184	3.783	- 93.784	9.620	5.586	179.868	210.115	167.429	212.779	812.473	
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698	1.091										
Mutaties Voorjaarsnota 2021	- 5.518	49.731	2.903	- 154	- 1.377			339								
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	85.359	73.591	5.307	8.977	2.321	1.091		339								
Bijdrage provincies en Havenbedrijf aan programma																
Goederenvervoercorridors	2.500		500	500	500	500										
Dienstensteiger Nieuwe Sluis																
Terneuzen	2.100		150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Mutaties Miljoenennota 2022	4.600	650	650	650	650	650	650	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Stand ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	85.359	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741		489	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021																
Hoofdvaarwegennet																
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021																
Hoofdvaarwegennet																

Bijdrage opdracht klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten

Dit betreft middelen die worden overgeboekt vanaf 11.03 voor de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten'.

DEF: SAR helikopter

Rijkswaterstaat (RWS) beheert het contract van de SAR-helikopter. De Raad voor de Kustwacht heeft in 2020 aan Defensie verzocht om de aanbesteding te starten van een nieuw SAR (Search and Rescue)-contract voor SAR-helikopters. Het huidige contract is voor de Kustwacht in beheer bij het ministerie van I&W en loopt af op 1 juli 2022. De jaarlijkse kosten worden verdeeld volgens de voor SAR vastgestelde verdeelsleutel en worden met deze overboeking overgeboekt naar Defensie. De middelen komen uit de reservering Kustwacht SAR op artikel 15 Hoofdvaarwegennet.

Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)

Het betreft de kaderruilen over de modaliteiten van Spoorwegen, Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet op de artikelen 12, 13, 15 en 17 om de programmering en budgetten te verdelen teneinde de ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kasschuiven Hoofdvaarwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 11.04 Investeringsruimte als gevolg van onttrekkingen uit de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Mobiliteitsfonds gefinancierd.

LNv: sanering varkenshouderijen

Voor de structurele aanpak van de stikstofproblematiek is vanuit het ministerie van LNv € 19 miljoen beschikbaar gesteld afkomstig van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv). Met de subsidieregeling Walstroom zal worden bijgedragen aan een aantal projecten die walstroomvoorzieningen voor zeeschepen realiseren. Walstroom leidt tot stikstofreductie doordat het zeeschip dat in de zeehaven aan de kade ligt geen hulpmotor of generator meer hoeft te gebruiken voor het opwekken van elektriciteit. Het zeeschip wordt met een kabel en stekker op de (wal)stroomvoorziening aan de kade aangesloten.

Loonbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Meerkosten COVID

Bij Voorjaarsnota is € 22,5 miljoen generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03. Deze middelen worden bij de ontwerpbegroting toegevoegd aan de diversen projecten van RWS waar de meerkosten zijn gemaakt.

Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Op dit artikelonderdeel waren noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. In deze begroting zijn deze middelen toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds naar rato van de budgetbehoefte per netwerk. In de instandhoudingsbijlage wordt nader ingegaan op de vervangingsopgave.

Overboeking reservering Cybersecurity

Dit betreft middelen voor de versterking van de Cybersecurity van RWS. De beveiliging van de primaire processen is nodig om het cyberrisico te verlagen naar een acceptabel niveau. De voorgestelde maatregelen zijn door een beperkte beschikbaarheid van mensen en middelen nog niet uitgevoerd en worden met het veranderde dreigingsbeeld als noodzakelijk gezien. Deze middelen zijn afkomstig van artikel 11.05.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelenonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

RWS Service Level Agreement (SLA)

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Er is sprake van diverse endogene en exogene ontwikkelingen waardoor hogere kosten worden gemaakt, zoals schades door weersomstandigheden en ongelukken, aanscherpingen van wet –en regelgeving, gevolgen van Chroom-6 en maatregelen voor cybersecurity (t.b.v. het areaal). Hiervoor worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de onderhoud- en vernieuwingbudgetten van hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet.

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het aanlegprogramma van Hoofdvaarwegennet. Dit betreft met name tegenvallers op de projecten Lemmer Delfzijl, Zeetoegang IJmond en Maasroute fase 2. Het saldo van € - 97 miljoen wordt onttrokken uit de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet.

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Tabel 86 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)

Totaal															
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 1703	3.116														
Hogesnelheidstrein-Zuid															
Mutaties Voorjaarsnota 2021	- 3.002		- 231	- 750											
Stand eerste supplettoire wet 2021															
artikelonderdeel 1703	114		- 231	- 750											
Hogesnelheidstrein-Zuid															
Bijdragen derden 2021	981		231	750											
megaprojecten VenV															
Overboeking van EOv (voorheen BOV) naar HSL Zuid	339	339													
Mutaties Miljoenennota 2022	1.320	339	231	750											
Stand ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 1703	453														
Hogesnelheidstrein-Zuid															
Ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 1706 Project	460	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	50.792	
Mainportontwikkeling Rotterdam															
Mutaties Voorjaarsnota 2021	4.548		- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	- 9	2.575	
Stand eerste supplettoire wet 2021															
artikelonderdeel 1706 Project	5.008	663	663	663	654	654	654	654	654	654	654	654	654	53.367	
Mainportontwikkeling Rotterdam															
Prijjsijstelling 2021	1.543	30	16	16	15	15	15	15	15	15	15	15	15	1.345	
Mutaties Miljoenennota 2022	1.543	30	16	16	15	15	15	15	15	15	15	15	15	1.345	
Stand ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 1706 Project	5.038	679	679	679	669	669	669	669	669	669	669	669	669	54.712	
Mainportontwikkeling Rotterdam															
Ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 1707 ERTMS	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237	250.228	208.638	200.682	163.533	221.456	206.956	217.839		10.000	
Mutaties Voorjaarsnota 2021	52.206	- 1.717	- 61.314	187.688	- 1.095	12.325	21.526	21.526	21.526	21.527	21.527	21.527	21.527	21.524	
Stand eerste supplettoire wet 2021															
artikelonderdeel 1707 ERTMS	101.239	146.041	73.282	- 39.629	279.142	262.553	230.164	222.208	185.059	242.983	228.483	239.366	21.527	31.524	
Afrekening voorschotten ProRail 2020	1.743	1.743													
HXII: RVO	- 29	- 29													
Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)	0			50.000	- 50.000		- 50.000	- 50.000		50.000	50.000	- 16.000	16.000		
Prijjsijstelling 2021	51.070									1.181		49.889			
Mutaties Miljoenennota 2022	52.784	1.714		50.000	- 50.000		- 50.000	- 50.000		1.181	50.000	99.889	- 16.000	16.000	
Stand ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 1707 ERTMS	102.953	146.041	73.282	10.371	229.142	262.553	180.164	172.208	185.059	244.164	278.483	339.255	5.527	47.524	

	Totaal														
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682	63.255	60.344	174.91	332.030						
Mutaties Voorjaarsnota 2021	40.687	- 83.139	151.561	- 38.490	21.055	68.038	84.372	122.462	236.058	100.785	54.790	12.175			
Stand eerste supplettoire wet 2021															
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	66.263	89.436	129.504	135.699	110.737	131.293	144.716	139.953	95.972	100.785	54.790	12.175			
COVID claim	400	400													
COVID meerkosten	550	550													
Prijsbijstelling 2021	31.636	1.560	2.105	3.050	3.193	2.607	3.090	5.221	3.295	2.260	3.678	1.290	287		
Mutaties Miljoenennota 2022	32.186	2.110	2.105	3.050	3.193	2.607	3.090	5.221	3.295	2.260	3.678	1.290	287		
Stand ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	68.373	91.541	132.554	138.892	113.344	134.383	149.937	143.248	98.232	104.463	56.080	12.462			
Ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 17.10 Programma															
Hoogfrequent Spoorvervoer	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137	522.467	418.250	178.430	187.270	119.334	2.173				
Mutaties Voorjaarsnota 2021	61.341	- 10.255	3.964	35.387	109.566	105.755	13.243	13.243	13.243	13.242	13.242	13.242	13.242	13.242	
Stand eerste supplettoire wet 2021															
artikelonderdeel 17.10 Programma															
Hoogfrequent Spoorvervoer	201.919	217.373	267.709	387.746	303.571	416.712	431.493	191.673	200.513	132.576	15.415	13.242	13.242	13.242	
Afrekening voorschotten ProRail 2020	10.964	10.964													
Bijdrage derden PHS	-														
EOV (voorheen BOV) kosten	130.570			130.570											
aanlegprojecten	- 1.288											- 1.288			
Kaderruilen 2021 (Modaliteiten)	0	- 10.000	- 25.000			35.000	120.000	100.000		70.000	50.000	100.000			
Overboeking Emplacement Venlo	- 24.565		- 2.000	- 4.000	- 7.000	- 7.000	- 4.565								
Overboeking HUB Den Bosch	- 40.000			- 10.000	- 30.000										
Overboeking van PHS naar EOVI (voorheen BOV)	- 975	- 975													
Overboeking Scope Behandelen en opstellen binnen PHS	6.172		1.000	2.000	3.172										
Overboeking Scope MLT 2e tranche	3.400	3.400													
Overboeking Scope overwegen in Rijen	- 4.270							- 4.270							
Prijsbijstelling 2021	64.981	45	1.171	2.489	1.109	2.258	1.612	7.247	1.876	22.538	1.112	23.524			
Mutaties Miljoenennota 2022	116.151	4.409	196	- 23.511	141.461	- 31.570	29.612	- 117.318	102.394	92.538	51.112	122.236			
Stand ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 17.10 Programma															
Hoogfrequent Spoorvervoer	206.328	217.569	244.198	246.285	272.001	446.324	314.175	89.279	200.513	225.114	66.527	135.478	13.242	13.242	

	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer		218.763	548.624	680.069	675.270	783.719	836.613	687.895	397.266	683.496	341.453	209.792	218.502	50.792	10.000	
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2021 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		374.543	453.513	470.927	483.729	694.104	811.212	807.027	554.488	482.198	476.998	299.342	265.437	88.136	44.766	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer		383.145	455.830	450.713	396.227	615.156	843.929	644.945	405.404	484.473	574.410	401.759	487.864	73.481	60.766	
Ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		64.739	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857	7.877	65.430						
Mutaties Voorjaarsnota 2021		- 2.414	- 23.342	- 15.384	10.655	- 27.059	45.331	15.098	- 7.877	- 65.430	69.435					
Stand eerste supplettoire wet 2021																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		62.325	47.893	42.110	185.583	56.380	61.482	33.955			69.435					
Afrekening voorschotten ProRail 2020	12.707	12.707														
	-				-											
Bijdrage derden PHS	130.570				130.570											
Bijdragen derden 2021																
megaprojecten verkeer en vervoer	981			231	750											
Bijdragen derden 2021 ZAD	3.048							1.773			1.275					
Kasschuiven Megaprojecten verkeer en vervoer	0	- 519		519												
Prijsbijstelling 2021	9.958	1.229	1.127	1.009	1.312	1.328	1.447	841			1.665					
Mutaties Miljoenennota 2022	-				-											
Stand ontwerpbegroting 2022	103.876	13.417	1.127	1.759	128.508	1.328	1.447	2.614			2.940					
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		75.742	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929	36.569			72.375					
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer		64.739	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857	7.877	65.430						
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		62.325	47.893	42.110	185.583	56.380	61.482	33.955			69.435					

Afrekening voorschotten ProRail 2020

lenW beschikt de budgetten voor aanlegprojecten op basis van een subsidiebeschikking aan ProRail. Hierna wordt er per kwartaal een voorschot verstrekt aan ProRail op basis van de door ProRail ingeschatte uit te voeren werkzaamheden in dat kwartaal. Tevens wordt op basis van de werkelijke uitgaven het voorschot van het kwartaal ervoor afgerekend.

Bijdragen derden PHS

In mei 2021 is een Bestuursovereenkomst getekend tussen het rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught over de realisatie van de verdiepte spoorligging in Vught. In deze Bestuursovereenkomst is onder meer afgesproken dat de 3 financiers hun financiële bijdragen voor de realisatie rechtstreeks overmaken naar ProRail. Binnen het projectbudget PHS was echter rekening gehouden met de bijdragen van de provincie en de gemeente.

Kaderruilen 2021 (modaliteiten)

Het betreft de kaderruilen over de modaliteiten van Spoorwegen, Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet op de artikelen 12, 13, 15 en 17 om de programmering en budgetten te verdelen teneinde de ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Overboeking Emplacementen Venlo

Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 17 PHS planuitwerking naar artikel 13 Toekomstvast spoor en heeft betrekking op Venlo Spanningssluis. Hiervoor was binnen PHS budget gereserveerd. Het wordt nu, om synergievoordelen te bereiken, overgeboekt naar Toekomstvast spoor om de werkzaamheden waarvoor dit budget was gereserveerd, te combineren met andere spoorse uitgaven op emplacement Venlo.

Overboeking HUB Den Bosch

Bij het BO MIRT in het najaar 2020 zijn afspraken gemaakt met de regio over integrale aanpak van de HUB-functie en transferproblematiek bij station Den Bosch in een op te starten MIRT-verkenning. Vanuit artikel 17 PHS wordt hiervoor € 40 miljoen beschikbaar gesteld.

