

Vergaderjaar 2019–2020

## 1 Vaststelling van de begrotingstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2020

Nr. 2

### MEMORIE VAN TOELICHTING

Ontvangen 24 april 2020

#### INHOUDSOPGAVE

<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVORSTEL</b>	<b>2</b>
	Wetsartikel 1 en 2	2
<b>B.</b>	<b>BEGROTINGSTOELICHTING</b>	<b>2</b>
1.	LEESWIJZER	3
2.	UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT	7
3.	PRODUCTARTIKELEN	15
	Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	15
	Artikel 12 Hoofdwegennet	26
	Artikel 13 Spoorwegen	43
	Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	56
	Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	61
	Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	72
	Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	83
	Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	86
4.	BIJLAGEN	86

## A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVORSTEL

### Wetsartikel 1 en 2

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

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

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

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

*Omdat dit een dummybegroting is en een indicatieve tekst betreft, is deze niet ondertekend.*

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## B. BEGROTINGSTOELICHTING

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).

### *Dummybegroting*

Voor u ligt de dummybegroting van het Mobiliteitsfonds.

Vanaf 2022 wordt de begroting van het Infrastructuurfonds omgevormd tot begroting van het Mobiliteitsfonds. Deze dummybegroting van het Mobiliteitsfonds is gebaseerd op de cijfers van de Infrastructuurfonds begroting 2020. De dummybegroting geeft inzicht in de opzet van de begroting van het Mobiliteitsfonds, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Wet op het Mobiliteitsfonds. In de groeiparagraaf van deze dummybegroting zijn de belangrijkste wijzigingen opgenomen ten opzichte van het Infrastructuurfonds.

De eerste begroting van het Mobiliteitsfonds wordt, na het aanvaarden van de Wet Mobiliteitsfonds door de Tweede en de Eerste Kamer, bij het dan eerstvolgende begrotingsmoment in september aan de Staten-Generaal aangeboden. Dit is naar verwachting bij de begroting 2022 (derde dinsdag september 2021).

Met de invoering van het Mobiliteitsfonds wordt invulling gegeven aan het Regeerakkoord. In het wetsvoorstel Wet Mobiliteitsfonds is opgenomen dat er een Mobiliteitsfonds wordt ingesteld. De kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Deze dummybegroting is uitgewerkt in lijn met de inhoud van het wetsvoorstel.

Door een apart fonds voor het faciliteren van mobiliteit, waaruit zowel infrastructuur als maatregelen voor optimaal gebruik van infrastructuur bekostigd kunnen worden, kan beter invulling worden gegeven aan een belangrijke doelstelling van het mobiliteitsbeleid, te weten het bevorderen van een integrale afweging van mobiliteitsopgaven en –oplossingen. Zo wordt bijgedragen aan de continuïteit van middelen voor infrastructuur en doelmatige besteding van deze middelen. Verder mag het fonds jaarlijkse saldi (meer of minder uitgaven of verplichtingen in enig jaar) overhevelen conform Artikel 2.11 van de Comptabiliteitswet 2016, in tegenstelling tot de beleidsbegroting van lenW. Hierdoor hoeven (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet te leiden tot budgettaire knelpunten.

Zoals aan uw Kamer per brief d.d. 2 december 2019 is gemeld, is een belangrijk doel van het Mobiliteitsfonds om bij te dragen aan meer flexibiliteit in de oplossingsrichting, doordat middelen niet op voorhand worden toebedeeld aan een modaliteit. Bovendien kunnen ook maatregelen die bijdragen aan betere benutting van infrastructuur direct uit het fonds worden bekostigd; dit kan bijdragen aan grotere doelmatigheid van uitgaven, doordat de reikwijdte van het fonds meer flexibiliteit biedt. Voorts wordt met het Mobiliteitsfonds bijgedragen aan verbetering van transparantie en verantwoording van rijksuitgaven aan mobiliteit.

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 Regeling rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. Tevens is afgelopen jaren veelvuldig overleg geweest met de Tweede Kamer over de informatievoorziening in de begroting en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De nieuwe begroting van het Mobiliteitsfonds neemt de verbeteringen over die hiervan het resultaat zijn. 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 2020 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de uitvoeringsagenda Mobiliteit is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2020 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2020 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. Budgetten binnen het Mobiliteitsfonds zijn verdeeld over verschillende artikelen. Binnen Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte is de planflexibele ruimte van het Mobiliteitsfonds begroot. Binnen dit artikel staat mobiliteit in plaats van modaliteit centraal. Door alle budgetten die voor nieuwe planvorming beschikbaar zijn in één artikel te presenteren wordt een modaliteit overstijgende werkwijze gestimuleerd. Door middel van een proces van integrale afweging wordt de investeringsruimte bestemd voor mobiliteitsopgaven.
5. De modaliteitsartikelen (artikel 12, 13 en 15) en artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer blijven bestaan. Op deze artikelen wordt de instandhouding van het bestaande netwerk, maatregelen ter optimalisering van gebruik van infrastructuur, de planuitwerking en realisatie per netwerk of megaproject begroot. Door het behoud van de modaliteitsartikelen blijft transparant, aan welke categorieën uiteindelijk uitgaven worden gedaan, nadat de brede afweging tot besluitvorming heeft geleid.
6. Het artikel 14 regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's bevat de uitkeringen en subsidies aan regionale partijen en derden.
7. In de artikelsgewijze 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. De stand «vorig» betreft de stand in de eerste supplettoire begroting 2019. 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 2020. Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht. 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.
8. 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 (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).
9. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtconstructies (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).

Mede naar aanleiding van het overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de Regeling 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

Norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand Ontwerpbegroting in € miljoen)	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50		1
≥ 50 en < 200		2
≥ 200 < 1000		5
≥ 1000		5

2. In bijlage 1 zijn de uitgaven per modaliteit 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 (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).
3. Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extracomptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel weergegeven voor de looptijd tot en met 2033.
4. Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2033 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 (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).
6. Er is een zichtbare aansluiting tussen de uitgaven op het Mobiliteitsfonds en de uitgaven van ProRail. Dit is gedaan door de middelen voor ProRail apart zichtbaar te maken bij artikelonderdeel 13.03 Aanleg en door het opnemen van het grafische schema met de financiële stromen (bijlage 5 ProRail) (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).

In het verleden 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 budgetneutraal, 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 2020 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.

*Wijzigingen ten opzichte van IF (groeiparaagraaf)*

Dit is de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Infrastructuurfonds zijn gebaseerd op de Wet Mobiliteitsfonds. Hierin is gekozen om de huidige modaliteitsartikelen 12, 13, 15 en 17 en ook de technische artikelen 18 en 19 te behouden. De conversie die volgt uit onderstaande wijzigingen is opgenomen in bijlage 4.1 in de vorm van een conversietabel. De wijzigingen zijn:

1. Het artikel Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt het eerste artikel binnen het Mobiliteitsfonds. Dit artikel maakt het mogelijk om reserveringen te treffen en verkenningen te starten, zonder dat via budgetallocatie reeds wordt voorgesorteerd op een oplossing via de weg, het spoor of vaarwegen. Binnen dit artikel zijn alle reserveringen en verkenningen opgenomen. Pas na afronding van de verkenning, wanneer een concrete oplossingsrichting is vastgesteld, wordt het beschikbare budget gemuteerd naar één van de modaliteitsartikelen. Dit past binnen de met het Mobiliteitsfonds beoogde werkwijze. Door met dit artikel te beginnen, wordt deze werkwijze centraal gesteld in de begroting.
2. Het artikel 14 is anders vormgegeven. Hier worden nu de bijdragen aan regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's apart begroot. Dit betreft met name projecten waar het Rijk niet de uitvoerder is en de middelen via een subsidie of specifieke uitkering aan de regio worden verstrekt. Onder het Mobiliteitsfonds kunnen dit ook maatregelen voor optimaler gebruik van infrastructuur zijn. Ook worden op dit artikel bijdragen begroot aan regionale fietsprogramma's of buisleidingen.
3. Binnen de artikelen 12, 13 en 15 zijn aparte budgetten gecreëerd voor maatregelen in het kader van de optimalisering van het gebruik van infrastructuur. Door deze maatregelen expliciet te ramen en verantwoordt op het Mobiliteitsfonds wordt de samenhang tussen dergelijke maatregelen en investeringen in de ontwikkeling van infrastructuur beter inzichtelijk.
4. In de uitvoeringsagenda Mobiliteit is meer informatie gegeven over de overprogrammering.
5. In het nieuwe Mobiliteitsfonds staat niet de modaliteit maar mobiliteit centraal. Om deze reden zal in de toekomst de investeringsruimte van de modaliteiten (artikel 11.05) vervallen.

## 2. UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT

In de uitvoeringsagenda Mobiliteit wordt op projectniveau gepresenteerd, met aandacht voor de mijlpalen in het lopende mobiliteitsprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2020 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2020 begint. Daarna volgt een toelichting op begroting op hoofdlijnen.

### Mijlpalen en resultaten 2020

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen in het lopende programma. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt, welke projecten in 2020 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2020 start.

#### *Beheer, onderhoud en vervanging*

In 2020 wil lenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren.

Beheer, onderhoud en vervanging	
Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.
	– Uitvoering van het programma vervangingen
Spoorwegen	– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement.
	– Reguliere 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.
	– Beheer en onderhoudsmaatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.
	– Uitvoering van het programma vervangingen en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.

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 2020.

#### *Aanleg*

Hieronder volgen de mijlpalen die lenW in 2020 wil halen per modaliteit.

Hoofdwegennet	
Start realisatie	– ViA15;
	– Deeltraject A9 Badhoevedorp binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere.
	– A15 Papendrecht-Sliedrecht Oost

## Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Indienststelling	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fiets parkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen);</li> <li>- Spooruitbreiding en station Driebergen-Zeist (onderdeel Traject Oost);</li> <li>- PHS: kleine maatregelen Schiphol, extra opstelcapaciteit Lelystad, werkzaamheden Naarden-Bussum;</li> <li>- Spoor aansluiting Railterminal Venlo;</li> <li>- Partiële spooruitbreiding Groningen – Leeuwarden (opdrachtgeverschap bij regio).</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fiets parkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen);</li> <li>- PHS: werkzaamheden Sloe (elektrificatie), extra opstelcapaciteit Amsterdam, extra perronspoor Tilburg.</li> </ul>

## Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligplaatsen Merwedde: de aanleg van 4 extra ligplaatsen in de bestaande vluchthaven bij Gorinchem;</li> <li>- Overnachtingshaven Lobith (onderdeel van Toekomstvisie Waal).</li> </ul>

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Overzicht 2020.

## 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 2019. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in verdiepingsbijlage.

Belangrijkste mutaties									
	art.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2032	2033
<b>Stand ontwerpbegroting 2019</b>		<b>7.368.034</b>	<b>7.177.842</b>	<b>7.155.683</b>	<b>6.687.679</b>	<b>6.805.500</b>	<b>6.232.364</b>	<b>45.853.390</b>	<b>0</b>
Mutaties 1e suppletoire begroting 2019		43.398	- 362.711	- 277.184	- 353.200	193.102	171.061	722.677	66.399
Stand na 1e suppletoire begroting 2019		7.411.432	6.815.131	6.878.499	6.334.479	6.998.602	6.403.425	46.576.067	66.399
<b>Belangrijkste mutaties Mobiliteitsfonds</b>		<b>- 1.401.991</b>	<b>- 269.177</b>	<b>94.644</b>	<b>408.393</b>	<b>265.745</b>	<b>831.486</b>	<b>2.082.138</b>	<b>5.934.097</b>
Kaderrelevante mutaties									
Hoofdstuk MF									
1 Aanvullende post MF	div.	- 6.318	- 3.122	- 3.119	- 3.069	- 3.049	- 6.019		
2 Bijdragen derden									1.000
- Hoofdwegennet	12		2.750	3.618	4.295	6.434	3.818	15.466	799
- Spoorwegen	13	13.163	2.861	1.588	1.840	1.838	1.884	18.118	-
- Hoofdvaarwegennet	15		1.042	30	60	240	500	- 45.895	
- Megaprojecten	17	4.006							
3 Extrapolatie									
- Bijdrage aan MF	div.								5.557.977



	art.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2032	2033
- Ontvangsten derden	13								248.058
4 Ontvangstenschuiven	13	- 38.280	- 12.504	- 14.949	- 7.555	17.692	38.974	16.622	
5 Loon- en prijsbijstelling	div.	135.642	133.664	131.153	131.580	127.515	120.945	1.092.034	126.582
6 Luchtverkenningcapaciteit Kustwacht	15				- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 94.437	
7 Overboeking Deltafonds	15							265.000	
8 Generale Kasschuif	12	- 761.365	- 70.179	118.995	295.206	97.142	378.751	- 58.550	
	13	- 60.952	- 11.678	15.425	14.245	- 41.927	- 146.543	231.430	
	15	- 430.604	- 215.930	161.797	237.569	180.157	206.079	- 139.068	
	17	- 291.387	- 85.562	- 311.887	- 245.866	- 100.705	252.589	782.818	
9 Diversen	div.	34.104	- 10.519	- 8.007	- 6.421	- 6.101	- 6.001	- 1.400	- 319
Niet Kaderrelevante mutaties Hoofdstuk MF									
10 Kornwerderzand	15							15.000	
Kornwerderzand	11							- 15.000	
<b>Stand ontwerpbegroting 2020</b>		<b>6.009.441</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.973.143</b>	<b>6.742.872</b>	<b>7.264.347</b>	<b>7.234.911</b>	<b>48.658.205</b>	<b>6.000.496</b>

### 1. Aanvullende post Mobiliteitsfonds

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste supplettoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Mobiliteitsfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte. De apparaatsuitgaven van lenW worden op de begroting Hoofdstuk XII verantwoord. Hiertoe wordt bij de begroting 2020 € 24,7 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Mobiliteitsfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuur-agenda.

### 2. Bijdragen derden

Deze post bestaat uit diverse bijdragen van derden. De belangrijkste bijdragen zijn:

- Hoofdwegennet: A4 Delft-Schiedam (€ 5,6 miljoen), N35 Nijverdal-Wierden (€ 5,5 miljoen), N35 Wijthmen - Nijverdal (€ 3,3 miljoen) en Programma Aansluitingen (€ 0,4 miljoen);
- Spoorwegen: ontvangst BTW Noord-Zuidlijn (€ 10,8 miljoen), hogere HSL-concessievergoeding (€ 22,3 miljoen) en afrekening voorschotten ProRail (€ 1,2 miljoen).
- Hoofdvaarwegennet: Nieuwe Sluis Terneuzen (- € 47 miljoen), Wilhelminakanaal (€ 1,6 miljoen) en verruiming Twentekanaal (€ 1,4 miljoen).
- Megaprojecten Verkeer en Vervoer: HSL-Zuid (€ 0,3 miljoen), PHS Vught (€ 3,6 miljoen) en PHS Geldermalsen (€ 0,1 miljoen).

### 3. Extrapolatie Mobiliteitsfonds

Bij de begroting 2020 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2033. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2032 stand begroting 2019 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2033 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 5,6 miljard beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal. Hiervoor is in 2033 circa € 4,1 miljard benodigd. De ruimte die in

- 2033 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,5 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve het Mobiliteitsfonds.
4. Ontvangstenschuiven  
Dit betreft het effect op de uitgavenramingen van bijdragen van derden die in de tijd verschuiven. Met name op de bijdragen van derden voor het project Zuidasdok, de concessievergoeding HSL en de concessievergoeding HRNL.
  5. Loon- en prijsbijstelling  
Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2019. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2019 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.
  6. Luchtverkenningcapaciteit Kustwacht  
Dit betreft een overboeking aan Defensie voor de jaren 2022 tot en met 2031 voor de lenW-bijdrage aan het nieuwe contract Luchtverkenningcapaciteit van de Kustwacht Nederland.
  7. Overboeking Deltafonds  
Op basis van de prognose in 2017 is een tekort geconstateerd voor de vervangingsopgave op het hoofdvaarwegennet. In de begroting 2018 heeft dat geleid tot een overheveling van € 334 miljoen vanuit de VenR reservering voor het hoofdwegennet naar de reservering voor vervanging van het hoofdvaarwegennet. Ten behoeve van het resterende tekort voor de VenR opgave van het hoofdvaarwegennet is € 265 miljoen overgeheveld vanuit de reservering voor vervanging op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet op het Mobiliteitsfonds. De overheveling vanuit het Deltafonds ligt in de lijn met het gegeven dat op het hoofdvaarwegennet uitgaven zijn verantwoord die bijdragen aan de Deltafondsdoelstelling «veiligheid».
  8. Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld  
In het Regeerakkoord van het kabinet Rutte-III heeft het kabinet een investeringsimpuls gegeven aan de bereikbaarheid. In de jaren 2018 tot en met 2020 is er voor bereikbaarheid incidenteel € 2 miljard beschikbaar gesteld en vanaf 2021 € 100 miljoen per jaar. Er wordt voortvarend ingezet op het vertalen van de ambities uit Regeerakkoord naar bestuurlijke afspraken en projectplanningen. Onderuitputting in 2018 heeft vorig jaar voor een deel van de projecten geleid tot een kasschuif naar 2020 en 2021. Bij Voorjaarnota 2019 is opnieuw een risico op onderuitputting in 2019 gesignaleerd. De afgelopen periode is gebruikt om de totale projectportefeuille te analyseren. Hierbij is het risico op onderuitputting verder in kaart gebracht en is gezien welke mogelijkheden voorhanden zijn om programmering, raming en de realisatie van alle projecten te optimaliseren. De investeringsmiddelen worden op basis van deze analyse daarom in het op dit moment meest realistische kasritme gezet. De middelen hebben reeds een bestemming. Zo is twee derde van de Regeerakkoordmiddelen voor infrastructuur omgezet in concrete lopende projecten voor de periode t/m 2025. Nu projecten concreet worden blijkt echter een ander kasritme nodig dan bij Regeerakkoord gehanteerd. Daarbij worden middelen geschoven uit de jaren 2019-2021 naar later jaren.
  10. Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand  
«Om de verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand financieel mogelijk te maken, wordt er € 15 miljoen vanuit de investeringsruimte vaarwegen toegevoegd aan de bestaande reservering voor dit project. Met de totale rijksbijdragen onderstreept het kabinet om met

infrastructurele investeringen de economische ontwikkelingen in deze regio te stimuleren (zie ook Kamerstukken II 2018-2019, 35000-A, nr. 124).»

### Overprogrammering

Het instrument overprogrammering wordt door het Kabinet ingezet om te zorgen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur daadwerkelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Op het Mobiliteitsfonds fluctueert de programmering en is per jaar afwisselend sprake van een situatie van over- en onderprogrammering. Over de begrotingsperiode tot en met 2024 is per saldo sprake van een overprogrammering van circa € 1,5 miljard. In de totale periode tot en met 2033 is het volledige programma altijd gedekt. In de artikelsgewijze toelichtingen is de jaarlijkse omvang van de overprogrammering opgenomen.

Overprogrammering Mobiliteitsfonds <sup>1</sup> <sup>2</sup> (bedragen x € mln.)				
Artikel	2019	2020	2019-2024	2025-2033
12 Hoofdwegennet	- 148	- 294		
13 Spoorwegen	- 31	- 56		
15 Hoofvaarwegennet	- 79	- 72	- 1.464	1.464
17 Megaprojecten	- 36	- 45		
<b>Totale overprogrammering</b>	<b>- 294</b>	<b>- 466</b>	<b>- 1.464</b>	<b>1.464</b>

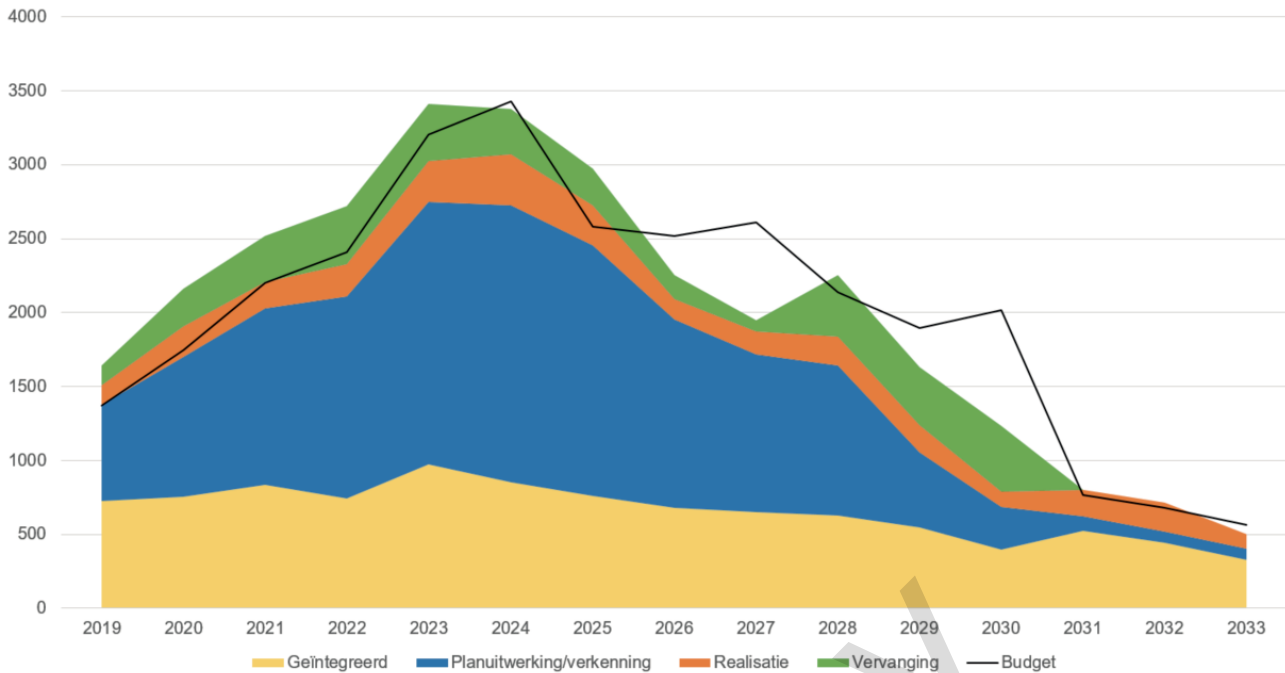
1 - is overprogrammering, + is onderprogrammering.

