

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2021**

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

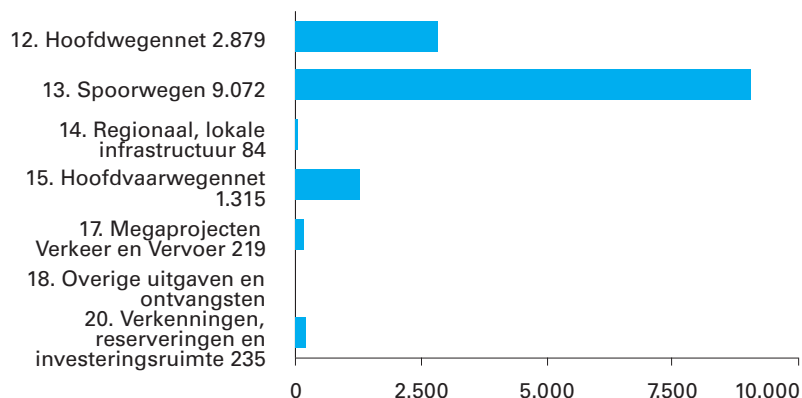
Ontvangen 15 september 2020

INHOUDSOPGAVE

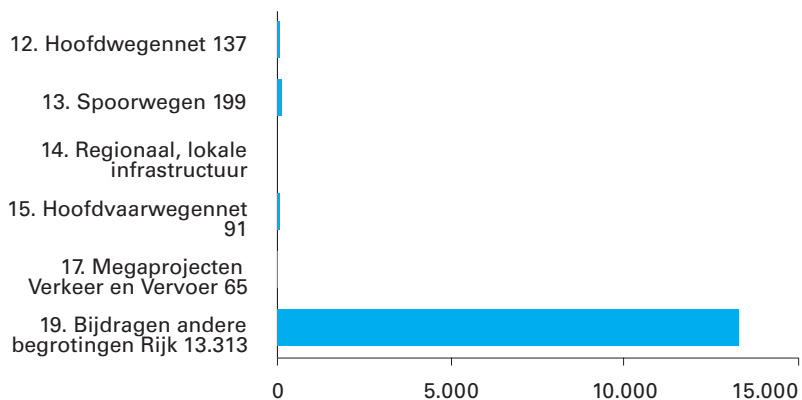
Geraamde uitgaven en geraamde ontvangsten verdeeld over productartikelen en niet-productartikelen	2
A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel	4
B. Begrotingstoelichting	5
1. Leeswijzer	5
2. Infrastructuuragenda	8
3. Productartikelen	16
3.1 Artikel 12 Hoofdwegennet	16
3.2 Artikel 13 Spoorwegen	31
3.3 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	39
3.3 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	43
3.3 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	54
3.3 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	64
3.3 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	67
3.3 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	68
4. Bijlagen	81
Bijlage 1: Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	81
Bijlage 2: Verdiepingsbijlage	86
Bijlage 3: Overzichtconstructie Kustwacht	131
Bijlage 4: Instandhouding	134
Bijlage 5: ProRail	152
Bijlage 6: DBFM-conversies	155
Bijlage 7: Tol	156
Bijlage 8: Lijst van afkortingen	160

GERAAMDE UITGAVEN EN GERAAMDE ONTVANGSTEN VERDEELD OVER PRODUCTARTIKELEN EN NIET-PRODUCTARTIKELEN

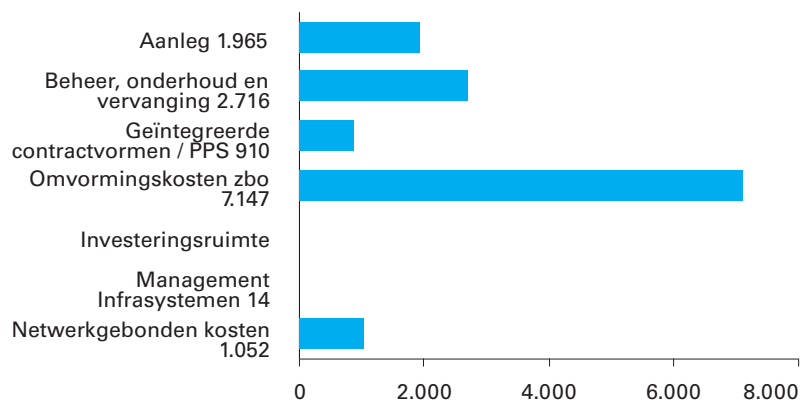
Figuur 1 Geraamde uitgaven van het infrastructuurfonds 2021 (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 13.804.440



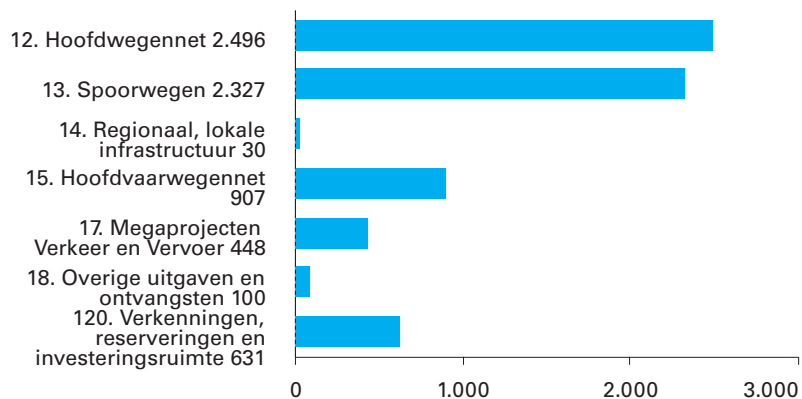
Figuur 2 Geraamde ontvangsten van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 13.804.440



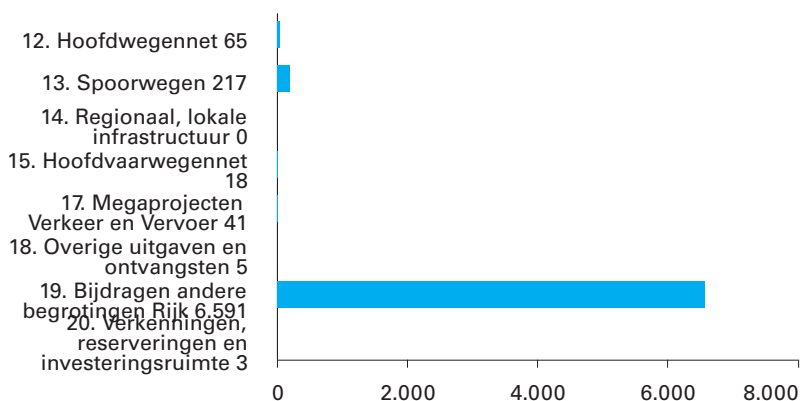
Figuur 3 Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds voor 2021 naar soort (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 13.804.440



Figuur 4 Onderstaand zijn de gemiddelde jaarlijkse uitgaven per productartikel in de periode 2020–2034 gepresenteerd (bedragen x € 1 miljoen). Totaal gemiddeld € 6.940.048



Figuur 5 Onderstaand zijn de gemiddelde jaarlijkse ontvangsten per productartikel in de periode 2020–2034 gepresenteerd (bedragen x € 1 miljoen). Totaal gemiddeld € 6.940.048



A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

Wetsartikel 1

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

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

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

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 Infrastructuurfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting);
3. de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

Voor u ligt de begroting van het Infrastructuurfonds.

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

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

1. Leeswijzer

Structuur

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

1. Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de infrastructuuragenda is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2021 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2021 begint.
3. Het laatste onderdeel van de agenda, «Begroting op hoofdlijnen», verstrekt inzicht in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
4. In de artikelgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel zijn de MIRT tabellen met de realisatieprojecten alsmede de verkenningen en planuitwerkingsprogramma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt. Deze MIRT tabellen zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:
 - van een wijziging (anders dan door de verwerking van prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
 - van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project. De stand «vorig» betreft de stand in de eerste suppletore begroting 2020. 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.

5. In de verdiepingsbijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit voor de volledige looptijd van het fonds.
6. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies.

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

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

Tabel 1 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		2
≥ 50 en < 200		4
≥ 200 < 1000	5	5
≥ 1000	5	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.
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 eergegeven voor de looptijd tot en met 2034.
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.

6. Er is een zichtbare aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds 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).

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

Op de begrotingen van het Infrastructuurfonds 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 Infrastructuurfonds 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.

Groei-paragraaf

In reactie op moties Kröger en van Eijs (kamerstuk 35 300 XII nr.6) wordt het instrument overprogrammering zoveel mogelijk ingezet en wordt de informatievoorziening uitgebreid. In deze begroting is hiermee een start gemaakt. In de infrastructuuragenda wordt de overprogrammering per jaar inzichtelijk gemaakt voor de begrotingsperiode (2020-2025) en wordt onderverdeeld naar MIRT-fase.

Het voornemen is om ProRail met ingang van 1 juli 2021 om te vormen tot zbo. Over de specifieke gevolgen van de omvorming voor de begroting van het Infrastructuurfonds zijn passages opgenomen bij de toelichtingen op artikelonderdelen 13.02, 13.04 en 13.07. De mutaties worden nader toegelicht in de verdiepingsbijlage.

2. Infrastructuuragenda

In de Infrastructuuragenda wordt de agenda op projectniveau gepresenteerd met aandacht voor de mijlpalen in het lopende infrastructuurprogramma. Zo wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2021 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2021 begint. Daarna volgt een toelichting op de begroting op hoofdlijnen.

2.1 Mijlpalen en resultaten 2021

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen in het lopende programma. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2021 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2021 start.

Beheer, onderhoud en vervanging

In 2021 wil lenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitvoeren.

Tabel 2 Beheer, onderhoud en vervanging

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare route- en reisinformatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility.– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement– Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.– Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties 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 2021.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die lenW in 2021 wil halen per modaliteit.