Overboeking Scope behandelen en opstellen binnen PHS

Dit betreft een besluit om een deel van de scope van Behandelen en Opstellen vanuit artikel 13 over te boeken naar artikel 17 en uit te voeren binnen PHS.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Tabel 87 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid															
Mutaties Voorjaarsnota 2021	4.964	4.964													
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		4.964													
Mutaties Miljoenennota 2022															
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		4.964													
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging											10.706	345.458	345.457	393.907	393.907
Mutaties Voorjaarsnota 2021															
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging											10.706	345.458	345.457	393.907	393.907
Extrapolatie 2035															
Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	—										—	—	—	—	—
Prijsbijstelling	1.927.677										— 10.958	353.590	353.589	403.180	403.180
Mutaties Miljoenennota 2022											252	8.132	8.132	9.273	9.273
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021 Overige uitgaven en ontvangsten															
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2021 Overige uitgaven en ontvangsten		4.964													
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Overige uitgaven en ontvangsten		4.964													
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten															
Mutaties Voorjaarsnota 2021	4	4													
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		4													
Mutaties Miljoenennota 2022															
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		4													
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen															

		Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
18 Overige uitgaven en ontvangsten		mutatie														
Mutaties Voorjaarsnota 2021			279.866	279.866	-											
Stand eerste suppletoire wet 2021																
artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen				279.866	-											
Mutaties Miljoenennota 2022																
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen				279.866	-											
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021 Overige uitgaven en ontvangsten																
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2021 Overige uitgaven en ontvangsten				279.862	-											

Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Op dit artikelonderdeel waren noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. In deze begroting zijn deze middelen toegewezen aan artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds naar rato van de budgetbehoefte per netwerk. In de instandhoudingsbijlage wordt nader ingegaan op de vervangingsopgave.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Tabel 88 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 19.09															
Ten laste van begroting IenW		13.312.8536.370	804.7371.7066.729	130.66377366.721	4995.993.4675.392	4395.244.7735.955	1176.030.669.6.087.0495.553.803	5.864.117							
Mutaties Voorjaarsnota 2021		752.580	284.042	354.220	458.209	- 90.102	- 88.164								
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting IenW		14.065.4336.654.846	7.017.4866.270.921	6.547.6346.633.3355.993.4675.392	4395.244.7735.955	1176.030.669.6.087.0495.553.803	5.864.117								
BCF: BDU KTA MoVe 2020 (grote kruising/algera)	- 868	- 868													
BCF: BDU KTA MoVe 2020 (Studie Voorne-Putten 2020)	- 16	- 16													
BCF: BDU MaaS/ITS	- 33	- 33													
BCF: Impuls SPV 2021	- 10.757	- 10.757													
BCF: U-Ned	- 1.705	- 1.705													
BZK: Bijdrage U-Ned	- 8.121	- 8.121													
Compensatiepakket Zeeland	46.008	46.008													
COVID meerkosten	- 395	- 395													
COVID claim	7.320	7.320													
DEF: overboeking budget SAR	-	142.800	- 5.950	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 11.900	- 5.950
DFA 2021 ICT	- 36	- 36													
Extrapolatie 2035	5.992.269														
EZK: Bijdrage Hyperloop	- 2.250	- 984	- 838	- 428											
FIN Aanbestedingen Rijksdiensten	135.000		15.000	18.750	22.500	22.500	18.750	15.000	7.500	7.500					
FIN: Bijdrage Categoriemangement V&A	- 5.471	- 638	- 710	- 1.105	- 1.509	- 1.509									
FIN: Innovatieontwikkeling	20.000	4.000	8.000	8.000											
HXII: Aanvullende budgetten OVS	- 9.000	- 1.700	- 2.100	- 1.600	- 1.200	- 1.200	- 1.200								
HXII: Bijdrage beheer SAP systeem	4.109	4.109													
HXII: Bijdrage ILT - Vrachtwagenheffing (VWH)	- 300	- 300													
HXII: Btw Correctie Subs LNG	- 285	- 285													
HXII: BOA DGMo	7	7													
HXII: BOA Protocol 2021 - WV	- 5.255	- 5.255													
HXII: Communicatieadviseur VK A1-A30	- 26	- 26													
HXII: Dekking apparaat MenG vanuit IF Verkenningen	- 491	- 491													
HXII: Dekking apparaat WV vanuit SPV	- 9.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000					
HXII: Goederenvervoercorridors	- 1.333	- 1.660	- 73	200	200										
HXII: Herschikking budget arbeidsbeperkten	2.593	2.593													
HXII: Herschikking Apparaat Vrachtwagenheffing (VWH)	- 816	- 816													
HXII: Herschikking Apparaat Tijdelijke tolheffing (TTH)	- 962	- 962													

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk		Totaal													
		mutatie 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
HXII: Herschikking Externe inhuur Unit															
Innovatie vanuit SDM		- 3.750	- 750	- 1.500	- 1.500										
HXII: Herschikking P-budget MenG vanuit SDM		- 500	- 500												
HXII: Herschikking voorbereiding TTH - RDW		3.898	975	975	975	973									
HXII: Inhuur Beter Benutten		- 508	- 508												
HXII: Inhuur DWV		- 160	- 64	- 96											
HXII: Inteligente Transport Systemen (ITS)		96	96												
HXII: Maatwerk KNMI-RWS		- 1.500	- 1.500												
HXII: Mobility as a Service (Maas)		360	360												
HXII: NDW demonstrator		45	45												
HXII: NDW netwerkregistratie		125	125												
HXII: Ophoging studieplafond goederen vervoer		- 5.900	- 2.300	- 3.600											
HXII: RVO		- 29	- 29												
HXII: RWS ICT Verkeersongevallenregistratie		370	370												
HXII: Samen in Transitie		400	200	200											
HXII: Subsidie elektrisch Varen		- 4.000	- 4.000												
HXII: Subsidie DKTI 3		- 5.000	- 1.750	- 1.750	- 1.000	- 500									
HXII: Storting Valburg		- 12.000	- 12.000												
HXII: Subsidie nachttrein		- 1.407			- 1.407										
HXII: Topsector Logistiek		- 7.215	- 2.080	- 5.135											
HXII: Unit Innovatie		- 932	- 932												
HXII: Verduurzamen gebouwen		5.100	1.275	3.825											
HXII: Verkeersemissie		- 24.000	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400
HXII: Vlissingen		- 5.000	- 5.000												
Loonbijstelling 2021		203.380	14.964	14.930	14.925	14.717	14.644	12.920	12.920	12.920	12.920	12.920	12.920	12.920	12.920
LNV: Sanering varkenshouderijen				19.000											
LNV: Vrijval budget subsidie SRV		35.000		15.000											
Omvorming ProRail naar ZBO		205.700	7.130.300	7.336.000											
Prijsbijstelling 2021		2.089.916	120.881	94.488	149.915	148.054	123.537	135.181	146.370	146.370	146.370	146.370	146.370	146.370	146.370
Startsubsidie POK 2021		315	315												
Mutaties Miljoenennota 2022		8.479.190	6.996.743	7.483.016	171.832	165.030	143.645	150.351	158.990	151.490	151.490	147.390	147.390	147.390	153.340
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 1919.09 Ten laste van begroting lenW		7.068.690	4.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	5.701.193	6.017.457
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021		13.312.853	36.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736	6.721.499	5.993.467	5.392.439	5.244.773	5.955.117	6.030.669	6.087.049	5.553.803	5.864.117
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021		14.065.436	654.846	7.017.486	6.270.921	6.547.634	6.633.335	5.993.467	5.392.439	5.244.773	5.955.117	6.030.669	6.087.049	5.553.803	5.864.117

BCF: Impuls SPV 2021

Dit betreft de afdracht aan het Btw-compensatiefonds voor subsidieregeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

COVID Claim

De corona-maatregelen leiden tot €7,2 miljoen extra kosten bij Rijkswaterstaat: extra veiligheidsvoorzieningen, stilleggen van materieel en buitenlandpersoneel dat niet naar Nederland komt.

Compensatiepakket Zeeland

Op 26 juni 2020 is het Bestuursakkoord Compensatiepakket Marinierskazerne afgesloten tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen en het waterschap Scheldestromen. Op de Aanvullende Post is hiervoor in het kader van het pakket 'Wind in de Zeilen' in totaal € 50 miljoen geraamd. Hiervan was al € 5 miljoen overgeboekt naar de begroting van lenW voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Vlissingen. Nu wordt de resterende € 46 miljoen overgeboekt voor infrastructurele maatregelen die noodzakelijk zijn voor het rijden van de intercityverbinding Vlissingen-Rotterdam.

Extrapolatie 2035

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2035 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de budgetten voor Onderhoud en vernieuwing en de concessie-ontvangsten. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan het artikelonderdeel 11.04 generieke investeringsruimte.

FIN Innovatieontwikkeling

In het kader van stikstofbeleid wordt er € 20 miljoen beschikbaar gesteld vanuit de aanvullende post voor het ontwikkelen van innovaties rondom nieuwe bouwconcepten en bouwlogistiek.

HXII: Storting Valburg

Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII in verband met een specifieke uitkering aan provincie Brabant ten behoeve van de verdiepte spoorligging Valburg.

HXII: Topsector Logistiek

Er wordt budget overgeboekt vanuit het Mobiliteitsfonds naar de beleidsbegroting voor verhoging opdracht vervolg Topsector Logistiek.

HXII: Verkeersemissie

Er wordt € 24 miljoen overgeheveld naar Hoofdstuk XII ten behoeve van TNO-onderzoek naar verkeersemissies.

LVN: Vrijval budget Srv

Dit betreft de vrijval van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) i.v.m. een lager verwachte opbrengst van SSRS (stikstofregistratiesysteem) doelen, omdat er mindervarkenshouders meedoen met de regeling dan aanvankelijk verwacht. Afgesproken tussen LVN, lenW en Provincies is dat € 15 miljoen van de vrijval wordt ingezet ten behoeve van 7 MIRT projecten voor projectspecifieke mitigatie om toch zo de SSRS doelen «woningbouw» (75.000 woningen) te kunnen behalen. Daarnaast wordt er € 19 miljoen ingezet voor walstroom voor zeeschepen.

Loonbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Omvorming ProRail naar zbo

De omvorming van ProRail tot zbo zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. Overal waar kostenverhogingen of verlagingen als gevolg van de genoemde fiscale effecten optreden, ontstaan even grote verhogingen of verlagingen voor de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties mogelijk. De fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen ingepast.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Aansluiting voormalig artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte op nieuw artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Tabel 89 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)																
20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen																
Mutaties Voorjaarsnota 2021		1.695		29.989	76.574	183.576	260.662	222.843	289.394	205.218						
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen		2.212	5.000	- 25.989	22.489	- 45.651	45.234	205.455	77.816	124.646	100.000					
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen																
Aanvulling A2 Deil-Den Bosch-Vught	379.191	3.907	5.000	4.000	99.063	137.925	305.896	428.298	367.210	329.864	100.000					
Gebiedsprogramma Amsterdam	21.750					5.642	32.275	44.545	212.184	84.545						
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	200.000									21.750						
Overboeking art. 20 naar art. 11	2.485.775	-	- 5.000	- 4.000	109.063	173.871	339.458	474.467	634.519	544.365	181.032					
Overboeking HUB Den Bosch	40.000				10.000	30.000										
Prijsbijstelling 2021	47.578					304	1.287	1.624	5.125	8.206	31.032					
Mutaties Miljoenennota 2022	-	- 5.000	- 4.000	- 99.063	137.925	305.896	428.298	367.210	329.864	100.000						
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen		3.907														
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen																
Mutaties Voorjaarsnota 2021			10.394				5.000									
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen			5.394			5.000										
Korte-termijn file-aanpak	- 5.000					- 5.000										
Overboeking art. 20 naar art. 11	- 5.639		- 5.639													
Prijsbijstelling 2021	245		245													
Mutaties Miljoenennota 2022	- 10.394		- 5.394			- 5.000										
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen																
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen																
Mutaties Voorjaarsnota 2021		232.979	88.248	79.914	5.000	5.000	55.000	55.000	156.400	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700	106.050	
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen		- 77.190	48.350	47.067	73.750	27.730	28.500	17.800	- 5.300						87.517	
Stand eerste suppletoire wet 2021 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen																
Mutaties Voorjaarsnota 2021		155.789	136.598	126.981	78.750	32.730	83.500	72.800	151.100	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700	193.567	

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
BCF: BDU KTA MoVe 2020 (grote kruising/algera)		- 868	- 868													
BCF: Bijdrage U-Ned		- 1.705	- 1.705													
Bijdrage opdracht klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten		- 30.000	- 5.981	- 7.671	- 7.343	- 4.928	- 1.890	- 2.187								
BZK: Bijdrage U-Ned		- 8.121	- 8.121													
Compensatiepakket Zeeland		46.008	46.008													
COVID meerkosten		- 22.500	- 22.500													
Extrapolatie 2035		105.000														105.000
FIN: Aanbestedingen Rijksdiensten		135.000	15.000	18.750	22.500	22.500	18.750	15.000	7.500	7.500	7.500					
Gebiedsprogramma Amsterdam		- 21.750								- 21.750						
HXII: BTW Correctie Subs LNG		- 285	- 285													
HXII: Goederenvervoercorridors		- 1.750	- 1.500	- 250												
HXII: Herschikking Externe inhuur Unit Innovatie vanuit SDM		- 3.750	- 750	- 1.500	- 1.500											
HXII: Herschikking P-budget MenG vanuit SDM		- 500	- 500													
HXII: Ophoging studieplafond goederen vervoer spoor		- 5.900	- 2.300	- 3.600												
HXII: Overboeking apparaat Wegen en Verkeersveiligheid		- 9.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000					
HXII: Verhoging vervolg Topsector Logistiek		- 6.215	- 2.080	- 4.135												
HXII: Vlissingen		- 5.000	- 5.000													
Kasschuiven artikel 20		0	- 34.456	27.305	31.610	5.179	1.890	2.187		- 27.500					- 6.215	
Korte termijn maatregelen Voorne-Putten		- 691	- 450	- 241												
LNV: Vrijval budget subsidie SRV		15.000	15.000													
Oeververbinding Rotterdam (nieuwe verkenning)		200.000							- 50.000	100.000	- 50.000					
Overboeking art. 20 naar art. 11		1.830.388	176.256	171.825	110.001	- 69.001	103.657	- 87.195	161.612	109.750	- 66.269	105.000	159.000	106.700	287.352	116.770
Overboeking Besluit BO MIRT 2020 (Spoor)		29.771		4.000	11.000	14.771										
Overboeking RA-middelen tbv reservering Int. vervoer		35.000											35.000			
Overboeking reservering bodemdaling		53.000							53.000							
Overboeking reservering Robuuste vaarwegen		100.000													100.000	
Prijsbijstelling 2021		19.809	362	94			2.407	395	1.012		3.769					11.770
Studiekosten Corridor Amsterdam Hoorn		233		233												
Mutaties Miljoenennota 2022		1.609.602	- 40.376	136.598	126.981	- 78.750	- 32.730	- 83.500	- 72.800	151.100	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700	193.567