2 overprogrammering artikel 12 is inclusief Zuidasdok.

Totale overprogrammering fondsen (bedragen x € mln)		
Fonds	2019	2019-2024
Mobiliteitsfonds	- 292	- 1.464
Deltafonds	- 109	- 516
<b>Totale overprogrammering</b>	<b>- 401</b>	<b>- 1.980</b>

Vanuit beheersingsoogpunt is overprogrammering op de fondsen gemaximeerd in de begrotingsperiode op € 2,2 miljard.

Grafiek: Investeringsprogramma en budgetten (bedragen x € mln.)



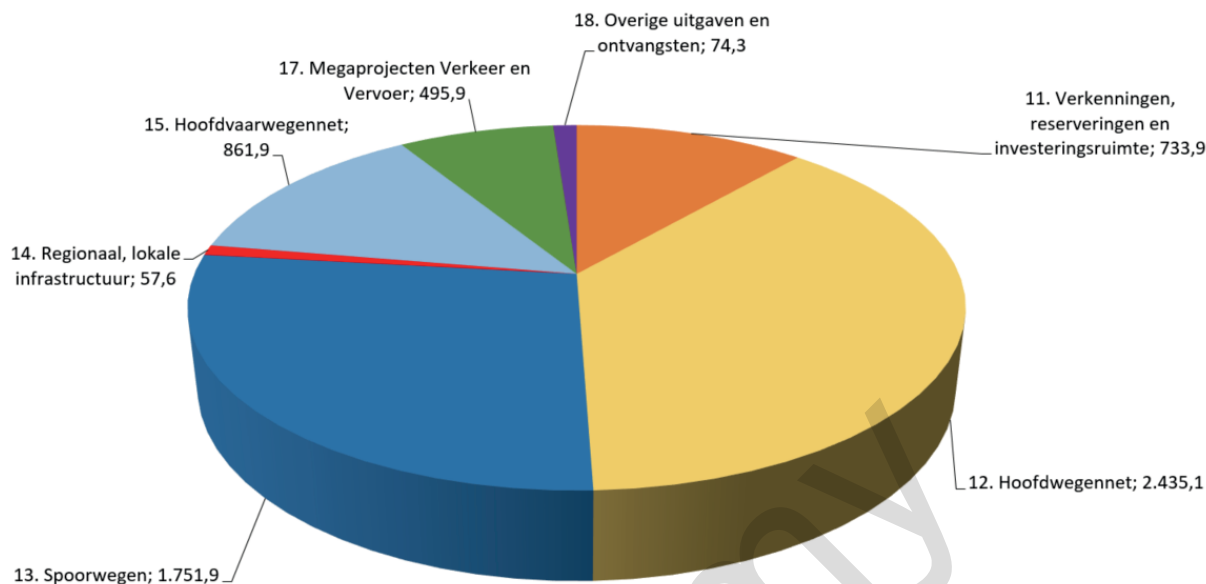
In de bovenstaande grafiek wordt het investeringsprogramma over 14 jaar weergegeven, onderverdeeld naar de MIRT-categorieën. De categorieën geïntegreerd, planuitwerking/verkenning en realisatie vallen onder de budgetten voor aanleg. De categorie vervanging valt onder de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. Deze categorieën vormen het investeringsprogramma binnen het mobiliteitsfonds en de onderliggende projecten komen middels het kas-verplichtingenstelsel tot betaling. Op dit programma wordt het instrument overprogrammering toegepast, aangezien er sprake kan zijn van kasversnellingen en -kasvertragingen als gevolg van geactualiseerde projectramingen. Op beheer en onderhoud vindt geen overprogrammering plaats, mede omdat dit hier het baten-lastenstelsel wordt toegepast.

De zwarte lijn is het totale investeringsbudget, wat geldt als het budgettaire uitgavenplafond. De grafiek maakt zichtbaar dat in de eerste jaren het investeringsprogramma optelt tot een hoger bedrag dan het daadwerkelijke budget; er is sprake van overprogrammering in de eerste jaren. Deze systematiek is bedoeld om onderuitputting van het beschikbare budget zoveel mogelijk te voorkomen. Vanaf 2027 telt het totaal van het investeringsprogramma op tot een lager bedrag dan het daadwerkelijke budget; er is sprake van onderprogrammering. Omdat de ervaring van eerdere jaren leert dat het risico op vertragingen groot is, onder andere als gevolg van onvoorziene externe factoren, worden in de eerste jaren meer projecten gepland dan totaal aan budget beschikbaar is in een jaar. Door met deze overprogrammering te werken wordt zoveel als mogelijk getracht te voorkomen dat vertragingen bij individuele projecten leiden tot onderrealisatie van het beschikbare budget. Door in latere jaren te werken met onderprogrammering past het volledige investeringsprogramma in de totale periode - tot en met 2034 - binnen het totale budgettaire kader. De lijn met reeds aangegane verplichtingen laat zien dat de overprogrammering in de eerste jaren niet excessief is.

## Gemiddelde uitgaven

Onderstaand zijn de gemiddelde jaarlijkse uitgaven per productartikel in de periode 2019-2033 gepresenteerd.

Gemiddelde jaarlijkse uitgaven van het Mobiliteitsfonds 2019-2033 (bedragen x € 1 miljoen; gemiddeld per jaar: € 5.677 miljoen)



## 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 de begroting 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 2019 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 2020 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

Flexnorm		
Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2033 (€ miljoen.)
11.01	Verkenningen	1.050
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10

Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2033 (€ miljoen.)
11.03	Reserveringen	1.079
11.04	Generieke investeringsruimte	5.442
11.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit (t/m 2029)	3.428
<b>Totaal</b>		<b>11.008</b>
<b>Als percentage van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte)</b>		<b>11,50%</b>

Dummy

### 3. PRODUCTARTIKELEN

#### Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

##### A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

In MIRT-onderzoeken en -verkenningen staat het opgavegericht werken voorop. Er wordt samen met medeoverheden en private partijen ingezet op de meest doelmatige maatregelen voor de opgave die gedefinieerd wordt. In toenemende mate wordt ingezet op een mix van maatregelen, waaronder infrastructuur en alternatieve oplossingen zoals benuttingsmaatregelen. Dit bevordert het doelmatig gebruik van de infrastructuur. Met de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds wordt bijgedragen aan een integrale afweging bij mobiliteitsopgaven, doordat de middelen niet meer op voorhand gealloceerd worden aan modaliteiten, zoals weg, waterweg of spoor. Artikel 11 geeft mede invulling aan de meer opgavegerichte en flexibele planning van infrastructuur en maakt brede afwegingen van maatregelen mogelijk.

Dit artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd zijn aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de Schets Mobiliteit naar 2040. De planflexibele budgetten zijn de budgetten, 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. Na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, worden deze ingezet bij de betreffende maatregelen. Het gaat om verkenningen, reserveringen voor maatregelen die bijdragen aan optimalisering van het gebruik van de infrastructuur, algemene reserveringen, generieke investeringsruimte en specifieke investeringsruimte. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de uitvoeringsagenda Mobiliteit.

##### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>47.324</b>	<b>75.215</b>	<b>79.688</b>	<b>57.978</b>	<b>113.560</b>	<b>155.500</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>32.514</b>	<b>74.622</b>	<b>73.105</b>	<b>52.394</b>	<b>111.110</b>	<b>155.500</b>
<b>11.01 Verkenningen</b>	0	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000
<b>11.02 Reservering Maatregelen doelmatig gebruik Infrastructuur</b>	0	0	0	0	10.394	0	0
<b>11.03 Reserveringen</b>	0	26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500
<i>11.03.01 Programma's</i>	0	13.878	17.722	18.000	14.000	13.000	0
<i>11.03.02 Overige reserveringen</i>	0	13.000	49.000	48.400	28.000	29.000	16.500
<b>11.04 Generieke investeringsruimte</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit</b>	0	0	0	0	0	40.000	68.000
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>0</b>	<b>17.500</b>	<b>0</b>
<b>11.09 Ontvangsten</b>	0	0	0	30.000	0	17.500	0

### Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2020 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>11</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>32.514</b>	<b>74.622</b>	<b>73.105</b>	<b>52.394</b>	<b>111.110</b>	<b>155.500</b>	<b>503.385</b>	<b>499.322</b>
11.01	Verkenningen		5.636	7.900	6.705	–	29.110	71.000	171.022	209.750
11.02	Maatregelen doelmatig gebruik Infrastructuur		–	–	–	10.394				
11.03	Reserveringen		26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500	16.500	16.500
11.04	Generieke investeringsruimte		–	–	–	–	–	–	–	–
11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		–	–	–	–	40.000	68.000	315.863	273.072
<b>11</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Ontvangsten</b>			<b>30.000</b>		<b>17.500</b>			
11.09	Ontvangsten				30.000		17.500			

vervolg (bedragen x € 1.000)			2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
<b>11</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>481.449</b>	<b>968.722</b>	<b>1.234.956</b>	<b>1.127.941</b>	<b>1.937.892</b>	<b>1.934.862</b>	<b>1.820.638</b>	<b>11.008.412</b>
11.01	Verkenningen		212.829	210.000	125.986					1.049.938
11.02	Maatregelen doelmatig gebruik Infrastructuur									10.394
11.03	Reserveringen		16.500	116.500	186.500	116.500	116.500	116.500	116.500	1.079.000
11.04	Generieke investeringsruimte		–	–	–	672.156	1.665.847	1.598.818	1.504.739	5.441.560
11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		252.120	642.222	922.470	339.285	155.545	219.544	199.399	3.427.520
<b>11</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Ontvangsten</b>								<b>47.500</b>
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 bereikbaarheidsdoelstellingen van verschillende beleidsdocumenten, zoals de NOVI en Schets Mobiliteit naar 2040.

#### Producten

#### **Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

Ten opzichte van vorige begroting hebben zich hier geen wijzigingen plaatsgevonden dan een indexatie naar prijspeil 2019 van de verkenningen die plaatsvinden.

#### Projectoverzicht behorende bij 11.01: verkenningen (bedragen x € 1.000)

Projectomschrijving	Budget		Planning Voorkeursbeslissing
	huidig	orig	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>			
A9 Rottepolderplein	30	30	nbn
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	165	165	nbn
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>			
A15 Papendrecht-Gorinchem	337	332	2020
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>			
A2 Den Bosch-Deil	457	457	2020
A58 Breda-Tilburg	54	53	nbn
<b>Totaal verkenningsprogramma</b>	<b>1.050</b>	<b>1.037</b>	
<b>Begroting (MF 11.01)</b>	<b>1.050</b>	<b>1.037</b>	

In het MIRT-overzicht worden de verkenningen verder toegelicht.

### 11.02 Maatregelen ten behoeve van doelmatig gebruik van infrastructuur

#### Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor optimalisering van het gebruik van infrastructuur. Bedoeld zijn maatregelen of voorzieningen waarmee wordt beoogd het gebruik van de capaciteit van bestaande verkeers- en vervoerinfrastructuur te verbeteren, zoals op intelligent verkeersmanagement gerichte maatregelen, waarmee de doorstroming wordt verbeterd. De gereserveerde middelen op dit artikel zijn nog niet specifiek toegewezen. Daarmee zijn deze budgetten nog planflexibel.

#### Producten

Er zijn nog geen middelen gereserveerd op dit artikel. Bij de aanpak van toekomstige bereikbaarheidsopgaven kan naast aanleg van infrastructuur ook worden ingezet maatregelen die het doelmatig gebruik van het huidige areaal beogen te verbeteren. Op dit artikelonderdeel kunnen specifiek voor deze onderdelen middelen worden gereserveerd.

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Korte termijn aanpak files: bij het BO MIRT najaar 2017 is aangekondigd € 100 miljoen te reserveren voor de korte termijn aanpak files. Met Kamerbrief van 17 maart 2018 (Kamerstukken II 2017-2018, [31 305, nr. 240](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de eerste tranche van de inzet van de korte termijn aanpak. Een groot gedeelte van het budget is inmiddels in uitvoering gegeven.

De eerste tranche aan maatregelen bestond uit:

- Meer bergers en wegininspecteurs;
- Kleine inframaatregelen;
- Voorkomen van overlast van te hoge vrachtwagens;
- Spitsstroken (onderzoek naar automatisch openstellen spitsstroken met behulp van slimme camera's);
- Ontsluiten real time data voor 'infrastructuur klaar voor de toekomst'.

De tweede tranche aan maatregelen bestond uit:

- Kleine inframaatregelen;
- Handhaving en incidentmanagement (waaronder uitbreiding BOA-bevoegdheid van wegininspecteurs, impuls aan sporenonderzoek voor de politie na incidenten en een verdere uitbreiding van bergers);
- Projecten 'infra klaar voor de toekomst' (waaronder ontwikkeling van een veilige en stabiele datadistributie en het gebruik van crowdsourced data in verkeerscentrales);
- Voor het totale pakket is €100 miljoen beschikbaar gesteld. Met de eerste tranche was circa €40 miljoen van het budget gemoeid. De tweede tranche bestond uit circa €60 miljoen aan maatregelen.

In de tweede tranche zijn twee stelposten opgenomen:

- Minder hinder: €5-10 miljoen;
- Spitsstroken: €2-5 miljoen.

Voor spitsstroken liep parallel een proces voor verruiming van de openingstijden van spitsstroken en het ombouwen van spitsstroken naar permanente rijstroken. Voor wat betreft dat laatste bleek dat de verkeersveiligheid op veel plekken niet ten goede kwam en is besloten hier vanuit de korte termijn fileaanpak geen geld in te investeren.

In het voorjaar van 2019 is besloten om €5 miljoen euro uit de korte termijn fileaanpak te halen voor EUROP-(veiligheids)maatregelen op de A57/A59.

De resterende €10 miljoen is bestemd voor maatregelen op het gebied van Minder Hinder en aanvullende projecten op het gebied van 'infra klaar voor de toekomst'. Naar verwachting wordt de concrete invulling hiervan na de zomer van 2019 bekend.

#### Projectoverzicht behorende bij 11.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1.000)

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

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
<b>Projecten Nationaal</b>			
Korte termijn aanpak files	10	100	nvt
<b>Totaal korte termijn maatregelen</b>	<b>10</b>		
<b>Begroting (MF 11.02)</b>	<b>10</b>		

### 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, programma's voor het gebruik van de fiets of reserveringen in het kader van de goederencorridors. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de verschillende decentrale overheden en/of andere partijen, waarbij (integraal) gekeken wordt naar de bereikbaarheidsopgaven, al dan niet in samenhang met andere opgaven zoals woningbouw, verduurzaming, veiligheid, economische ontwikkeling. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt, bijvoorbeeld met een verkenning of andersoortige (korte termijn) maatregelen, dan worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 11.

#### Producten

##### **Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

- Beheer en onderhoud Caribisch Nederland: in het Regeerakkoord is opgenomen dat vanuit de aanvullende middelen voor het Mobiliteitsfonds € 5 miljoen per jaar structureel beschikbaar wordt gesteld voor de (structurele) beheer van infrastructuur op de BES-eilanden. De reservering is met € 5 miljoen toegenomen voor het jaar 2033. De tranches 2018 en 2019 zijn inmiddels als bijzondere uitkering verstrekt aan de eilanden.
- Reservering ERTMS (€ 300 miljoen): om ERTMS tot 2050 landelijk uit te rollen zijn aanvullende middelen nodig bovenop de middelen die nu beschikbaar zijn in de reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging en het huidige programma ERTMS. Vanaf 2031 wordt € 100 miljoen per jaar gereserveerd om de vervanging van ATB door ERTMS en het beheer en onderhoud ook na 2030 te bekostigen. De precieze omvang hiervan zal mede afhangen van de snelheid waarmee het beveiligingssysteem wordt uitgerold, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijs van het systeem zich ontwikkelt.
- Kustwacht SAR/ETV (€ 146 miljoen): dit betreft een reservering voor de structurele dekking van de Search and Rescue-helikopters (SAR) en het Emergency Towing Vessels (ETV). De SAR-helikopters zijn bedoeld voor de wettelijke taak van het opsporen en redden van mensen in nood. Er is 24 uur per dag 7 dagen per week SAR-capaciteit beschikbaar voor het snel opsporen en effectief redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers op de Noordzee. Het ETV is bedoeld voor de wettelijke taak van het bestrijden van rampen en incidenten. Het biedt noodslaphulp en geeft daardoor de mogelijkheid om de driftrichting en snelheid van een schip in nood te wijzigen om een aandrijving met een bouwwerk in zee of een stranding te voorkomen.
- Slimme en duurzame mobiliteit. (€ 66 miljoen): tijdens het BO MIRT 2018 (Kamerstukken II 2018-2019 [35000S, nr. 78](#)) zijn afspraken gemaakt om invulling te geven aan de ambities uit het Regeerakkoord aangaande slimme en duurzame mobiliteit. Hiervoor wordt additioneel € 66 miljoen gereserveerd als toevoeging aan de lopende programma's.
- Schone Luchtakkoord (€ 50 miljoen): voor de uitvoering van luchtkwaliteitsmaatregelen als onderdeel van het te sluiten Schone Lucht Akkoord is een reservering getroffen. Met het Schone Lucht Akkoord wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Hiervoor

is een maatregelpakket in ontwikkeling voor de jaren 2020-2024 van in totaal € 50 miljoen. Over de hoofdlijnen van dit te sluiten akkoord is deze zomer een Kamerbrief verstuurd (kamerstuk).

- Gebiedsprogramma Utrecht (€ 27 miljoen): bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een aantal no regret maatregelen vanuit het MIRT-onderzoek U-Ned. Dit is een eerste stap binnen het opgezette gebiedsprogramma Utrecht waarin vergelijkbaar met andere grote steden in brede samenhang gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen en stedelijke ontwikkeling.
- Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag: bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over no regret maatregelen in Den Haag (CID/Binckhorst). Daarvoor zijn rijksmiddelen (€ 50 miljoen) toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 11.05).

#### Projectoverzicht behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1.000)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	orig	Voorkeursbeslissing
<b>Gebiedsprogramma's</b>			
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>			
Gebiedsprogramma Amsterdam	170	170	nnb
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>			
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	200	200	nnb
<b>Reserveringen</b>			
Beheer en onderhoud Caribisch Nederland	70	75	nvt
Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	0	70	nvt
ERTMS	300	0	nvt
Kustwacht SAR/ETV	146		Nvt
Slimme en duurzame mobiliteit	66		Nvt
Schone Lucht Akkoord	50		Nvt
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	27		Nvt
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	50		nvt
Overige reserveringen			
<b>Totaal reserveringen</b>	<b>1 079</b>	<b>515</b>	
<b>Begroting (MF 11.03)</b>	<b>1 079</b>	<b>515</b>	

#### 11.04 Generieke investeringsruimte

##### Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2033 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, 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. Deze investeringsruimte wordt jaarlijks gevoed door de verlenging van het fonds. Na de bestuurlijke overleggen MIRT informeert het kabinet de Tweede Kamer over de voorstellen om de voor het huidig kabinet beschikbare investeringsruimte in te zetten.

Dit kabinet vormt het Infrastructuurfonds om 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 vaarwegen. Middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds en zullen op basis van een integraal afweegproces worden verdeeld. De keuze van een modaliteit is hierbij een uitkomst in plaats van het beginpunt. Instrumenten als de NMCA, MKBA en de MIRT-spielregels ondersteunen dit proces.