Tabel 3 Hoofdwegennet

Mijlpaal	
Openstelling	<ul style="list-style-type: none">– A15 Papendrecht-Sliedrecht– A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en fase 2a
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">– A73 Zaarderheiken

Tabel 4 Spoorwegen

Mijlpaal	
Indienststelling	<ul style="list-style-type: none"> - Be- en bijsturing toekomst (onderdeel Beter en Meer) - Zwolle Meppel: Tractiemaatregelen/overwegmaatregelen - Zwolle-Herfte - Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor) - ATB-EG/-Vv Maastricht Randwyck-Belgische grens - Programma aanpak suicidepreventie - ERTMS: diverse deelprojecten
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak, Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor en Behandelen, Opstellen Reizigerstreinen en Spoorcapaciteit 2030) - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, diverse deelprojecten - ERTMS, diverse deelprojecten

Tabel 5 Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	
Openstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Ligplaatsen Merweddes: de aanleg van 4 extra ligplaatsen in de bestaande vluchthaven bij Gorinchem
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Twentekanalen, verruiming (fase 2) - Wilhelminakanaal Sluis II - Verwijderen baggerspecie Averijhaven (onderdeel van Lichtenen Buitenhaven IJmuiden)

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 Projectenoverzicht 2021.

Regionale/lokale infrastructuur

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger dan € 225 miljoen voor projecten die geheel of gedeeltelijk worden 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 het project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. IenW is dus niet zelf verantwoordelijk, maar kan een bijdrage leveren in de aanleg-kosten van een dergelijk project als nut en noodzaak zijn aangetoond en het project van (boven)regionaal belang is. Op artikelonderdeel 14.01 zijn de grote regionale/lokale projecten nader aangeduid.

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor de lopende programma's wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen, de voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer en het MIRT Projectenoverzicht 2021.

2.2 Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en ontvangsten aan ten opzichte van de eerste suppletore begroting 2020. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in de verdiepingsbijlage.

Tabel 6 Belangrijkste mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)

	art.	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026-2033	2034
Stand ontwerpbegroting 2020		6.545.954	6.973.143	6.742.872	7.264.347	7.234.911	6.765.962	47.892.739	
Mutaties 1e suppletoire begroting 2020		- 276.922	- 555.256	- 511.826	- 207.281	- 96.377	201.614	1.883.221	
Stand na 1e suppletoire begroting 2020		6.269.032	6.417.887	6.231.046	7.057.066	7.138.534	6.967.576	49.775.960	
Mutaties incidentele suppletoire begroting 2020		- 166.876							
Stand na incidentele suppletoire begroting 2020		6.102.156	6.417.887	6.231.046	7.057.066	7.138.534	6.967.576	49.775.960	
Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds		134.708	7.386.553	483.282	637.247	119.965	142.413	- 611.850	6.118.178
Kaderrelevante mutaties hoofdstuk IF									
1 Bijdragen derden									
- Hoofdwegennet	12	1.359	- 6.556	1.094	- 19.793	- 22.145	2.280	7.061	820
- Spoorwegen	13/20	19.590					3.385	27.080	
- Hoofdvaarwegennet	15/20	5.885	693	3.150	2.234	211	100		
- Megaprojecten	17	26.528	547						
2 Extrapolatie									
- Bijdrage aan IF									5.801.740
- Ontvangsten derden									254.061
3 Loon- en prijsbijstelling		129.125	82.020	90.159	118.598	123.679	120.784	951.416	118.927
4 Omvorming ProRail	13		7.130.300	- 40.000	- 40.000	- 40.000	- 40.000	- 320.000	- 40.000
5 Versnellingen investeringen	12		35.000	129.800	159.800	84.800	84.800	- 477.200	- 17.000
	13		39.325	270.435	396.065			- 705.825	
	15			23.000	23.000	23.000	23.000	- 92.000	
	20		100.000			- 50.000	- 50.000		
6 Innovatieregeling Bouw GWW	12	5.000	10.000	10.000					
7 HXII: Snelfietsroutes	12	- 15.481	- 6.806						
8 HXII: Afgeroomd eigen vermogen RWS	18	- 39.364							
9 Overige overboekingen HXII	divers	- 4.639	30	- 5.356	- 2.657	420	- 1.936	- 4.460	- 370
10 Overboekingen ministeries	12/15	6.705	2.000	1.000					
11 Technische mutatie Mutaties binnen kader hoofdstuk IF Actualisatie								2.078	
12 programmering artikel 20	12	- 68.584	- 72.733	- 84.595	- 100.214	- 87.631	- 79.431	493.188	
	13	15.742	- 24.831	- 4.378	43.005	25.893	17.614	- 253.571	180.526
	15	- 14.870	- 5.287	- 14.939	- 29.174	- 36.203	- 24.303	77.446	47.330
	17	12.000	- 19.000	- 6.000	5.000	7.000	1.000		
	20	55.712	121.851	109.912	81.383	90.941	85.120	- 317.063	- 227.856
13 Actualisatie programmering aanleg	12	- 28.590	83.394		- 54.804				
	13	45.010	- 45.010						
	14	- 45.010	45.010						
	17	28.590	- 83.394		54.804				
14 Capaciteit RWS	12	12.023	27.035	38.531	48.626	53.797	62.822		
	15	3.436	5.339	12.423	19.287	33.872	34.531		
	20	- 15.459	- 32.374	- 50.954	- 67.913	- 87.669	- 97.353		
15 Instandhouding	12							339.200	
	13							1.396.000	
	20							92.000	20.000
								- 1.827.200	- 20.000
Stand ontwerpbegroting 2021		6.236.864	13.804.440	6.714.328	7.694.313	7.258.499	7.109.989	49.164.110	6.118.178

Toelichting

1. Dit betreft de verwerking van diverse bijdragen van derden aan het Infrastructuurfonds. De belangrijkste bijdragen zijn:
 - Afrekening voorschotten ProRail: (€ 43,5 miljoen);
 - Indexatie HSL-heffing (€ 30,5 miljoen).
2. Bij de begroting 2021 wordt de looptijd van het Infrastructuurfonds met een jaar verlengd tot en met 2034. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2033 stand begroting 2020 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2034 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 5,8 miljard beschikbaar op het Infrastructuurfonds. Deze ruimte wordt bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die benodigd zijn voor de instandhouding van het huidige areaal. Hiervoor is in 2034 circa € 4,4 miljard benodigd. De ruimte die in 2034 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,4 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte.
3. Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2020. De middelen die bij de eerste supplettoire begroting 2020 voor de loon- en prijsbijstelling aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op de begroting Hoofdstuk XII en de investeringsfondsen.
4. De omvorming van ProRail tot zbo zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. De incidentele fiscale gevolgen zijn benoemd onder artikel 13.07. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage. Deze fiscale afrekeningen zijn voor de Staat als geheel budget neutraal: de uitgaven op het Infrastructuurfonds leiden tot even hoge ontvangsten voor de Belastingdienst. Na correctie is er geen effect op het Infrastructuurfonds, zodat de omvorming geen effecten heeft op de investeringen op het spoor. De structurele kosten van de omvorming zullen ten laste komen van artikel 13.02.
5. Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Voorbeelden hiervan zijn onderhoud aan het spoor en (vaarwegen)wegen en maatregelen om de veiligheid van (fiets)infrastructuur te verbeteren. Deze versnellingen ondersteunen de economie op korte termijn en dragen bij aan beleidsdoelen voor de lange termijn, zoals duurzaamheid en bereikbaarheid. Deze investeringen voldoen daarmee aan de door het kabinet gehanteerde drieslag 'tijdig, tijdelijk en gericht'.
6. Voor de innovatieregeling voor de bouwsector GWW is € 25 miljoen beschikbaar gesteld. Deze maatregel ziet toe op gebiedsgerichte pilots in de periode 2020-2022 op het gebied van zero-emissie mobiele werktuigen.
7. Dit betreft de overboeking van de middelen voor de subsidieregeling snelfietsroutes (€ 22,3 miljoen) voor 2020 en 2021 naar artikel 14 op Hoofdstuk XII.
8. Het surplus aan eigen vermogen van RWS dat de afgelopen drie jaar is afgeroomd (totaal € 39,3 mln.) is overgeboekt naar HXII en wordt ingezet voor IenW-brede apparaatsproblematiek.
9. Voor diverse onderwerpen worden middelen overgeboekt naar de beleidsbegroting van IenW: Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties nader inzichtelijk gemaakt.

10. Er zijn voor diverse onderwerpen middelen overgeboekt naar het Infrastructuurfonds vanuit andere Ministeries. In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties nader inzichtelijk gemaakt.
11. Dit betreft een technische correctie op de extrapolatiesystematiek van de afgelopen jaren. De begroting van het Infrastructuurfonds is afgelopen jaren te laag geëxtrapoléerd met € 2 miljoen.
12. Om de middelen op artikel 20 in het juiste ritme te zetten voor uitname naar de artikelen zijn budgetneutrale schuiven verwerkt met als tegenboeking de aanlegartikelonderdelen 12.03, 13.03, 15.03, 17.07 en 17.10. Deze schuiven hebben tot gevolg dat de overprogrammering toeneemt tot het niveau van ca. € 3 miljard in de begrotingsperiode.
13. Als gevolg van de actualisatie van de projectramingen op artikel 14 en 17 zijn er budgetneutrale schuiven verwerkt met als tegenboeking de aanlegartikelonderdelen 12.03 en 13.03. De actualisaties vinden plaats op de projecten Rotterdamsebaan en Zuidasdok. Bij de artikelgewijze toelichting worden deze actualisaties nader toegelicht.
14. Jaarlijks herijkt RWS de capaciteitsbehoefte aan de hand van de meerjarige productieopgave. Hieruit volgt dit jaar een toenemende capaciteitsbehoefte als gevolg van een groei van de productieopgave, met name voor instandhouding van de infrastructuur. Daarom wordt de capaciteit van RWS verder opgebouwd. De middelen hiervoor worden vanuit de investeringsruimte Wegen en Vaarwegen toegevoegd aan de budgetten voor netwerkgebonden kosten (12.06 en 15.06; totaal € 351,7 miljoen).
15. Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

2.3 Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord kabinet-Rutte III

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 meerjarig € 3,1 miljard aanvullend beschikbaar gesteld aan het Infrastructuurfonds. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en € 5 miljoen per jaar voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, zijn deze middelen conform de bestaande verdeelsleutel¹ tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 wordt de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds.

In de 1e suppletoire begroting 2020 en de ontwerpbegroting 2021 is naar aanleiding van bestuurlijke besluitvorming in het MIRT wederom een deel van de inzet van deze middelen verwerkt en toebedeeld aan de specifieke artikelonderdelen op het Infrastructuurfonds.