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	115.413															
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte																
Mutaties Voorjaarsnota 2021	200															
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte	200															
Aanvulling A1/A30 Barneveld	- 38.082															
Aanvulling A28 Amersfoort-Hoogeveen	- 30.000															
Aanvulling Studie en innovatie (Spoor)	- 4.000															
Dienstensteiger NST	- 2.100		- 2.100													
Extrapolatie 2035	1.472.239															
Extrapolatie van concessieontvangsten	202.784															
Herschikking Investeringsruimte	1.043.876	- 4.999	- 9.000					4	3.684							
HXII: Aanvullende budgetten OVS	- 9.000															
Kasschuiven artikel 20	0	193.051	75.312	29.679	31.313	- 49.960	- 62.843	- 24.027	33.899	- 37.218	15.814	- 62.081	- 663	- 68.838	- 43.574	- 29.864
Loonbijstelling 2021	- 421	- 115	21	7	- 4	- 5	- 5	87	- 117	- 42	- 39	- 39	- 39	- 39	- 46	- 46
Overboeking art. 20 naar art. 11	5.062.259															
Overboeking reservering bodemdaling	- 53.000								- 53.000							
Overboeking reservering Robuuste vaarwegen	100.000															
Prijzbijsijstelling 2021	308.758	- 8.789	- 29.648	26.204	33.171	2.983	25.646	23.940	15.534	34.574	- 19.597	64.743	- 26.009	63.363	55.393	47.250
RWS Service Level Agreement (SLA)	- 9.144	- 9.144														
Saldo mee- en tegenvallers	228.910	170.204	- 34.585	- 55.890	- 64.480	46.982	37.198		2.686	2.000	1.000	1.000	1.000	5.000	383	
Mutaties Miljoenennota 2022	4.597.011	- 200														
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte																
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit																
				49		45.205	32.358	44.738	73.547	22.193	1.096	50.193	289	204	1.208	

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Mutaties Voorjaarsnota 2021		10.255	- 10.527	355	741	13.450	274	313	- 11.680	907	- 13.266	- 26.739	15.905	- 45.617		
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 20.05																
Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		10.255	- 10.527	404	741	58.655	32.632	45.051	61.867	23.100	- 12.170	23.454	16.194	- 45.413	1.208	
Aanvulling A2 Deil-Den Bosch-Vught	-	379.191				- 5.642	- 32.275	- 44.545	212.184	- 84.545		- 8.500	- 8.500	- 8.500	- 8.500	
Aanvulling A6 Almere Oost-Lelystad	-	34.000														
Aanvulling A27 Houten-Hooipolder	-	248.000								- 62.000	- 62.000	- 62.000	- 62.000	- 62.000		
Aanvulling Ring Utrecht	-	262.000								- 50.000	- 50.000	- 53.000	- 53.000	- 53.000	- 3.000	
Aanvulling studie en innovatie (Spoor)		- 6.010	- 4.000	- 2.010												
Aanvulling Zuidelijke Ringweg Groningen		- 16.800							- 16.800							
Actualisatie Vrachtwagenheffing 2022		- 27.060						- 27.060								
Bijdragen derden 2021 Spoor		- 6.000	- 6.000													
Dekking indexatieverschil 2020		- 30.000							- 10.000	- 10.000	- 10.000					
Herschikking Investeringsruimte		1.043.876	4.999	9.000			- 4		- 3.684	216.371	181.361	231.829	203.329	200.675		
HXII: BOA Protocol 2021 - Wegen en Verkeersveiligheid		- 5.255	- 5.255													
HXII: Subsidie elektrisch schip weva		- 4.000	- 4.000													
HXII: Verkeersemissie		- 24.000	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	- 2.400	-	
Kasschuiven artikel 20	0	32.752	11.612	10.991	14.148	- 13.988	32.047	31.894	190.164	155.905	136.522	- 81.315	- 84.889	- 34.416	128.383	
Kleine infrastructurale knelpunten	- 8.275		- 4.175	- 4.100												
Kosten Brexit maatregelen	- 10.000	- 10.000														
Korte termijnmaatregelen A12 Gouda-Utrecht	- 10.000				- 10.000											
Overboeking Besluit BO MIRT 2020 (Spoor)	-	101.771		- 4.000	- 11.000	- 14.771	- 30.000	- 30.000	- 7.000	- 5.000						
Overboeking Eindhoven-Düsseldorf	- 15.000				- 15.000											
Overboeking Luchtdrukproblematiek Delft	- 4.634											- 4.634				
Overboeking RA-middelen tbv reservering Int. vervoer	- 35.000											- 35.000				
Overboeking Reservering Cybersecurity	- 8.346	- 8.346														
Overboeking art. 20 naar art. 11	- 5.279										- 5.279					
Prijsbijstelling 2021	11				11											
RWS Service Level Agreement (SLA)	- 12.505	- 8.005	- 1.500	- 1.500	- 1.500											
Saldo mee- en tegenvallers	3.788	605			3.146				37							

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Mutaties Miljoenennota 2022	-	205.451	- 10.255	10.527	- 404	- 741	- 58.655	- 32.632	- 45.051	- 61.867	- 23.100	12.170	- 23.454	- 16.194	45.413	- 1.208
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 20.05																
Investeringsruimte toebedeeld modaliteit																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		234.674	98.642	109.952	81.574	233.781	348.020	322.581	519.341	479.911	729.929	1.629.489	1.545.285	1.473.054	1.504.338	
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2021 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		170.151	136.465	131.385	178.554	234.310	422.028	546.149	580.177	605.464	762.263	1.369.600	951.510	1.189.607	1.041.371	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		119.320														
Ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten		17.500	30.000													
Mutaties Voorjaarsnota 2021																
Stand eerste supplettoire wet 2021 artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten		17.500	30.000													
Kasschuiven artikel 20		0	- 17.500	- 30.000	17.500	30.000										
Overboeking art. 20 naar art. 11		- 47.500			- 17.500	- 30.000										
Mutaties Miljoenennota 2022		- 47.500	- 17.500	- 30.000												
Stand ontwerpbegroting 2022 artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten																
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		17.500	30.000													
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2021 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		17.500	30.000													
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																

A27 Almere Haven

Bij het BO-MIRT 2020 is besloten een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. De hiervoor gereserveerde middelen € 22 miljoen uit het gebiedsprogramma Amsterdam zijn toegevoegd aan deze MIRT-verkenning.

Aanvulling A1/A30 Barneveld

Dit betreft de overheveling van € 38,1 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte (11.04) naar artikel 12, zoals afgesproken tijdens het BO-MIRT 2020.

Aanvulling A2 Deil-Den Bosch-Vught

Bij het BO-MIRT 2020 is besloten dat het Rijk extra middelen beschikbaar stelt voor dit project. Het taakstellende budget voor de aanpassing A2 Deil-Den Bosch- Vught wordt verhoogd met € 379,2 miljoen, waarvoor dekking wordt gevonden in de investeringsruimte Hoofdwegennet (11.05) ten laste van de Aanvullende Post Rutte III.

Aanvulling A6 Almere Oost-Lelystad

Er wordt € 34 miljoen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte naar artikel 12 om de gewenste scope van het project mogelijk te maken.

Aanvulling A27 Houten-Hoopolder

Er wordt € 248 miljoen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte naar artikel 12 voor de realisatie van de A27 Houten-Hoopolder.

Aanvulling A28 Amersfoort-Hoogeveen

Er wordt € 30 miljoen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte naar artikel 12 voor gerichte infrastructurele maatregelen ten behoeve van de doorstroming op de A28.

Aanvulling Eindhoven-Düsseldorf

Het betreft hier een budgetoverboeking naar Grensoverschrijdend vervoer (Eindhoven - Düsseldorf) vanuit de aanvullende middelen naar artikel 13.

Aanvulling Luchtdrukproblematiek Delft

De luchtdrukproblematiek in de spoortunnel onder Delft beperkt de snelheid waarmee vervoerders erdoorheen kunnen rijden. Het uitvoeren van maatregelen om een hogere snelheid mogelijk te maken vereist aanvullende financiering van het project Spoorzone Delft. Geraamd is dat er aanvullend € 4,6 miljoen nodig is om de problematiek in de tunnel en het station op te lossen. Dit bedrag wordt overgeboekt uit de specifieke risicoreservering naar artikel 13.

Aanvulling Ring Utrecht

Op 2 december 2020 is het nieuwe Tracébesluit voor de A12/A27 Ring Utrecht gepubliceerd. Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij dit nieuwe Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie met € 262 miljoen verhoogd, met name vanwege de gewijzigde bouwmethode.

Aanvulling Studie en innovatie (Spoor)

Voor studie- en innovatie was tot op heden geen structureel budget. Gezien het belang en urgentie is besloten om van de post studie- en innovatie een structurele post te maken. Het budget op artikel 13 wordt gevoed vanuit

het Mobiliteitsfonds. Daarnaast heeft er een overboeking plaatsgevonden van het saldo mee- en tegenvallers vanuit de reguliere investeringsruimte ter dekking van de post Studie en Innovatie.

Aanvulling Zuidelijke Ringweg Groningen

Het Rijk stelt € 16,8 miljoen aanvullend beschikbaar voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen, onder andere voor het langer in stand houden van de projectorganisatie.

Actualisatie Vrachtwagenheffing 2022

Dit betreft de actualisatie van de budgetbehoefte voor de afronding van de voorbereidingsfase van het programma Vrachtwagenheffing (€ 27,1 miljoen). De dekking wordt door de minregel voor de Vrachtwagenheffing binnen de Investeringsruimte te verhogen.

Bijdrage opdracht klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten

Dit betreft middelen die worden overgeboekt vanuit 11.03 naar artikel 12 en 15 voor de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten' (totaal € 30 miljoen).

BZK: Bijdrage U-Ned

Tijdens BO MIRT 2018 en herbevestigd in 2021 heeft het Rijk een bijdrage toegezegd voor de realisatie van «no regret» maatregelen die kunnen bijdragen aan een goede bereikbaarheid van het Utrecht Science Park, aan het ontlasten van Utrecht Centraal, en aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties zoals de Merwedekanaalzone.

Compensatiepakket Zeeland

Op 26 juni 2020 is het Bestuursakkoord Compensatiepakket Marinierskazerne afgesloten tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen en het waterschap Scheldestromen. Op de Aanvullende Post is hiervoor in het kader van het pakket 'Wind in de Zeilen' in totaal € 50 miljoen geraamd. Hiervan was al € 5 miljoen overgeboekt naar de begroting van lenW voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Vlissingen. Nu wordt de resterende € 46 miljoen overgeboekt voor infrastructurele maatregelen die noodzakelijk zijn voor het rijden van de intercityverbinding Vlissingen-Rotterdam.

FIN: Aanbesteding Rijksdiensten

Er is budget vrijgemaakt vanuit de aanvullende post dat aanbestedende rijksdiensten (RWS, ProRail, RVB) instaat stelt om structureel uitstootverminderende criteria te stellen bij aanbestedingen (€ 135 miljoen).

Gebiedsprogramma Amsterdam

Bij het BO-MIRT is besloten een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. De binnen het gebiedsprogramma Amsterdam gereserveerde middelen van € 22 miljoen voor de A27 Almere Haven-Eemnes zijn toegevoegd aan de verkenning (11.01).

Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag

De aan het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe (Rotterdam en Den Haag) toegewezen middelen zijn nu toegekend aan de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (A16 Van Brienenoordcorridor) (11.01). In het kader van deze MIRT-verkenning wordt gewerkt aan de aanpak van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor (€ 200 miljoen).

Herschikking Investeringsruimte

In verband met de conversie van artikel 20 op het Infrastructuurfonds naar artikel 11 op het Mobiliteitsfonds zijn de onbestemde reserveringen toegevoegd aan de generieke investeringsruimte.

HXII: Aanvullende budgetten OVS

Om het meerjarige tekort op het apparaatsbudget van OVS te dekken worden middelen overgeheveld vanuit de HRN-concessie.

HXII: BOA Protocol 2021 - Wegen en Verkeersveiligheid

Dit betreft de bijdrage van Wegen voor de afgesproken BOA fte's en wordt betaald vanuit de investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds (€ 5,3 miljoen).

HXII: Ophoging studieplafond goederenvervoer spoor

Voor de jaren 2021 en 2022 wordt het subsidieplafond van de tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor opgehoogd. Het subsidieplafond in 2021 wordt opgehoogd van € 15,7 miljoen naar € 17,6 miljoen. In 2022 wordt het subsidieplafond opgehoogd van € 13,2 miljoen naar € 17,8 miljoen. De verhoging van de subsidieplafonds beoogt een gelijk speelveld te creëren ten opzichte van Duitsland. De verhoging is deels gefinancierd met niet-uitgekeerde subsidies in 2020 op deze subsidieregeling en deels via de vrije investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Het restant wordt via een kasschuif op Hoofdstuk XII beschikbaar gesteld.

HXII: Overboeking apparaat Wegen en Verkeersveiligheid

Dit betreft de overboeking naar Hoofdstuk XII ten behoeve van apparaatskosten bij Directie Wegen en Verkeersveiligheid vanuit Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

HXII: Topsector Logistiek

Er wordt budget overgeboekt vanuit het Mobiliteitsfonds naar de beleidsbegroting voor verhoging opdracht vervolg Topsector Logistiek.

HXII: Verkeersemissie

Er wordt € 24 miljoen overgeheveld naar Hoofdstuk XII ten behoeve van TNO-onderzoek naar verkeersemissies.

HXII: Vlissingen

Op 26 juni 2020 is het Bestuursakkoord Compensatiepakket Marinierskazerne afgesloten tussen de Staat der Nederlanden, de provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen en het waterschap Scheldestromen. Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt € 5 miljoen overgeboekt naar beleidsartikel 16 op Hoofdstuk XII voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Vlissingen.

Kasschuiven artikel 20

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via de diverse aanlegprogramma's noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 11.04 Investeringsruimte als gevolg van onttrekkingen uit de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Mobiliteitsfonds geraamd.

Kleine infrastructurele knelpunten

Er wordt € 8,3 miljoen overgeboekt naar artikel 12 voor het op korte termijn aanpakken van het zestal infrastructuurknelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming in Noord-Nederland.