De in de begroting 2019 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2032 bedroeg € 4.024 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2020 nu € 5.442 miljoen tot en met 2033.

Belangrijkste mutaties:

- De extrapolatie van het Mobiliteitsfonds naar 2033 na aftrek van de doorlopende verplichtingen 2033 (€ 1.467 miljoen);
- De bestaande budgetten zijn op prijspeil 2019 gebracht (€ 134 miljoen);
- Bij ontwerpbegroting 2019 is binnen 20.05 abusievelijk met € 49 miljoen geëxtrapoleerd naar 2032. Dit wordt bij deze begroting gecorrigeerd, door de middelen over te boeken naar 2033;
- (€ 49 miljoen).
- Ten behoeve van de ERTMS (€ 300 miljoen) en Kustwacht ETV/SAR (€ 34,5 miljoen) zijn budgetten gereserveerd binnen de generieke investeringsruimte. Zie hiervoor artikelonderdeel 20.03.

11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
Investeringsruimte	0	0	0	672 156	1 665 847	1 598 818	1 504 739	5 441 560
Totaal	0	0	0	672 156	1 665 847	1 598 818	1 504 739	5 441 560

#### 11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit

##### Motivering

Op dit artikelonderdeel is investeringsruimte per modaliteit gereserveerd die beschikbaar is voor sectorspecifieke opgaven en risico's. Tot en met 2029 zijn de vrije middelen binnen het Mobiliteitsfonds verdeeld over de modaliteiten conform de werkwijze Infrastructuurfonds. De investeringsruimte tot en met 2029 wordt derhalve geraamd binnen de investeringsruimte, toebedeeld naar modaliteit. Daarnaast zullen de structurele ontvangsten die ten gunste mogen komen aan één modaliteit worden geraamd binnen dit artikelonderdeel. Voorbeeld hiervan zijn de concessieopbrengsten voor spoorwegen. Alle investeringsruimte als gevolg van de jaarlijkse extrapolatie wordt geraamd en verantwoord op artikelonderdeel 11.04 generieke investeringsruimte, conform de werkwijze Mobiliteitsfonds.

##### Producten

Hieronder is per modaliteit een toelichting opgenomen. Tot en met Ontwerpbegroting 2018 waren deze investeringsruimten weergegeven bij de modaliteitartikelen op het Mobiliteitsfonds. Voor de conversie naar

artikel 11 is gekozen om de mutaties die deze begroting hebben plaatsgevonden toe te lichten bij de voormalige artikelen en daarna de budgetten over te hevelen naar artikel 11.

#### **11.05.01 Wegen**

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2033 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan. Deze ruimte is onder meer beschikbaar voor risico's en (toekomstige) ambities.

De stand van de beschikbare investeringsruimte opgenomen in begroting 2019 tot en met 2032 bedroeg €1.924 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2019 bedraagt deze ruimte in de begroting 2020 nu € 1.628 miljoen tot en met 2033.

Belangrijkste aanpassingen:

- A27 Houten – Hooipolder: Het taakstellend budget van het project is opgehoogd vanuit de investeringsruimte (– € 65 miljoen). De raming van het project is bij het vaststellen van het Tracébesluit in overeenstemming gebracht met het taakstellend budget. Daarnaast kan de PPS-taakstelling van € 30 miljoen bij het project naar verwachting niet gerealiseerd worden.
- Bij de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar van 2018 zijn afspraken gemaakt over korte termijn maatregelen A15 (maximaal – € 10 miljoen), aanvulling van het budget N65 Vught - Haaren (- €12 miljoen), start van verkenning A1/A30 Barneveld (- € 22 miljoen) en een nieuw ringvaart aquaduct bij A4 Burgerveen - N14 (- € 80 miljoen).
- Samen met de regionale partijen zijn afspraken gemaakt over een maatregelpakket ten behoeve van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Run in Veldhoven (- € 12 miljoen).
- Bij het vaststellen van het Voorkeursbesluit A20 Nieuwerkerk - Gouwe is het taakstellend budget gelijk gesteld aan de raming. Het restant is toegevoegd aan de investeringsruimte (€ 46 miljoen).
- Verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma (€ 84 miljoen), met name veroorzaakt door de financiële afronding van het MJPO (€28 miljoen) en de A10 Coentunnel (€ 30 miljoen).
- Het programma Beter Benutten Vervolg is afgerond. Het restant budget is teruggeboekt naar de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten (€ 59 miljoen).
- Het budget van A7 Corridor Amsterdam - Hoorn is aangevuld om het bestuurlijke voorkeursalternatief mogelijk te maken (- € 20 miljoen).
- De apparaatsuitgaven van het kerndepartement zijn verhoogd om invulling te kunnen geven aan de ambities uit het Regeerakkoord die gericht zijn op het hoofdwegennet (- € 12 miljoen).
- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet en vastgelegd in een zogenaamd Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, zoals hogere kosten voor schadeherstel door de toename van het verkeer en eerder gemaakte kosten voor implementatie van de tunnelwetgeving, wordt middelen toegevoegd aan het beheer- en onderhoudsbudget (- € 73 miljoen).
- Met het programma AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat nog beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de

organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor het HWN een aanvullende investering gedaan van € 28,9 miljoen verdeeld over de jaren 2018-2020. Deze investering wordt gedekt door de positieve financiële baten die AIRBIM op termijn gaat opleveren bij aanlegprojecten en werkzaamheden in het kader van instandhouding.

11.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	136.805	67.939
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	136.805	67.939

(vervolg) 11.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)								
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
Investeringsruimte	80.639	508.229	570.832	239.477	30.737	30.737	0	1.665.449
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	0	- 36.970	0	0	0	0	- 36.970
Totaal	80.639	508.229	533.862	239.477	30.737	30.737	0	1.628.479

#### 11.05.02 Spoor

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2033 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's.

De stand van de beschikbare investeringsruimte opgenomen in de begroting 2019 tot en met 2032 bedroeg € 1.749 miljoen. Door de hieronder vermelde (belangrijkste) budgettaire aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1<sup>e</sup> suppletore begroting 2019, bedraagt deze ruimte in de begroting 2020 € 1.715 miljoen:

- Ophoging budget Den Haag emplacement (- € 3 miljoen). In verband met kleinere werkzaamheden die vanuit andere doelstellingen gewenst zijn is de totale ophoging € 26 miljoen. De bijdragen vanuit de andere doelstellingen is in totaal € 23 miljoen, het restant ad € 3 miljoen wordt gefinancierd uit de investeringsruimte.
- Ophoging budget beheer, onderhoud en vervanging (- € 151 miljoen). Deze toevoeging dekt de opgetreden meerkosten in de periode 2019-2021;
- Ophoging budget ten behoeve van de Maaslijn (- € 10 miljoen). In 2019 is met de regio afgesproken dat het Rijk het opdrachtgeverschap overneemt van de provincie en een extra bijdrage levert. Hiervoor wordt € 10 miljoen overgeboekt vanuit de investeringsruimte;
- Dekking van meerkosten beton- en zettingsproblematiek HSL-Zuid (-15 miljoen);
- Ophoging budget programma Overwegenaanpak vanwege afspraken overweg Guisweg (- € 12 miljoen);
- Specifiek reserveren budgetten in begroting n.a.v. besluiten BO MIRT 2018 waaronder Railterminal Gelderland, Spoor aansluiting Moerdijk, diverse regionale projecten, No-regret maatregelen Den Haag, aanvullende maatregelen trillingen en geluid PHS Meteren-Boxtel en een bijdrage voor de fiets aan programma U-Ned (- € 114 miljoen);
- Extrapolatie ontvangsten HSL-heffing en concessie HRN (€ 222 miljoen);



- Saldo van mee- en tegenvallers projecten in realisatie (€ 35 miljoen), waaronder Sporen Schiedam-Rotterdam (€8 miljoen), vervallen Spoor aansluiting Born (€ 5 miljoen), Vervallen deelproject Onderdoorgang Kerkweg (€ 5 miljoen);
- Meevaller Infrasppeed (€ 15 miljoen). Als gevolg van de lage rentestand is de beschikbaarheidsvergoeding HSL-zuid lager uitgevallen.

#### 11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	10.325
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	10.325

#### (vervolg) 11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
Investeringsruimte	13.298	10.547	5.798	0	0	0	0	39.968
Totaal	13.298	10.547	5.798	0	0	0	0	39.968

#### 11.05.03 Vaarwegen

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte tot en met 2033 verantwoord. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's en (toekomstige) ambities.

De in de begroting 2019 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2032 bedroeg € 248 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2019, bedraagt deze ruimte in de begroting 2020 nu € 40 miljoen tot en met 2033.

#### Belangrijkste aanpassingen:

- Het projectbudget van de Zeetoeegang IJmond is met € 64 miljoen verhoogd vanuit de investeringsruimte om tegenvallers en noodzakelijke aanpassingen aan het ontwerp te dekken (Kamerstuk 38 000 A, Nr. 38).
- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet en vastgelegd in een zogenaamd Service Level Agreement (SLA) (- € 35 miljoen). Voor het hoofdvaarwegennet betreft dit onder andere aanvullende baggerkosten voor de Eemsgeul, een bijdrage aan de ICT-kosten en een voorschot op schadevaren.
- Ten behoeve van het verduurzamen van het onderhoud aan de vaargeulen, worden middelen ter beschikking gesteld voor de nieuwe aanbesteding en verduurzaming van onderhoudscontracten (- € 12,4 miljoen).
- Invoering AIRBIM (- € 6,4 miljoen kosten en + € 14 miljoen baten). Met het programma AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat nog beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor het HVWN een aanvullende investering gedaan van € 6,4 miljoen verdeeld over de jaren 2018-2020. Deze investering wordt gedekt door de positieve financiële baten die AIRBIM op termijn gaat opleveren bij aanlegprojecten en werkzaamheden in het kader van instandhouding. De verwachte baten zijn ingeboekt op een aantal projecten in voorbereiding.



- Het restantbudget van het programma Beter Benutten Vervolg is teruggeboekt naar de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten die destijds hebben bijgedragen aan het programma (+ 12,4 miljoen voor het hoofdvaarwegennet). Hiervan is € 5 miljoen ingezet voor afspraken uit het BO MIRT op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit.
- RWS Strategisch Capaciteitsmanagement (SCM) (- € 27,3 miljoen): vanuit de investeringsruimte van het hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op 15.06 ten behoeve van de doorloop van het aanlegprogramma.
- De toevoeging van het positieve saldo van mee- en tegenvallers op de projecten op het hoofdvaarwegennet aan de investeringsruimte (+ € 2,5 miljoen). Hieronder vallen onder andere de tegenvaller op Twentekanal fase 2 € 15 miljoen en een meevaller op de Overdracht Brokx-Nat van € 20 miljoen.
- Voor de uitvoering van digitale transportstrategie en de implementatie van (internationale) verplichtingen rond digitalisering worden middelen overgeboekt naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet (- € 7,8 miljoen).
- Ten behoeve van de verduurzaming en innovatie in de sectoren binnenvaart, zeevaart en havens worden, in het kader van de gesloten Green Deal, worden middelen overgeboekt vanuit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet naar artikel 18 Scheepvaart en Havens op HXII (- € 10 miljoen). Aanvullend is er binnen de investeringsruimte € 10 miljoen gereserveerd voor nog uit te werken stimuleringsmaatregelen.
- Er is budget overgeboekt vanuit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet naar artikel 18 Scheepvaart en Havens op HXII om invulling te kunnen geven aan (inter)nationale onderzoeken en maatregelen gericht op uitvoering van het regeerakkoord en de doorontwikkeling en het beheer van de Single Window Maritiem en Lucht (- € 23 miljoen).
- Om de verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand financieel mogelijk te maken, wordt er € 15 miljoen vanuit de investeringsruimte vaarwegen toegevoegd aan de bestaande reservering voor dit project. Met de totale rijksbijdragen onderstreept het kabinet om met infrastructurele investeringen de economische ontwikkelingen in deze regio te stimuleren (zie ook Kamerstukken II 2018-2019, 35000- A, nr. 124).
- Ten behoeve van een pilot om tot een snelle oplossing te komen voor de harde laag bij Nijmegen wordt € 6,4 miljoen uit de investeringsruimte vaarwegen onttrokken. De pilot heeft als doel om de bevaarbaarheid op de korte termijn bij Nijmegen te verbeteren en is voorbereidend op een duurzaam beheer van de rivierbodem.

11.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)										
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.325
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.325

(Vervolg) 11.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)									
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033	
Investeringsruimte	13.298	10.547	5.798	0	0	0	0	39.968	
Totaal	13.298	10.547	5.798	0	0	0	0	39.968	

## Artikel 12 Hoofdwegennet

### A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. 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 de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>3.615.382</b>	<b>4.171.824</b>	<b>3.037.025</b>	<b>2.124.181</b>	<b>2.235.444</b>	<b>2.334.030</b>	<b>2.091.487</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.472.330</b>	<b>2.402.576</b>	<b>2.762.695</b>	<b>3.111.954</b>	<b>2.827.092</b>	<b>3.506.415</b>	<b>3.475.208</b>
<b>12.01 Verkeersmanagement</b>	3.736	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.736	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803
<b>12.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	717.007	651.043	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800
12.02.01 Beheer en onderhoud	669.477	576.726	501.379	568.529	442.150	436.749	426.156
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	669.477	576.726	501.379	568.529	442.150	436.749	426.156
12.02.04 Vervanging	47.530	74.317	190.701	251.980	268.341	265.770	174.644
<b>12.03 Aanleg</b>	558.823	578.689	905.318	1.226.155	1.054.121	1.464.864	1.672.794
12.03.01 Realisatie	537.107	455.466	783.303	891.638	530.682	565.830	586.036
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	32.508	15.399	18.603	24.070	4.088	0	0
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	21.716	123.223	122.015	334.517	523.439	899.034	1.086.758
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	17.670	18.297	24.077	23.465	17.065	12.753	12.753
12.03.03 Optimalisering gebruik (Beter Benutten)	0	0	0	0	0	0	0
<b>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	605.036	549.209	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553
<b>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</b>	587.728	619.823	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258
12.06.01 Apparaatskosten RWS	459.254	490.097	498.433	496.370	480.530	472.208	456.632
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	459.254	490.097	498.433	496.370	480.530	472.208	456.632
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	128.474	129.726	124.971	130.150	106.350	104.246	93.626
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	122.474	121.126	116.371	121.550	97.850	95.746	93.626
<b>Ontvangsten</b>	<b>110.467</b>	<b>151.735</b>	<b>116.173</b>	<b>115.998</b>	<b>52.714</b>	<b>66.451</b>	<b>123.081</b>
<b>12.09 Ontvangsten</b>	110.467	151.735	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081
12.09.01 Ontvangsten		151.735	116.173	115.998	29.414	21.938	78.568
12.09.02 Tolopgave					23.300	44.513	44.513

#### Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2020 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)										
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
<b>12</b>	<b>Hoofdwegennet</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>2.402.576</b>	<b>2.762.695</b>	<b>3.111.954</b>	<b>2.827.092</b>	<b>3.506.415</b>	<b>3.475.208</b>	<b>3.220.611</b>	<b>2.439.758</b>
12.01	Verkeersmanagement		3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803	3.801	3.801

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
12.02	Beheer onderhoud en vervanging	651.043	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800	604.455	529.491	
12.03	Aanleg	578.689	905.318	1.226.155	1.054.121	1.464.864	1.672.794	1.512.254	892.278	
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	549.209	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553	555.673	471.760	
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	619.823	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258	544.428	542.428	
12	<b>Hoofdwegennet</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>151.735</b>	<b>116.173</b>	<b>114.998</b>	<b>52.714</b>	<b>66.451</b>	<b>123.081</b>	<b>54.255</b>	<b>45.707</b>
12.09	Ontvangsten		151.735	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.255	45.707

#### vervolg (bedragen x € 1.000)

			2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
12	<b>Hoofdwegennet</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>2.395.844</b>	<b>1.964.946</b>	<b>1.812.053</b>	<b>2.224.110</b>	<b>1.479.813</b>	<b>1.485.280</b>	<b>1.426.757</b>	<b>36.535.112</b>
12.01	Verkeersmanagement		3.801	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	57.100
12.02	Beheer onderhoud en vervanging		483.202	763.464	774.913	808.596	477.073	477.073	477.073	9.572.782
12.03	Aanleg		925.905	207.002	62.359	590.706	29.189	49.942	100.417	11.271.993
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		445.446	446.808	431.380	281.407	430.150	414.889	305.891	7.183.779
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		537.490	543.863	539.592	539.592	539.592	539.567	539.567	8.449.458
12	<b>Hoofdwegennet</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>45.013</b>	<b>49.213</b>	<b>44.513</b>	<b>44.513</b>	<b>44.515</b>	<b>40.370</b>	<b>49.458</b>	<b>1.043.709</b>
12.09	Ontvangsten		45.013	49.213	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458	1.043.709

### C. Toelichting

#### 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

##### Motivering

Het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is: het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen anderzijds. Tevens streeft lenW met verkeersmanagement naar een optimaal en veilig gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Daarmee worden de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Nederland, binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid, bevorderd.

##### Producten

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

In de huidige meerjarenperiode (2018-2021) wordt een impuls aan het onderhoud gegeven van € 97 miljoen (waarvan € 11 miljoen wegen; € 86 miljoen vaarwegen). Met deze impuls wordt een deel van het uitgesteld onderhoud op de wegen en vaarwegen aangepakt en worden maatregelen genomen om storingen op de vaarwegen en de groei van het uitgesteld onderhoud te beperken.

Vervanging betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en wegen, waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende is. Voornamelijk in de eerste helft en vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw zijn veel kunstwerken gerealiseerd die, mede door het

intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging aan de orde is.

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.

De uitgaven voor verkeersmanagement hebben betrekking op het verspreiden van verkeersdata en op besturingssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur. Samen met de wegingspecteurs 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 bumperkleven en het negeren van rode kruizen.
- 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 verkeersmanagement en beheer en onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in bijlage 4 Instandhouding bij deze begroting.

#### **12.02.01 Beheer en onderhoud**

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

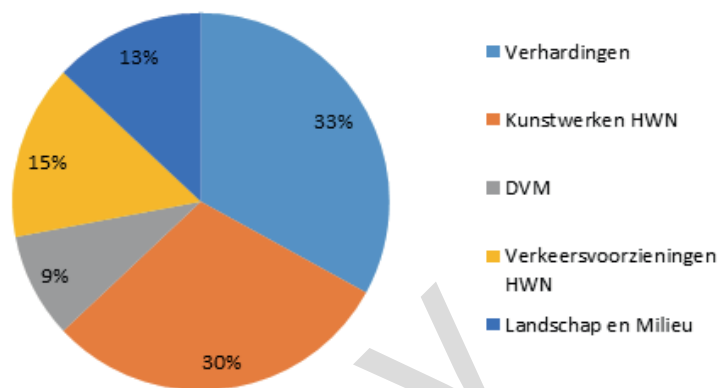
De uitgaven voor beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

- Uitgaven voor verkeersmanagement, zoals het verspreiden van verkeersdata, besturingssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur.

#### Meetbare gegevens

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



Areaal Rijkswegen		Eenheid	2018	2019	2020
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.867	5.837	5.838
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.723	1.723	1.753
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km <sup>2</sup>	77	77	77
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km <sup>2</sup>	15	15	15
Groen areaal		km <sup>2</sup>	182	182	182

#### Toelichting:

- De lengte van de hoofdrijbaan zal in 2020 enigszins toenemen door SAA-3 A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg). De lengte van de verbindingswegen en op- en afritten zal in 2020 toenemen door met name de SAA-3 A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg) en de A16/N3 Aansluiting Dordtse Kil.
- Het areaal asfalt neemt toe door bovengenoemde projecten alsmede door A1 Apeldoorn - Azelo (fase 1), maar dit blijft binnen de afronding.