¹ Hoofdwegennet 53,5%, Spoorwegen 39,5% en Hoofdvaarwegennet 7%.

Bij hoofdwegennet gaat het om middelen voor de A7/A8 Coentunnel (€ 20 miljoen), A4 Ringvaartaquaduct (€ 40 miljoen), A4 Burgerveen-N14 (€ 53 miljoen) en middelen voor de BOA-taak bij RWS (€ 1 miljoen). Bij spoorwegen gaat het om middelen voor OV en wonen Utrecht (€ 150 miljoen), overwegenaanpak (€ 25 miljoen), HOV Eindhoven (€ 13 miljoen) en toevoegingen aan diverse projecten en programma's (€ 33 miljoen). Bij vaarwegen gaat het om middelen voor het programma Beter Bediend (€ 5 miljoen).

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

2.4 Overprogrammering

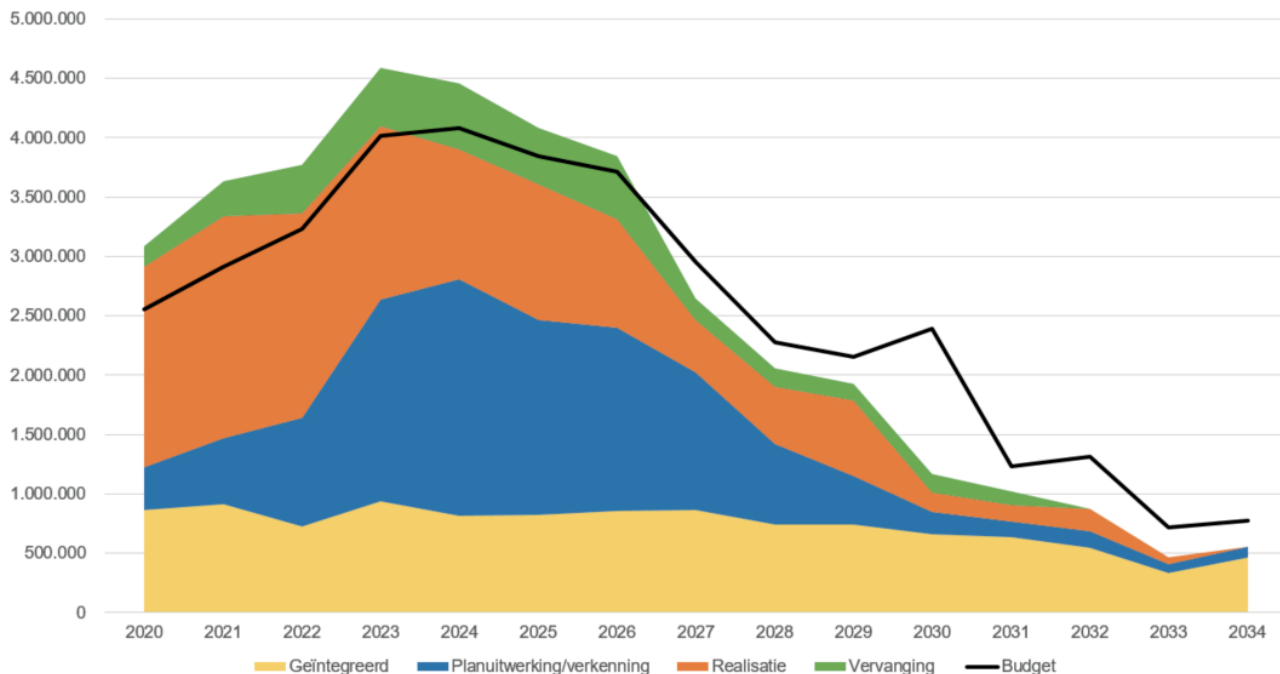
Het instrument overprogrammering wordt door het kabinet ingezet om te zorgen dat de beschikbare budgetten voor het investeringsprogramma zo veel mogelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld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

Conform de reactie op de moties Kröger en Van Eijs (kamerstuk 35 300 XII nr.6) wordt het instrument overprogrammering zoveel mogelijk benut en is de informatievoorziening uitgebreid. In de begrotingsperiode tot en met 2025 is per saldo sprake van een overprogrammering van circa € 2,97 miljard op het IF. De totale overprogrammering over DF en IF is circa € 3 miljard. In de onderstaande tabel is de overprogrammering per artikel uitgesplitst naar planvorming en realisatie opgenomen. De grafiek geeft weer hoe de (over) programmering zich verhoudt tot het budgettair kader van het Infrastructuurfonds.

Tabel 7 Overprogrammering Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)								
Artikel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025	2026-2034
12 Hoofdwegennet	- 142	- 363	- 340	- 371	- 264	- 297	- 1777	1.777
- Realisatie	- 123	- 139	- 113	123	139	113	0	-
- Planuitwerking en verkenning	- 19	- 224	- 227	- 494	- 403	- 410	- 1777	1.777
13 Spoorwegen	- 261	- 170	- 45	- 76	11	33	- 508	508
- Realisatie	- 241	- 126	- 17	- 85	- 3	7	- 465	465
- Planuitwerking en verkenning	- 20	- 44	- 29	9	14	26	- 44	44
15 Hoofvaarwegennet	- 63	- 51	- 58	- 4	- 38	- 46	- 260	260
- Realisatie	- 36	- 43	- 47	34	49	43	0	0
- Planuitwerking en verkenning	- 27	- 8	- 11	- 38	- 87	- 89	- 260	260
17 Megaprojecten	- 68	- 134	- 90	- 120	- 81	66	- 427	427
- Realisatie	- 68	- 134	- 90	- 120	- 81	66	- 427	427
Totale overprogrammering	- 534	- 718	- 533	- 571	- 372	- 244	- 2972	2972

Tabel 8 Totale overprogrammering fondsen (bedragen x € 1.000)								
Fonds	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025	2026-2034
Infrastructuurfonds	- 534	- 718	- 533	- 571	- 372	- 244	- 2972	2972
Deltafonds	- 66	- 45	- 57	45	41	24	- 58	58
Totale overprogrammering	- 600	- 763	- 590	- 526	- 331	- 220	- 3.030	3.030

Figuur 6 Investeringsprogramma en -budgetten (bedragen x € 1.000)



In de bovenstaande grafiek wordt het investeringsprogramma over 14 jaar weergegeven, onderverdeeld naar de MIRT-categorieën. De categorieën geïntegreerd (DBFM-contracten), 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 Infrastructuurfonds. De onderliggende projecten komen middels het kas-verplichtingenstelsel tot betaling. Het instrument overprogrammering wordt toegepast op het investeringsprogramma, omdat er sprake kan zijn van kasversnellingen en kasvertragingen als gevolg van geactualiseerde projectramingen. Op het onderhoudsprogramma vindt geen overprogrammering plaats, omdat kasversnellingen en -vertragingen hierop worden opgevangen binnen de begroting van de uitvoeringsorganisaties.

De zwarte lijn geeft het totale beschikbare budget weer en geldt als het vastgestelde budgettaire uitgavenplafond. De grafiek laat zien dat het investeringsprogramma in de eerste jaren hoger ligt dan het beschikbare budget; er is sprake van overprogrammering. Vanaf 2027 is sprake van de omgekeerde situatie en ligt het beschikbare budget hoger dan het investeringsprogramma; er is sprake van onderprogrammering. Het totale programma en budget over de looptijd van het fonds zijn hiermee aan elkaar gelijk, zodat het investeringsprogramma volledig budgettair gedekt is.

2.5 Flexnorm

In de begroting 2018 is de flexnorm geïntroduceerd, waarmee het inzicht in de meerjarige hardheid van de bestuurlijke afspraken is aangescherpt. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen 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 Infrastructuurfonds overgeheveld naar een nieuw artikel, namelijk artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Hiermee wordt het inzicht in de flexnorm verder verbeterd.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2021 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

Tabel 9 Flexnorm		
Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2034 (x € miljoen)
20.01	Verkenningen	1.281
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10
20.03	Reserveringen	1.625
20.04	Generieke investeringsruimte	6.282
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	271
Totaal		9.469
Als percentage van de budgetten (inclusief investeringsruimte)		9,7%

3. Productartikelen

3.1 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. 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 uitvoering

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen	3.149.433	4.060.227	2.526.575	2.172.553	2.823.262	3.061.822	3.361.495
Uitgaven	2.400.171	2.595.304	2.879.349	2.761.789	3.534.685	3.501.098	3.269.874
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			96%				
12.01 Verkeersmanagement	3.812	4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	3.812	4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	638.953	713.293	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825
12.02.01 Beheer en onderhoud	577.089	597.022	629.657	558.822	535.451	524.688	552.166
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	577.089	597.022	629.657	558.822	535.451	524.688	552.166
12.02.04 Vervanging	61.864	116.271	194.024	310.085	356.551	377.698	298.659
12.03 Aanleg	551.171	579.557	883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.196.371
12.03.01 Realisatie	509.012	401.046	729.471	404.578	569.626	459.821	589.569
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	15.399	19.411	31.569	6.156	1.000		
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	42.159	178.511	153.896	378.716	718.620	931.358	606.802
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	18.013	24.470	23.854	17.348	12.964	12.964	12.964
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	544.906	620.196	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	661.329	678.149	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043
12.06.01 Apparaatskosten RWS	492.731	525.665	539.755	530.642	532.576	521.703	526.748
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	492.731	525.665	539.755	530.642	532.576	521.703	526.748
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	168.598	152.484	151.840	117.292	109.348	95.188	95.295
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	159.998	143.884	143.240	108.792	100.848	95.188	95.295
Ontvangsten	115.453	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008
12.09 Ontvangsten	115.453	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008
12.09.01 Ontvangsten		113.989	137.433	39.971	31.870	53.628	10.756
12.09.02 Tolopgave						45.252	45.252

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenningen en planuitwerkingen, zijn de budgetten in 2021 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 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 2034.