Kortetermijnaanpak file

Een deel van het restbudget van de kortetermijnaanpak file wordt gebruikt voor de realisatie van een weefvak bij Delden-Hengelo Zuid. Dit is voortgekomen uit het MIRT-onderzoek van vorig jaar en BO MIRT afspraken in 2020 (€ 5 miljoen).

Kortetermijnmaatregelen A12 Gouda-Utrecht

Voor een Korte termijnmaatregelenpakket voor A12 Gouda-Utrecht wordt € 10 miljoen overgeboekt zoals afgesproken tijdens het BO MIRT najaar 2020 ten laste van de Aanvullende Post Rutte III.

Kortetermijnmaatregelen A12 Gouda-Utrecht

Voor een Korte termijnmaatregelenpakket voor A12 Gouda-Utrecht wordt € 10 miljoen overgeboekt zoals afgesproken tijdens het BO MIRT najaar 2020 ten laste van de Aanvullende Post Rutte III.

Kosten Brexit maatregelen

In verband met de gevolgen van Brexit is bij de Truckparking sprake van een tegenvaller van € 10 miljoen.

LNV: Vrijval budget subsidie SRV

Dit betreft de vrijval van de subsidieregeling sanering varkenshouderijen (srv) i.v.m. een lager verwachte opbrengst van SSRS (stikstofregistratiesysteem) doelen, omdat er mindervarkenshouders meedoen met de regeling. Afgesproken tussen LNV, IenW en Provincies is dat de vrijval van € 15 miljoen wordt ingezet ten behoeve van 7 MIRT projecten voor project-specifieke mitigatie om toch zo de SSRS doelen «woningbouw» (75.000 woningen) te kunnen behalen.

Meerkosten COVID

Bij Voorjaarsnota 2021 is € 22,5 miljoen generale middelen toegevoegd aan artikel 11.03. Deze middelen worden bij de ontwerpbegroting 2022 toegevoegd aan de diversen projecten van RWS waar de meerkosten zijn gemaakt.

Overboeking art. 20 naar art. 11

In verband met de conversie van artikel 20 op het Infrastructuurfonds naar artikel 11 op het Mobiliteitsfonds hebben de mutaties plaatsgevonden op artikel 20. Naderhand heeft de conversie plaatsgevonden, die technisch van aard is.

Overboeking Besluit BO MIRT 2020 (Spoor)

Op basis van BO MIRT afspraken najaar 2020 worden middelen beschikbaar gesteld vanuit de investeringsruimte aan projecten inzake het programma Spoorcapaciteit 2030 (€ 67 miljoen), spanningssluis Venlo (€ 5 miljoen), knooppuntontwikkeling OV: Zoetermeer (€ 4 miljoen) en station Nijmegen (€ 25,7 miljoen). Deze middelen worden overgeboekt naar artikel 13 (€ 72 miljoen) en artikel 11.03 Reserveringen (€ 29,7 miljoen).

Overboeking HUB Den Bosch

Bij het BO MIRT in het najaar 2020 zijn afspraken gemaakt met de regio over integrale aanpak van de HUB-functie en transferproblematiek bij station Den Bosch in een op te starten MIRT-verkenning. Vanuit artikel 17 PHS wordt hiervoor € 40 miljoen beschikbaar gesteld.

Overboeking RA-middelen reservering internationaal spoorvervoer

Dit betreft een overboeking van de regeerakkoord middelen ten behoeve van de reservering internationaal spoorvervoer.

Overboeking reservering Bodemdaling

Vanuit de reservering bodemdaling wordt deze beleidsreservering overgeboekt naar de juiste budgetplaats op artikel 11.03.

Overboeking reservering Cybersecurity

Dit betreft middelen voor de versterking van de Cybersecurity van RWS. De beveiliging van de primaire processen is nodig om het cyberrisico te verlagen naar een acceptabel niveau. De voorgestelde maatregelen zijn door een beperkte beschikbaarheid van mensen en middelen nog niet uitgevoerd en worden met het veranderde dreigingsbeeld als noodzakelijk gezien. Deze middelen worden overgeboekt naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet.

Overboeking reservering Robuuste vaarwegen

Bij het BO MIRT najaar 2020 is 100 miljoen gereserveerd voor het aanpakken van bodemknelpunten voor de scheepvaart op grote rivieren. Met deze mutatie wordt de reservering op de juiste budgetplaats geplaatst.

Prijsbijstelling 2021

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

RWS Service Level Agreement (SLA)

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Er is sprake van diverse endogene en exogene ontwikkelingen waardoor hogere kosten worden gemaakt, zoals voor het opruimen van olie na schadevaring in de haven van Rotterdam, maatregelen in verband met spookrijders, brexit (truckparkings), en andere ICT-ontwikkelingen. Hiervoor worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de onderhoud- en vernieuwingbudgetten van Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet.

Saldo mee- en tegenvallers

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdvaarwegennet, Hoofdwegennet en Spoorwegen. Het betreft met name tegenvallers op de projecten Zeetoegang IJmond, A16 Rotterdam, A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15), en een meevaller op het project Schiphol/Amsterdam-Almere.

Verrekening bijdragen derden 2021 (Spoor)

Het betreft hier een bijdrage van de provincie Utrecht aan Programma U-Ned en een verrekening van de concessieprijs met NS en de uitgaven in verband met de uitgekeerde bonus voor het behalen van de prestaties 2019 van de NS.

Bijlage 3: Overzichtsconstructie Kustwacht

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht Nederland, wat betekent dat deze medeverantwoordelijk is voor het opstellen van het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht alsmede voor de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht Nederland betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en het daarvan afgeleide Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht waarover de Ministerraad beslist, worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht Nederland.

De overzichtsconstructie is gebaseerd op het «Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht» en wordt door IenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht Nederland zelf (exploitatie en investering) en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht Nederland verrichten (kosten).

Defensie / CSZK / Kustwacht Nederland (uitgaven):

- Exploitatie: Betreft het uitgavenbudget in beheer van de Kustwacht Nederland. Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC). Het Kustwachtcentrum is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is;
- Investering: Betreft onder andere de investeringen voor het Maritiem Operatie Centrum (MOC), maar ook de investeringen van de walradar.
- Bijdrage departementen (kosten):

Justitie en Veiligheid:

- De inzet van Politie helikopters op planning of afroep voor luchtwaarneming en spoedeisende zoekvluchten. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van de Nationale Politie;
- De inzet van de Politie (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison;
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter.

Financiën:

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

Defensie:

- De inzet van de Koninklijke Marechaussee (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, luchtwaarnemers, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison;
- De inzet van de Koninklijke Luchtmacht (personeel) bestaande uit; vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen;
- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel) bestaande uit; Kustwachtcentrum, Maritiem Informatie Knooppunt, de beheerskosten van Defensie en inzet Mijnenbestrijdingsvaartuigen;

- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter.

Infrastructuur en Waterstaat:

- De inzet van in standhouden vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, C2000/P2000 t.b.v. KNRM en MIRG/Pre-SAR. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Rijkswaterstaat;
- De inzet van Rijkswaterstaat (personeel) bestaande uit; luchtwaarnemers en liaison;
- De inzet van ILT (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen en liaison;
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, het contract is in 2015 door lenW voor 5 jaar afgesloten. Het contract is verlengt tot juli 2022 en daarna staat het budget in de exploitatie bij Defensie / CZSK / Kustwacht Nederland. Daarna gaat deze verantwoordelijkheid over naar Defensie. De financiering is vanaf medio 2022 dan ook opgenomen in de begroting van Defensie.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:

De inzet van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, Maritiem Informatie Knooppunt, handhavingsdesk en liaison.

Economische Zaken en Klimaat:

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

Tabel 90 Overzichtconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2020 (realisatie)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
DEFENSIE / Kustwacht (Uitgaven):										
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	29.986	27.574	49.049	61.329	62.567	62.445	62.682
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investerings, o.a. t.b.v het MOC (DMO/ JIVC)	8.602	14.824	17.789	15.645	5.419	4.312	4.430
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				38.588	42.398	66.838	76.974	67.986	66.757	67.112
BIJDRAGEN DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Politie		Inzet Politie-personeel & helikopter,	Algemene handhaving / wetgeving / scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.453	1.966	1.966	1.966	1.966	1.966	1.966
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.312	1.316	1.316	1.316	1.316	1.316	1.316
Defensie	X	Inzet KMar-personeel voor luchtwaarneming, inzet vliegers Dornier, beheerskosten, bijdrage inhuur SAR helikopter	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillance / beheerskosten Defensie	10.437	12.568	11.563	11.192	12.165	12.165	12.165
Infrastructuur en Waterstaat	XII	Inzet vaarwegmarkering, inzet RWS personeel voor luchtwaarneming, inhuur SAR helikopter	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	11.119	22.665	24.052	23.918	23.870	26.175	26.165
Economische zaken en Klimaat	XIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	13	27	27	27	27	27	27
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	595	591	591	591	591	591	591
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				24.929	39.133	39.515	39.010	39.935	42.240	42.230
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				63.517	81.531	106.353	115.984	107.921	108.997	109.342

~ Realisatie 2020 conform concept jaarverslag 2020 Kustwacht Nederland.

~ Begroting 2021 – 2026 conform concept Gecombineerd Jaarplan 2022, voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht.

~ Medio 2015 is het contract voor de inhuur van de SAR helikopter door lenW afgesloten. Defensie en JenV dragen een deel bij door budgetoverheveling, deze bedragen zijn vanaf 2020 tot juli 2022 opgenomen in de kostenregel van lenW. Vanaf juli 2022 staat het budget voor de SAR helikopter in de exploitatie bij Defensie / Kustwacht.

Bijlage 4: Instandhouding

In deze bijlage wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW vallen. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN), het Hoofdwatersysteem (HWS) en de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI).

Allereerst wordt aangegeven wat de vier netwerken omvatten, hoe de instandhouding van deze netwerken wordt aangepakt en wat de verwachte ontwikkelingen zijn. Vervolgens zijn de overzichten met de benodigde en beschikbare middelen voor instandhouding tot en met 2035 opgenomen. Tot slot wordt ingegaan op de opgave van de toekomst, waaronder de toenemende budgetbehoefte voor instandhouding en de ontwikkelingen met betrekking tot het uitgestelde onderhoud.

Het afgelopen jaar zijn validaties uitgevoerd naar de budgetbehoefte voor instandhouding bij RWS en ProRail (Kamerstukken [35 300 A nr. 94](#) en [35 570 A nr. 46](#)). Voor ProRail blijkt de behoefte volgens de validatie € 16 miljard, waarbij sprake is van een potentieel tekort van € 1,9 miljard (circa € 200 miljoen per jaar). Komende jaren wordt hierover met ProRail en andere partijen verder gesproken.

Voor de netwerken die RWS beheert is aan de hand van de validatie door Horvat aangegeven dat het verschil tussen de middelen, die RWS nodig heeft voor het in stand houden van zijn deel van de Rijksinfrastructuur en het beschikbare budget in de begroting €1 – 1,4 miljard per jaar is. In december hebben wij u geïnformeerd over de tweede validatie. De budgettreksen van RWS zijn omgeven door grote onzekerheden, waardoor een volledige validatie niet plaats heeft kunnen vinden. Wel merkt PWC/Rebel in navolging van Horvat op dat de budgetbehoefte voor de periode 2022 – 2035 in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het inlopen van uitgesteld onderhoud en nieuwe opgaven die verband houden met klimaatontwikkelingen, circulariteit en Informatietechnologie. De impact van deze validaties op de aanpak van instandhouding en de budgetten voor 2022 en komt door de gehele bijlage aan de orde.

1. Instandhouding van de netwerken

De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Een goede instandhouding van netwerken is een randvoorwaarde voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Om dit zo te houden, borgen IenW en de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus. De netwerken worden, naast het intensieve gebruik, gekenmerkt door inpassing in een sterk verstedelijkte delta. Dit zorgt ervoor dat de netwerken voorzieningen omvatten als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluizen en stormvloedkeringen. Al deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog serviceniveau waaraan we gewend zijn en die net als de asfaltlagen en spoorstaven onderhouden moeten worden. Figuren 7 en 8 illustreren de omvang van netwerken.

Figuur 7 Netwerken Rijkswaterstaat



Hoofdwegennet	Hoofdvaarwegennet	Hoofdwatersysteem
5.842 km rijbaanlengte	3.426 km kanaal en rivier	90.189 km ² oppervlaktewater
1.766 km op- en afritten en verbindingswegen	3.646 km zeetoegangsgeulen en zeecorridors	195 km dijken, dammen en duinen
55 ecluducten	131 schutsluiskolken	6 stormvloedkeringen
20 tunnelcomplexen	113 beweegbare bruggen	10 stuwcomplexen
17 aquaducten		Afsluitdijk en Houtribdijk
55 beweegbare bruggen		

Figuur 8 Netwerk ProRail



Scope van instandhouding

Bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur.

Aan uw Kamer is toegezegd (Kamerstuk 2018-2019, [35 000A, nr. 98](#)) om bij de begrippen voor instandhouding aan te sluiten bij de Europese begrippen voor activiteiten van een infrastructuurbeheerder uit de spoorrichtlijn 2012/34/EU. De nieuwe begrippen die we vanaf deze begroting in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds hanteren zijn: exploitatie, onderhoud, vernieuwing (samen staan deze drie voor de instandhouding van de infrastructuur), verbetering en aanleg (samen staan deze twee voor de ontwikkeling van de infrastructuur):

- Tot het domein van de exploitatie (voorheen ‘beheer’) behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement;
- Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren;

- Vernieuwing (voorheen ‘vervanging’ en/of ‘renovatie’) is gericht op het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object of het verlengen van de levensduur van het bestaande object. Het gaat bij vernieuwing expliciet niet om activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies of om aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur (ontwikkeling).

De wijzigingen hebben geen effect op de huidige budgetten. Over deze nieuwe begrippen is uw Kamer geïnformeerd per brief van 19 juni 2020 (35300-A-94, Aanpak instandhouding infrastructuur).