#### Omvang areaal

	Areaal	Eenheid	Omvang 2020	Budget
				2020
(x € 1.000)				
Beheer, onderhoud en aanleg	Oppervlakte wegdek[1]	km <sup>2</sup>	92	501.379

## Indicatoren beheer en onderhoud

	eenheid	realisatie 2017	realisatie 2018	streefwaarde 2019	streefwaarde 2020
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):					
– t/m 2017: De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (in km. min).					
– vanaf 2018: Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	%	4%	–	–	–
	%	–	2%	10%	10%
<b>Technische Beschikbaarheid:</b>					
deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden of falen van areaal.	%	99%	99%	90%	90%
<b>Veiligheid (2):</b>					
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	%	99,80%	99,80%	99,70%	99,70%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	%	99%	97%	95%	95%

### Toelichting:

- In het kader van de nieuwe prestatieafspraken, vanaf 2018, is gekozen voor indicatoren die beter aansluiten bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet:
  - De indicator uit de voorgaande begrotingen wordt tot en met 2017 uitgedrukt in een percentage van de totale «filezwaarte» (eenheid kilometerminuten). Bij deze definitie wordt alleen gekeken over welke lengte de snelheid onder de norm is (lager dan 50 km/uur), zonder rekening te houden met de snelheid in de file, het aantal voertuigen, het aantal rijstroken.
  - Vanaf 2018 wordt deze indicator uitgedrukt in een percentage van het totale 'reistijdverlies' (eenheid voertuigverliesuren). Deze wordt berekend op basis van de werkelijk gereden snelheid (onder de 50 km/uur), de hoeveelheid verkeer per rijstrook, het aantal rijstroken en de lengte waarover langzamer gereden wordt. Wanneer de snelheid daalt, neemt het reistijdverlies toe. Wanneer de hoeveelheid langzaam rijdend verkeer toeneemt, neemt ook het reistijdverlies toe. Opgeteld geeft dit de extra reistijd die de weggebruikers gezamenlijk ondervinden door files, ten opzichte van de reistijd bij een normsnelheid van 100 km/uur.
- De indicator kent twee onderdelen, namelijk in hoeverre de verhardingen voldoen aan bepaalde normen en de mate waarin wordt voldaan aan de norm voor preventief strooien. Tot en met 2017 werden beide aspecten hier in één waarde gecombineerd gerapporteerd. Vanaf 2018 worden beide aspecten afzonderlijk gerapporteerd. Bij de nieuwe prestatieafspraken is er vanwege doelmatigheidsredenen voor gekozen om vanaf 2018 de norm van 'Stroefheid en spoorvorming' (onderdeel a) aan te passen van 99,9% naar 99,7%. De hoge streefwaarde kan er anders toe leiden dat onnodig vroeg preventief onderhoud moet plaatsvinden.

## Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	2018	2019	2020
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.781	2.829	2.836
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6

Areaalomschrijving	Eenheid	2018	2019	2020
Spitsstroken	km	319	307	302

**Toelichting:**

- De toename van de verkeerssignalering in 2020 wordt met name veroorzaakt door de openstelling van de vernieuwde aansluiting A16/N3 Dordtse Kil.
- In 2020 zullen naar verwachting een aantal korte spitsstroken vervallen, namelijk bij de start van de projecten A15 Papendrecht – Sliedrecht en A10 Zuidasdok. Deze spitsstroken zullen in de verbredingen worden vervangen door reguliere rijstroken.

### Indicator verkeersmanagement

	realisatie 2017	realisatie 2018	Streef-waarde 2019	Streef-waarde 2020
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders (1)				
a. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-meetlocaties dat goed functioneert	93%	92%	90%	90%
b. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	98%	99%	95%	95%

**Toelichting:**

- De indicator kent twee aspecten, namelijk de mate van beschikbaarheid van de RWS-meetlocaties en de mate waarin meetgegevens tijdig (binnen 75 seconden) verstuurd zijn naar de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW). Tot en met 2017 werden beide aspecten hier in één gemiddelde waarde gecombineerd gerapporteerd. Vanaf 2018 worden beide aspecten afzonderlijk gerapporteerd.
- Ad 1b: Tot en met 2017 is een streefwaarde van 90% gehanteerd voor het indicator-onderdeel ‘actualiteit data voor derden’. In het kader van de nieuwe meerjarige prestatieafspraken (2018 – 2021) over het beheer en onderhoud, is ervoor gekozen om met ingang van het jaar 2018 een hogere streefwaarde te hanteren (95%), die beter aansluit bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de informatievoorziening over het hoofdwegennet.

#### 12.02.04 Vervanging

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 de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.

Op dit artikel staat het merendeel van de beschikbare budgetten voor vervanging van het hoofdwegennet. Op begrotingsartikel 18 staan de nader toe te delen middelen voor vervanging voor de jaren 2031, 2032 en 2033, die nog moeten worden toebedeeld. In het MIRT projectenoverzicht<sup>1</sup> worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is

<sup>1</sup> Zie het programma Vervangingen hoofdwegen: [www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen](http://www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen)



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.

### 12.03 Aanleg

#### Motivering

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

#### 12.03.01 Realisatie

##### Mijlpalen realisatieprojecten

In 2020 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpalen realisatieprojecten	
Mijlpaal	Project
Start realisatie	– ViA15
	– deeltraject A9BaHo van SAA

#### 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 bij het Rijk. Het programma Meer Veilig 2 is inmiddels afgerond.

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 inmiddels 43 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 20 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 2 in uitvoering en 18 in voorbereiding zijn. Hiervan worden er 11 in 2019 uitgevoerd. De overige 9 maatregelen worden in 2020 en 2021 uitgevoerd veelal gecombineerd met al gepland onderhoud.

Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. 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. Het programma wordt in drie tranches uitgevoerd. In 2018 is gestart met de uitvoering van een eerste tranche maatregelen ad € 10 miljoen. In 2019 wordt gestart met de tweede tranche maatregelen €15,0 miljoen. Met de uitvoering van de derde tranche maatregelen €15,0 miljoen wordt gestart in 2020.

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord Rutte III. Daarvan is € 25 beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer bij 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 bij het Rijk ad € 25 miljoen zijn toegevoegd aan het Meer Veilig programma. De maatregelen die binnen dit programma zullen worden uitgevoerd zijn nog in onderzoek.

#### *Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen*

Dit pakket is gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter)nationale vrachtcorridors. Allereerst zijn om en nabij de 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa tien locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast zijn op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder wordt op elf locaties langs de A7, A12, A27, A28 en A37 de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met ongeveer 130 parkeerplaatsen. Aanvullend daarop is op circa zeventien locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd en op basis-kwaliteitsniveau gebracht. Ten slotte wordt ook de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Het totaal hiervoor beschikbare budget bedraagt € 25 miljoen. Daarvan is € 14 miljoen bestemd voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens op internationale corridors. Een bedrag van ruim € 8 miljoen is gereserveerd voor het uitbreiden van de capaciteit op andere locaties en het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verzorgingsplaatsen. De resterende € 3 miljoen is gereserveerd voor aanvullende kleine maatregelen en de kosten van beheer en onderhoud. Inmiddels is het programma vrijwel afgerond. Een beperkt aantal werkzaamheden loopt door tot in 2021.

#### *MJPO*

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De laatste tranche maatregelen is sinds 2016 in uitvoering. Het programma is in 2018 grotendeels afgerond maar een aantal maatregelen loopt door tot in de periode 2019-2022, omdat deze zijn gecombineerd met grotere infrastructurele projecten. Hiertoe zijn nadere bestuurlijke en/of projectafspraken gemaakt. Een voorbeeld van een ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een wildtunnel onder de (spoor)weg door. Hierdoor kunnen dieren zich weer bewegen tussen twee natuurgebieden die gescheiden zijn geraakt (versnipperd) door de aanleg van Rijksinfrastructuur. Tevens worden aanrijdingen met dieren beperkt. Over de uitvoering van het MJPO wordt jaarlijks een verslag opgesteld met een overzicht van de gerealiseerde en nog te realiseren maatregelen. Dit jaarverslag wordt ook aan de Tweede Kamer gezonden. Het is te vinden op.

#### **Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

- ZSM 1+2 spoedwet wegverbreding: Afname projectbudget wordt veroorzaakt door meevaller bij het z.s.m. project A20 Knooppunt Gouwe. Het project is opgeleverd. Doordat er uiteindelijk minder risico's zijn opgetreden is een deel van de risicoreservering vrijgegeven.
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Toename projectbudget wordt deels verklaard door een hogere bijdragen van derden voor het project Badhoevedorp-Hollandrecht (€ 12 miljoen).
- De budgetspanning SAA is ten opzichte van vorig jaar teruggebracht naar '0'. De afgenomen spanning is voor het grootste gedeelte gerealiseerd door een strakke en samenwerkingsgerichte projectsturing. Hierdoor konden voorziene maar niet opgetreden risico's worden afgewaardeerd. Het programma SAA heeft ook de komende jaren nog te maken met diverse onzekerheden binnen de verschillende projecten (openstellingstraject Gaasperdammertunnel; verdiepte liggingen A9

- Badhoevedorp–Holendrecht; wisselstroken bij de A9 Gaasperdammerweg en Badhoevedorp–Holendrecht). De inspanningsverplichting om SAA binnen het taakstellend budget te realiseren, is hiermee succesvol ingevuld, maar strakke sturing op de risico's blijft noodzakelijk.
- A10 Amsterdam: Toename projectbudget wordt veroorzaakt door prijsbijstelling en een ontvangen subsidie vanuit de EU.
  - A9 Badhoevedorp: Het projectbudget neemt af als gevolg van een aanbestedingsmeevaller. Een deel van de aanbestedingsmeevaller vloeit terug naar de participanten. De gemeente Haarlemmermeer moet een deel van haar bijdrage nog betalen. Hun deel van de aanbestedingsmeevaller wordt nu gesaldeerd, waardoor hun nog te betalen bijdrage afneemt en dus ook het totale projectbudget. Afname projectbudget wordt veroorzaakt door minder ontvangsten van gemeente Haarlemmermeer. Vanwege een aanbestedingsmeevaller zal de bijdragen van de gemeente lager zijn.
  - A4 Delft-Schiedam: Toename projectbudget wordt verklaard door hogere ontvangsten van Provincie Zuid Holland vanwege prijsindexering (€ 6 miljoen). Daarnaast zijn er minder risico's opgetreden bij het project. Hierdoor valt € 4 miljoen vrij vanuit de risicoreservering.
  - A4 Dinteloord-Bergen op Zoom: Afname projectbudget kan worden verklaard door een meevaller als gevolg van verkoop vastgoed.
  - N35 Wijthmen-Nijverdal: Het projectbudget neemt toe door een bijdrage van gemeente Hellendoorn voor extra maatregelen (€ 3 miljoen).
  - MJPO: Afname projectbudget wordt verklaard door meevallers bij de projecten Kunderberg en Herperduin en het feit dat een deel van het MJPO is gerealiseerd binnen (het budget van) aanlegprojecten (€ 28 miljoen). Daarnaast is er budget overgeheveld naar het project N35 Nijverdal-Wierden voor de bouw van een Ecoduct (€ 6 miljoen).
  - De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering en het inboeken van de verwachte baten ter financiële dekking van AIRBIM. Het programma AIRBIM betreft de ontwikkeling van een informatiemanagementsysteem dat door verbeterde areaal-informatie zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als de instandhouding. Bij de volgende projecten in realisatie zijn besparingen ingeboekt: o.a. A10 Nieuwe Meer Amstel, A28-A1 knooppunt Hoevelaken, A27 Houten-Hoopolder en A1 Apeldoorn Azelo.

**Projectoverzicht behorende bij 12.03.01 Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Nationaal</b>												
Kleine projecten / Afronding projecten	41	53		3	2				16	20	nvt	nvt
Programma 130 km	45	45	35	1	2	7					–	–
Programma aansluitingen	117	116	48	33	28	6	2				nvt	nvt
Quick Wins Wegen	12	12	11					1			–	–
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.488	1.490	1.474	2	1	1			1	9	2016	2016
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	20	20	19			1					2015	2015
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	2.133	2.094	745	135	192	225	179	169	204	284	2025-2027	2024-2026
A10 Amsterdam praktijkproef FES	53	51	31	5	3	1	13				2018	2018
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	309	305	35	24	43	50	43	31	21	62	2028	2028

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
A2 Holendrecht - Oudenrijn	1.210	1.210	1.208				2				2012	2012
A28 Knooppunt Hoevelaken	785	774	105	21	19	10	15	88	138	38	2023-2025	2023-2025
A9 Badhoevedorp	320	328	271	10		29		10			2017	2017
N50 Ens - Emmeloord	20	20	19		1						2016	2016
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
A4 Burgerveen - Leiden	548	548	541			7					2015	2015
A4 Delft - Schiedam	641	639	641								2015	2015
A4 Vlietland / N14	16	16	14	2							2020-2022	2020-2022
A4-A44 Rijnlandroute	574	566	141	37	105	116	96	79			Regio	Regio
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	12	11	1		3	6	2				2020	2020
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	108	1						2	2015	2015
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>												
A2 Passage Maastricht	680	679	673	3					4		2016	2016
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	258	264	256	1						1	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	59	59	45			14					Regio	Regio
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
A1 Apeldoorn - Azelo	256		10	92	120	33	1					
A1 Apeldoorn Zuid - Beekbergen	32	32	29						3		2017	2017
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	576		70	28	240	184	51		3			
A50 Ewijk - Valburg	269	271	269								2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	319	319	316				3				2015	2015
N35 Wijthmen - Nijverdal	19	15		3	4	6	6				2018	2018
N35 Zwolle - Wijthmen	54	54	37	6	1	2		8			2018	2018
<b>Projecten Noord-Nederland</b>												
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	700	689	169	77	92	120	98	61	24	58	2021-2023	2019-2021
N31 Leeuwarden (De Haak)	219	219	217	2							2014	2014
<b>Overige maatregelen</b>												
Fileaanpak	54		1	12	19	18	4					
Meer kwaliteit leefomgeving	145	178	147	3		- 5						
Meer veilig	50	49	38			12						
Afrondingen	- 1			- 7	- 2	1	1	1				
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>12.144</b>	<b>11.237</b>	<b>7.724</b>	<b>494</b>	<b>873</b>	<b>844</b>	<b>516</b>	<b>448</b>	<b>414</b>	<b>825</b>		
Realisatie uitgaven op MF 12.03.01 mbt planuitwerking				67	82	48	15	12				
<b>Programma Realisatie</b>				<b>561</b>	<b>955</b>	<b>892</b>	<b>531</b>	<b>460</b>	<b>414</b>	<b>825</b>		
<b>Budget Realisatie (MF 12.03.01)</b>				<b>455</b>	<b>783</b>	<b>892</b>	<b>531</b>	<b>566</b>	<b>586</b>	<b>825</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>- 106</b>	<b>- 172</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>172</b>			

Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen.

In kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, 27840, nr.1) is de kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project Zuidasdok.

### 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Beter Benutten: vanuit het programma Beter Benutten zijn overboekingen gedaan naar decentrale overheden voor de uitvoering van de maatregelen die in het programma zijn vastgelegd. Het programma

- Beter Benutten is in 2019 met uitzondering van de onderdelen Intelligente Transport Systemen en Decentraal Spoor (lopen door tot en met 2020) afgerond. Het restantbudget is teruggeboekt naar de modaliteiten. Het gaat om een bedrag van 171 miljoen dat naar rato van de inleggers weer is teruggegeven. Het betreft voor Beter Benutten zelf: €171 miljoen, €6 miljoen, Beter Benutten Decentraal spoor, dus in totaal €177 miljoen, die via de gebruikelijke verdeelsleutel is teruggeboekt naar de investeringsruimte van verschillende modaliteiten.
- Reserveringen voor Life Cycle Costs (LCC): deze zijn geactualiseerd voor de verlenging van het Mobiliteitsfonds van 2032 naar 2033.
  - Vervolgprogramma Meer Veilig: er is € 25 miljoen apart op het begrotingsartikel gereserveerd. Dit zal aan provincies taakstellend beschikbaar worden gesteld in de vorm van cofinanciering middels een subsidieregeling (Kamerstuk [34 775 A, nr. 64](#)).
  - Voorbereiding vrachtwagenheffing: in het Regeerakkoord is opgenomen dat er zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. De inkomsten uit de heffing worden in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector. Om dit mogelijk te maken is besloten additioneel € 24 miljoen ter beschikking te stellen voor de voorbereidingskosten en onderzoekskosten voor dit nieuwe beleid in 2019 en 2020. Voor de inzichtelijkheid wordt deze reservering zichtbaar gemaakt op de investeringsruimte Hoofdwegennet op artikel 20. Dit is fase 2 van het project Vrachtwagenheffing. De €24 miljoen in 2019 en 2020 wordt besteed aan voorbereiding wetgeving (internetconsultatie is zojuist gestart) en voorbereiding aanbesteding. Het gaat om kosten voor personeel, inhuur en onderzoeken. Voor de verkenningsfase (fase 0 en 1) was € 5 miljoen gereserveerd. Van deze € 24 miljoen is een deel, €6 miljoen, overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar Hoofdstuk XII. Dit is zichtbaar in de tabel bij de 'begroting op hoofdlijnen' van deze begroting onder ad. 7 Vrachtwagenheffing. In 2019 wordt €4,31 miljoen euro naar HXII overgeboekt en in 2020 €1,78 miljoen. Totaal € 6,1 miljoen. Voor fase 3 (realisatiefase) zal medio 2020 een programmaplan worden gemaakt, waarna de kosten voor deze fase duidelijker worden en op dat moment dekking gezocht moet worden binnen de investeringsruimte voor de jaren 2021 t/m 2023.
  - A12/A27 Ring Utrecht: In het kader van het programma Vervangingen worden de opleggingen en voegovergangen van de Galecopperbrug vervangen. Om dubbele hinder voor de gebruiker te voorkomen worden deze werkzaamheden meegenomen in het project Ring Utrecht. Het hiervoor benodigde VenR-budget van €18 miljoen is aan het projectbudget Ring Utrecht toegevoegd.
  - A20 Nieuwekerk a/d IJssel – Gouda: Bij het vaststellen van het Voorkeursbesluit A20 Nieuwekerk - Gouwe is er een nieuwe raming opgesteld voor het project en is het taakstellend budget hieraan gelijkgesteld. Het restant is toegevoegd aan de investeringsruimte (€46 miljoen).
  - A2 Het Vonderen – Kerensheide: In voorbereiding op de realisatie van dit project is een deel van het taakstellend budget overgeboekt naar het realisatieartikel (€35 miljoen).
  - A4 Burgerveen - N14: Het taakstellend budget is met €80 miljoen verhoogd, bestemd voor de realisatie van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken.

- A27 Houten–Hooipolder: Het taakstellend budget van het project is opgehoogd vanuit de investeringsruimte met €65 miljoen. Het taakstellend budget van het project is bij het vaststellen van het Tracébesluit in overeenstemming gebracht met de raming van het project. Daarnaast kan de PPS-taakstelling van €30 miljoen bij het project naar verwachting niet gerealiseerd worden.
- N65 Vught – Haaren: In het BO MIRT in het najaar van 2018 is het Voorkeursalternatief Plus (VKA+) vastgesteld met onderliggend regiobod. Het Rijk zal hiervoor aanvullend €12 miljoen bijdragen aan het project N65. De regio draagt €25 miljoen extra bij.
- A1/A30 Barneveld: In het BO MIRT in het najaar van 2018 is een additionele bijdrage van €22 miljoen euro toegezegd voor de rijksbijdrage van het project.

Het programma AIRBIM betreft de ontwikkeling van een informatiemanagementsysteem dat door verbeterde areaal-informatie zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als de instandhouding. De verwachte baten worden ingeboekt op een aantal projecten in voorbereiding. Bij hoofdwegennet betreft het onder andere de volgende projecten: A12/A27 Ring Utrecht, A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn, A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda, A4 Haaglanden - N14, A27 Houten - Hooipolder, N65 Vught – Haaren, Programma SmartwayZ.NL: InnovA58 en A1 Apeldoorn – Azelo.

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

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatie uitgaven op MF 12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 455	- 292	nvt	nvt
<b>Projecten Nationaal</b>			nvt	nvt
Beter Benutten	117	288	nvt	nvt
Geluidsaneringsprogramma – weg	267	263	nvt	nvt
Kosten voorbereiding tol	14	14	nvt	nvt
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	204	201	nvt	nvt
Reservering voor LCC	224	259	nvt	nvt
Snelfietsroutes	29	29	nvt	nvt
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	112	109	nvt	nvt
Vervolgprogramma Meer Veilig	55	80	nvt	nvt
Voorbereiding vrachtheffing	22	- 3		
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	168	182		
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
A12/A27 Ring Utrecht	1.206	1.171	2017	2027- 2028
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	305	300		
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	53	52	2020	2023
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	179	176	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	27	27	nvt	Regio
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
A15 Papendrecht – Sliedrecht	16	16	2018	2020- 2021
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	165	178	2022	2023- 2026
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen - N14	133	50	2021	
A4 Haaglanden - N14	467	460	2020	
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	3	3	nvt	nvt
N59 Verkeersveiligheid	10	5	nvt	nvt
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>				
A2 't Vonderen – Kerensheide	273	266	2019	2025- 2027
A27 Houten - Hooipolder	1.432	1.345	2019	Zuid: 2027- 2029

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
				Noord: 2028- 2030
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	5	2020	2021- 2022
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	26	26	nvt	Regio
N65 Vught - Haaren	113	99	nvt	2024- 2026
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	157	154	2020	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	412	412	2020	2022- 2024
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	22	31	nvt	nvt
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
A1 Apeldoorn - Azelo	447	440		
			Fase2b 2020-2022	Fase2b: 2020- 2022
A1/A30 Barneveld	42	10	2022	
N35 Nijverdal - Wierden	121	107	2018	2022- 2024
N35 Raalte	13	13	nvt	Regio
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5	2021	2022- 2024
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn - Azelo	30	29	nvt	nvt
<b>Projecten Noord-Nederland</b>				
N33 Zuidbroek-Appingedam	100	99	2020	2022- 2024
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	245	127		
Projecten in voorbereiding				
<b>Projecten Nationaal</b>				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Programma DUMO				
Programma Fiets				
Strategisch plan Verkeersveiligheid				
<b>af rondingen</b>				- 1
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>6.782</b>	<b>6.735</b>		
<b>Begroting (MF 12.03.02)</b>	<b>6.782</b>	<b>6.735</b>		

### 12.03.03 Optimalisering gebruik (Beter Benutten)

#### 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

Projectoverzicht behorende bij 12.03.03 Optimalisering gebruik Hoofdwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	
<b>Totaal programma optimalisering gebruik</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Begroting (MF 12.03.03)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

### Belangrijkste (budgettaire) aanpassing

#### 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

#### Motivering

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

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

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging). Pas aan het einde van de looptijd kan de definitieve meerwaarde van de PPS-contractvorm worden bepaald en geconcludeerd of binnen het meerjarig budget is gebleven. Het eerste DBFM-contract loopt af in 2020: de A59 Rosmalen-Geffen.