Tabel 11 Artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)										
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.595.304	2.879.349	2.761.789	3.534.685	3.501.098	3.269.874	2.825.859	2.330.116
12.01	Verkeersmanagement		4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864	3.864	3.864

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
12.02	Beheer onderhoud en vervanging	713.293	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825	776.685	518.349
12.03	Aanleg	579.557	883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.196.371	859.556	620.680
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	620.196	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771	628.603	635.173
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	678.149	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043	557.151	552.050
12	Hoofdwegennet								
	Ontvangsten	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252
12.09	Ontvangsten	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252

Vervolg (bedragen x € 1.000)

			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
12	Hoofdwegennet	Uitgaven	2.287.894	2.023.329	2.603.241	1.735.096	1.820.764	1.556.754	1.713.592	37.438.744
12.01	Verkeersmanagement		3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	58.277
12.02	Beheer onderhoud en vervanging		554.961	600.793	635.944	602.832	490.236	492.597	499.480	10.222.971
12.03	Aanleg		646.162	266.817	893.529	67.577	270.958	215.371	233.146	10.195.810
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		524.265	597.613	515.662	506.581	501.489	290.705	422.407	8.069.508
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		558.634	554.234	554.234	554.234	554.209	554.209	554.687	8.892.178
12	Hoofdwegennet	Ontvangsten	55.452	45.252	45.252	45.254	45.252	115.003	50.277	974.044
12.09	Ontvangsten		55.452	45.252	45.252	45.254	45.252	115.003	50.277	974.044

C. Toelichting

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

Verkeersmanagement

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

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

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

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

Meetbare gegevens

Tabel 12 Specificatie bedieningsareaal m.b.t. verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2019	2020	2021
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.839	2.854	2.859
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spitsstroken	km	310	309	309

Toelichting

Voor de verkeerssignalering, dit zijn met name matrixborden, is in 2021 een kleine toename voorzien op de parallelstructuur op de A4 en A44 bij Leiden, ter hoogte van de toekomstige aansluitingen van de Rijnlandroute.

Voor de spitsstroken zijn voor 2021 geen wijzigingen voorzien.

Tabel 13 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Streefwaarde 2020	Streefwaarde 2021
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders				
1. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-maatlocaties dat goed functioneert	92%	93%	> 90%	> 90%
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	99%	97%	> 95%	> 95%

Toelichting

Deze indicator geeft aan in welke mate RWS intensiteit- en snelheidsgegevens van de maatlocaties beschikbaar heeft en ze tijdig doorgeeft aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW).

De indicator kent twee aspecten, namelijk:

1. de mate van beschikbaarheid van de RWS maatlocaties (aantal x tijd);
2. de mate waarin maatgegevens tijdig (binnen 75 seconden) verstuurd zijn naar de NDW.

De percentages worden berekend ten opzichte van de totalen.

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 veilig, vlot en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen en renovaties anderzijds.

Producten

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

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.

12.02.01 Beheer en Onderhoud

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

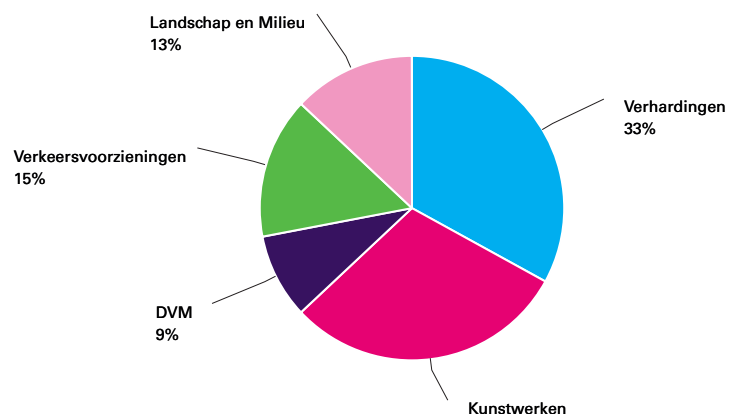
De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

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.

Figuur 7



Tabel 14 Areaal rijkswegen

		Eenheid	Realisatie 2019	2020	2021
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.843	5.834	5.834
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.745	1.763	1.771
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76,9	77,1	77,1
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15,1	15,3	15,4
Groen areaal		km ²	182	182	182

Toelichting

Voor 2021 zijn geen wijzigingen voorzien in de lengte hoofdrijbaan en voor groen areaal

Het areaal asfalt van de hoofdrijbaan zal in 2021 minimaal toenemen door de verbreding van de A1-Oost tussen Rijssen en Azelo.

De op- en afritten en verbindingswegen zullen in 2021 naar verwachting iets toenemen doordat de nieuwe parallelstructuren op de A4 en de A44 beschikbaar komen bij Leiden, ter hoogte van de toekomstige aansluitingen van de Rijnlandroute.

Tabel 15 Omvang areaal

	Areaal	Eenheid	Omvang 2021	Budget
Wegen	Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92,5	629.657

Toelichting

In deze tabel wordt het totale areaal exclusief verzorgingsbanen weergegeven. In 2021 betreft dit in totaal 92,5 km².

Tabel 16 Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Streefwaarde 2020	Streefwaarde 2021
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):	2%	3%	< 10%	< 10%
Technische Beschikbaarheid: deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	> 97%	> 97%
Veiligheid (2):				
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,80%	99,80%	> 99,7%	> 99,7%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	97%	98%	> 95%	> 95%

Toelichting

Ad 1.

Deze indicator betreft de verhouding 'Files door aanleg, beheer en onderhoud' ten opzichte van 'Alle files'.

Hierbij worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. De overige vertragingen, namelijk die met een snelheid tussen 50 en 100 km/uur en/of over korte lengte, worden niet benoemd als files, maar als congestie.

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

Ad 2.

De indicator kent twee aspecten, namelijk:

- Het voldoen aan de veiligheidsnormen: dit wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming.
- Het tijdig bestrijden van wintergladheid: dit wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid.

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 het intensieve gebruik vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

Op dit artikel staat het merendeel van de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. Op begrotingsartikel 18 staan de VenR middelen voor 2031 t/m 2034, die nog moeten worden toebedeeld. In het MIRT projectenoverzicht² worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet.

Deze werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 4 Instandhouding.

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

Producten

Mijlpalen Realisatieprojecten

In 2021 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

Tabel 17 Mijlpalen Realisatieprojecten	
Mijlpaal	Project
Openstelling	– A15 Papendrecht-Sliedrecht
	– A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en fase 2a
Start realisatie	– A73 Zaarderheiken

² Zie het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen

Overige maatregelen

Meer veilig

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

In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn tot en met 2019 van de 62 maatregelen 46 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 16 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 4 in uitvoering en 12 in voorbereiding zijn.

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

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

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

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

MJPO

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Een voorbeeld van een ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een eoduct 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 wordthierdoor het aantal aanrijdingen met dieren beperkt. Het programma is in 2020 formeel afgesloten. Een aantal maatregelen wordt in de periode 2021-2024 uitgevoerd, omdat deze zijn gecombineerd met grotere infrastructurale projecten (werk met werk maken). Hiertoe zijn nadere bestuurlijke en/ of projectafspraken gemaakt. Uitgebreide informatie over de

voortgang is te vinden op www.mjpo.nl. In 2020 is ter afsluiting van het MJPO een eindboek opgesteld. Dit eindboek is aangeboden aan de Tweede Kamer en is eveneens te vinden op www.mjpo.nl.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A4 Burgerveen-Leiden: Het projectbudget is met € 9 miljoen afgenomen vanwege een positief projectresultaat na decharge. Er hebben zich minder risico's voorgedaan dan verwacht.
- N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid): Het projectbudget is € 5 miljoen toegenomen door aanvullende middelen voor de korte termijn file-aanpak.
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verlaagd met € 80 miljoen als gevolg van een meevaller na herijking van de risico's en de daaraan gekoppelde risicoservering. Daarnaast bestaat het uit aanbestedingsmeevallers binnen het programma.
- A12-A15 Ressen – Oudenbroeken: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verhoogd met € 8 miljoen als meevaller uit het project A12 Ede-Grijsoord.
- A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen: Het projectbudget is met € 3 miljoen verlaagd door een positief projectresultaat na afronding van het project.
- A2 Passage Maastricht: Het projectbudget is verhoogd met € 5 miljoen vanwege beleidswijzigingen rondom Rode Diesel en het BTW-percentage.
- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom: Het projectbudget is verhoogd met € 3 miljoen vanwege een tegenvaller als gevolg van ingediende claims voor nadeelcompensatie.
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen.

Tabel 18 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatie Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Kleine projecten / Afronding projecten	37	43		2	2		0	0	4	29		
Programma Snelheidsaanpassing	55	54	35	19	1							
Programma aansluitingen	118	117	81	25	10	3						
Quick Wins Wegen	12	12	11	1								
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.488	1.488	1.475	2	1					11	2016	2016
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	55	54	35	2	1	16					2018	2018
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	314	309	41	12	1	43	73	21	6	116	2032-2036	2028
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.228	1.291	869	27	28	31	28	26	213	4	2025-2027	2025-2027
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	20	20	19		1						2015	2015
A28 Knooppunt Hoevelaken	796	785	128	13	6	6	87	138	226	193	2030	2023-2025
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.210	1.210	1.209	1							2012	2012
A9 Badhoevedorp	322	321	272	4			46				2017	2017
N50 Ens-Emmeloord	19	20	19	0							2016	2016
Projecten Zuidwest-Nederland												

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
A15 Papendrecht-Sliedrecht	16	16	1	6	7	3					2020-2021	2021
A4/A44 Rijnlandroute	581	575	174	60	134	133	80				Regio	Regio
A4 Burgerveen - Leiden	541	550	541	0	0						2015	2015
A4 Delft - Schiedam	642	641	642	0							2015	2015
A4 Vlietland / N14	16	16	14	2							2020-2022	2020-2022
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	17	12	1	3	6	6					2022	2022
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	110	1					1		2015	2015
Projecten Zuid-Nederland												
A2 Passage Maastricht	685	680	676	1	1	1	1	5		1	2016	2016
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	263	260	258	0	1					3	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	60	59	45		14						Regio	Regio
Projecten Oost-Nederland												
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	701	683	102	46	378	64	38	64	8	1	2022-2024	
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a	258	256	95	114	25	24				0	2023-2025	
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	29	32	29	0				0			2017	2017
A50 Ewijk - Valburg	269	269	269	0							2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	319	319	316	2	0	1					2015	2015
N35 Wijthmen - Nijverdal	21	21	1	3	6	7	5				2018	2018
N35 Zwolle - Wijthmen	50	49	39	11							2018	2018
Projecten Noord-Nederland												
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	714	706	243	85	117	104	64	48	13	41	2024	2024
N31 Leeuwarden (De Haak)	220	219	218	2	0						2014	2014
Overige maatregelen												
Fileaanpak	54	54	14	19	18	4						
Meer kwaliteit leefomgeving	150	150	150									
Meer veilig	55	50	38	1	14	2	1					
Afrondingen		1		1								
Totaal uitvoeringsprogramma	11.445	11.452	8.170	463	769	449	423	302	471	399		
Realisatie uitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				61	99	69	24	18	5	6		
Programma Realisatie				524	868	518	447	320	476	405		
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				401	729	405	570	460	590	405		
Overprogrammering (-)				- 123	- 139	- 113	123	139	113	0		

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

- Reserveringen voor Life Cycle Costs (LCC): deze reserveringen zijn geactualiseerd voor de verlenging van het Infrastructuurfonds van 2033 naar 2034.