Systematische werkwijze van instandhouding (instandhoudingsprogrammering)

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van instandhoudingswerkzaamheden centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. Over deze te leveren prestaties en de bijhorende budgetten maakt IenW afspraken met ProRail en RWS. De slijtage van de infrastructuur vanwege veroudering en gebruik in combinatie met deze afspraken vormen de basis van de instandhoudingswerkzaamheden die door ProRail en RWS jaarlijks worden uitgevoerd. Onderstaande aspecten geven samen een beeld van de systematische aanpak en daarmee hoe de programmering ten behoeve van de instandhouding van de Rijksinfrastructuur tot stand komt:

- De aanlegbesluiten zijn het meest bepalend voor de budgetbehoefte, zowel voor de aanlegkosten zelf als de structurele instandhoudingskosten in de decennia daarna. Zo kost het instandhouden van een tunnel meer dan een brug (in geval van een oeververbinding) of dan een weg op maaiveld (in geval van een landtunnel). Bedenk daarbij dat een tunnel meer is dan een betonnen bak onder de grond, maar dat deze ook vol zit met andere voorzieningen zoals vluchtwegen met brandveilige deuren, luchtzuiveringssystemen en elektronica die ook bediend en onderhouden moet worden.
- De beheerders werken volgens een werkwijze waarbij de gehele levenscyclus van de onderdelen en objecten wordt betrokken. Als eenmaal wordt besloten tot de aanleg van infrastructuur is op basis van ervaring al bekend wat voor instandhoudingswerkzaamheden aan de diverse objecten gemiddeld per jaar nodig zijn. Dit is vastgelegd in de instandhoudingsregimes. De instandhoudingsregimes zijn één onderdeel op basis waarvan de instandhoudingsprogrammering wordt opgesteld;
- De extra budgetbehoefte voor instandhouding in verband met de uitbreiding van de infrastructuur wordt bij het besluit om tot aanleg over te gaan ook toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten vanaf het jaar na beoogde openstelling;
- In de instandhoudingsregimes zijn ook regelmatige inspecties opgenomen, die leiden tot het inventariseren van de toestand van de objecten en – indien nodig – het nemen van maatregelen (concrete maatregelen of intensiveren inspecties). De inspecties krijgen een plaats in de instandhoudingsprogrammering;
- Tevens wordt gezien of er vanuit doelmatigheidsoogmerk maatregelen gekoppeld kunnen worden (werk met werk): onderhoudswerkzaamheden met andere onderhoudswerkzaamheden, maar ook mogelijkheden om onderhoudsmaatregelen te koppelen aan vernieuwings- of aanlegprojecten die in de komende jaren gepland zijn. Het kan dus zijn dat in de regimes beoogde maatregelen naar een later moment worden verschoven om werk met werk te maken;

- Het kan ook voorkomen dat een bepaald schadebeeld of een ongeplande gebeurtenis vraagt om tussentijds ingrijpen (bijvoorbeeld de aanvaring bij Stuw Grave). Die tussentijdse maatregelen worden dan geprioriteerd ten koste van een reeds geprogrammeerde, maar minder belangrijke maatregel. Het onderhoud dat als gevolg daarvan wordt verschoven, dient vervolgens opnieuw een plek te krijgen in de instandhoudingsprogrammering;
- De totale programmering is een samenstel van preventieve en correctieve maatregelen. Leidend daarbij is het principe de kosten over de gehele levenscyclus van de infrastructuur (Life Cycle Costing; LCC) zo laag mogelijk te krijgen binnen de gegeven kaders en ontwikkelingen op de netwerken, rekening houdend met de gewenste netwerkprestaties. Waar sprake is van correctief onderhoud, is vaak ook meer sprake van verstoringen en hinder. De beheerders proberen dit voor het gehele netwerk zoveel mogelijk te beperken;

Het is van belang te beseffen dat veiligheid te allen tijde bovenaan staat. Indien geconstateerd wordt dat de veiligheid voor de gebruikers in het geding is, dan worden direct maatregelen genomen om het gebruik van de infrastructuur weer binnen de geldende kaders plaats te laten vinden, bijvoorbeeld (tijdelijke) snelheidsverlagingen ter plaatse of andere (tijdelijke) gebruiksbeporingen of fysieke infrastructuur ondersteunende maatregelen.

Om de systematische werkwijze op een hoger niveau te brengen worden externe toetsingen ingezet. Deze leveren waardevolle inzichten op voor zowel de interne processen als het in beeld hebben van de opgave buiten. In 2020 is de budgetbehoefte van RWS en ProRail extern gevalideerd: eerst door Horvat en vervolgens door PwC|Rebel.

PwC|Rebel constateert dat de door RWS gehanteerde systematiek niet leidt tot een transparante en navolgbare opbouw van de reeksen conform internationale standaarden. PwC|Rebel stelt dat door de systematiek en werkwijze bij het opstellen van de budgetbehoefte geen volledige validatie van de opgegeven budgetbehoefte kan worden uitgevoerd. Het assetmanagement en de (financiële) administratie behoeft structurele verbetering. Ondanks de aandachtspunten geeft PwC|Rebel wel een indicatie van de behoeften. Hoewel de inschatting van PwC|Rebel nog met onzekerheden is omgeven, leidt dit niet tot andere inzichten ten aanzien van de budgetbehoeften.

Bij ProRail concludeert PwC|Rebel dat ProRail bij het onderbouwen van de budgetbehoefte een goede systematiek heeft toegepast die in lijn ligt met internationale standaarden. PwC|Rebel doet daarnaast nog op enkele punten aanbevelingen waar ProRail nog verder kan verbeteren. Aan deze aanbevelingen heeft ProRail reeds opvolging gegeven of zal dat in de komende jaren doen. In de subsidieaanvraag 2021 van ProRail voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor zijn de resultaten van de audit van PwC|Rebel verwerkt.

Werkwijze vernieuwing bij RWS

De objecten en onderdelen zoals sluizen, bruggen en tunnels, hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vernieuwd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is sprake van een flinke vernieuwingsopgave.

Om de veiligheid en de beschikbaarheid van de netwerken in stand te houden wordt voor alle netwerken en onderdelen daarvan de opgave in kaart gebracht.

Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vernieuwing aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van, waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vernieuwing nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object.

Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd. Dit leidt tot een modernisering en verduurzaming van de infrastructuur waardoor deze blijft bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

De vernieuwingsopgave kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten. Hierbij kijken we niet alleen naar verlengen van de levensduur, maar vooral ook naar inzet op toepassing van de nieuwste technieken om toekomstige storingen te voorkomen en om de constructies en installaties zodanig te vernieuwen dat ze ook klaar zijn voor de toekomst en voldoen aan de eisen en wensen voor huidig én voor toekomstig gebruik. Er wordt dus niet alleen vervangen, maar waar dat verstandig is, wordt er ook innovaties in op de hard- en de software van de objecten en op duurzaamheid.

Te leveren prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. De indicatoren met daarbij jhorende (streef)waarden geven een beeld van de prestaties waarvoor RWS en ProRail budgetten hebben gekregen. Met ProRail zijn prestatieafspraken gemaakt welke zijn opgenomen in de tienjarige beheerconcessie en de (twee)jaarlijkse beheerplannen. Met RWS is een nieuwe overeenkomst voor exploitatie en onderhoud afgesproken voor de periode 2022 en 2023. De huidige overeenkomst verloopt eind 2021.

Omdat de validaties een indicatie afgeven dat in de nabije toekomst structureel hogere middelen benodigd zijn voor de instandhouding dan de beschikbare budgetten, is er bij RWS voor gekozen om de periode 2022-2023 als overbruggingsperiode te behandelen. Een nieuw kabinet zal een afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de RWS-netwerken voor de jaren daarna. Voor de periode 2022-2023 worden afspraken gemaakt over de exploitatie en het onderhoud met RWS, waarbij middelen beschikbaar worden gesteld op een gevalideerd maakbaar en historisch hoog niveau. Dit is mogelijk niet toereikend om de totale instandhoudingsopgave uit te voeren. Het uitgesteld onderhoud zal daarom verder oplopen. Het budget dat beschikbaar is voor het instandhouden van de netwerken in de periode 2022 – 2023 zal RWS benutten voor het nakomen van zijn contractuele verplichtingen, wettelijke taken en afspraken met decentrale overheden. Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden heeft veiligheid en de hoogste prioriteit, maar is het niet altijd mogelijk om het voorheen afgesproken kwaliteitsniveau te behouden en zijn incidenteel beperkingen aan het gebruik mogelijk. Er worden geen prestatieafspraken gemaakt, maar we blijven de indicatoren wel monitoren.

Tabel 91 Prestatie afspraken RWS

Indicator	Streefwaarde 2018-2021	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021
Hoofdwegenet				
Beschikbaarheid				
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%	98%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	3%	6%	6%
Levering verkeersgegevens:				
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	93%	92%
– Actualiteit data voor derden	95%	97%	100%	95%
Veiligheid				
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,80%	99,70%	99,70%
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	97%	Voldoende	97%
Hoofdvaarwegenet				
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid				
Stremmingen gepland onderhoud	0,80%	Niet beschikbaar	0,30%	0,80%
HTA	0,80%	Niet beschikbaar	0,10%	0,80%
HVW	0,80%	Niet beschikbaar	0,20%	0,80%
OVW	0,80%	Niet beschikbaar	0,50%	0,80%
Stremmingen ongepland onderhoud	0,20%	Niet beschikbaar	0,40%	0,20%
HTA	0,20%	Niet beschikbaar	0,10%	0,20%
HVW	0,20%	Niet beschikbaar	0,40%	0,20%
OVW	0,20%	Niet beschikbaar	0,40%	0,20%
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%	97%
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)				
– Toegangseulen	99%	100%	100%	98%
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%	90%
– Hoofdvaarwegen	85%	83%	80%	87%
– Overige vaarwegen	85%	87%	83%	87%
Veiligheid				
Vaarwegmarkering op orde	95%	93%	95%	95%
Hoofdwatersysteem				
Waterveiligheid				
Handhaving kustlijn	90%	92%	91%	90%
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	83%	100%
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	75%	50%	75%
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	99%	100%	100%

Tabel 92 Prestatie afspraken Prorail

KPI	Bodemwaarde ¹	Streefwaarde	Realisatie 2019	Realisatie 2020
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	5	6
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	88,9%	91,1%	92,6%	93,5%
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	96,7%	97,3%	97,7%	97,9%
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	82,1%	82,1%	83,4%	85,2%
Punctualiteit regionale series (3 min)	92,4%	93,4%	95,2%	96,1%
Geleverde treinpaden reizigers	97,5%	98,2%	98,5%	98,5%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	436	361
Transitietijd goederen	7,5%	3,8%	3,4%	3,2%

¹ Toelichting bodemwaarde: Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie indicator. In het geval van de prestatie indicatoren 'Impactvolle storingen op de infra' en 'Transitietijd goederenvervoer' geldt een maximum.

2. Budgetbehoeften en beschikbare budgetten

Door veroudering van het areaal, zwaardere belasting dan voorzien, toenemende eisen aan ICT, de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur, wijzigingen in wet- en regelgeving en veranderende markt-omstandigheden is sprake van toenemende budgetbehoeften voor instandhouding. Daarbij zien we dat de opgave voor vernieuwing van de netwerken groeit. Investeren in instandhouding is en blijft een prioritaire opgave die ook in relatie tot de coronacrisis relevant en actueel is. We hebben in kaart laten brengen wat de meerjarige instandhoudingsopgave is. Want hoewel al duidelijk was dat deze opgave groot is, was het nodig om de jaarlijkse benodigde budgetten gedetailleerd vast te stellen.

Instandhoudingsopgave RWS

Budgetbehoefte

In juni 2020 is uw Kamer geïnformeerd over de budgetbehoefte van RWS voor de instandhouding van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem. Daarbij heeft de Kamer tevens de rapportage van Horvat ontvangen. Daarbij is aangegeven dat bij ongewijzigd beleid sprake is van een indicatief tekort op instandhouding van circa € 1 – 1,4 miljard per jaar, waarbij RWS die middelen nodig heeft voor het instandhouden van zijn deel van de Rijksinfrastructuur. In december hebben wij u geïnformeerd over de tweede validatie door PWC|Rebel. PWC|Rebel geeft aan dat de door RWS afgegeven budgetbehoefte voor instandhouding, zowel voor de lange als korte termijn, aan de bovenzijde van de genoemde bandbreedtes ligt. De budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 ligt in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget. Hierbij wordt nogmaals opgemerkt dat dit bedrag grote onzekerheden kent. Om een scherper beeld te verkrijgen is verdere validatie nodig. Dit wordt opgepakt bij de uitvoering van het plan van aanpak verbeteringen RWS. Indien PwC|Rebel alle kosten voor instandhouding (Vernieuwing (VenR), DBFM, Landelijke Taken, Duurzaamheid en Exploitatie en Onderhoud (BenO)) optelt, komen zij voor de budgetbehoeften uit op een bandbreedte van € 2,1 – € 2,4 miljard per jaar voor de korte termijn (2022–2025) en van € 2,3 – € 2,6 miljard per jaar voor de lange termijn (2026–2035).

We zien bovenop de validatie van PWC|REBEL nog twee ontwikkelingen waardoor de kosten voor instandhouding stijgen:

- De huidige tijd stelt nieuwe eisen aan het areaal, u kunt daarbij denken aan klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving, de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur en ook aan de mogelijkheden van smart maintenance, smart shipping en smart mobility;
- Het inlopen van het uitgesteld onderhoud. In het jaarverslag 2020 is uw Kamer geïnformeerd dat het uitgesteld onderhoud ultimo 2020 een volume heeft van € 1,2 mld. en de komende jaren nog zal oplopen. Een zekere mate van uitgesteld onderhoud is doelmatig. In dit licht is het van belang dat het nieuwe kabinet de ingezette lijn om de budgetten beheersbaar te maken ook vanaf 2024 doorzet en een besluit neemt over het inlopen van het uitgesteld onderhoud. Uiteraard dient de capaciteit van RWS ook daarmee in lijn te blijven lopen.