#### Producten

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

Het projecten A9 Holendrecht-Diemen (Gaasperdammerweg) wordt in 2020 opengesteld, en zal dan overgaan op de volledige beschikbaarheidsvergoeding.

De projecten A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

De aanbesteding van de projecten A9 Badhoevedorp – Holendrecht en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) wordt in 2020 afgerond. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal plaatsvinden na de «financial close» van deze contracten. Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor beheer en



onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02. Beheer, onderhoud en vervanging. Bij verlenging van de periode van het Mobiliteitsfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A10 Tweede Coentunnel: De projectdaling wordt verklaard door enerzijds een meevaller in het aanleggedeelte van dit DBFM project als gevolg van minder opgetreden risico's (€30 miljoen.). Anderzijds wordt het budget weer verhoogd met de prijsindexering 2019.
- Tol gefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel: Dit budget is overgeheveld naar het geïntegreerde contract A24 Blankenburgverbinding. De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering en het inboeken van de verwachte baten ter financiële dekking van AIRBIM. Het programma AIRBIM betreft de ontwikkeling van een informatiemanagementsysteem dat door verbeterde areaal-informatie zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als de instandhouding. Bij de volgende projecten in realisatie zijn besparingen ingeboekt: o.a. A24 Blankenburgverbinding en A16 Rotterdam.

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

Projectomschrijving	Project-budget		t/m 2018	Kasbudget							Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig		2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig		
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>														
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A1/A6)	1.816	1.798	558	74	71	60	59		59	60	875	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A6 Almere)	394	381	14	40	20	21	17		17	17	248	2020	2020	2040
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.139	1.122	260	58	63	49	91		49	49	520	2020	2021	2038
A10 Tweede Coentunnel	2.154	2.162	1.177	53	58	53	53		53	53	654	2013	2013	2037
A12 Lunetten - Veenendaal	684	677	346	25	25	25	25		25	25	188	2012	2012	2033
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	358	354	28	29	14	14	14		14	14	231	2018-2020	2018-2020	2044
Aflossing tunnels	951	944	660	47	48	48	36		28	30	54	-	-	-
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>														
A15 Maasvlakte - Vaanplein	2.252	2.230	1.309	82	112	72	55		56	55	511	2015	2015	2035
A16 Rotterdam	1.498	1.397	83	48	43	23	20		155	157	969			
A24 Blankenburgverbinding	1.800		154	39	38	30	29		238	131	1136			
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>														
A59 Rosmalen - Geffen	272	272	269	1	2							2005	2005	-
<b>Projecten Oost-Nederland</b>														
A12 Ede - Grijsoord	184	181	44	16	15	9	9		9	9	73	2016	2016	2032
N18 Varsseveld - Enschede	455	450	215	14	10	10	19		10	10	167	2018	2018	2043
<b>Projecten Noord-Nederland</b>														
N31 Leeuwarden - Drachten	168	167	137	6	6	6	6		7			2007	2007	2022
N33 Assen - Zuidbroek	341	335	115	14	14	14	14		14	14	142	2014	2014	2034
<b>Afrondingen</b>														
<b>Tolgefinancierde uitgaven (NCW)</b>														
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel		234										nvt	nvt	nvt
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	293	293					25		25	25	156	nvt	nvt	nvt
Afrondingen			-2	3	-1	1	1			-1		nvt	nvt	nvt



Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget							Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig		
<b>Totaal</b>	<b>11.595</b>	<b>11.367</b>	<b>5.367</b>	<b>549</b>	<b>538</b>	<b>435</b>	<b>473</b>	<b>759</b>	<b>648</b>	<b>5.924</b>				
<b>Begroting (MF 12.04)</b>			<b>4977</b>	<b>549</b>	<b>538</b>	<b>435</b>	<b>473</b>	<b>759</b>	<b>648</b>					

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Bij DBFM-projecten worden na de openstelling de beschikbaarheidsvergoedingen betaald, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.*

## 12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegenet

### Motivering

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

## 12.09 Ontvangsten

### Motivering

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

### Producten

#### Bijdragen van derden

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

#### Totaal geraamde inkomsten tol

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

Overzicht geraamde inkomsten tol (bedragen x € 1 miljoen)							
Projectomschrijving	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Bijdragen van derden	152	116	116	29	22	79	
Totaal geraamde inkomsten tol				23	45	45	
<b>Totaal</b>	<b>152</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>52</b>	<b>67</b>	<b>124</b>	

Ten opzichte van de eerste suppletore wet 2019 zijn de ontvangsten toegenomen als gevolg van:

- Bijdrage van ProRail in de aanleg van een Ecoduct bij de N35 Nijverdal-Wierden (6,5 miljoen).
- Bijdrage van de gemeente Hellendoorn voor extra maatregelen bij het project N35 Wijthmen-Nijverdal (3 miljoen).
- Bij een aantal projecten zijn ontvangsten aangepast voor de prijsbijstelling 2019 (4,8 miljoen).

Dummy

## Artikel 13 Spoorwegen

### A. Omschrijving samenhang met 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 2020 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.436.876</b>	<b>1.986.295</b>	<b>1.880.706</b>	<b>1.704.940</b>	<b>1.543.314</b>	<b>1.558.075</b>	<b>1.482.977</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.123.334</b>	<b>2.052.531</b>	<b>2.078.808</b>	<b>2.034.070</b>	<b>2.002.059</b>	<b>1.847.380</b>	<b>1.746.091</b>
<b>13.02 Beheer, onderhoud en vervanging</b>	1.524.387	1.471.719	1.482.215	1.415.076	1.321.016	1.277.222	1.273.407
<b>13.03 Aanleg</b>	457.267	418.452	431.554	451.417	511.367	398.896	299.208
<i>13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer</i>	382.065	361.625	332.102	262.864	323.526	303.664	222.948
<i>13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer</i>	57.867	22.257	22.227	54.297	52.841	31.306	15.917
<i>13.03.03 Optimaler gebruik (beter benutten)</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer</i>	16.652	31.216	57.408	102.507	99.849	54.851	51.268
<i>13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer</i>	683	3.354	19.817	31.749	35.151	9.075	9.075
<b>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	141.680	162.360	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476
<b>Ontvangsten</b>	<b>222.780</b>	<b>211.574</b>	<b>181.758</b>	<b>195.878</b>	<b>208.458</b>	<b>213.339</b>	<b>217.430</b>
<b>13.09 Ontvangsten</b>	222.780	211.574	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430

#### Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2020 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)										
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.052.531	2.078.808	2.034.070	2.002.059	1.847.380	1.746.091	1.699.585	1.677.780
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.471.719	1.482.215	1.415.076	1.321.016	1.277.222	1.273.407	1.279.111	1.290.159
13.03	Aanleg		418.452	431.554	451.417	511.367	398.896	299.208	245.648	211.700
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		162.360	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476	174.826	175.921
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>211.574</b>	<b>181.758</b>	<b>195.878</b>	<b>208.458</b>	<b>213.339</b>	<b>217.430</b>	<b>327.223</b>	<b>200.399</b>
13.09	Ontvangsten		211.574	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	327.223	200.399

vervolg (bedragen x € 1.000)										
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033	
13	Spoorwegen	Uitgaven	1.669.910	1.620.545	1.517.929	1.470.271	1.561.477	1.559.082	1.745.947	26.278.145
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.309.910	1.306.208	1.349.469	1.353.384	1.511.962	1.552.953	1.745.947	20.939.758
13.03	Aanleg		184.509	160.200	83.139	31.177	7.130	6.129	–	3.435.206
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		175.491	154.137	85.321	85.710	42.385	–	–	1.903.181
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>3.158.852</b>
13.09	Ontvangsten		200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	3.158.852

## C. Toelichting

### 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

#### 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 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 en het Besluit Mobiliteitsfonds.

De beheerconcessie geeft invulling aan de beleidsambities uit de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (LTSA 2), namelijk scherpere sturing door de concessieverlener. Hiertoe bevat de concessie 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 het Besluit Mobiliteitsfonds in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze documenten zijn vastgesteld worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

#### Producten

De beheer-, onderhoud- en vervangingsactiviteiten 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 bijdrage van het Rijk. Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding die ProRail ontvangt van de vervoerders en eventuele bijdragen van andere partijen voor onderhoudsactiviteiten.

Het Beheerplan 2020-2021 is in december 2019, nadat de Minister van IenW daar mee heeft ingestemd, aan de Tweede Kamer toegezonden.

ProRail ontvangt van lenW gemiddeld € 1,4 miljard subsidie per jaar (inclusief btw) ter dekking van de instandhoudingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast ontvangt ProRail van vervoerders (gebruiksvergoeding) en andere derden (doorbelaste onderhoudskosten) gemiddeld € 0,4 miljard per jaar, waarmee het totale budget voor de jaarlijkse instandhoudingskosten voor ProRail uitkomt op € 1,8 miljard inclusief btw. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar Bijlage 4 Instandhouding.

In de begroting 2020 is ten laste van de investeringsruimte € 151 miljoen toegevoegd aan de beschikbare middelen ten behoeve van beheer, onderhoud en vervanging. Deze toevoeging dekt de opgetreden meerkosten in de periode 2019-2021. Naast deze toevoeging is er € 195 miljoen aan budget uit latere jaren (na 2022) naar de periode 2019-2021 geschoven. Hiermee zijn de budgetbehoefte en de beschikbare kasmiddelen in de huidige periode 2018-2021 in evenwicht gebracht. Voor aanvang van de volgende periode 2022-2025 zal een audit worden uitgevoerd op de subsidieaanvraag van ProRail.

### **13.03 Aanleg**

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

#### **13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor**

##### *Afgesloten projecten*

Onderstaande projecten zijn afgesloten en indien noodzakelijk zijn de resterende werkzaamheden toegevoegd aan het projectbudget Nazorg gereedgemaakte lijnen en halten:

- Aanlanding Eurostar op Rotterdam Centraal
- Eindhoven nieuwe Stationspassage (onderdeel punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)
- Utrecht-Harderwijk: Kort volgen (Beter Benutten)
- Robuustheid verhogende maatregelen Valleilijn
- OV SAAL KT (Cluster A en C en transferknelpunten Bussum Zuid en Hilversum mediapark)
- Geluid: Pre-NoMo
- Diverse deelprojecten Sporendriehoek Noord Nederland

##### *Overige wijzigingen*

##### *Overboeking naar beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02)*

Vanwege areaalgroei zijn diverse middelen overgeboekt vanuit aanleg naar beheer en onderhoud. Dit gaat om onderstaande mutaties:

- Geluidsanering Spoorwegen: € 1,9 miljoen;
- Booggeluid: € 1 miljoen;
- Beter en Meer - Verbeteraanpak Stations: € 0,9 miljoen;
- Behandelen en Opstellen: € 0,1 miljoen;
- Programma aanpak suïcidepreventie: € 4,7 miljoen;
- Programma Kleine functiewijzigingen;
- Cameratoezicht op Stations: € 3,8 miljoen;
- ATB-Vv: € 0,6 miljoen.

#### *ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum*

De ERTMS-pilot is afgerond. Het resterende, niet benodigde budget (€ 1,6 miljoen) is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05).

#### *Programma Behandelen en Opstellen*

De binnen dit programma geraamde scope Opstelsterrein Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het hiervoor geraamde budget ad € 3 miljoen is overgeboekt naar PHS. Tevens is € 0,1 miljoen overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer te nemen programmaonderdelen. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 1 miljoen vanuit het programma Beter Benutten ten behoeve van de uit te voeren scope Opstellen station Leeuwarden.

#### *Aanleg ATB-Vv (incl. project ATB-Vv op A2 corridor en Brabantroute)*

*Het Programma Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie* (ATB-Vv) verhoogt de veiligheid en verbetert de betrouwbaarheid van het spoor door terugdringen van het aantal roodseinpassages. Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's is het projectbudget voor A2 corridor en Brabantroute verlaagd. Naast overboekingen voor beheer en onderhoud, is de vrijval binnen het project ATB-Vv A2 corridor + Brabantroute (€ 1 miljoen) toegevoegd aan het programmabudget.

#### *Programma overwegen*

Het projectbudget is verhoogd met € 40,2 miljoen voor het aanpassen van de overweg Guisweg. De dekking komt vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (€ 28,5 miljoen) en vanuit de investeringsruimte Spoorwegen (€ 11,7 miljoen) (artikelonderdeel 20.05).

#### *Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten*

Het programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten is bijna afgerond. Vanuit het deelproject Zwolle Spoort is € 1,1 miljoen overgeboekt naar het project Zwolle-Herfte ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden rond de energievoorziening. Het deelproject stationspassage Eindhoven is in dienst gesteld waarbij € 1,4 miljoen is overgeboekt naar het MIRT project nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het resterende budget (€ 2,4 miljoen) is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05).

#### *Vleuten-Geldermalsen/Randstadspoor*

Binnen het projectbudget was een bedrag gereserveerd van € 12,7 miljoen voor de regio Utrecht. Naar aanleiding van de afspraken in BO MIRT 2018 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, [35000A, nr. 78](#)) is dit bedrag ondergebracht op artikelonderdeel 20.03: Gebiedsprogramma Utrecht.

#### *Emplacement Den Haag*

In totaal is het projectbudget verhoogd van € 39 miljoen naar € 65 miljoen. In het project worden vele kleinere werkzaamheden meegenomen die vanuit andere doelstellingen (toegankelijkheid, leefbaarheid en lifecycle-management) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's toegevoegd aan het projectbudget:

- Programma Toegankelijkheid € 1,5 miljoen;
- Uitvoeringsprogramma Geluid € 3,4 miljoen;
- Beheer en onderhoud € 4,9 miljoen;

– Kleine functiewijzigingen € 12,1 miljoen.

Hierna resteerde nog een verschil met de geactualiseerde raming van het project. Vanuit de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05) is € 3,2 miljoen aangevuld. (Zie hiervoor ook de brief van 22 november 2018 over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg en de voortgang van het MIRT (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, [35000A, nr. 78](#)).

#### Zwolle-Herfte

Er is € 1,1 miljoen toegevoegd vanuit het projectbudget Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (Zwolle Spoort) ten behoeve van resterende werkzaamheden rond de energievoorziening die binnen Zwolle-Herfte

### Projectoverzicht behorende bij 13.03.01 Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget				Kasbudget						Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Nationaal</b>												
Be- en bijsturing toekomst	15	15	6	3	4	2	0	0	0	0	2019	2019
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum	7	9	6	1	0	0	0	0	0	0	2015	2015
Geluidsanering Spoorwegen	609	601	61	15	30	35	53	60	72	284	divers	divers
Programma Behandelen en Opstellen	157	196	5	14	17	27	30	23	7	34	divers	divers
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	27	30	13	0	1	3	3	3	4	0	divers	divers
Verbeteraanpak stations	12	12	3	3	1	1	1	1	1	2	2020	2020
Verbeteraanpak trein	51	50	31	7	5	0	4	4	0	0	2018/2019	2018/2019
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit	45	44	0	5	15	6	9	10	0	0	divers	divers
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>												
Cameratoezicht op stations	14	13	12	1	1	0	0	0		0		
Kleine stations	18	17		6	0	3	5	5		0	divers	divers
Toegankelijkheid stations	496	493	228	38	40	30	26	15	17	101	divers	divers
<b>Overige projecten/lijndelen etc.</b>										0		
Aanleg ATBvv	69	67	1	5	3	13	16	15	17	0	divers	divers

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	17	18	17	0	0	0	0	0	0	0		
Booggeluid	3	4	1	0	0	0	0	2	0	0	divers	divers
Fietsparkeren bij stations	348	344	107	56	61	42	37	24	15	7	divers	divers
Kleine projecten personenvervoer	30	32	6	5	9	5	2	1	1	0	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	27	14	2	6	9	9	0	0	0	0	divers	divers
Overwegenaanpak	728	683	401	39	52	48	62	36	35	55	divers	divers
Ontsnippering	80	80	50	13	7	8	3	0	0	0	divers	divers
Programma aanpak suïcidepreventie	10	15	1	4	3	2	0	0	0	0	2021	2021
Programma kleine functiewijzigingen	450	460	201	25	28	17	19	19	22	119	divers	divers
Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten	176	180	172	1	1	1	0	0	0	0	divers	divers
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	17	2	3	2	2	0	0	0	2020	2020
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/ NSP)	413	413	400	6	3	3	0	1	0	0	2016	2016
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	898	911	882	6	3	3	3	0	0	0	divers	divers
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
Emplacement Den Haag Centraal	65	39	10	2	1	3	3	21	21	5	2023 – 2025	2023 – 2025
Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	607	607	590	11	4	3	0	0	0	0	2017	2017
<b>Projecten Oost Nederland</b>												
Traject Oost	239	237	140	25	22	10	13	18	6	6	divers	divers
<b>Projecten Noord Nederland</b>												
Zwolle - Herfte	213	208	51	55	46	36	12	12	0	0	2021	2021
Sporendriehoek Noord-Nederland	136	134	63	10	25	19	12	7	0	0	divers	divers



Projectomschrijving	Projectbudget				Kasbudget						Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
Afrondingen	0	0	0	3	-3	-3	0	0		0		
<b>Totaal ProRail projecten</b>	<b>5986</b>	<b>5934</b>	<b>3477</b>	<b>367</b>	<b>391</b>	<b>328</b>	<b>315</b>	<b>277</b>	<b>218</b>	<b>613</b>		
<b>Totaal overige (niet ProRail) projecten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>5986</b>	<b>5954</b>	<b>3477</b>	<b>367</b>	<b>391</b>	<b>328</b>	<b>315</b>	<b>277</b>	<b>218</b>	<b>613</b>		
Realisatieuitgaven op MF 13.03.01 mbt planuitwerking				-7	-9	-15	-41	-23	-18	-17		
Afrekening voorschotten	27	0	0	27	0	0	0	0		0		
<b>Programma Realisatie</b>	<b>6013</b>	<b>5954</b>	<b>3477</b>	<b>387</b>	<b>382</b>	<b>313</b>	<b>274</b>	<b>254</b>	<b>200</b>	<b>596</b>		
<b>Budget Realisatie (MF 13.03.01)</b>	<b>6.013</b>	<b>5.954</b>	<b>3477</b>	<b>362</b>	<b>332</b>	<b>263</b>	<b>324</b>	<b>304</b>	<b>225</b>	<b>596</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>-25</b>	<b>-50</b>	<b>-50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>25</b>			

Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen.

### 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

#### Afgesloten projecten

Onderstaande projecten zijn afgesloten en indien noodzakelijk zijn de resterende werkzaamheden toegevoegd aan het projectbudget Nazorg gereedgekomen projecten:

- Emplacementen op orde: Born brandbeveiligingsmaatregelen
- Externe veiligheid Drechtsteden: Ontsporingseleiding Zwijndrecht-Dordrecht

#### Overige wijzigingen

##### Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

In afstemming met de regio is het deelproject onderdoorgang Kerkweg in de gemeente Rheden vervallen. Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en mogelijke risico's is besloten het budget voor dit programma bij te stellen. Er is € 4,5 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05).

#### Nazorg gereedgekomen projecten

Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's is het budget verlaagd met € 0,8 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05). Verder heeft het project Betuweroute niet langer de status van *Groot Project* waardoor de uitgaven op het

reguliere goederenartikel verantwoord kunnen worden. De eerder op IF 17 geraamde nazorguitgaven voor het project Betuweroute ad € 8,5 miljoen zijn daarom toegevoegd aan deze post Nazorg gereedgekomen projecten.

**Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Indienststelling		
	huidig	orig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 later	huidig	orig	
<b>ProRail Projecten</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Kleine projecten goederenvervoer	5	5	1	2	1	1						
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	169	169	153	2	1	1	4	1	2	5	divers	divers
PAGE risico reductie	19	19	9	1	0	2	4	1	3		divers	divers
Programma Emplacementen op orde	60	59	5	7	5	5	6	6	6	20	divers	divers
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
Calandbrug	161	160	118	0	0	20	23				2020/2021	2020/2021
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	27	27	18	2	2	1	3				divers	divers
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	225	222	72	1	5	45	40	18	9	35	divers	divers
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>												
<b>Projecten Oost Nederland</b>												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	136	140	93	4	11	9	3	10	4	2	divers	divers
<b>Overige projecten</b>												
Nazorg gereedgekomen projecten	8	2	0	0	0	0	2	4	1	1	divers	divers
Afrondingen	0	0	-1	0	1	-1	1	0		0		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>810</b>	<b>803</b>	<b>468</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>83</b>	<b>86</b>	<b>40</b>	<b>25</b>	<b>63</b>		
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. MF 13.03.05	-4	-4		-1	-4	-29	-32	-9	-9	-35		
Afrekening voorschotten	4	1		4	0	0	0	0		0		
<b>Programma Realisatie</b>	<b>810</b>	<b>800</b>	<b>468</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>28</b>		
<b>Budget Realisatie (MF 13.03.02)</b>	<b>810</b>	<b>800</b>	<b>468</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>28</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>												

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Na openstelling vinden er in de regel nog (na)betalingen plaats, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.*

### 13.03.03 Optimalisering gebruik (Beter Benutten)

#### Motivering

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

#### Producten

#### Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering gebruik Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	huidig	Budget	Planning
		vorig	
<b>Totaal programma optimalisering gebruik</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Begroting (MF 13.03.03)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

### 13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

#### Nieuw opgenomen projecten

##### Maaslijn

In 2008 zijn eerste afspraken gemaakt om versnellingsmaatregelen te realiseren op de Maaslijn. Later hebben Rijk en regio besloten om de Maaslijn ook te elektrificeren. Het project Maaslijn heeft te maken gehad met diverse wijzigingen die hebben geleid tot vertraging en meerkosten. In 2019 is met de regio afgesproken dat het Rijk het opdrachtgeverschap overneemt van de provincie en een extra bijdrage levert (Tweede Kamer 35 000 A, vergaderjaar 2018-2019, nr. 90). Hiervoor wordt € 10 miljoen overgeboekt vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05). De beschikbare middelen bij de regio voor verbetering van de Maaslijn worden op een later moment toegevoegd aan artikelonderdeel 13.03.

#### Overige wijzigingen

##### Beter Benutten

Vanuit dit programma is € 1 miljoen overgeboekt naar het programma Behandelen en Opstellen als aanvullende bijdrage aan de scope Opstellen station Leeuwarden (o.a. nodig voor de instelling van de kwartierdienst op Sneek-Leeuwarden, één van de maatregelen in het programma Beter Benutten).

##### Sporen Schiedam-Rotterdam

Op basis van de begin 2019 afgesloten bestuursovereenkomst is de rijksbijdrage voor dit project vastgesteld en is besloten de scope uit te voeren onder het PHS project Rijswijk Schiedam. Om die reden is de € 14,5 miljoen overgeboekt naar het projectbudget PHS Rijswijk Schiedam (artikelonderdeel 17.10). De kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (deel IenW) voor de periode 2024-2033 bedragen € 1,6 miljoen. Dit bedrag is voornamelijk overgeboekt naar het planuitwerkingsbudget PHS (artikelonderdeel 17.10) en wordt te zijner tijd overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging. Het resterende niet benodigde budget ad € 8 miljoen is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05).

### Studie- en innovatie budget

Voor de transparantie zijn de binnen het programma spoorgoederenvervoer gereserveerde middelen voor onderzoek en verkenning (€2,6 miljoen) toegevoegd aan dit budget. Daarnaast is een bedrag van € 0,2 miljoen overgeboekt naar de apparaatsbijdrage RWS als bijdrage aan de studie Veerverbinding Holwerd – Ameland.

### Regionale knelpunten

In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt met de regio over verbetering van het spoor in regio's met een decentrale spoorconcessie. In totaal zijn daarbij afspraken gemaakt voor € 11,4 miljoen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 35000A, nr. 78). Voor de perronfasering Arnhem is reeds € 1,8 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds. De middelen zijn gereserveerd vanuit de door het huidige kabinet beschikbaar gestelde middelen voor een inhaalslag infrastructuur.

## Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Realisatieuitgaven op MF 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten				
<b>Projecten Nationaal</b>				
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	14	21		divers
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	61	59		divers
Kleine projecten Personenvervoer	2	2		divers
Reizigersfonds	3	3		nvt
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid	73	72		divers
Prestatieverbetering HSL-Zuid	62	61		divers
Regionale Knelpunten	10			
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>				
Maaslijn	10			
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
Sporen Schiedam-Rotterdam	1	25		
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
Quick scan decentraal spoor Gelderland	21	20		divers
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
Multimodale knoop Schiphol	261	256		divers
<b>Overige projecten en reserveringen</b>				
Studie en innovatiebudget	31	28		
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>549</b>	<b>547</b>		
<b>Begroting (MF 13.03.04)</b>	<b>549</b>	<b>547</b>		

Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen.

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

**13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer**

*Overige wijzigingen*

*Kleine projecten: Verbetering spooraansluiting Moerdijk*

Naar aanleiding van een overbelastverklaring is door ProRail een capaciteitsvergrotingsplan opgesteld. Op basis hiervan is besloten om de zuidzijde van het emplacement Moerdijk uit te breiden met een werkspoor en een opstelspoor. Het hiervoor benodigde budget (€ 7 miljoen) is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen deel Regeerakkoordmiddelen Rutte III (artikelonderdeel 20.05).

*Kleine Projecten: Railterminal Valburg*

De provincie Gelderland wil een Railterminal Gelderland (RTG) in Valburg realiseren bij het huidige Container Uitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute. Initiatiefnemers willen een opstappunt maken voor het overslaan van containers tussen weg en spoor. De investering past binnen de ambities van het regeerakkoord en draagt bij aan de in het BO MIRT van 2017 onderschreven doelstellingen. De rijksbijdrage bedraagt maximaal € 12 miljoen en is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoorwegen deel Regeerakkoordmiddelen Rutte III (artikelonderdeel 20.05).

*Kleine Projecten: Spooransluiting Born*

De provincie Limburg is niet langer van plan een spooraansluiting bij VDL NedCar te Born te realiseren (Tweede Kamer, 29984, 2018-2019, nr. 858). De hiervoor bij het Rijk gereserveerde € 5 miljoen is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).

*Kleine projecten: Studies*

De binnen het programma spoorgoederenvervoer gereserveerde middelen voor onderzoek en verkenning (€ 2,6 miljoen) zijn toegevoegd aan het studie- en innovatiebudget binnen het planuitwerkingsprogramma personenvervoer (artikelonderdeel 13.03.04).

**Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederen (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Budget		PB of TB	Indienststelling
	huidig	vorig		
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.02	4	4		
<b>Projecten Nationaal</b>				
Kleine projecten Goederenvervoer	26	14		nvt divers
<b>Overige projecten en reserveringen</b>				
Projecten in voorbereiding				

Overige projecten in  
voorbereiding  
Gesignaleerde Risico's

**Totaal programma planuitwerking en verkenning**

**Begroting (MF 13.03.05)** **26** **14**

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen.*

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 IenW.

Producten

**Projectoverzicht behorende bij 13.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	Start	Eind
Beschikbaarheidsvergoeding <sup>1</sup>	3.636	3.632	1790	155	162	163	164	165	168	869	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen <sup>2</sup>	- 126	- 139	- 136	- 16	3	3	3	3	3	11		
Diverse afrekeningen etc. <sup>3</sup>	83	91	36	23	0	2	3	3	2	14		
<b>Totaal</b>	<b>3593</b>	<b>3584</b>	<b>1690</b>	<b>162</b>	<b>165</b>	<b>168</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>173</b>	<b>894</b>		
<b>Begroting (MF 13.04)</b>	<b>3593</b>	<b>3584</b>	<b>1690</b>	<b>162</b>	<b>165</b>	<b>168</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>173</b>	<b>894</b>		

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Bij DBFM-projecten worden na de openstelling de beschikbaarheidsvergoedingen betaald, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.*

**13.09 Ontvangsten**

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan IenW 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. Terugbetalingen van subsidievoorschotten door ProRail die betrekking hebben op afgesloten jaren zijn niet gesaldeerd met de uitgaven voor het lopende jaar, maar zijn gedsaldeerd opgenomen in de ontvangsten en uitgaven.

## Producten

### *Concessievergoedingen*

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).

### *Prestatieboetes NS en ProRail*

Dit betreft de boetes die NS en ProRail moeten betalen wanneer de afgesproken prestaties niet zijn behaald. Deze ontvangsten worden toegevoegd aan het «reizigersfonds» op artikelonderdeel 13.03.

### *Terugbetaling voorschotten ProRail*

Dit betreffen de terugbetalingen van subsidievoorschotten voor aanlegprojecten en beheer, onderhoud en vervanging over afgesloten begrotingsjaren.

### *Bijdragen van derden*

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

Overzicht ontvangsten (bedragen x € 1.000)						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Concessievergoedingen	155.712	181.258	195.378	207.958	212.339	216.430
Prestatieboetes	–	–	–	–	–	–
Terugbetaling voorschotten	32.216	–	–	–	–	–
Bijdragen van derden	23.646	500	500	500	1.000	1.000
<b>Ontvangsten spoor</b>	<b>211.574</b>	<b>181.758</b>	<b>195.878</b>	<b>208.458</b>	<b>213.339</b>	<b>217.430</b>

## Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

### A. Omschrijving samenhang met beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's, waaronder 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 14 Wegen en Verkeersveiligheid, beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor en beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>8.201</b>	<b>66.983</b>	<b>48.264</b>	<b>1.607</b>	<b>47.622</b>	<b>1.606</b>	<b>1.606</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>97.268</b>	<b>160.512</b>	<b>181.250</b>	<b>7.979</b>	<b>90.406</b>	<b>32.606</b>	<b>33.126</b>
<b>14.01 Regionale infrastructuur</b>	94.429	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126
14.01.01 Realisatie	94.176	110.110	149.329	5.489	42.099	31.000	31.520
14.01.02 Verkenningen en planuitwerkingen	253	2.104	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606
<b>14.02 Bereikbaarheidsprogramma's</b>	2.839	48.298	30.315	884	46.701	0	0
14.02.01 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	2.839	48.298	30.315	884	46.701	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.219</b>	<b>1.108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>14.09 Ontvangsten</b>	2.219	1.108	0	0	0	0	0

#### Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2020 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)										
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
14	Regionale infrastructuur en programma's	Uitgaven	160.512	181.250	7.979	90.406	32.606	33.126	40.336	40.905
14.01	Regionale infrastructuur		112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126	40.336	40.905
14.02	Bereikbaarheidsprogramma's		48.298	30.315	884	46.701	0	0	0	0
<b>14</b>	<b>Regionale infrastructuur en programma's</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>1.108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
14.09	Ontvangsten		1.108	0	-	0	0	0	0	0

vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
14	Regionale infrastructuur en programma's	Uitgaven	17.179	11.672	0	-	0	0	0	615.971
14.01	Regionale infrastructuur		17.179	11.672						489.773
14.02	Bereikbaarheidsprogramma's									126.198
<b>14</b>	<b>Regionale infrastructuur en programma's</b>	<b>Ontvangsten</b>								<b>1.108</b>
14.09	Ontvangsten									1.108



## C. Toelichting

### 14.01 Regionale infrastructuur

#### Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor regionale 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 projectpakket 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 HXII beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en beleidsartikel, beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens en de Schets Mobiliteit naar 2040.

#### Producten

Om in aanmerking te komen voor een projectsubsidie, dient de MIRT-procedure te worden doorlopen. Regionale infrastructuurprojecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. IenW levert een bijdrage in de aanlegkosten van die projecten. Dit betekent ook dat de uitvoeringsperiode van een project niet gelijk hoeft te lopen met de periode waarin de rijksbijdrage beschikbaar komt in het MIRT.

#### 14.01.01 Realisatie

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

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

##### Rotterdamsebaan

De vrijval op de subsidie voor het project Rotterdamsebaan van € 0,1 miljoen is toegevoegd aan de investeringsruimte Wegen (artikelonderdeel 20.05).

#### Projectoverzicht behorende bij 14.01.01: Realisatieprogramma regionale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Amstelveenlijn	80	79	12	25	15	0	28	0		0	2020	2020
Utrecht, tram naar de Uithof	112	112	82	0	31	0	0	0		0	2019	2019
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	211	207	55	2	1	5	14	31	32	70	divers	2021 – 2023
Rotterdamsebaan	298	294	112	83	103	0	0	0		0	regio	regio
Afrondingen	0		0	0	-1	0	0	0	1	0		
<b>Totaal</b>	<b>701</b>	<b>692</b>	<b>261</b>	<b>110</b>	<b>149</b>	<b>5</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>70</b>		
<b>Begroting (MF 14.01.01)</b>			<b>261</b>	<b>110</b>	<b>149</b>	<b>5</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>70</b>		

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht*

opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Na openstelling vinden er in de regel nog (na)betalingen plaats, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.

#### 14.01.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Van een project worden de kosten van de meest kosteneffectieve variant als basis voor de rijksbijdrage aangemerkt (onder aftrek van de eigen bijdrage van € 112,5 miljoen respectievelijk € 225 miljoen voor projecten in de vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag).

Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Verkenningen en planuitwerkingen regionale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	Vorig	PB of TB	Indienststelling
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	49	48		nvt
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's				
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>				
<b>Begroting (MF 14.01.02)</b>				

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

De beschikbare middelen betreffen een reservering voor de extra onderhoudskosten door areaalgroei bij het project HOV-NET Zuid-Holland en een reservering voor de bijdrage aan de sprinterdiensten in Limburg.

#### 14.02 Bereikbaarheidsprogramma's

##### Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen begroot voor modaliteitsneutrale gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Vooral in en rond stedelijke gebieden is sprake van samenhangende en complexe opgaven op het snijvlak van bereikbaarheid en verstedelijking. Dit vraagt om een adaptieve aanpak, waarin Rijk en regionale overheden samenwerken aan integrale, brede en multimodale oplossingen voor zowel de korte als de lange termijn. Bij de korte termijn maatregelen gaat het onder meer om maatregelen die gericht zijn op het optimaler benutten van de bestaande infrastructuur. Een uitgave aan buisleidingen, die bijdraagt aan modal shift, kan hier verantwoord worden. Voorbeelden zijn verder: het stimuleren van spitsmijden of gebruik van alternatieve vervoermiddelen zoals de fiets, openbaar vervoer of een schip, optimalisatie van multimodale knooppunten en logistieke routes en geavanceerde reis- en routeondersteuning, waardoor verkeer en vervoer beter worden gespreid in ruimte en tijd en bestaande infrastructuur doelmatiger gebruikt wordt. In vier gebieden wordt gewerkt met een dergelijke programma-aanpak, te weten Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Metropoolregio Amsterdam), MoVe (Metropoolregio Rotterdam-Den Haag), U NED (Metropoolregio Utrecht) en

Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Ook loopt het programma SmartwayZ.NL in Zuid-Nederland. Dit programma heeft een smallere scope en is meer gericht op automobilititeit en Smart Mobility. Modaliteitspecifieke bereikbaarheidsprogramma's zijn begroot op de productartikelen 12 Hoofdwegennet, 13 Spoorwegen, 15 Hoofdvaarwegennet. In bereikbaarheidsprogramma's kunnen ook maatregelen worden getroffen die de optimalisering van het gebruik van infrastructuur bevorderen.

#### Producten

##### *Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn*

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, [21 700 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. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 en de N50 Ramspol-Ens zijn inmiddels overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegennet. 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.

Binnen het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel (€ 150 miljoen) en een regionaal deel (€ 250 miljoen). Het rijksdeel valt onder regie van het ministerie van EZK. Het betreffende rijksbudget werd tot en met 2012 verantwoord op de EZ-begroting, daarna is in 2012 het resterende deel via het Provinciefonds gedecentraliseerd. Het regionale deel, in totaal € 250 miljoen, valt onder regie van de regio. De rijksbijdrage voor het regionale deel, € 150 miljoen, is opgenomen op de begroting Mobiliteitsfonds; zie 14.03.03. Deze bijdrage wordt in jaartranches overgeboekt via het provinciefonds naar de regio. Van de oorspronkelijke € 150 miljoen vanuit het Rijk is nog € 50 miljoen niet uitgekeerd. Dat zal naar verwachting de komende jaren plaatsvinden. Ook de regio heeft € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor het regionale deel van het REP.

#### **Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

##### *Concrete bereikbaarheidsprojecten*

Het opdrachtgeverschap van het project partiele spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgegaan van IenW naar de Regio. Het binnen het realisatieprogramma personenvervoer beschikbare budget ad

€ 23,702 miljoen is om die reden overgeboekt van artikelonderdeel 13.03 naar artikelonderdeel 14.03. De middelen worden via stortingen in het Provincie- en btw-compensatiefonds beschikbaar gesteld aan de Regio.

#### *Regionale Mobiliteit*

De post regionale mobiliteit betreft een storting van het Rijk aan de regio waarmee de regionale mobiliteit wordt verbeterd (voorheen in begroting: regionale mobiliteitsfondsen). De afspraken zijn gemaakt bij het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. Voor de reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal wordt de post Regionale Mobiliteit met € 5 miljoen opgehoogd vanuit de extra middelen bij huidige kabinet binnen de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).

#### Programmaoverzicht behorende bij 14.02: Bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
14.02.01 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid												
Concrete bereikbaarheidsprojecten	115	90	46	42	25	1	0	0	0	0		
Regionale Mobiliteit	543	537	491	5	0	0	47	0	0	0		
Ruimtelijke economisch programma	5	5	0	0	5	0	0	0	0	0		
Afronding												
	663	632	537	47	30	1	47	0	0	0		
Afrekening voorschotten				1								
<b>Begroting (MF 14.02)</b>	<b>663</b>	<b>632</b>	<b>537</b>	<b>48</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
LMCA Spoor: sporendriehoek (MF 13.03.01)	136	134	63	10	25	19	12	7	0	0		
<b>Totale rijksbijdrage Noord-Nederland</b>	<b>1422</b>	<b>1398</b>	<b>1137</b>	<b>66</b>	<b>85</b>	<b>21</b>	<b>106</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		

## Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

### A. Omschrijving samenhang met beleid

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII over 2017 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 de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art.15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>724.468</b>	<b>939.219</b>	<b>973.825</b>	<b>838.957</b>	<b>787.062</b>	<b>781.518</b>	<b>824.909</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>845.570</b>	<b>952.996</b>	<b>994.399</b>	<b>1.255.031</b>	<b>1.108.668</b>	<b>942.466</b>	<b>926.970</b>
<b>15.01 Verkeersmanagement</b>	8.655	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.655	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
<b>15.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	334.496	361.554	398.074	311.437	326.637	315.081	324.692
15.02.01 Beheer en onderhoud	288.844	304.090	331.829	254.299	205.004	195.248	193.287
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	283.007	299.146	311.509	250.138	200.843	191.087	190.630
15.02.04 Vervanging	45.652	57.464	66.245	57.138	121.633	119.833	131.405
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	1	1	1	1
<b>15.03 Aanleg</b>	159.164	202.091	171.166	325.818	307.175	219.733	220.938
15.03.01 Realisatieprogramma	157.949	171.976	171.166	316.317	236.183	120.078	102.786
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	1.215	30.115	0	9.501	70.992	99.655	115.152
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	444	343	1.348	722	1.562	1.562	1.562
15.03.03 Optimalisering gebruik (beter benutten)	0	0	0	0	0	0	0
<b>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	28.867	51.152	75.293	264.214	122.791	64.397	52.937
<b>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</b>	314.388	329.369	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573
15.06.01 Apparaatskosten RWS	285.741	295.980	309.221	312.772	313.500	304.692	289.416
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	285.741	295.980	309.221	312.772	313.500	304.692	289.416
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	28.647	33.389	31.815	31.960	29.735	29.733	30.157
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	28.647	33.389	31.815	31.960	29.735	29.733	30.157
<b>Ontvangsten</b>	<b>81.365</b>	<b>102.191</b>	<b>154.888</b>	<b>89.065</b>	<b>20.711</b>	<b>240</b>	<b>9.186</b>
<b>15.09 Ontvangsten</b>	81.365	102.191	154.888	89.065	20.711	240	9.186

### Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2020 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)										
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>952.996</b>	<b>994.399</b>	<b>1.255.031</b>	<b>1.108.668</b>	<b>942.466</b>	<b>926.970</b>	<b>738.189</b>	<b>849.367</b>
15.01	Verkeersmanagement		8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
15.02	Beheer onderhoud en vervanging		361.554	398.074	311.437	326.637	315.081	324.692	286.329	273.913
15.03	Aanleg		202.091	171.166	325.818	307.175	219.733	220.938	84.601	205.309
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		51.152	75.293	264.214	122.791	64.397	52.937	48.716	51.105
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		329.369	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573	309.713	310.210
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>102.191</b>	<b>154.888</b>	<b>89.065</b>	<b>20.711</b>	<b>240</b>	<b>9.186</b>	<b>3.404</b>	<b>-</b>
15.09	Ontvangsten		102.191	154.888	89.065	20.711	240	9.186	3.404	-

vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>663.251</b>	<b>775.609</b>	<b>885.116</b>	<b>925.692</b>	<b>641.728</b>	<b>655.829</b>	<b>613.247</b>	<b>12.928.558</b>
15.01	Verkeersmanagement		8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	132.450
15.02	Beheer onderhoud en vervanging		233.679	324.551	302.649	318.856	212.807	259.932	223.515	4.473.706
15.03	Aanleg		60.272	79.126	211.557	236.103	41.257	25.827	25.909	2.416.882
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		48.945	48.943	47.920	47.743	64.674	47.080	40.833	1.076.743
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		311.525	314.159	314.160	314.160	314.160	314.160	314.160	4.828.777
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>379.685</b>
15.09	Ontvangsten		-	-	-	-	-	-	-	379.685

## C. Toelichting

### 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

#### Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennet in een staat te houden, die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam vervoer van goederen. De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

#### Producten

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

In de huidige meerjarenperiode (2018-2021) wordt een impuls aan het onderhoud gegeven van € 97 miljoen (waarvan € 11 miljoen wegen; € 86 miljoen vaarwegen). Met deze impuls wordt een deel van het uitgesteld onderhoud op de wegen en vaarwegen aangepakt en worden maatregelen genomen om storingen op de vaarwegen en de groei van het uitgesteld onderhoud te beperken.