- Snelfietsroutes: Ten behoeve van een specifieke uitkering aan mede-overheden conform de opgestelde regeling zijn middelen overgeboekt naar het betreffende financiële instrument van artikel 14 op de beleidsbegroting.
- Geluidsanering – Weg: ProRail en RWS zijn bezig met de uitvoering van Fase 1 van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en inmiddels ook gestart met Fase 2. Vanuit de ervaringen met Fase 1 en de opgave voor Fase 2 is de recente stand van de budgetspanning in beeld gebracht. De eerder berekende budgetspanning is aanzienlijk verminderd, maar duidelijk is dat deze niet verder omlaag gebracht kan worden zonder het pakket aan geluidmaatregelen te verminderen. Daarmee zouden de hoogbelaste woningen minder worden beschermd dan in de Wet milieubeheer is toegezegd. Om die reden is de budgetspanning eenmalig verlaagd en is vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet (IF 20.05) € 81 miljoen toegevoegd aan het projectbudget.
- A15 Papendrecht – Sliedrecht: Het project A15 Papendrecht - Sliedrecht is overgegaan naar de realisatiefase en is opgenomen bij artikel 12.03.01 Realisatie.
- A4 Haaglanden – N14: Het taakstellend budget voor de A4 Haaglanden-N14 is met € 200 miljoen verhoogd naar € 667 miljoen Er is € 145 miljoen aan het projectbudget toegevoegd vanuit de investeringsruimte wegen (hiervan was € 80 miljoen reeds vorig jaar als reservering uit de investeringsruimte onttrokken en toegevoegd aan het planuitwerkingsprogramma), voornamelijk ten behoeve van de vervanging/aanpassing van de spoorviaducten bij Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, zodat de aanwezige vluchtstroken ter plaatse in de toekomst kunnen worden behouden (in plaats van deze te benutten als rijstrook). Aanvullend hierop is in 2020 € 55 miljoen extra toegevoegd vanuit de budgetten voor Beheer & Onderhoud en Vervanging & Renovatie, omdat in het kader van dit project werkzaamheden op dit gebied worden uitgevoerd, zoals vervanging van bestaande geluidschermen, verlichting en DVM-systemen en aanbrengen van nieuw asfalt over het gehele traject.
- N59 Verkeersveiligheid: Het project is overgeboekt van planuitwerking naar realisatie en wordt met ingang van deze begroting verantwoord op artikel 12.03.01.
- N65 Vught - Haaren: Dit betreft de wijzigingen die voortvloeien uit de gewijzigde bestuursovereenkomst voor de aanpassingen aan de N65 Vught-Haaren met de betrokken partijen in Noord-Brabant. Hierbij is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant de opdrachtgever wordt van de werkzaamheden. De rijksbijdrage en de in 2017 reeds ontvangen bijdrage van de gemeente 's-Hertogenbosch (in totaal: € 93,3 miljoen) worden via een specifieke uitkering aan de provincie overgemaakt. Vanwege de gewijzigde afspraken worden de geraamde ontvangsten van de andere regionale partijen teruggedraaid.
- Ten slotte zijn de aanlegprojecten in de planuitwerkingsfase geïndexeerd naar prijspeil 2020.

Tabel 19 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatie uitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 573	- 539	nvt	nvt
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	106	105		nvt
Geluidsaneringprogramma – weg	341	267		nvt
Kosten voorbereiding tol	15	14		nvt

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	3	3		nvt
Reservering voor LCC	329	306		nvt
Snelfietsroutes	5	27		nvt
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	114	112		nvt
Vervolgprogramma Meer Veilig	56	55		nvt
Vorbereiding vrachtheffing	29	30		nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	167	184		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
A12/A27 Ring Utrecht	1.225	1.206	2017	
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	330	325	2022	
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	55	54	2020	2025
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	182	179	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	28	27	nvt	Regio
Projecten Zuidwest-Nederland				
A15 Papendrecht – Sliedrecht		16		
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	135	133	2022	2026- 2028
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen – N14	231	226	2023	
A4 Haaglanden – N14	676	467	2021	2026- 2028
N59 Verkeersveiligheid		10	nvt	nvt
Projecten Zuid-Nederland				
A2 't Vonderen – Kerensheide	278	273	2019	2025- 2027
A27 Houten – Hooipolder	1.470	1.447	2019	Zuid: 2027- 2029 Noord: 2028- 2030
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	4	2020	2021-2022
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	27	26	nvt	Regio
N65 Vught – Haaren	94	125	nvt	Regio
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	157	154	2020	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	440	432	2021	2023- 2026 / 2025- 2029
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	32	31	nvt	nvt
Reservering N65	0	4		
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	2	2		
Projecten Oost-Nederland				
A1 Apeldoorn – Azelo: fase 2b	195	191	2018	2026- 2028
A1/A30 Barneveld	42	42	2023	
N35 Nijverdal – Wierden	117	116	2018	2023- 2025
N35 Raalte	13	13	nvt	Regio
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5	2021	2022- 2024
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	30	30	nvt	nvt
Projecten Noord-Nederland				
N33 Zuidbroek-Appingedam	102	100	2021	2026
Overige projecten en reserveringen				
Projecten in voorbereiding				
Projecten Nationaal				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Programma DUMO				
Programma Fiets				
Strategisch plan Verkeersveiligheid				
Afrondingen		3		
Totaal programma planuitwerking en verkenning	6.622	6.461		
Begroting (IF 12.03.02)	6.622	6.461		

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.

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).

Producten

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

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

Op het moment zijn er geen DBFM-projecten meer in aanbesteding.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A12 Ede-Grijsoord: Naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling, is het budget verlaagd met € 8 miljoen door een meevaller op het project.
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15): naast de prijsbijstelling is het projectbudget toegenomen door de extrapolatie van de verwachte tolopbrengsten.
- Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel: de resterende tolopbrengsten van € 5 miljoen zijn overgeboekt naar het project A24 Blankenburgtunnelverbinding. De inpassing van het DBFM-contract heeft reeds plaatsgevonden.
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen.

Tabel 20 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Later	Huidig		Vorig
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Tweede Coentunnel	2.172	2.152	1.230	55	56	54	54	54	54	614	2013	2013	2037
A12 Lunetten-Veenendaal	691	684	371	25	26	26	26	26	26	167	2012	2012	2033
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht	1.242	1.232		32	30	27	25	23	20	1.084	2026	2026	2040
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	1.845	1.822	621	67	64	61	60	60	66	845	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	374	369	62	22	22	17	17	17	20	198	2019	2019	2040
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.160	1.144	317	56	54	61	52	49	49	522	2020	2020	2038
A27/A1 Utrecht-Eemnes- Bunschoten	362	360	55	17	15	15	15	14	14	217	2019	2018- 2020	2044
Aflossing tunnels	954	950	706	48	48	36	28	28	28	32			
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Maasvlakte-Vaanplein	2.271	2.252	1.397	114	60	56	56	56	56	476	2015	2015	2035
A16 Rotterdam	1.521	1.498	129	36	27	27	171	88	72	970	2022- 2024		2043
A24 Blankenburgtunnelverbinding	1.909	1.875	201	55	30	29	170	114	130	1.180	2024		2043
Projecten Zuid-Nederland													
A59 Rosmalen-Geffen	272	272	270	1	1					0	2005	2005	2020
Projecten Oost-Nederland													
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	37	36		37							2022- 2024	2022- 2024	
A12 Ede-Grijsoord	179	184	53	17	13	9	9	9	9	57	2016	2016	2032
N18 Varsseveld-Enschede	463	459	230	16	10	19	10	10	12	155	2018	2018	2043
Projecten Noord-Nederland													
N31 Leeuwarden - Drachten	168	168	143	6	6	6	2			4	2007	2007	2022
N33 Assen - Zuidbroek	344	340	129	14	14	14	14	14	14	131	2014	2014	2034
Tolgefinancierde uitgaven (NCW)													

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Eind contract
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Later	Huidig	Vorig	
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	497	460						25	25	447			
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel Afrondingen		5											
Totaal	16.461	16.264	5.914	620	477	458	709	587	597	7.100			
Begroting (IF 12.04)				620	477	458	709	587	597	7.100			

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

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

Voor cybersecurity is er voor 2020 en 2021 een impuls pakket vastgesteld. In totaal is er € 33,6 miljoen aan capaciteit- en programma middelen toegekend voor cybersecurity en hiervan is € 17,4 miljoen beschikbaar voor het hoofdwegennet. Hiervoor is een pakket aan maatregelen vastgesteld om de ARK-aanbevelingen versneld op te pakken, BWR-restmaatregelen uit te voeren en de cyberweerbaarheid te vergroten. Daarmee worden de prestaties op de netwerken die in beheer van RWS zijn preventief beschermd, aanvallen gedetecteerd en verholpen.

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Totaal geraamde inkomsten tol

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

Bijdragen van derden

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

Tabel 21 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdragen van derden	114	144	40	52	77	9
Totaal geraamde inkomsten tol					45	45
Totaal	114	144	40	52	121	54

Ten opzichte van de eerste suppletore wet 2020 zijn de ontvangsten toegenomen als gevolg van:

- A12/15 Ressen: in 2022 wordt voor dit project een Ten-T subsidie ontvangen van € 1,1 miljoen.
- N31 Leeuwarden Haak: In totaal wordt € 1,1 miljoen extra ontvangen in 2020. Dit betreft € 0,4 miljoen van de provincie in verband met zoute kwel. € 0,7 miljoen betreft de verkoop van gronden.
- Bij een aantal projecten zijn ontvangsten aangepast voor de prijsbijstelling 2020 (€ 1,1 miljoen).