Beschikbare budgetten Exploitatie en onderhoud (incl. Landelijke taken)

Gedurende de validatie van de benodigde jaarlijkse budgetten in 2019 is besloten om voor de periode 2020-2022 in totaal € 265 miljoen met een kasschuif naar voren te halen. Hierdoor is het mogelijk om meer onderhoudsmaatregelen op het geadviseerde onderhoudsmoment uit te voeren. De oploop van het uitgesteld onderhoud wordt daarmee getemporeerd en onderhoud kan optimaler gepland worden.

Met de uitkomsten van de validaties en de extra kosten die zijn voorzien is eind 2020 besloten voor zowel 2022 als 2023 budget naar voren te halen om - binnen de kaders van beheersing op de gehele begroting op de fondsenmeer onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Er is € 350 miljoen aan budget uit de toekomst naar 2022 en 2023 gehaald. Aanvullend is bij deze begroting voor 2023 een verdere € 300 miljoen naar voren gehaald voor exploitatie en onderhoud, bovenop de kasschuiven die reeds zijn doorgevoerd. De verdeling van deze € 300 miljoen over de RWS-netwerken wordt bij de Voorjaarsnota 2022 in de begroting verwerkt.

Met de financiële impulsen is het beschikbare budget de afgelopen jaren toegenomen en zal in 2022-2023 nog verder stijgen. Hiermee is het beschikbare budget in historisch perspectief gezien hoog. Voor de jaren vanaf 2024 blijft de instandhoudingsopgave echter onverminderd groot. Een nieuw kabinet zal een afweging moeten maken over de structurele financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna, vanzelfsprekend in balans met de aanlegambities en passend binnen de totale kaders voor de fondsen.

Beschikbare budgetten Vernieuwing

Tot dit moment zijn voor 4 tranches vernieuwingsprojecten opdracht verleend aan RWS. Een deel van de projecten is reeds afgerond. Een deel van de projecten bevindt zich in de planfase, een ander deel is in voorbereiding of realisatie. Tranche 4 beslaat 39 projecten verdeeld over de drie netwerken van RWS. Opdracht voor deze tranche is in 2018 verleend aan RWS. Deze tranche is groter dan de eerste drie tranches gezamenlijk. In het MIRT projectenboek is een overzicht terug te vinden van de lopende vernieuwingsprojecten (onder het Programma Vervanging en Renovatie).

Het budget voor vernieuwing neemt de eerstkomende jaren toe en groeit over de drie RWS netwerken tezamen van € 300 miljoen in 2021 naar ruim € 530 miljoen in 2024 en piekt in 2025 op € 705 miljoen. In de jaren hierna nemen de budgetten gestaag af tot € 130 miljoen in 2030. Vanaf 2031 blijft het budget constant op ongeveer € 500 miljoen jaarlijks, hoewel de vernieuwingsopgave in deze periode naar verwachting juist blijft doorgroeien richting de € 700 miljoen per jaar. Dit tekort blijkt ook uit de validatie van PWC|Rebel.

Ten opzichte van de begroting 2021 zijn middelen naar achteren geschoven in verband met de complexiteit van de opgave. Enkele projecten hebben meer tijd nodig hebben om de uitvoering goed voor te bereiden.

In de begroting zijn nader te verdelen middelen voor vernieuwing (vanaf 2030) overgeboekt naar de afzonderlijke netwerken (van artikel 18.12 Nader te verdelen middelen naar artikel 12.02.04 Vernieuwing HWN en artikel 15.02.04 Vernieuwing HVWN). De verdeling van deze gelden is gebaseerd op de instandhoudingsbehoefte per netwerk. Voor Spoor zijn de middelen

die gereserveerd stonden op artikel 18.12 bij de begroting 2020 reeds toegevoegd aan artikelonderdeel 13.02 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor.

Instandhoudingsopgave ProRail

Het afgelopen jaar hebben we ook de instandhoudingbehoefte voor het spoor netwerk van ProRail laten valideren door eerst Horvat en daarna een combinatie van PWC|REBEL . In juni 2020 heb ik uw Kamer de rapportages van Horvat en PWC|Rebel gestuurd en daarbij aangegeven dat ook ProRail gedurende de looptijd van het mobiliteitsfonds meer budget nodig heeft voor instandhouding dan beschikbaar. Hierbij valt een onderscheid te maken in de periode tot en met 2025 waarbij de situatie bij ProRail beheersbaar is en de periode daarna.

Voor de periode tot en met 2025 bleek dat voor het ‘basis op orde’ scenario in totaal circa € 6,5 miljard nodig is. Doordat wij bij ontwerpbegroting 2021 in totaal circa € 1,4 miljard extra voor instandhouding ter beschikking hebben gesteld is het budget voor deze periode nagenoeg gedekt. ProRail kan hierdoor méér aan instandhoudingsproductie plannen dan voorgaande jaren waardoor de betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor gewaarborgd blijft. Met dit extra bedrag van circa € 1,4 miljard hebben wij sinds 2017 voor in totaal ruim € 2 miljard aan additionele financiële middelen ter beschikking gesteld om ons vitale spoor netwerk in stand te houden.

Voor de jaren 2026 tot en met einde mobiliteitsfonds blijkt uit het rapport van PWC|Rebel een budgetbehoefte voor het ‘basis op orde’ scenario van in totaal € 16 miljard euro waardoor er voor deze periode sprake is van een potentieel tekort van in totaal € 1,9 miljard, hetgeen neerkomt op circa € 200 miljoen per jaar. Net zoals bij RWS is in dit bedrag nog geen rekening gehouden met de extra benodigde budgetten voor enkele ontwikkelingen. Voor ProRail gaat het dan om ontwikkelingen als duurzaamheid, klimaatadaptatie, circulariteit en cyber security. Op basis van de eerste inschattingen gaat het bij ProRail om een bedrag van circa € 180 miljoen per jaar. Naast het ‘basis op orde’ scenario heeft ProRail ook de budgetbehoefte voor een groeiscenario in beeld gebracht, dat ook door PwC|Rebel is gevalideerd. Voor de goede orde moet worden opgemerkt dat eventuele extra bedragen voor het opheffen en beveiligen van overwegen hierin niet zijn meegenomen. Dit rapport hebben wij u in december 2020 toegestuurd. Komende jaren wordt hierover met ProRail en andere partijen verder gesproken. De uitkomst wordt vervolgens meegenomen bij de verdere aanpak van de groeiende instandhoudingsopgave en de vaststelling van het meerjarenbudget voor de periode 2026 t/m 2029.

Budgetten instandhouding

In de periode tot en met 2035 zijn de volgende budgetten benodigd en beschikbaar voor instandhouding:

Tabel 93 Budgetten Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud RWS																
Artikelonderdeel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Hoofdwegen																
MF 12.01	Exploitatie	4.429	3.959	3.958	3.957	3.955	3.955	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	59.872
MF 12.02.01	Onderhoud	692.320	905.185	740.537	537.039	565.164	346.967	347.516	382.427	419.184	420.419	401.776	404.193	511.238	620.710	7.696.451
	Reservering															
MF 12.02.01	Onderhoud ¹															
	Overige															
	netwerkgebonden															
MF 12.06.02	kosten	161.764	108.115	101.955	98.718	97.538	98.040	99.078	97.935	97.935	97.935	97.909	97.909	97.934	97.934	1.548.634
Totaal budget Exploitatie en		858.513	1.017.259	1.146.450	639.714	666.657	448.962	450.549	484.325	521.082	522.317	503.674	503.648	506.065	613.135	722.607
Onderhoud Hoofdwegen		858.513	1.017.259	1.146.450	639.714	666.657	448.962	450.549	484.325	521.082	522.317	503.674	503.648	506.065	613.135	9.604.957
Hoofdvaaarwegen																
MF 15.01	Exploitatie	11.158	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	141.646
MF 15.02.01	Onderhoud	337.250	368.020	315.939	226.288	223.724	151.146	150.040	179.087	185.322	184.696	221.309	221.309	221.309	221.309	3.428.057
	Overige															
	netwerkgebonden															
MF 15.06.02	kosten	44.400	30.782	30.704	31.067	31.160	31.439	32.061	30.522	30.522	30.522	30.522	30.522	30.522	30.522	475.789
Totaal budget Exploitatie en		392.808	409.235	356.297	266.699	264.071	191.772	191.288	218.796	225.031	224.405	261.018	261.018	261.018	261.018	4.045.492
Onderhoud Hoofdvaaarwegen		392.808	409.235	356.297	266.699	264.071	191.772	191.288	218.796	225.031	224.405	261.018	261.018	261.018	261.018	4.045.492
Hoofdwatersysteem																
DF 3.01.01	Watermanagement	7634	7634	7634	7660	7660	7660	7876	7445	7445	7445	7445	7445	7445	7445	113.318
	Onderhoud															
DF 3.02.01	Waterveiligheid	139.994	111.076	133.322	125.328	172.775	105.510	107.706	103.893	106.453	102.761	117.300	107.167	111.261	104.633	1.753.812
	Onderhoud															
DF 3.02.02	Zoetwatervoorziening	19.496	97.102	97.194	19.015	19.015	3.699	3.699	3.699	3.699	3.699	3.698	3.698	3.698	3.698	288.807
	Overige netwerkge-															
DF 5.02.01	bonden uitgaven	79.770	68.829	66.884	67.223	67.528	67.651	69.257	65.665	65.340	65.340	65.340	65.340	65.340	65.340	1.010.187
Totaal budget Watermanagement en		246.894	284.641	305.034	219.226	266.978	184.520	188.538	180.702	182.937	179.245	193.783	183.650	187.744	181.116	3.166.124
Onderhoud Hoofdwatersysteem		246.894	284.641	305.034	219.226	266.978	184.520	188.538	180.702	182.937	179.245	193.783	183.650	187.744	181.116	3.166.124
Totaal budget Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud		1.498.215	1.711.135	1.807.781	1.125.639	1.197.706	825.254	830.375	883.823	929.050	925.967	958.475	948.316	954.827	1.055.269	1.164.741
Watermanagement en Onderhoud		1.498.215	1.711.135	1.807.781	1.125.639	1.197.706	825.254	830.375	883.823	929.050	925.967	958.475	948.316	954.827	1.055.269	1.164.741

1 Zoals reeds aangekondigd per brief van 10 juni 2021 (Kamerstukken 2020 – 2021, 35 570-A-61) zijn maatregelen getroffen om de budgetten voor de periode tot en met 2023 op te hogen en was het streven om in aanvulling op eerdere impulsen opnieuw middelen uit latere jaren naar voren te halen om meer onderhoudswerkzaamheden in de periode tot en met 2023 uit te kunnen voeren. Er is in de ontwerpbegroting 2022 aanvullend €300 mln. naar voren gehaald voor onderhoudsmaatregelen voor de drie netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Vooralsnog zijn deze extra middelen naar voren gehaald en tijdelijk gealloceerd op het wegennet Exploitatie en Onderhoud. Dit in afwachting van een optimale verdeling over de netwerken voor de periode 2022-2023. De noodzakelijke mutaties voor de verdeling en de dekking van de kasschuif worden bij Voorjaarsnota verwerkt.

Tabel 94 Budgetten Vernieuwing RWS																
Artikelonderdeel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2021-2035
Hoofdwegen																
Budget																
MF 12.02.04 Hoofdwegen	195.609	286.981	321.464	327.073	455.881	349.984	255.872	114.780	78.151	58.769	229.833	229.833	262.067	262.067	262.067	3.690.431
Hoofdvaarwegen																
Budget																
MF 15.02.04 Hoofdvaarwegen	75.800	70.973	143.455	169.015	203.534	189.414	108.347	47.864	26.572	7.477	123.757	123.756	141.113	141.113	141.113	1.713.303
Nader toe te delen																
Mobiliteitsfonds																
Budget																
MF 18.12.02 Vernieuwing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hoofdwatersysteem																
Budget																
DF 3.02.03 Hoofdwatersysteem	28.158	16.525	19.928	36.058	46.496	40.000	40.000	86.684	78.490	61.320	166.320	166.317	106.299	96.299	106.299	1.095.193
Totaal budget Vernieuwing	299.567	374.479	484.847	532.146	705.911	579.398	404.219	249.328	183.213	127.566	519.910	519.906	509.479	499.479	509.479	6.498.927
Totaal budget Exploitatie, Watermanagement, Onderhoud en Vernieuwing																
	1.797.782	2.085.614	2.292.628	1.657.785	1.903.617	1.404.652	1.234.594	1.133.151	1.112.263	1.053.533	1.478.385	1.468.222	1.464.306	1.554.748	1.674.220	23.315.500

Tabel 95 Gereserveerde budgetten Onderhoud RWS

[illegible]

Tabel 96 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor																	
Artikelderdeel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	20352021-2035		
Behoeftel/																	
Hoofdspoorweginfrastructuurraming																	
MF 13.02	Exploitatiekosten	235.484	236.404	233.283	232.564	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	232.055	3.497.823
MF 13.02	Onderhoudkosten	690.524	734.860	764.202	785.421	756.560	764.445	758.568	771.583	770.334	782.716	800.276	824.365	822.551	830.612	11.554.861	
MF 13.02	Vernieuwingkosten	673.232	778.860	518.631	359.844	527.911	495.551	420.785	439.846	574.113	579.424	596.717	742.741	895.650	890.745	9.121.115	
	Overige																
	netwerkgebonden																
MF 13.02	kosten	400.870	337.924	323.660	319.138	326.738	333.492	420.341	315.582	317.736	321.574	324.867	330.661	335.988	339.666	312.964	5.061.201
	Gebruiksheffing	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
MF 13.02	vervoerder	69.074	— 377.921	— 367.941	378.227	— 377.257	— 377.956	378.744	388.540	388.682	388.792	389.127	398.747	398.747	398.742	5.745.927	
Totaal budget Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor																	
		1.596.243	1.559.243	1.705.842	1.467.824	1.326.341	1.472.761	1.534.436	1.348.246	1.372.680	1.509.395	1.530.270	1.570.582	1.736.402	1.891.175	1.867.634	23.489.074