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

Voor zover de activiteiten centraal vanuit RWS worden ingezet, worden de kosten centraal gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer verkeersmanagement en beheer en onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in bijlage 4 Instandhouding bij deze begroting.

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (NMCA goederenvervoer integraal 2017) , die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde te worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

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

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer verkeersmanagement en beheer en onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in bijlage 4 Instandhouding van deze begroting.

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 inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet is meer nadruk komen te liggen op bestuursrechtelijke handhaving door IenW (in plaats van strafrechtelijke handhaving door de Politie). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

#### **15.02.01 Beheer en onderhoud**

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

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betreft maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betreft het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren.



Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden zowel de werkzaamheden binnen beheer en onderhoud als werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma goed afgestemd. Binnen beheer en 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.

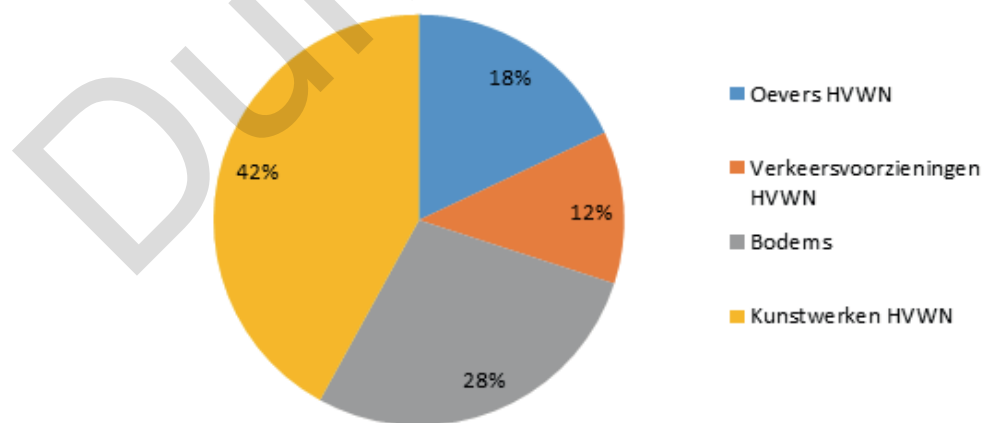
De Minister van IenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht. De overzichtsconstructie Kustwacht is als bijlage 3 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 de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe, haven Oudeschild en wegen en paden Texel verantwoord.

#### Meetbare gegevens

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



#### Areaal Beheer en onderhoud

	Eenheid	Omvang 2020	Budget x € 1.000 2020
Vaarwegen	km	7.082	331.829

**Toelichting:**

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.437 kilometer en van zeecorridors en zeetoeegangseuilen van in totaal afgerond 3.646 kilometer, tezamen is dit afgerond 7.082 kilometer. Er worden in 2020 geen veranderingen voorzien.

Indicatoren beheer en onderhoud				
Indicator	2017	2018	streefwaarde 2019	streefwaarde 2020
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,50%	0,80%	0,80%	0,80%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,20%	0,40%	0,20%	0,20%

**Toelichting:**

De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluisen 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.

Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	2018	2019	2020
Begeleide vaarweg	km	592	592	592
Bediende objecten	stuks	242	244	244

**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.

Er zijn in 2020 voor deze indicatoren geen veranderingen voorzien.

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

#### 15.02.04 Vervanging

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de jaren '60 van de vorige eeuw is de vervangingsopgave toegenomen. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het MIRT Overzicht<sup>2</sup>. Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudingsbijlage toegelicht.

Vervangingen van kunstwerken worden ondergebracht binnen het programma Vervangingen. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een

<sup>2</sup> Zie het programma [Vervangingen hoofdvaarwegen](#)

levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet. De projecten in het programma Vervangingen verlengen de levensduur van de kunstwerken, zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden.

### 15.03 Aanleg

#### Motivering

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

### 12.03.01 Realisatie

#### Mijlpalen realisatieprojecten

In 2020 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

Mijlpalen realisatieprojecten	
Mijlpaal	Project
Openstelling	– Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde
Start realisatie	– Ligplaatsen Merwedecanalen: de aanleg van 4 extra ligplaatsen in de bestaande vluchthaven bij Gorinchem
	– Overnachtingshavens Lobith (onderdeel van Toekomstvisie Waal)

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Nieuwe Sluis Terneuzen: Het projectbudget is verlaagd als gevolg van het Nederlandse deel van aanbestedingsmeevaller (€ 37,5 miljoen). Door deze aanbestedingsmeevaller is ook de bijdragen van Vlaanderen met € 47 miljoen verlaagd.
- Uitbreiding overnachtingshavens Merwedecanalen: dit project is overgeheveld van het artikel verkenning en planuitwerking (15.03.02).
- Maasroute fase 2 (€ 15 miljoen): De budgetverhoging wordt veroorzaakt door een tegenvaller bij het project Verbreding Julianakanaal als gevolg van contractproblematiek.
- Verruiming Twentekanaal fase 2: Het projectbudget is verhoogd met € 74 miljoen. Deze verhoging wordt deels verklaard door het toevoegen van € 72 miljoen aan het budget voor het definitief vervangen van de damwanden (RWS-2019/8741). Het budget van € 57 miljoen voor het vervangen van deze damwanden komt uit de reservering voor vervanging van de hoofdvaarwegen. Daarnaast komt de resterende € 15 miljoen uit de investeringsruimte vaarwegen voor de beheersing van de grondwaterproblematiek.

Projectoverzicht behorende bij 15.03.01 Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)												
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Nationaal</b>												
Beter Benutten	18	18	16	0	0	0				2	–	–
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	101	101	97	1	2	1					2018	2018
Walradarsystemen	26	26	23	1	0					2	2021	2021
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10				3				2020	2020
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	13	1	1	0	2	9				2023	2019

Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig	
Uitbreiding overnachtingshavens Merwedens	20	20	0	1	6	2					10		
Nieuwe Sluis Terneuzen	947	1.025	190	176	180	160	145	30	30		35	2022	2022
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>													
Maasroute, modernisering fase 2	641	630	576	11	21	22	8	3				2023	2018
Wilhelminakanaal Tilburg	96	100	93	1	2	0	0				1	na 2017	na 2017
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	431	430	424	1							6	2015	2015
<b>Projecten Oost Nederland</b>													
Toekomstvisie Waal	136	134	30	3	14	35	23	18	11			2022-2024	2021
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	65	65	57	3		1					5	2017	2017
Verruiming Twentekanaal fase 2	169	95	6	4	4	94	43	18				2023	2019
<b>Projecten Noord-Nederland</b>													
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	284	284	280	4								2019	2019
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37	0							2	2017	2017
<b>Overige projecten</b>													
Kleine projecten / Afronding projecten	1	2		0	0							0	
Afrondingen				1	1	-1	1					1	
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>3.000</b>	<b>2.995</b>	<b>1.840</b>	<b>208</b>	<b>230</b>	<b>316</b>	<b>232</b>	<b>69</b>	<b>41</b>		<b>67</b>		
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerking				3	2	0	4	12	4		0		
<b>Programma Realisatie</b>				<b>211</b>	<b>232</b>	<b>316</b>	<b>236</b>	<b>81</b>	<b>45</b>		<b>67</b>		
<b>Budget Realisatie (MF 15.03.01)</b>				<b>172</b>	<b>171</b>	<b>316</b>	<b>236</b>	<b>120</b>	<b>106</b>		<b>67</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>-39</b>	<b>-61</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>61</b>		<b>0</b>		

Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen.

### 15.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Bijdrage aan agentschap: door de extrapolatie naar 2033 en prijsbijstelling over 2019 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 8 miljoen toegenomen.
- Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2033 en prijsbijstelling over 2019 is de reservering voor LCC met € 27 miljoen toegenomen.
- Overige projecten en reserveringen: de aanbestedingsmeevaller op het project Nieuwe Sluis Terneuzen van € 37,5 miljoen is gereserveerd op 15.03.02 ten behoeve van mogelijke toekomstige risico's.
- Het project Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedens is naar realisatie gegaan.

### Projectoverzicht behorende bij 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 30	- 36	nvt	nvt

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
<b>Projecten Nationaal</b>				
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	12	8	nvt	nvt
Reservering voor LCC	250	223	nvt	nvt
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6		2025- 2027
Lichter en buitenhaven IJmuiden	65	65	nbn	nbn
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36		2023
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
Capaciteit Volkeraksluizen	151	152		2024- 2026
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2025- 2027
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36		2026- 2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2019	2021- 2022
<b>Projecten Noord-Nederland</b>				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2017	2023- 2025
<b>Overige projecten en reserveringen</b>				
Projecten in voorbereiding				
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)				
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
Kreekraksluizen				2026- 2028
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
Reservering garantstelling Twentekanal en				2018- 2020
Verkenning IJssel fase 2				2028
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's				
afrondingen	- 2			
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>1.227</b>	<b>1.137</b>		
<b>Begroting (MF 15.03.02)</b>	<b>1.241</b>	<b>1.137</b>		

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen.*

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

### 15.03.03 Optimalisering gebruik (Beter Benutten)

#### 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

Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering gebruik  
Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig		

Totaal programma optimalisering gebruik	0	0
Begroting (MF 15.03.03)	0	0

### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- XX
- XX

### 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 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 het onderhoud van deze vaarwegdelen en/of objecten terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging). Pas aan het einde van de looptijd kan de definitieve meerwaarde van de PPS-contractvorm worden bepaald en geconcludeerd of binnen het meerjarig budget is gebleven.

#### Producten

In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld, waar de volgende projecten in ondergebracht zijn: Sluis Limmel, 3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoegang IJmond. De projecten Sluis Limmel en 3<sup>e</sup> Kolk Beatrixsluis zijn opgesteld, de Sluis Eefde wordt naar verwachting in 2020 opengesteld. Er is sprake van een volledige beschikbaarheidsvergoedingen. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Zeetoeegang IJmond verkeert in de bouwfase 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.

Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor beheer en onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 15.02. Beheer, onderhoud en vervanging. Bij de jaarlijkse verlenging van het Mobiliteitsfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Zeetoeegang IJmond: Het projectbudget is toegenomen met € 81 miljoen. Dit wordt deels verklaard door een ophoging van het taakstellend budget met € 64 miljoen. Hierover is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 38 000 A, Nr. 38). Er was extra budget van € 27,5 miljoen nodig voor de tegenvallers en ontwerpaanpassingen die niet binnen het projectbudget konden worden opgevangen. Naast de projectkosten zijn er extra kosten van € 19 miljoen voor het Rijk voor het langer ophouden van de Noordersluis, het langer in stand moeten houden van de hoogwaterkeringen en kosten voor het langer in stand houden van de RWS projectorganisatie. Voor de onvoorziene risico's is er een budget van € 17,5 miljoen opgenomen. De resterende budgetophoging is de prijsindexering 2019.
- Keersluis Limmel: Het projectbudget is verlaagd met € 4 miljoen. Er is sprake van een harde meevaller. Een deel van de risicoreservering is niet meer benodigd voor het project.
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering 2019.

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

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig		vorig
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>													
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	422	415	40	30	17	15	14	15	15	276	2019	2019	2046
Zeetoeegang IJmond	1.021	940	77	12	46	229	100	42	30	485	2022	2022	2045
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>													
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	157	155	18	6	10	15	6	5	5	91	2020	2020	2047
Keersluis Limmel	87	91	19	3	3	4	3	3	3	48	2018	2018	2048
Afrondingen					- 1	1		- 1		1			
<b>Totaal</b>	<b>1.687</b>	<b>1.601</b>	<b>153</b>	<b>51</b>	<b>75</b>	<b>264</b>	<b>123</b>	<b>64</b>	<b>53</b>	<b>902</b>			
<b>Begroting (MF 15.04)</b>			<b>153</b>	<b>51</b>	<b>75</b>	<b>264</b>	<b>123</b>	<b>64</b>	<b>53</b>	<b>902</b>			

*Zoals in de leeswijzer beschreven, is voor projecten in bovenstaande tabel waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar de projectbladen in het MIRT Overzicht. Zodra een project is opengesteld, wordt het project in het overzicht «Gerealiseerde projecten» van het MIRT Overzicht opgenomen, waarmee het projectblad komt te vervallen. Bij DBFM-projecten worden na de openstelling de beschikbaarheidsvergoedingen betaald, waardoor het project wel opgenomen blijft in bovenstaande tabel.*



## 15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

### Motivering

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

### 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 Rijkswaerwegen, die rechtstreeks aan IenW worden betaald, verantwoord.

### Producten

#### Bijdragen van derden

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

Overzicht ontvangsten (bedragen x € 1.000)						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdragen van derden	102.191	154.888	89.065	20.711	240	9.186
<b>Ontvangsten Vaarwegen</b>	<b>102.191</b>	<b>154.888</b>	<b>89.065</b>	<b>20.711</b>	<b>240</b>	<b>9.186</b>

## Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

### A. Omschrijving samenhang met beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-Zuid
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- ERTMS
- 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 de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.039.763</b>	<b>1.443.443</b>	<b>921.616</b>	<b>892.295</b>	<b>559.595</b>	<b>324.185</b>	<b>654.798</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>269.332</b>	<b>391.493</b>	<b>451.893</b>	<b>491.004</b>	<b>662.253</b>	<b>824.370</b>	<b>898.016</b>
<b>17.02 Betuweroute</b>	1.599	1.986	0	0	0	0	0
<b>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</b>	80	1.459	4.420	1.711	0	0	0
<b>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	20.184	21.670	6.859	1.146	260	260	260
<b>17.07 ERTMS</b>	50.733	118.311	155.813	133.793	158.581	223.051	318.753
<i>17.07.01 Realisatieprogramma ERTMS</i>	32.864	109.822	151.456	127.736	158.581	223.051	318.753
<i>17.07.02 Verkenning en planuitwerking ERTMS</i>	17.869	8.489	4.357	6.057	0	0	0
<b>17.08 Zuidasdok</b>	78.938	106.436	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349
<b>17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>	117.798	141.631	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654
<i>17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma</i>	90.827	116.855	151.226	151.871	136.095	70.311	57.836
<i>17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking</i>	26.971	24.776	47.585	95.289	197.557	308.176	349.818
<b>Ontvangsten</b>	<b>37.373</b>	<b>181.004</b>	<b>46.141</b>	<b>75.445</b>	<b>43.616</b>	<b>57.494</b>	<b>44.358</b>
<b>17.09 Ontvangsten</b>	37.373	181.004	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358

#### Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2020 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)										
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
<b>17</b>	<b>Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>391.493</b>	<b>451.893</b>	<b>491.004</b>	<b>662.253</b>	<b>824.370</b>	<b>898.016</b>	<b>563.856</b>	<b>436.991</b>
17.02	Betuweroute	1.986	–	–	–	–	–	–	–	–
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	1.459	4.420	1.711	–	–	–	–	–	–
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	21.670	6.859	1.146	260	260	260	260	260	260
17.07	ERTMS	118.311	155.813	133.793	158.581	223.051	318.753	165.283	186.408	186.408
17.08	Zuidasdok	106.436	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349	88.219	62.224	62.224
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	141.631	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654	310.094	188.099	188.099
<b>17</b>	<b>Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>11.004</b>	<b>46.141</b>	<b>75.445</b>	<b>43.616</b>	<b>57.494</b>	<b>44.358</b>	<b>74.453</b>	<b>16.151</b>
17.09	Ontvangsten	181.004	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151	16.151

vervolg (bedragen x € 1.000)										
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033	
<b>17</b>	<b>Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>700.471</b>	<b>553.088</b>	<b>608.211</b>	<b>241.820</b>	<b>67.006</b>	<b>52.745</b>	<b>6.943.217</b>	
17.02	Betuweroute	–	–	–	–	–	–	–	1.986	1.986
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	–	–	–	–	–	–	–	7.590	7.590
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	260	52.886	–	–	–	–	–	84.121	84.121
17.07	ERTMS	338.421	258.500	81.043	159.976	–	44.435	–	2.342.368	2.342.368
17.08	Zuidasdok	59.360	17.205	281.190	–	–	–	–	1.371.499	1.371.499
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	302.430	224.497	245.978	81.844	67.006	8.310	–	3.135.653	3.135.653
<b>17</b>	<b>Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>18.110</b>	<b>7.877</b>	<b>65.430</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>630.079</b>	
17.09	Ontvangsten	18.110	7.877	65.430	–	–	–	–	630.079	630.079

## C. Toelichting

### 17.02 Betuweroute [[[Motivering]]]

De Betuweroute is een 160 kilometer lange, tweesporige spoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar–Emmerich die exclusief bestemd is voor het goederenvervoer. De Betuweroute kan ruwweg opgedeeld worden in twee delen, te weten het nieuw aangelegde A15-tracé en de bestaande Havenspoorlijn. Het A15-tracé is per 16 juni 2007 officieel in gebruik genomen. Hier zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf. Op de Havenspoorlijn zijn ERTMS en 25 kV in bedrijf sinds 13 december 2009. Hiermee is de Betuweroute als groot bouwproject klaar. De status van Groot Project is formeel beëindigd op 28 april 2011. Sinds de beëindiging als groot bouwproject worden nog enige restpunten afgewikkeld (waaronder acties voortvloeiend uit de MER-evaluatie). Deze restpunten worden sinds 2010 afgehandeld in het Project Nazorg Betuweroute waarvan de einddatum is vastgesteld op 2019. Het restbudget van € 8 miljoen is overgeheveld naar het Project Nazorg Goederenvervoer (artikelonderdeel 13.03).

Projectoverzicht behorende bij 17.02 Betuweroute (bedragen x € 1 miljoen.)												
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget					Oplevering			
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
Betuweroute	4887	4895	4885	2	0	0	0	0	0	0	2007	2007
<b>Begroting (MF 17.02)</b>	<b>4887</b>	<b>4895</b>	<b>4885</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		

### 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. 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.

In de Voortgangsrapportage HSL-Zuid wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de restpunten van de aanleg van de gehele HSL-Zuid vervoersysteem. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op 13 februari 2017 besloten de grootprojectstatus voor het HSL-Zuid project te handhaven, maar de informatieafspraken te wijzigen door voortaan één voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee en bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten. In het najaar van 2018 is de 41e Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2018–2019, [22 026, nr. 505](#)) aan de Tweede Kamer verstuurd. In het voorjaar van 2019 heeft de Tweede Kamer verzocht om een evalueer te doen naar de grootprojectstatus van de HSL-Zuid, om de procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus in gang te zetten.

#### Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn gereed. Er resteren nog enkele restpunten, te weten de afhandeling van grondverwerving en schades en uit te voeren evaluaties. De geschatte einddatum is 2021. Het budget voor zettingsproblematiek van € 9 miljoen is overgeheveld naar artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS.

#### Projectoverzicht behorende bij 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
HSL-Zuid	6144	6154	6137	1	4	2	0	0		0		
<b>Begroting (MF 17.03)</b>	<b>6144</b>	<b>6154</b>	<b>6137</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		

#### **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.

lenW 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, lenW voor de landaanwinning en BZK voor BRG.

lenW 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 lenW 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 monitoringinformatie 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](#)).

#### Producten

In 2006 heeft het parlement de herstellende 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 natuurcompensatie is aangelegd en wordt gemonitord en van het BRG-programma is meer dan de helft van de projecten uitgevoerd. Het deelproject 750 hectare zijn onderdelen gereed en in uitvoering of voorbereiding van uitvoering.

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 lenW 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 lenW-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de ontwikkeling van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. 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 ontwikkeling 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 13<sup>e</sup> 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. Met het Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

#### Meetbare gegevens

#### Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectare onherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 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;
- 2019 Verdieping van de Nieuwe Waterweg gereed;
- 2021 Deelprojecten 750 hectare natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

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

Projectomschrijving	Project- budget huidig	Kasbudget								Oplevering		
		vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>												
Uitvoeringsorganisatie[1]	24	24	18							5	nbn	nbn
750 ha	30	30	30								nbn	nbn
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
<b>Landaanwinning</b>												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	115	115	89	2	1	1				22	nbn	nbn
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	81	80	29	19	5					27	nbn	nbn
Afrondingsverschillen	1		1	1	1							
<b>Programma</b>	<b>1.164</b>	<b>1.162</b>	<b>1.080</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>1</b>				<b>54</b>		

Projectomschrijving	Project- budget huidig	Kasbudget								Oplevering		
		vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Begroting (MF 17.06)</b>	<b>1.164</b>											

### 17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

#### Motivering

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

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

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

#### Producten

Op 17 mei 2019 heeft het Kabinet de programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018–2019, [33 652, nr. 65](#)) genomen. Hiermee is het programma overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase. In deze fase wordt tot en met 2030 345 km spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien, worden circa 1.300 treinen en locomotieven aangepast en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid. Tevens heeft het Kabinet 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.

De tweede helft van 2019 en het jaar 2020 staan in het teken van de aanbestedingsprocedures voor de infrastructuur en het materieel. Deze procedures zullen deels worden voltooid in 2020. Het ketenbeheer wordt opgezet als eerste migratiestap. Bij ProRail en de vervoerders worden de bedrijfsvoering en de centrale ICT-systemen voorbereid op de komst van ERTMS.

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 tiende voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2018–2019, [33 652, nr. 64](#)). Met het afronden van de planuitwerkingsfase zal het resterende budget van de planuitwerkingsfase worden toegevoegd overgeboekt naar artikelonderdeel voor de realisatiefase.



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

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Oplevering	
	huidig	vroeg	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vroeg
<b>ERTMS</b>												
<b>Realisatiefase</b>	2362	0	39	136	176	153	184	248	318	1107		
<b>Planuitwerkingsfase</b>	92	2409	72	8	4	6	0	0	0	1		
<b>Programma</b>	<b>2454</b>	<b>2409</b>	<b>111</b>	<b>144</b>	<b>181</b>	<b>159</b>	<b>184</b>	<b>248</b>	<b>318</b>	<b>1108</b>		
Afrekening voorschotten	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0		
<b>Begroting (MF 17.07)</b>	<b>2454</b>	<b>2416</b>	<b>118</b>	<b>118</b>	<b>156</b>	<b>134</b>	<b>159</b>	<b>223</b>	<b>318</b>	<b>1234</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>- 26</b>	<b>- 25</b>	<b>- 25</b>	<b>- 25</b>	<b>- 25</b>		<b>126</b>		

**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 kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, [27840, nr. 1](#)) is de kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

Producten

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

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

Overzicht van de bijdragen:

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

Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2018	Kasbudget						
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	later
<b>Bijdragen Rijk</b>	1095	177	73	41	59	126	166	127	326
Bijdrage gemeente Amsterdam	223	50	4	10	12	25	33	25	64
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	168	37	3	8	9	19	24	19	49
Bijdrage Provincie Noord Holland	81		27	27	27				
EU-ontvangsten	3	3							
Bijdrage derden	101	32							69
Afrondingen	- 1								
<b>Programma</b>	<b>1.670</b>	<b>299</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>171</b>	<b>508</b>
<b>Begroting (MF 17.08)</b>	<b>1.670</b>	<b>299</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>171</b>	<b>508</b>



Overzicht van de uitgaven:

Om in de begroting de totale uitgaven van het project weer te geven, zijn de uitgekeerde bedragen via de BDU en de betalingen van Amsterdam voor het project Zuidasdok in het verleden in de begroting en het integrale overzicht opgenomen. Het projectbudget van de A10 Zuidasdok is met € 26 miljoen toegenomen als gevolg van prijsindexering 2019.

Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen.)												
Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Zuidasdok</b>											2028	2028
Projectorganisatie en voorbereiding	282	278	132	15	18	18	18	18	18	45		
OVT incl. keerspoor	390	382	54	55	33	33	40	28	8	139		
Tunnel en A10	823	808	48	29	29	52	108	169	132	256		
Generiek en ruimtelijke inrichting	176	175	65	8	6	4	4	8	13	68		
Afrondingen	- 1	1	0	- 1								
<b>Programma</b>	<b>1.671</b>	<b>1.644</b>	<b>299</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>171</b>	<b>508</b>		
<b>Begroting (MF 17.08)</b>			<b>299</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>171</b>	<b>508</b>		

### 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, [34 404, nr. 92](#)).

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 (OV SAAL) (6 intercity's en 6 sprinters, 4 IC's Amsterdam Centraal naar Almere en 2 sprinters Almere-Hilversum-Utrecht)
- Goederenrouting 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 spoorweginet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvrage per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties. 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 tot en met 2028. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt.

Inmiddels is een aantal projecten uitgevoerd. Eind 2017 is een eerste stap gezet met 6 in plaats van 4 intercity's per uur op de corridor Amsterdam-Utrecht-Den Bosch-Eindhoven en 6 in plaats van 4 sprinters per uur in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum. Op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda is de realisatie van Rijswijk-Rotterdam gestart. De werkzaamheden bij Geldermalsen zijn in volle gang. Daarnaast wordt voor de onderdelen in planuitwerkingsfase door ProRail gewerkt aan de benodigde (Tracé)besluiten. In het MIRT overzicht is per onderdeel in realisatie een apart blad opgenomen.

#### **Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

##### *Doorstroomstation Utrecht*

Het projectbudget is verlaagd met € 42,4 miljoen. Deze verlaging is mogelijk doordat de eerder geplande ondergrondse trillingwerende constructie in de Cremerstraat niet nodig bleek nadat na realisatie van het project de daadwerkelijke trillingen zijn gemeten. Daarnaast zijn de belangrijkste risico's binnen het project (verschuiving indienststelling en aanpassen faseringsstappen) goed gemanaged en hebben niet geleid tot claims van de aannemer. De genoemde vrijval is toegevoegd aan het planuitwerkingsbudget van PHS (MF 17.10.02).

##### *Rijswijk - Rotterdam*

In de bestuursovereenkomst Spoortracé Schiedam is begin 2019 besloten de scope van het project Sporen Schiedam (artikelonderdeel 13.03) uit te voeren binnen het PHS-project Rijswijk - Rotterdam. Daarom is € 14,5 miljoen toegevoegd aan het project Rijswijk - Rotterdam.

##### *Planuitwerkingsfase PHS*

Naast prijsbijstelling van het budget naar 2019 (€ 52 miljoen) zijn binnen het planuitwerkingsbudget PHS verschillende wijzigingen opgenomen in de begroting:

- In verband met de faseovergang PHS Amsterdam (kleine maatregelen) is € 10 miljoen overgeboekt van het planuitwerking naar realisatie voor maatregelen bij station Amsterdam Amstel.
- Vanwege de areaalgroei wordt € 21,8 miljoen overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging.

- In verband met het rijden van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Alkmaar-Amsterdam is € 28,5 miljoen overgeboekt naar het overwegenprogramma als bijdrage het aanpassen van de overweg Guisweg.
- Het budget is verhoogd met € 90,7 miljoen in verband met gerealiseerde (aanbestedings)meevallers op de deelprojecten OV SAAL Cluster A en C.
- Er is € 43 miljoen vanuit het programma Behandelen en Opstellen toegevoegd omdat de onder dat programma geraamde scope voor Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen PHS.
- Voor omgevingsmaatregelen (geluid en trillingen) is € 15 miljoen toegevoegd vanuit de extra middelen van het huidig kabinet binnen de investeringsruimte Spoor voor het project Meteren – Boxtel.
- Er is er vanuit het gereserveerde budget voor Sporen Schiedam € 1,6 miljoen toegevoegd voor de te zijner tijd over te boeken beheer- en onderhoudskosten voor dit project.

**Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen).**

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>												
<b>Realisatiefase</b>	<b>1636</b>	<b>1697</b>	<b>919</b>	<b>116</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	<b>121</b>	<b>55</b>	<b>47</b>	<b>36</b>		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	275	317	241	7	6	6	6	6	2	0	2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	138	135	9	17	28	30	29	11	13		2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	53	52	11	14	13	10	4	0		0	2026-2028	2026-2028
PHS: Rijswijk - Rotterdam	339	318	11	27	53	74	70	34	30	39	2023-2025	2023-2025
OV-SAAL korte termijn	630	689	629	1	0	0	0	0	0	0	2016	2016
OV-SAAL middellange termijn	63	60	9	21	20	10	3	0	0	0	2026-2028	2026-2028
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	137	125	9	28	45	38	10	4	2	3		
Afrondingen		1	-1	1	1		-1					
<b>Planuitwerkingsfase</b>	<b>2630</b>	<b>2489</b>										
Corridor Alkmaar-Amsterdam												
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven												
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen												
Corridor Breda-Eindhoven												
Corridor Den Haag- Rotterdam												
Corridor OV SAAL middellange termijn												
Routering goederenvervoer Zuid-Nederland												
Overige (planstudiekosten)												
Afrondingen		- 1										
<b>Programma</b>	<b>4265</b>	<b>4185</b>	<b>918</b>	<b>116</b>	<b>166</b>	<b>168</b>	<b>121</b>	<b>55</b>	<b>47</b>	<b>42</b>		
Afrekening voorschotten	11			11								
<b>Begroting (MF 17.10)</b>	<b>4276</b>	<b>4185</b>	<b>918</b>	<b>117</b>	<b>151</b>	<b>153</b>	<b>136</b>	<b>70</b>	<b>57</b>	<b>42</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>- 10</b>	<b>- 15</b>	<b>- 15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>0</b>		

## **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.

### Producten

#### *ERTMS*

De Europese Unie heeft in 2016 een aantal subsidieaanvragen van het programma ERTMS gehonoreerd. In totaal kan maximaal circa € 30 miljoen aan subsidie worden toegekend. Deze ontvangsten zijn toegevoegd aan het ERTMS-budget.

#### *Afrekening voorschotten ProRail*

Zie hiervoor het projectoverzicht bij het artikelonderdeel 17.07 en 17.10 (Afrekening voorschotten). Dit betreft de afrekening van de subsidie voor de ProRail inzet voor de ERTMS en PHS over afgesloten begrotingsjaren.

Dummy

## Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

### A. Omschrijving samenhang met beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

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

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art.18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.666</b>	<b>16.779</b>	<b>2.422</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1.729</b>	<b>16.819</b>	<b>2.287</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.06 Externe veiligheid</b>	1.729	3.396	2.287	0	0	0	0
<b>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</b>	0	13.423	0	0	0	0	0
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.03 Afroming eigen vermogen Rijkswaterstaat</i>	0	13.423	0	0	0	0	0
<b>18.12 Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging</b>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.01 Beheer en onderhoud</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.02 Vervanging</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>91.109</b>	<b>196.553</b>					
<b>18.09 Ontvangsten</b>	12.381	1.047	0	0	0	0	0
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	78.728	195.506	0	0	0	0	0

### Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2020 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2020.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 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 2033.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)									
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	16.819	2.287	-	-	-	-	-
18.06	Externe veiligheid		3.396	2.287					
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		13.423	-	-				
18.12	Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging			-	-	-			
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>16.819</b>	<b>2.287</b>					
18.09	Ontvangsten			1.047					
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		195.506						

vervolg (bedragen x € 1.000)										
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033	
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	-	-	-	10.706	345.458	345.457	393.907	1.114.634
18.06	Externe veiligheid									5.683
18.08	Netwerkoverstijgende kosten									13.423
18.12	Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging				10.706	345.458	345.457	393.907		1.095.528
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>Ontvangsten</b>								<b>196.553</b>

		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
18	Overige uitgaven en ontvangsten								
		Uitgaven							
		–	–	–	10.706	345.458	345.457	393.907	1.114.634
18.06	Externe veiligheid								5.683
18.08	Netwerkoverstijgende kosten								13.423
18.12	Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging				10.706	345.458	345.457	393.907	1.095.528
18.09	Ontvangsten								1.047
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen								195.506

## C. Toelichting

### 18.06 Externe Veiligheid

#### Motivering

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

### 18.08 Netwerkgebonden kosten

#### Motivering

Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2018 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten.

### 18.12 Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging

#### Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor vervanging vanaf 2030. Deze middelen worden nog niet toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Op een later moment worden deze middelen toegewezen aan het artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds. Toewijzing van deze middelen zal geschieden op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk (inclusief Deltafonds). In de instandhoudingsbijlage wordt nader ingegaan op de vervangingsopgave.

Het budget voor vervanging is op het niveau van 2030 doorgetrokken, maar wordt voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging en nog niet toebedeeld aan de modaliteiten. Voor spoor zijn de middelen die gereserveerd waren op dit artikelonderdeel met deze begroting toegevoegd aan artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging.

#### Budgettaire wijzigingen:

- Uit de reservering voor nader toe te wijzen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 18.12) is € 124 miljoen overgeboekt naar de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging ten behoeve van de vervangingsopgave bovenleidingportalen;

- Er zijn middelen gereserveerd (€ 42,8 miljoen) teneinde het uitgesteld onderhoud in te lopen;
- Om een impuls aan het onderhoud van Rijkswaterstaat uit te voeren is er € 96,9 miljoen overgeboekt naar de onderhoudsartikelen. Er is € 11 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 12.02 Hoofdwegennet en € 85,9 miljoen naar artikelonderdeel 15.02 Hoofdvaarwegennet. Met deze impuls wordt een deel van het uitgesteld onderhoud op wegen en vaarwegen aangepakt.
- De middelen zijn geëxtrapoleerd naar 2033.

#### **18.09 Ontvangsten**

##### Motivering

Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2018 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

Dummy

## Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

### A. Omschrijving samenhang met beleid

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

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdragen aan de Investeringsfondsen op de begroting Hoofdstuk XII.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>							
<b>Uitgaven</b>							
<b>Ontvangsten</b>	<b>5.459.756</b>	<b>5.165.276</b>	<b>6.046.994</b>	<b>6.466.757</b>	<b>6.417.373</b>	<b>6.909.323</b>	<b>6.840.856</b>
<b>19.09 Ten laste van begroting lenW</b>	<b>5.459.756</b>	<b>5.165.276</b>	<b>6.046.994</b>	<b>6.466.757</b>	<b>6.417.373</b>	<b>6.909.323</b>	<b>6.840.856</b>

#### Budgetflexibiliteit

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2033 toegelicht.

Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000)									
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>19</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>	<b>5.165.276</b>	<b>6.046.994</b>	<b>6.466.757</b>	<b>6.417.373</b>	<b>6.909.323</b>	<b>6.840.856</b>	<b>6.306.627</b>	<b>5.681.866</b>
19.09	Ten laste van begroting lenW	5.165.276	6.046.994	6.466.757	6.417.373	6.909.323	6.840.856	6.306.627	5.681.866

vervolg (bedragen x € 1.000)									
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
<b>19</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>	<b>5664582</b>	<b>5637093</b>	<b>5747923</b>	<b>5755628</b>	<b>5788460</b>	<b>5792486</b>	<b>5750639</b>	<b>89971883</b>
19.09	Ten laste van begroting lenW	5664582	5.637.093	5.747.923	5.755.628	5.788.460	5.792.486	5.750.639	89.971.883

### C. Toelichting

#### 19.09 Bijdragen ten laste van begroting Hoofdstuk XII

##### Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

## 4. BIJLAGEN

Voor deze dummybegroting is gekozen om niet alle bijlagen toe te voegen. In de uiteindelijke versie van het Mobiliteitsfonds worden de reguliere bijlagen toegevoegd.

### 1. Conversietabel

Onderstaande tabel geeft weer welke budgetten zijn geconverteerd in het Mobiliteitsfonds ten opzichte van de begroting 2020 van het Infrastructuurfonds. Voor alle budgetten geldt dat het gehele budget van het artikelonderdeel van de begroting Infrastructuurfonds is overgeheveld naar de



Conversietabellen Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

			Standen Mobiliteitsfonds								
	Infrastructuur-fonds	Mobiliteits-fonds	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Conversie-tabel artikel 11											
Artikel	<b>Verplichtingen</b>	Artikel	<b>Verplichtingen</b>								
20	Verplichtingen	11	Verplichtingen								
	<b>Uitgaven</b>		<b>Uitgaven</b>								
20.01	Verkenningen	11.01	Verkenningen	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000	171.022	209.750
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	10.394				
20.03	Reserveringen	11.03	Reserveringen	26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500	16.500	16.500
20.04	Generieke investeringsruimte	11.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	0	40.000	71.376	312.487	273.072
20.09	<b>Ontvangsten</b>	11.09	<b>Ontvangsten</b>			30.000	0	17.500			
Conversietabel artikel 13											
Artikel	<b>Uitgaven</b>		<b>Uitgaven</b>								
13.07	Rente en aflossing	13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.471.719	1.482.215	1.415.076	1.321.016	1.277.222	1.273.407	1.279.111	1.290.159
Conversietabel artikel 14											
Artikel	<b>Uitgaven</b>		<b>Uitgaven</b>								
14.01	Grote regionaal/ lokale projecten	14.01	Regionale infrastructuur	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126	40.336	40.905
14.03	RSPZZL: Pakket bereikbaarheid	14.02	Bereikbaarheidsprogramma's	30.315	30.315	884	46.701				

nieuwe bestemming binnen het Mobiliteitsfonds. Onder 'Standen Mobiliteitsfonds' is een overzicht van de nieuwe standen van de artikelonderdelen binnen het Mobiliteitsfonds.

Voor artikel 20 Infrastructuurfonds geldt dat alle budgetten overgeheveld worden naar artikel 11 van het Mobiliteitsfonds. De budgetten voor rente en aflossing op 13.07(€ 9,9 miljoen per jaar) worden overgeheveld naar artikelonderdeel 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging. Budgettair wordt dit in de eerste suppletore begroting 2020 van het Infrastructuurfonds verwerkt. Op artikel 14.03 worden de budgetten voor RSP-ZZL: Pakket bereikbaarheid overgeboekt naar het nieuwe artikelonderdeel 14.02 Bereikbaarheidsprogramma's.

**Conversietabel Mobiliteitsfonds (vervolg) (bedragen x € 1.000)**

Infrastructuurfonds		Mobiliteitsfonds									
Conversietabel artikel 11											
Artikel	Verplichtingen	Artikel	Verplichtingen	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
20	Verplichtingen	11	Verplichtingen	481.449	970.722	1.274.969	1.050.165	1.937.892	1.934.862	1.820.638	
	<b>Uitgaven</b>		<b>Uitgaven</b>								
20.01	Verkenningen	11.01	Verkenningen	212.829	210.000	125.986					
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen								
20.03	Reserveringen	11.03	Reserveringen	16.500	116.500	186.500	116.500	116.500	116.500	116.500	
20.04	Generieke investeringsruimte	11.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	672.156	1.665.847	1.598.818	1.504.739	
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	252.120	642.222	922.470	339.285	155.545	219.544	199.399	
20.09	<b>Ontvangsten</b>	11.09	<b>Ontvangsten</b>								
Conversietabel artikel 13				2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
13.07	Rente en aflossing	13.02	<b>Uitgaven</b>	1.309.910	1.306.208	1.349.469	1.353.384	1.511.962	1.552.953	1.745.947	
			Beheer, onderhoud en vervanging								
Conversietabel artikel 14				2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	14.01	Regionale infrastructuur	17.179	11.672						
14.03	RSP-ZZL: Pakket bereikbaarheid	14.02	Bereikbaarheidsprogramma's								

## 2. Lijst met afkortingen

### Afkortingen

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

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

---