3.2 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2021 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 22 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen	1.849.882	1.915.808	8.792.639	2.147.727	2.099.569	1.502.081	1.392.733
Uitgaven	1.931.571	1.942.460	9.072.039	2.069.538	2.289.958	1.940.920	1.770.336
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			98%				
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.457.826	1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840
13.03 Aanleg	319.486	233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	280.745	143.616	206.487	291.856	220.366	233.348	181.243
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	17.486	23.504	12.897	19.769	20.516	20.579	54.125
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	20.952	51.410	38.383	60.643	126.119	108.812	75.456
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	303	15.150	4.860	23.016	39.629	49.003	12.033
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	144.269	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	7.147.000	0	0	0	0
Ontvangsten	203.626	248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108
13.09 Ontvangsten	203.626	248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2021 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 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 2034.

Tabel 23 Artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)										
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
13	Spoorwegen	Uitgaven	1.942.460	9.072.039	2.069.538	2.289.958	1.940.920	1.770.336	1.933.248	2.041.775
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840	1.460.533	1.520.790
13.03	Aanleg		233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857	299.770	344.676
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309
13.07	Rente en aflossing		9.990	7.147.000	0	0	0	0	0	0
13	Spoorwegen	Ontvangsten	248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108	203.784	203.784
13.09	Ontvangsten		248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108	203.784	203.784

Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
13	Spoorwegen	Uitgaven	1.612.486	1.590.698	1.750.464	1.628.046	1.697.533	1.696.628	1.867.890	34.904.019

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.327.921	1.352.007	1.464.083	1.494.242	1.532.375	1.696.467	1.847.681	22.559.978
13.03	Aanleg	127.575	149.370	196.897	91.503	165.158	161	20.209	3.428.139
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	156.990	89.321	89.484	42.301	0	0	0	1.758.912
13.07	Rente en aflossing	0	0	0	0	0	0	0	7.156.990
13	Spoorwegen	Ontvangsten	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	3.248.027
13.09	Ontvangsten		203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	3.248.027

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 het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze afspraken gaan onder meer over de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de daarmee samenhangende voorzieningen, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. Jaarlijks wordt aan ProRail subsidie verstrekt voor de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur, overeenkomstig het bepaalde in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds.

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 Infrastructuurfonds in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze documenten zijn vastgesteld worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

Het voornemen is om ProRail met ingang van 1 juli 2021 om te vormen tot zbo. Dit heeft onder andere tot gevolg dat bovengenoemde 'instrumenten' zoals de beheerconcessie, het beheerplan, de subsidie en de beleidsprioriteitenbrief zullen worden vervangen door de instellingswet, het meerjarenplan, de begrotingsbijdrage en de jaarbrief.

Producten

De 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 subsidie van het Rijk. Bij de vaststelling van de subsidie 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.

Aan de beschikbare middelen is in totaal € 1,4 miljard toegevoegd vanuit de investeringsruimte spoor om de druk op de budgetten tot en met 2025 te verlichten. Hier wordt in de bijlage 4 'Instandhouding' nader bij stilgestaan.

De omvorming van ProRail tot zbo zal een aantal incidentele en structurele fiscale gevolgen hebben die in deze begroting zijn verwerkt. Overal waar kostenverhogingen of verlagingen als gevolg van de genoemde fiscale effecten optreden, ontstaan even grote verhogingen of verlagingen voor de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties mogelijk. Deze fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen verwerkt. De structurele fiscale gevolgen worden verwerkt op dit artikelonderdeel. De incidentele fiscale gevolgen worden verwerkt op artikel 13.07. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage.

Naast bovenvermelde effecten zijn er twee fiscale effecten die nu nog niet verwerkt kunnen worden. Dit betreft de structurele btw-gevolgen voor derden bij cofinanciering en de incidentele fiscale gevolgen bij het Theemswegtracé. De benodigde informatie is niet tijdig beschikbaar voor verwerking in deze begroting. Voor deze twee posten wordt afgeweken van de afspraak dat alle financiële gevolgen in de ontwerpbegroting 2021 worden verwerkt. Deze zullen worden opgenomen in de ontwerpbegroting 2022.

13.03 Aanleg Spoor

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

- door ProRail uit te voeren 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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Geluidsanering Spoorwegen

ProRail en RWS zijn bezig met de uitvoering van Fase 1 van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en inmiddels ook gestart met Fase 2. Vanuit de ervaringen met Fase 1 en de opgave voor Fase 2 is de recente stand van de budgetspanning in beeld gebracht. De eerder berekende budgetspanning is aanzienlijk verminderd, maar duidelijk is dat deze niet verder omlaag gebracht kan worden zonder het pakket aan geluidmaatregelen te verminderen. Door de toevoeging van € 81 miljoen vanuit de investeringsruimte spoor (IF 20.05) is de budgetspanning eenmalig verlaagd en kunnen de hoogbelaste woningen beter worden beschermd waarmee wordt voldaan aan hetgeen in de Wet milieubeheer is toegezegd.

Nazorg gereedgekomen lijnen en halten

Voor de bij Voorjaarsnota 2020 onder de post Nazorg ondergebrachte deelprojecten Vleuten - Geldermalsen en Ontsnippering bleek in totaal € 4,3 miljoen minder benodigd voor de uitvoering van de nazorg-werkzaamheden. Deze vrijval is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (IF 20.05).

Tabel 24 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget								Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Be- en bijsturing toekomst	16	15	8	5	–	2	1			–	2021	2019
Geluidsanering Spoorwegen	699	609	73	19	12	43	39	49	70	395	divers	divers
Programma Behandelen en Opstellen	155	152	11	8	23	34	36	19	7	17	divers	divers
Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)	27	27	13	–	1	3	1	1	3	5	2011/ 2018- 2024	2011/ 2018- 2024
Verbeteraanpak stations	11	11	4	2	1	1	1	1	1	3	2020	2020
Verbeteraanpak trein	43	43	38	3	–	–	–	2	–	–	2018/ 2019	2018/ 2019
Spoorcapaciteit 2030	138	135	0	31	36	16	22	17	7	8	divers	divers
Stations en stationsaanpassingen												
Kleine stations	18	18		13	–	0	5			–	divers	divers
Toegankelijkheid stations	500	496	259	42	35	34	16	16	7	91	divers	divers
Overige projecten/lijdelen etc.												
Aanleg ATBvv	70	69	7	2	13	16	15	18	–	–	divers	divers
Booggeluid	3	3	1	1	1	–	1	0	–	0	divers	divers
Fietsparkeren bij stations	418	416	139	48	65	62	53	24	16	10	divers	divers
Kleine projecten personenvervoer	23	23		5	10	4	2	1	0	1	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	30	35		11	5	7	9		– 0	–	divers	divers
Overwegenaanpak	759	728	424	36	28	35	66	66	52	52	divers	divers
Ontsnippering	81	80	61	7	6	3	2	1	1		divers	divers
Programma aanpak suïcidepreventie	10	10	5	3	2	–	–	–	–	–	2021	2021
Programma kleine functiewijzigingen	383	380	219	17	22	18	18	18	18	52	divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland												
Amsterdam CS, Cuypershal	27	26	17	1	6	3	1				2022	2020

Projectomschrijving	Projectbudget								Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	408	408	407	0	0	0	1				2016	2016
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	888	888	887	1	0	-					divers	divers
Projecten Zuidwest-Nederland												
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	66	65	11	2	3	3	21	21	6		2023 - 2025	2023 - 2025
Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	608	607	597	7	3						2023 - 2025	2023 - 2025
Projecten Oost Nederland												
Traject Oost	240	239	167	22	6	13	16	10	3	3	divers	divers
Projecten Noord Nederland												
Zwolle - Herfte	216	214	102	68	36	9	1				2017/ 2021	2017/ 2021
Sporendriehoek Noord-Nederland	140	139	64	27	28	14	7				divers	divers
Afrondingen	-	-	- 1	1	1	- 2	2	-	- 1	-		
Totaal ProRail projecten	5977	5837	3512	381	342	316	334	264	190	637		
Totaal overige (niet ProRail) projecten	0	0	0	0	0	0	0			0		
Totaal uitvoeringsprogramma	5977	5837	3512	381	342	316	334	264	190	637		
Planuitwerkingsuitgaven binnen het realisatieprogramma	150	148		5								
Afrekening voorschotten	158	145	145	14	0	0	0				0	
Programma Realisatie	6.285	6.130	3.657	400	333	308	305	236	174	637		
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma				- 15	- 9	- 8	- 29	- 28	- 16			
Budget Realisatie (IF 13.03.01)	6.294	6.161	3.663	144	198	283	191	205	165	1.102		
Overprogrammering (-)				- 241	- 126	- 17	- 85	- 3	7	465		

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget								Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Projecten Nationaal												
Kleine projecten goederenvervoer	2	2		2								
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	170	170	155	2	1	4	1	2	2	3	divers	divers
PAGE risico reductie	19	19	10	-	1	3	3	3			divers	divers
Programma Emplacementen op orde	61	60	9	7	2	6	6	6	6	19	divers	divers
Projecten Zuidwest-Nederland												
Calandbrug	162	161	118	1	1	10	21	6	5		2020/ 2025	2020/ 2021
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	24	24	19	1	0	1	2				divers	divers
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	227	225	72	1	-	9	18	42	50	35	divers	divers
Projecten Zuid-Nederland												
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	137	136	98	9	9	4	5	8	3	2	divers	divers
Overige projecten												

Projectomschrijving	Projectbudget								Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Nazorg gereedgekomen projecten	8	8		2	–	2	3	1	–	–	divers	divers
Afrondingen				– 1	1							
Totaal uitvoeringsprogramma	810	805	480	24	15	39	59	68	66	59		
Planuitwerkingsuitgaven binnen het realisatieprogramma	268	266										
Afrekening voorschotten	17	16	16	1								
Programma Realisatie	1095	1087	496	25	15	39	59	68	66	59		
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma				– 2	– 2	– 19	– 39	– 48	– 12			
Budget Realisatie (IF 13.03.02)	1096	1087	507	23	13	20	20	20	54	59		
Overprogrammering (-)												