DBFM

Een deel van de instandhouding van de netwerken gebeurt via DBFM-contracten (Design-Build-Finance-Maintain). Bij deze contractvorm is aan een consortium niet alleen het ontwerp en de bouw van een project gegund, maar ook het onderhoud voor een langdurige periode. Bij DBFM is de opdrachtnemer niet alleen verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, maar ook voor de financiering en het totale onderhoud. Het is dus een geïntegreerde contractvorm. Bij traditionele contracten koopt het Rijk een product in: bijvoorbeeld een rijksweg met 2x2 rijstroken. Bij een DBFM-contract neemt het Rijk echter een dienst af: een beschikbare rijksweg. Het benodigde budget komt uit drie bronnen: (i) het aanlegbudget, (ii) het beschikbare exploitatie en onderhoudsbudget van reeds aanwezige infrastructuur en (iii) het budget voor areaalgroei voor dat deel van de infrastructuur dat nieuw wordt aangelegd. Ten behoeve van de aanbesteding van een DBFM-contract wordt een referentieraming opgesteld voor de te verwachten aanleg- en exploitatie en onderhoudskosten bij traditionele uitvoering. Deze referentieraming wordt gebruikt om de plafondprijs (het acceptabele maximum) voor de bieding te bepalen. Deze ramingen worden op dezelfde wijze uitgevoerd als de ramingen die voor LCC worden uitgevoerd. De aanbesteding verloopt in een aantal stappen. Na de laatste stap vindt ook de budgettaire verwerking in de begroting plaats. De beschikbare middelen vanuit Aanleg en exploitatie en onderhoud (incl. areaalgroei) worden overgeboekt naar het GIV/PPS-artikel. De middelen worden met eenzelfde netto contante waarde omgezet in een langjarige reeks ter betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit is de zogenaamde financiële inpassing of DBFM conversie. Er wordt hiermee geen budget toegevoegd aan het project, de kasreeks wordt alleen aangepast aan de contractvorm. De prestatie-eisen en uitrustingsniveaus van de infrastructuur binnen het DBFM-contract zijn dezelfde als die aan RWS worden gesteld. Op het moment van aanbesteden wordt bij de M (maintain) van DBFM, een serviceniveau uitgevraagd dat past bij het onderhoudsregime wat op dat moment van toepassing was. Dat niveau geldt voor de looptijd van het contract en is daarmee niet budgettair flexibel. Bij DBFM geldt dat voor een periode van 20–25 jaar het consortium verantwoordelijk is voor het onderhoud van infrastructuur. Na afloop van het DBFM-contract valt dit deel van het areaal weer binnen het reguliere exploitatie en onderhoud van RWS. De mutaties tussen het exploitatie-, onderhoud- en vernieuwingartikel (voor wegen artikelonderdeel 12.02, vaarwegen artikelonderdeel 15.02, voor het hoofdwatersysteem artikel 3.02) en het DBFM artikel (voor wegen artikelonderdeel 12.04, vaarwegen artikelonderdeel 15.04, voor het hoofdwatersysteem artikel 4.02) zijn zichtbaar in de begroting en worden toegelicht. Na afloop van een DBFM-contract wordt het exploitatie- en onderhoudsdeel weer aan de reguliere exploitatie- en onderhoudsbudgetten van RWS toegevoegd. In onderstaand overzicht is aangegeven voor welke projecten DBFM-contracten zijn afgesloten. Voor de financiering van deze projecten is het genoemde exploitatie- en onderhoudsbudget (per jaar) ingezet. Dit komt na afloop van het DBFM-contract weer beschikbaar tegen het dan geldende prijspeil.

Tabel 97 Overzicht DBFM-projecten

Project	Areaalinformatie			Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
<i>Hoofdwegennet</i>	<i>Baanlengte¹</i>	<i>Grote kunstwerken</i>	<i>Wegconfiguratie in M-fase</i>		
A59 Rosmalen–Geffen	23 km		2x2	2019	1,0 mln.
N31 Leeuwarden–Drachten	56 km	Langdeel aquaduct	2x2	2022	5,5 mln.
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 mln.
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1 ^{ste} en 2 ^{de} Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 mln.
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 mln.
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042	11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–Grijssoord	50 km		2x3	2032	2,2 mln.
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammer-tunnel	2x5+1	2038	14,2 mln.
N18 Varsseveld Enschede	70 km		2x2+2x1	2043	1,8 mln.
A27/A1 Utrecht Noord - knpt. Eemnes - Bunschoten	53 km		2x3+2x4	2043	3,9 mln.
A6 Almere (SAA)	39 km		2x5	2039	3,3 mln.
A24 Blankenburgverbinding	35 km	Blankenburgtunnel, Aalkeettunnel	2x3	2043	10,1 mln.
A16 Rotterdam	37 km	Rottemerentunnel	2x2+2x3	2043	7,2 mln.
A9 Badhoevedorp – Holendrecht (Amstelveen)	52 km		2x4+1	2038	2,6 mln.
A15/A12 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	87 km	Brug over het Pannerdensch kanaal	2x3 + 2x2	2044	6,1 mln.
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	<i>Vaarweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>			
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048	0,4 mln.
Beatrixsluis 3e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046	2,8 mln.
Zeetoegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluseilanden		2045	2,5 mln.
Sluis Eefde		Nieuwe schutsluis inclusief onderhoud voorhavens (bestaande schutsluis tot 2021)		2047	1,0 mln.
<i>Hoofdwatersysteem</i>		<i>Grote kunstwerken</i>			
Afsluitdijk		Afsluitdijk, spuicomplexen en keringen Den Oever en Kornwerderzand		2047	9,3 mln.
<i>Hoofdspoorweginfrastructuur</i>	<i>Spoorweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>			
HSL	85 km	Tunnel Groene Hart, Doorgaand Spoorviaduct Bleiswijk, Tunnel Rotterdam Noord, Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtse Kil, Brug Hollands Diep		2031	N.v.t.

1 Baanlengte omvat: hoofdrijbanen, verbindingswegen en op- en afritten.

3. Overig

We zijn op weg naar een situatie waarin we een grotere instandhoudingsbehoefte moeten aankunnen om onze netwerken veilig, beschikbaar en betrouwbaar te houden. De komende jaren zien we als een transitiefase waarin Rijkswaterstaat en ProRail stapsgewijs kunnen toegroeien naar deze situatie. Maakbaarheid is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Beide uitvoerders en de markt kunnen immers niet van vandaag op morgen structureel extra werk leveren. Uitvoeren van extra werk vraagt om een gedegen voorbereiding, aanbesteding en werving van personeel.

Ontwikkelingen vanaf 2024

De onzekerheid over de instandhoudingsbudgetten voor RWS vanaf 2024 maken dat de voorbereidingen voor 2024 niet optimaal kunnen plaats vinden. Denk aan het vooruit programmeren van werk en het daartoe voorbereiden van contracten en aanbestedingsprocessen. Op dit moment kan geconstateerd worden dat de budgetten voor 2024 en verder grofweg de helft zijn van de behoefte die RWS heeft om de netwerken te exploiteren en te onderhouden. Indien die budgettaire reeks hetzelfde blijft zijn significante keuzes nodig ten aanzien van te stoppen maatregelen en voorzieningen. Daarnaast zullen net als in andere jaren de kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing verder toenemen door nieuwe aanlegprojecten. Het is dan ook aan een nieuw kabinet om snel na het aantreden een balans te vinden tussen verbeteringen (aanlegprojecten; nieuwe functies) en instandhouding van de infrastructuur en dat door te vertalen in de budgetten.

Ontwikkelplan Assetmanagement

In 2020 is de instandhoudingsbehoefte gevalideerd. Dat heeft ertoe geleid dat we naast financiële maatregelen ook – in lijn met de aanbevelingen van Horvat en PwC|Rebel – maatregelen nemen om het assetmanagement voor het hoofdwegenet, het hoofdvaarwegenet en het hoofdwatersysteem te verbeteren. Daartoe is het Ontwikkelplan Assetmanagement IenW opgesteld. De Tweede Kamer is hierover december 2020 geïnformeerd.

Met het Ontwikkelplan is de ambitie voor de door RWS beheerde netwerken neergezet die past bij instandhoudingsopgave waar we op deze netwerken voor staan. Assetmanagement is er om deze netwerken met oog voor de omgeving op een duurzame wijze beter te laten presteren zodat de gebruikers er nu en in de toekomst veilig gebruik van kunnen blijven maken. Het assetmanagement richten we zodanig in dat Rijkswaterstaat op ieder moment in samenhang inzicht kan bieden in de staat en het presteren van de netwerken, de risico's en kosten en we op een veilige, betrouwbare en voorspelbare wijze onze diensten aan de maatschappij kunnen blijven verlenen. Het verbeterde assetmanagement resulteert erin dat IenW richting de politiek en samenleving overtuigende en inzichtelijk goede beslisinformatie kan opleveren om te komen tot realistische, betere, efficiëntere keuzes in het ontwikkelen, in stand houden en bedienen van de netwerken. En het resulteert erin dat Rijkswaterstaat betrouwbaar, voorspelbaar en eenduidig de instandhoudingsmaatregelen programmeert, plant, uitvoert opdat de netwerken zo efficiënt en effectief mogelijk functioneren.

Om deze ambitie te bereiken moeten op alle stappen van het assetmanagement verbeteringen doorgevoerd worden. De internationale norm ISO 55000 geeft hier richting aan. Het ontwikkeltraject duurt 5 jaar. De in het Ontwikkelplan voor 2021 benoemde acties zijn gericht op het helder en

eenduidig beleggen van de verantwoordelijkheden, het uniformeren van de bij het creëren van inzicht en het maken van afwegingen gebruikte tools en de basis voor de vastlegging van areaalgegevens.

Jaarlijks wordt geëvalueerd welke voortgang op de ambitie is bereikt, zodat leerervaringen kunnen worden benut in de volgende stap in de transitie. Najaar 2021 worden de acties voor 2022 bepaald. De voortgang op het meerjarige ontwikkelplan zal extern beoordeeld worden. De eerste keer zal zijn medio 2022.

Programma Versoberingen en efficiency

In bijlage 4.2 van de Infrastructuurbegroting 2012 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de toen niet gedekte onderhoudsproblematiek tot en met 2020 bij RWS en over de mix van maatregelen om deze problematiek te beheersen.

Een van de maatregelen betreft een pakket aan efficiencymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. De afspraken over deze te realiseren maatregelen zijn opgenomen in het Programma Versobering en Efficiency. De versoberingen en efficiencymaatregelen zijn stapsgewijs geïmplementeerd, omdat dit de mogelijkheid bood om binnen het afgesproken budgettaire kader door een verstandige mix van maatregelen passend bij de lokale situatie optimalisaties aan te brengen. Hierdoor konden en kunnen eventuele negatieve gevolgen voor doorstroming en veiligheid worden beperkt.

In bijlage 5 van de Infrastructuurbegroting 2013 is de verdeling van het totale pakket efficiency- en versoberingmaatregelen van € 1,64 miljard naar netwerk gepresenteerd. Hiervan is tot en met 2016 € 891 miljoen gerealiseerd. In die bijlage is tevens een eerste inschatting opgenomen van effecten op veiligheid en doorstroming.

In bijlage 4 van de Infrastructuurbegroting 2015 is de verdeling van het totale pakket efficiency- en versoberingsmaatregelen a € 1,64 miljard naar netwerk uitgesplitst en de prognose bijgesteld. In deze bijlage is de verwachte bandbreedte op basis van de verdere uitwerking en implementatie van de maatregelen in beeld gebracht. Wanneer het totaalpakket aan maatregelen bij de onderkant van de bandbreedte dreigt uit te komen, zal worden bijgestuurd door nieuwe maatregelen te treffen. Op basis van het huidige beeld is de inschatting dat het realiseren van het totale pakket van € 1,64 miljard aan versobering- en efficiencymaatregelen mogelijk is. Ten opzichte van de vorige begroting zijn de inzichten niet gewijzigd.

Na 2020 zal worden geëvalueerd of met het Programma Versoberingen en Efficiency de gestelde doelen zijn bereikt en of er vervolgacties nodig zijn. Bij de begroting 2023 zijn naar verwachting de resultaten bekend.

Bijlage 5: ProRail

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Kamerstukken II 2011–2012, [32 707, nr. 16](#)) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken (aanbevelingen 14 en 15). Een deel van deze maatregelen is verwerkt in de verdiepingsbijlagen. In deze bijlage wordt de informatie verstrekt die de aansluiting tussen de middelen op het Mobiliteitsfonds en de bestedingen door ProRail betreft. In deze bijlage zijn de volgende onderdelen opgenomen:

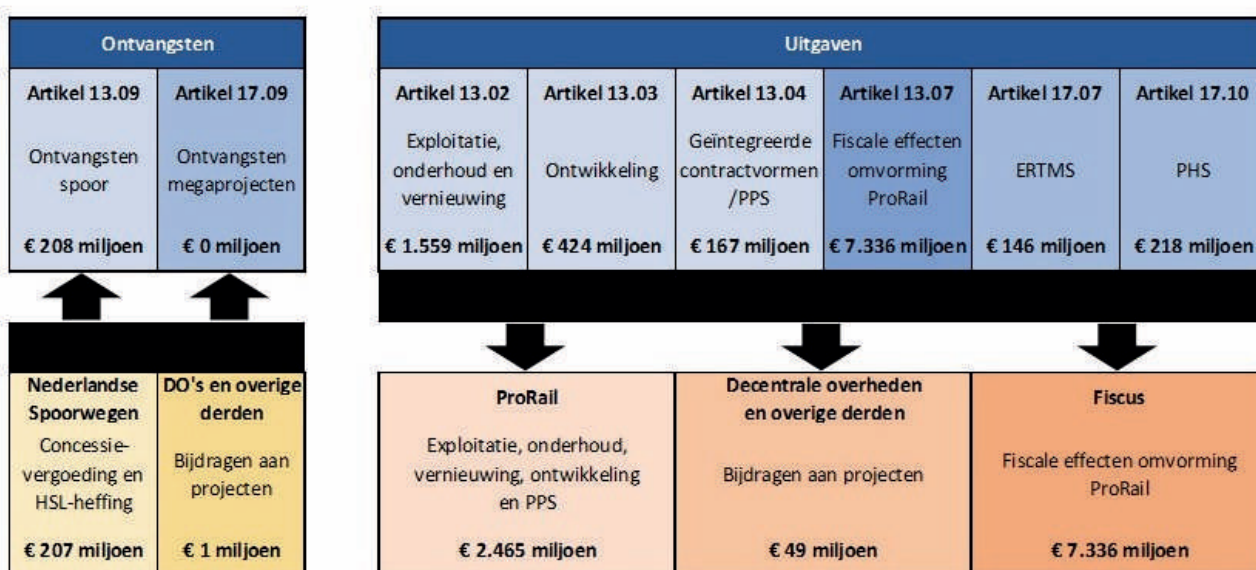
- A. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2022 (spoor);
- B. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2020–2026;
- C. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2020;
- D. Balansposten ProRail 2020.

In bijlage 4: Instandhouding zijn de gegevens over het areaal, de prestaties en budgetten opgenomen.

In verband met de voorgenomen omvorming van ProRail van bv naar zbo wordt gezien of deze bijlage vanaf de ontwerpbegroting 2023 blijft bestaan. De Kamer zal hier te zijner tijd over worden geïnformeerd.

A. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2022 (spoor)

Figuur 9 Kasstroomoverzicht



B. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2020–2026

Tabel 98 Staat van baten en lasten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Staat van baten en lasten ProRail 2020-2026	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Bedragen x EUR mln							
Exploitatiebijdrage moederdepartement	869	813	782	811	835	851	822
Geactiveerde uren eigen productie	125	217	228	235	228	224	212
Gebruiksvergoeding en overige opbrengsten	374	399	407	396	395	406	402
Baten	1.368	1.429	1.417	1.442	1.458	1.481	1.436
Apparaatskosten	554	592	591	593	585	581	574
Kosten van uitbesteed werk	708	731	720	743	767	794	756
Kapitaallasten	116	106	106	106	106	106	106
Lasten	1.378	1.429	1.417	1.442	1.458	1.481	1.436
Saldo van baten en lasten	- 10	0	0	0	0	0	0

Bron: jaarrekening ProRail 2020 en subsidieaanvraag ProRail 2021

C. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2020

Tabel 99 Kasstroomoverzicht ProRail 2020 (bedragen x € 1 miljoen)

Kasstroomoverzicht ProRail 2020	Operationele activiteiten	Investerings-activiteiten	Totaal
Bedragen x EUR mln			
Ontvangsten uit Infrastructuurfonds ¹	1.034	1.026	2.060
Ontvangsten van vervoerders	332	0	332
Ontvangsten van derden	119	255	374
Ontvangsten totaal	1.485	1.281	2.766
Betalingen aan leveranciers	1.109	1.150	2.259
Betalingen aan werknemers	298	106	404
Betalingen aan banken (rente en aflossing)	7	75	82
Afdracht BTW aan fiscus	70	0	70
Betalingen totaal	1.484	1.331	2.815
Mutatie liquide middelen	1	- 50	- 49
Liquide middelen per 31-12-2020	371		
Liquide middelen per 31-12-2019	420		
Afname liquide middelen 2020	- 49		

¹ In het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2020 is € 2.059 miljoen voor betalingen aan ProRail opgenomen. Het verschil ad € 1 miljoen wordt veroorzaakt door (tussentijdse) afrondingen op miljoenen euros.

Bron: jaarrekening ProRail 2020

D. Balansposten ProRail 2020

Tabel 100 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Liquide middelen ProRail 2020 (Bron: jaarrekening ProRail 2020)	EOV	Aanleg	Totaal
Bedragen x EUR mln			
Vooruit ontvangen bijdragen van derden	188	58	246
Vooruit ontvangen bijdragen van lenW	– 14	12	– 2
Vooruit ontvangen bijdragen	174	70	244
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	57	57	114
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	– 26	0	– 26
Nog te egaliseren bijdragen	31	57	88
Getroffen voorzieningen en overige reserves			56
Saldo nog te betalen / vooruit betaalde kosten			– 17
Nog te betalen kosten			39
Liquide middelen per 31-12-2020			371

Bron: jaarrekening ProRail 2020

Bijlage 6: DBFM-conversies

Kenmerken DBFM-contracten

Een DBFM-contract is een geïntegreerde contractvorm, waarbij de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het ontwerp (design), de bouw (build), financiering (finance) en het onderhoud (maintain). De opdrachtgever gaat binnen een DBFM-contract een langlopende verplichting aan met een consortium van private partijen. Gedurende een periode van 20–25 jaar betaalt het Rijk een vergoeding aan het consortium voor de beschikbaarheid van de infrastructuur (beschikbaarheidsvergoeding). Voorts is een kenmerk van DBFM-contract een langjarig en vlak betalingsritme.

Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

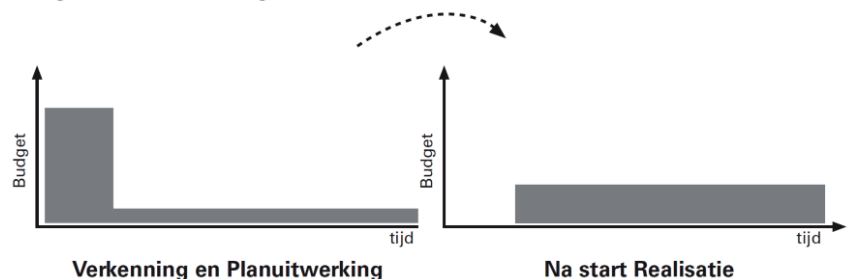
Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten.¹ Net als voor andere MIRT-projecten wordt bij de betreffende modaliteit het volledige bedrag voor aanleg geraamd op het artikel voor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

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

Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting worden in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de lenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract.² Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

Figuur 10

Budgettaire Verwerking DBFM-contract



¹ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het kabinet-Rutte II. Deze regel is door het huidige kabinet bestendigd.

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

Bijlage 7: Tol

Scope

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, bevat het wettelijk kader om voor de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) tol te heffen. In de Wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan bevat een algemene beschrijving van het tolsysteem, registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice.

In het handhavingsplan zal worden beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd en het toezicht is georganiseerd. De invulling van de aangenomen moties gericht op de beperkingen van de kosten van de uitvoering, de bewaartermijn van privacygevoelige gegevens, de beperking van het aantal niet betalingen en maatregelen ter voorbereiding van de beëindiging van de tol worden hierin meegenomen.

In 2018 is de start van de realisatie aangehouden als gevolg van vertragingen in de uitvoeringsprojecten. In het tweede kwartaal van 2020 heeft het project Tijdelijke Tolheffing, op basis van de huidige planning van de beide aanlegprojecten (openstelling van de Blankenburgverbinding is voorzien in Q4 2024), een herstart gemaakt. In de komende periode zal bekeken worden of de scope en de bestaande wet nog moet worden aangepast als gevolg van gewijzigde inzichten.

Financieel

Per aanlegproject is een tolopgave vastgesteld. Voor de Blankenburgverbinding (BBV) is deze tolopgave € 344 miljoen (pp 2021) en voor de ViA15 € 312 miljoen (pp 2021). Dit betreffen de absolute getallen/netto contante waarde (de ontvangsten worden begroot op artikel 12.04 van het Mobiliteitsfonds).

In deze bedragen zijn tevens inbegrepen de uitvoeringskosten die gepaard gaan met het innen van tol, de handhaving en het beheren en onderhouden van het tolsysteem.

Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tolopgave op een wegdeel eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing op dat wegdeel worden beëindigd en vice versa.

Planning

De tolheffing wordt samen met de beoogde uitvoeringsorganisaties verder uitgewerkt. Deze uitwerking landt in het uitvoeringsplan en het handhavingsplan. De realisatie van het systeem en de voorbereiding van de organisatie is voorzien in de periode 2020-2024.

De faseovergang van de voorbereidings- naar de realisatiefase in 2018 is aangehouden in verband met de aansluiting op de openstellingen van beide projecten. De herstart is gekoppeld aan de openstellingen van de Blankenburgverbinding en de ViA15.

Organisatie

Om te komen tot een werkend tolsysteem werkt het Ministerie van IenW aan het technisch en organisatorisch mogelijk maken van de heffing. Daarnaast wordt er gewerkt aan de juridische voorwaarden voor de tolheffing.

Specificatie inkomsten en uitgaven

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2020–2025 en wordt een doorkijk gegeven voor wat betreft de tolinkomsten voor de jaren daarna. Hiermee wordt informatie verstrekt die de financiële stromen en de voortgang van het realiseren van de tologpave per project inzichtelijk maakt.

Tabel 101 Specificatie inkomsten en uitgaven (bedragen x € 1.000)																		
Uitgaven	artikel	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 e.v.
Rijksbijdrage voor project 12.04 Blankenburgverbinding	MF		0	0	0	22.073	22.073	22.073	22.073	22.073	22.073	22.073	22.072	22.073	53.603	31.527	31.527	253.528
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie		167	4.098	5.908	7.578	6.718	1.072	0	1.186	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bijdrage aan MF Rijkswaterstaat 12.06/12.03								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	MF12.03							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
bijdrage aan ILT			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	MF 12.03							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
nog toe te wijzen	MF12.03	167	4.098	5.908	7.578	6.718	1.072	0	1.186	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Blankenburgverbinding	167	4.098	5.908	7.578	28.791	23.145	22.073	23.259	22.073	22.073	22.073	22.073	22.072	22.073	53.603	31.527	31.527	253.528
Rijksbijdrage voor project 12.04 ViA15	MF	0	0	0	0	0	0	19.802	19.802	19.802	19.802	19.802	19.805	19.802	79.208	39.604	19.802	228.606

Uitgaven	artikel	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 e.v.
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie		103	2.511	3.621	4.644	4.118	657	0	727	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan MF Rijkswaterstaat 12.06/12.03								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
- bijdrage aan HXII Rijksdienst 14/ voor het Wegverkeer MF12.03								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
- bijdrage aan ILT			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
- bijdrage aan MF Centraal Justitieel Incassobureau								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
- nog toe te wijzen	MF12.03	103	2.511	3.621	4.644	4.118	657	0	727	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal VIA15		103	2.511	3.621	4.644	4.118	657	19.802	20.529	19.802	19.802	19.802	19.805	19.802	79.208	39.604	19.802	228.606
Totaal uitgaven Tol		270	6.609	9.529	12.222	32.909	23.802	41.875	43.788	41.875	41.875	41.875	41.877	41.875	132.811	71.131	51.329	482.134
Risicoreservering F Tol		0	0	0	0	15.709	17.425	17.425	17.425	14.900	4.225	4.225	4.225	6.132	0	0	0	0
Ontvangsten MF tolsysteem 12.09		-	0	0	0	4.312	4.311	4.311	4.311	4.311	4.311	4.311	4.311	4.311	4.308			
Totaal geraamde inkomsten Tol		-	0	0	0	26.385	26.384	46.186	46.186	46.186	46.186	46.186	46.188	46.186	71.131	51.329	482.134	

Toelichting op de tabel

- Voor de realisatie en exploitatie van tol is er een aantal rollen en taken die vervuld worden, die betrekking hebben op zowel reguliere inning als voor de wettelijke aanmaning en handhaving. Daarnaast betreft het ook de uitvoeringskosten van lenW,
- Voor het mogelijk maken om tol te kunnen innen, moeten de uitvoeringsorganisaties zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De kosten die hierbij worden gemaakt komen ten laste van de tologgave en worden voorgefinancierd uit de reservering tol. Voor de verdeling van de kosten over de projecten is een verdeelsleutel bepaald op basis van verkeersvolumes.

- De kosten van de beoogde uitvoeringsorganisaties worden toebedeeld aan respectievelijk de Blankenburgverbinding en ViA15 en zullen worden gedekt uit de toekomstige tolontvangsten op deze verbindingen.
- De kostenverhouding tussen de Blankenburgverbinding en de ViA15 is momenteel gebaseerd op een verdeelsleutel. De verdeelsleutel kan in het 3^{de} kwartaal worden gewogen aan het dan vastgestelde en goedgekeurde Voorlopig ontwerp.
- Het kasritme van de ontvangsten wordt geactualiseerd na vaststelling van het uitvoerings- en handhavingsplan.
- Cijfers per uitvoeringsorganisatie zijn nog niet gespecificeerd. Een doorkijk naar specifiek toe te delen kosten is naar verwachting in het 3^{de} kwartaal 2021 beschikbaar. Dan zijn door de uitvoeringsorganisaties de Uitvoeringstoetsen en Plannen van Aanpak beschikbaar inclusief de kwantificering van de uitvoering.

Bijlage 8: Lijst van afkortingen

Tabel 102 Afkortingenlijst

Afkorting	
ABP	Activiteitenplan en Begroting
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATB-EG/-Vv	Automatische treinbeïnvloeding Eerste Generatie/Verbeterde versie
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en onderhoud
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BOV	Beheer, onderhoud en vervanging
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CSZK	Commando Zeestrijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DKTI3	Demonstratie Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport
DUMO	Duurzame Mobiliteit
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ETV	Emergency Towing Vessels
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GF	Gemeentefonds
GWW	Grond-, weg- en waterbouw
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofstuk 12 begroting Ministerie van Infrastructuur en waterstaat
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IPO	Interprovinciaal Overleg
IR	Investeringsruimte
IWKS	Intelligente wegkantsystemen
KPI	Kernprestatie indicatoren
KTM	Korte-termijn-fileaanpak
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LTSa 2	Lange Termijn Spooragenda deel 2
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MEC	Modular Energy Concept
MF	Mobiliteitsfonds
MOC	Maritiem Operatie Centrum
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
NaNov	Na Noord-Oostelijke Verbinding

NVGS	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen
NCW	Netto contante waarde
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
NWA	Netwerkanalyse
OV	Openbaar Vervoer
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PB	Projectbesluit
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Publiek Private Comparator
PPS	Publiek-Private Samenwerking
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSS	Randstadspoor
RSP	Regiospecifiek Pakket
RTG	Goederen Railterminal Gelderland
RWS	Rijkswaterstaat
SAAL	Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
SAR	Search and Rescue-helikopters
SLA	Service Level Agreement
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
Srv	Subsidieregeling sanering varkenshouderijen
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
UPGE	Uitvoeringsprogramma geluidemplacementen
UWO	Uitwerkingsovereenkomst
VGR	Voortgangsrapportage
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
ZES	Zero Emission Services
ZZL	Zuiderzeelijn