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning	Indienststelling
	huidig	vorig	PB of TB	
Projecten Nationaal				
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	14	14		divers
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	71	71		divers
Kleine projecten Personenvervoer	10	9		divers
Reizigersfonds	3	3		nvt
Geluidsmaatregelen HSL-Zuid	70	69		divers
Prestatieverbetering HSL-Zuid	70	62		divers
Regionale Knelpunten	32	31		divers
Projecten Zuid-Nederland				
Maaslijn	44	37		2024
Projecten Zuidwest-Nederland				
Sporen Schiedam-Rotterdam	1	1		
Projecten Oost-Nederland				
Quick scan decentraal spoor Gelderland	18	17		divers
Projecten Noordwest-Nederland				
Multimodale knoop Schiphol	258	254		divers
Overige projecten en reserveringen				
Studie en innovatiebudget	32	31		
Totaal programma planuitwerking en verkenning	610	599		
Begroting (IF 13.03.04)	610	599		

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer

Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	0	0		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	22	22		nvt divers
Overige projecten en reserveringen				
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde Risico's				
Totaal programma planuitwerking en verkenning				
Begroting (IF 13.03.05)	22	22		

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

De Staat betaalt volgens de contractuele overeenkomst met Infrasppeed voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw) tot en met 2031. Het contract-beheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van lenW. Het voornemen is om ProRail met ingang van 1 juli 2021 om te vormen tot zbo en om dan ook de betalingen aan Infrasppeed over te dragen van lenW aan ProRail. ProRail ontvangt hiervoor dan een begrotingsbijdrage van lenW. Er wordt nog gezien hoe de begrotingsbijdrage van lenW eruit zal zien en welke posten deze zal omvatten.

Producten

Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegennet (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget								Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Beschikbaarheidsvergoeding ¹	3.636	3.642	1.945	192	163	165	166	169	170	713	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen ²	- 91	- 91	- 112	- 4	2	2	2	2	2	15		
Totaal	3.545	3.551	1.833	188	165	167	168	171	172	728		
Begroting (IF 13.04)	3593	3593	1852	188	165	167	168	171	172	728		

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de eenmalige uitgaven verantwoord die samenhangen met de afrekeningen van de incidentele Vennootschapsbelasting, dividendbelasting en BTW tussen ProRail en de Belastingdienst als

gevolg van de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo per 1 juli 2021. Over de achtergrond hiervan is de Kamer geïnformeerd bij de brief van 17 februari 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, [35 396, nr. 5](#)).

Vanaf de begroting 2021 maakt de rente op leningen van ProRail onderdeel uit van artikel 13.02 ‘beheer, onderhoud en vervanging’. Deze wijziging houdt eveneens verband met de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo per 1 juli 2021.

Producten

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Concessievergoeding NS

Dit betreft de concessieprijs die NS betaalt voor de vervoerconcessie hoofd-railnet (artikel 66 van de Concessie HRN 2015–2025) en de HSL-heffing die NS betaalt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur (Besluit HSL-heffing 2015), alsmede de betaling van de uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid 2009-2014 (Onderhandelakkoord tussen lenW en de NS in 2011) en de boetes die NS moet betalen wanneer de afgesproken prestaties niet zijn behaald.

Bijdragen van derden

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

Tabel 29 Ontvangsten artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Concessievergoedingen	178	198	208	212	215	328
Prestatieboetes						
Terugbetaling voorschotten	62					
Bijdragen van derden	8	1	1	1	1	1
Ontvangsten spoor	248	199	209	213	216	329

3.3 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 30 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen	56.127	47.074	8.256	48.397	1.606	1.606	9.336
Uitgaven	154.962	103.812	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			98%				
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	103.974	73.296	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	0	3.710	1.606	1.606	1.606	1.606	9.336
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	103.974	69.586	82.476	40.925	31.626	32.745	31.626
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	50.988	30.516	1	47.476	0	0	0
14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten	1.254	25.408	1	0	0	0	0
14.03.02 RSP-ZZL: mob. Fondsen	49.734	0	0	47.476	0	0	0
14.03.03 RSP-ZZL: REP	0	5.108	0	0	0	0	0
Ontvangsten	3.778	46					
14.09 Ontvangsten	3.778	46					

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2021 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021. Omschrijving van de samenhang in het beleid Budgetflexibiliteit.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepings-bijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2034.

Tabel 31 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)										
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	103.812	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		73.296	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729
14.02	Regionale Mob. Fondsen		0	0	0	0	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid		30.516	1	47.476	0	0	0	0	0
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Ontvangsten	46	0	0	0	0	0	0	0
14.09	Ontvangsten		46	0	0	0	0	0	0	0

Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	12.491	0	0	0	0	0	0	457.210
14.01	Grote regionaal/ lokale projecten		12.491	0	0	0	0	0	0	379.217
14.02	Regionale Mob. Fondsen		0	0	0	0	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid		0	0	0	0	0	0	0	77.993
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	46
14.09	Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	46

C. Toelichting

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

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

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

Tabel 32 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02:
Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienstelling
Overige projecten en reserveringen	50	49		nvt
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				

Gesignaleerde risico's

Totaal programma planuitwerking en verkenning	50	49
Begroting (IF 14.01.02)	50	49

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

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

14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/lokaal

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Tabel 33 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget								Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Projecten Noordwest-Nederland												
Amstelveenlijn	81	80	38	16		27					2020/ 2022	
Utrecht, tram naar de Uithof	113	112	82	0	31	0	0				0	2019
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	213	211	57	0	6	14	32	33	32	40	divers	
Rotterdamsebaan	286	285	187	53	46	0	0				regio	
Afrondingen												
Totaal	693	687	365	70	82	41	32	33	32	40		
Begroting (IF 14.01.03)			104	70	82	41	32	33	32			

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

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

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

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen begroot n.a.v. het convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn tussen Rijk-Regio (Kamerstukken II 2007-2008, [27 658, nr. 43](#)). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid in Noord-Nederland (concrete bereikbaarheidsprojecten en

regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk-economisch programma (REP), tevens ten behoeve van Noord-Nederland. De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-Regio (Kamerstukken II 2008-2009, 31 700 A, nr. 19). Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks met een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd.

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

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

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 Infrastructuurfonds; 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.

Tabel 34 Projectoverzicht behorende bij 14.03: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget		Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	72	71	46	25								
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten	588	587	541	0		47						
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	5	5		5								
Afrekening voorschotten	4	4	4									
Begroting (IF 14.03)	669	667	591	30		47						
LMCA Spoor: sporendriehoek (IF 13.03.01)	140	139	64	27	28	14	7					
Totale rijksbijdrage Noord-Nederland	809	806	655	57	28	61	7					

3.3 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen 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 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 Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 35 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen	821.049	1.213.069	883.918	854.845	871.329	1.006.393	959.237
Uitgaven	940.693	1.047.788	1.315.532	1.145.728	1.046.417	1.025.286	1.011.317
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			98%				
15.01 Verkeersmanagement	8.830	11.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	8.830	11.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	353.574	409.792	380.629	342.691	363.130	394.368	400.723
15.02.01 Beheer en onderhoud	313.815	356.314	283.760	242.768	139.935	115.409	80.789
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	309.713	335.809	279.633	238.641	135.808	112.812	74.980
15.02.04 Vervanging	39.759	53.478	96.869	97.501	138.893	172.050	177.698
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	0	0	1	1	1	1	1
15.03 Aanleg	195.446	214.655	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106
15.03.01 Realisatieprogramma	194.340	193.882	239.686	242.768	139.935	115.409	80.789
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	1.106	20.773	56.470	88.916	109.421	92.423	116.317
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	343	1.275	339	1.403	1.588	1.588	1.078
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	51.994	57.319	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	330.849	355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682
15.06.01 Apparaatskosten RWS	297.755	320.780	325.724	332.841	330.630	329.481	320.238
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	297.755	320.780	325.724	332.841	330.630	329.481	320.238
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	33.094	34.232	34.537	30.490	30.414	30.769	30.444
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	33.094	34.232	34.537	30.490	30.414	30.769	30.444
Ontvangsten	130.509	141.359	90.877	23.860	2.404	9131	3.698
15.09 Ontvangsten	130.509	141.359	90.877	23.860	2.404	9131	3.698

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2021 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 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 2034.

Tabel 36 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	1.047.788	1.315.532	1.145.728	1.046.417	1.025.286	1.011.317	1.006.141	862.264
15.01	Verkeersmanagement		11.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976	8.976	8.976
15.02	Beheer onderhoud en vervanging		409.792	380.629	342.691	363.130	394.368	400.723	359.924	262.303
15.03	Aanleg		214.655	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106	265.761	219.487
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		57.319	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830	54.857	53.529
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682	316.623	317.969
15	Hoofdvaarwegennet	Ontvangsten	141.359	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698	1.091	0
15.09	Ontvangsten		141.359	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698	1.091	0

Vervolg (bedragen x € 1.000)

			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
15	Hoofdvaarwegennet	Uitgaven	830.074	781.805	768.360	731.826	708.544	701.455	628.451	13.610.988
15.01	Verkeersmanagement		8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	139.725
15.02	Beheer onderhoud en vervanging		257.716	243.005	254.326	216.219	237.973	229.702	229.702	4.582.203
15.03	Aanleg		180.357	155.665	126.919	98.393	92.937	100.937	28.000	2.765.245
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		62.323	53.455	57.435	87.534	47.954	41.136	41.069	1.093.717
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		320.702	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	5.030.098
15	Hoofdvaarwegennet	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	272.420
15.09	Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	272.420

C. Toelichting

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Producten

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 dient 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 sluisen in de hoofdvaarwegen;
- Het afstemmen van de bediening van bruggen en sluisen op de vraag vanuit de markt.

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

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

Tabel 37 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	2019	2020	2021
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 2021 voor deze indicatoren geen veranderingen voorzien.

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

15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

Producten

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

In bijlage 4 ‘Instandhouding’ van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

15.02.01 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, surveillancevliegtuigen en helikopters.

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

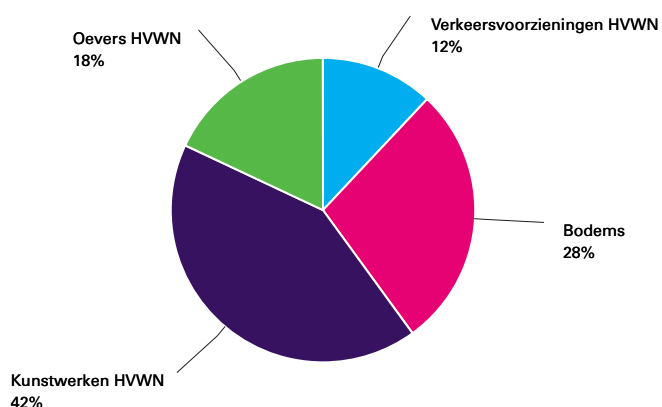
Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-Nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2002–2003, 28 600 XII, nr. 17). Op dit artikel wordt o.a. de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe en wegen en paden Texel verantwoord.

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.

Figuur 8 Verdeling BenO-kosten (in percentages)



Tabel 38 Areaal Beheer en Onderhoud

	Eenheid	Omvang 2021	Budget x € 1.000 2021
Vaarwegen	km	7.071	283.760

Toelichting

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.426 kilometer en van zeecorridors en zeetoegangseuulen van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.071 kilometer. Er worden in 2021 geen veranderingen voorzien.

Tabel 39 Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	2018	2019	Streefwaarde 2020	Streefwaarde 2021
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,8%	Niet beschikbaar	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,4%	Niet beschikbaar	0,2%	0,2%

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.

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

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. Op basis van onderzoek wordt concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het [MIIRT overzicht](#). Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudingsbijlage toegelicht.

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

15.03 Aanleg

Motivering

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

15.03.01 Realisatie

Producten

In 2021 wil lenW de volgende mijlpalen realiseren:

Tabel 40 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2021

Mijlpaal	Project
Openstelling	- Ligplaatsen Merwedese: de aanleg van 4 extra ligplaatsen in de bestaande vluchthaven bij Gorinchem
Start realisatie	- Twentekanal, verruiming (fase 2) - Wilhelminakanaal Sluis II - Verwijderen baggerspecie Averijhaven (onderdeel Lichtenen buitenhaven IJmuiden)

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Nieuwe Sluis Terneuzen: het projectbudget is verhoogd met € 32 miljoen en de openstelling is vertraagd naar 2023. De minister heeft in verband met de vervuilde onderlaag Schependijk het besluit genomen om de kosten tussen Nederland en Vlaanderen gelijk te verdelen. In 2020 is het eerste deel van de Nederlandse bijdrage (€ 20 miljoen) aan het projectbudget toegevoegd (Kamerstukken II, 35 300 A, nr. 57). Daarnaast zijn de ontvangsten van € 7 miljoen van derden toegevoegd aan het projectbudget. De overige € 5 miljoen is de toevoeging van de prijsbijstelling 2020. De vertraging is veroorzaakt door omstandigheden op de bouwplaats (zie ook kamerbrief Waalbrug Nijmegen en Nieuwe Sluis Terneuzen d.d. 20-07-2020).
- Het project Vaarweg Meppel- Ramspol (keersluis Zwartsluis) is afgerond met een positief saldo van € 5,8 miljoen. Deze meevaller wordt teruggeboekt naar de investeringsruimte Vaarwegen.
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van de prijsbijstelling 2020.

Tabel 41 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Beter Benutten	16	16	16	0							-	-
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	101	101	98	2						1	2018	2018
Walradarsystemen	26	26	24	1						2	divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10			3					2020	2020
Projecten Zuidwest-Nederland												
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	13	1	2	1	8	2				2022	2022
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedese	9	9	1	4	2	3					2021	2021
Nieuwe Sluis Terneuzen	987	955	361	193	168	148	42	38	37		2023	2022
Projecten Zuid-Nederland												
Maasroute, modernisering fase 2	642	641	586	9	13	12	10	12			2023	2023

Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Wilhelminakanaal Tilburg	99	99	95		1				1	1	2019	2019
Wilhelminakanaal Sluis II	5	5	1	1	2	1					2023	2023
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	431	431	424							6	2015	2015
Projecten Oost Nederland												
Toekomstvisie Waal	134	133	33	8	30	26	26	12			2022	2024
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	59	65	59	1							2017	2017
Verruiming Twentekanalen fase 2	172	169	10	6	61	81	14				2023	2023
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	284	284	280		4						2019	2019
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37							2	2017	2017
Overige projecten												
Kleine projecten / Afronding projecten	1	1										
Afrondingen	3			- 1		2						
Totaal uitvoeringsprogramma	3.034	3.000	2.036	226	282	284	94	62	38	12		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking			6	4	1	6	12	4	0	0		
Programma Realisatie				230	283	290	106	66	38	12		
Budget Realisatie (IF 15.03.01)				194	240	243	140	115	81	12		
Overprogrammering (-)				- 36	- 43	- 47	34	49	43	0		

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Bijdrage aan agentschap RWS: door de extrapolatie naar 2034 en prijsbijstelling over 2020 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 4 miljoen toegenomen;
- Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2034 en prijsbijstelling over 2020 is de reservering voor LCC met € 26 miljoen toegenomen;
- Voor doelrealisatie programma Maasroute 2: nauw verbonden aan het MIRT-project Maasroute fase 2 (mijlpaal december 2023) worden een aantal maatregelen voor de veiligheid voorzien die niet in de huidige scope zitten. Hiervoor wordt € 75 miljoen gereserveerd.
- Voor de voortzetting van de Topsector Logistiek in 2021-2023 wordt € 29 miljoen gereserveerd;
- Nieuwe Sluis Terneuzen: De Minister heeft in verband met de vervuilde onderlaag Schependijk het besluit genomen de kosten tussen Nederland en Vlaanderen 50/50 te verdelen. In 2020 is het eerste deel van de Nederlandse bijdrage (€ 20 miljoen) overgeboekt naar het projectbudget op artikel 15.03.01;
- De reserveringen voor de Kustwacht worden overgeheveld van artikel 20.03 naar artikel 15.03.02. Er is € 108 miljoen voor Search and Rescue-helikopters (SAR) en € 43 miljoen voor Emergency Towing Vessels (ETV) gereserveerd;
- Wind op Zee scheepvaartveiligheid: EZK en lenW hebben een afspraak gemaakt over de dekking van de kosten die moeten worden gemaakt om de risico's te mitigeren die optreden voor de scheepvaartveiligheid door de aanleg van de windmolenparken van de routekaart 2030 Wind op Zee. EZK heeft € 241 miljoen overgeboekt naar lenW voor de no-regret kosten voor de windenergiegebieden Borssele en Hollandse Kust voor de periode 2020 tot en met 2029. Hiervan heeft lenW € 18 miljoen

- overgeboekt naar Defensie voor de personele kosten samenhangend met de taakintensivering Kustwacht maatregelen scheepvaartveiligheid Wind op Zee voor de periode 2020 tot en met 2029. De overige middelen zijn gereserveerd op artikel 15.03.02 voor de implementatie van de maatregelen;
- Het project Sluiscomplex Kornwerderzand wordt nieuw opgenomen in onderstaande tabel. Voor dit project wordt € 95 miljoen gereserveerd op artikel 15.03.02. Hiervan is € 9 miljoen afkomstig van het project Vaarweg IJsselmeer-Meppel voor de verdieping van de vaargeul;
 - Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2: de openstelling is vertraagd van 2023-2025 naar 2024-2028. In 2019 is de planvorming van alle projecten van de provincies overgegaan naar Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat de planvorming van de Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug niet voldoet aan de MIRT-systematiek. Dit wordt nu aangepakt, met vertraging in de planning tot gevolg. Daarnaast is het project Gerrit Krolbrug teruggezet naar de MIRT-planuitwerking;
 - Capaciteit Volkeraksluizen: In 2017 zijn quick-wins om de wachttijd te verminderen gerealiseerd. Sindsdien wordt tevens de ontwikkeling van de wachttijden gemonitord. Zodra de wachttijden gaan oplopen, kan er een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart worden gebouwd. Vooralsnog zijn er geen indicaties dat dit nodig is, daarom wordt de planning met een jaar aangepast;
 - Ligplaatsen IJssel: Door het wegvallen van de PAS-regeling is vertraging van de planning van het project opgetreden. De opstelling wordt verwacht in 2023-2024 in plaats van 2021-2022;
 - De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstelling 2020.

Tabel 42 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget			Planning	
	huidig	orig	TB	Openstelling	
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 34	- 33	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	16	11	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	276	250	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6		2025- 2027	
Lichter en buitenhaven IJmuiden en Energiehaven	66	65	nnt	nnt	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	27	27		2023	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	154	151		2025- 2027	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2025- 2027	
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	37	36		2026- 2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	27	2019	2023- 2024	
Projecten Noord-Nederland					
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand	95 ¹			2025- 2028	
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	105	103	2017	2024- 2028	
Overige projecten en reserveringen	956	786			
Projecten in voorbereiding					
Projecten Noordwest-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen				2026- 2028	
Projecten Oost-Nederland					

Projectomschrijving	Budget			Planning
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Verkenning IJssel fase 2				2028
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's af rondingen	- 1			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	1.741	1.439		
Begroting (IF 15.03.02)	1.741	1.439		

1 In totaal betreft de Rijksbijdrage voor Sluiscomplex Kornwerderzand € 111 miljoen. Naast het budget op 15.03.02 staat er € 16 miljoen op artikel 12.02.04 IF. Zie ook het betreffende projectblad in het MIRT overzicht.

Legenda:

- PB = Projectbesluit
- TB = Tracébesluit

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

Producten

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

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.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De afgelopen jaren was de werkelijke toegekende prijsbijstelling op de projecten 3^e kolk Beatrixsluis, Capaciteitsuitbreiding Eefde en Keersluis Limmel lager dan waarmee met de budgettaire inpassing van de DBFM projecten rekening is gehouden. Hierdoor sloten de projectkosten tot einde looptijd niet meer volledig aan bij het beschikbare budget. Deze spanning is opgelost door een overboeking vanuit de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet. Concreet betekent dit een verhoging van het projectbudget van € 7,3 miljoen op het project 3^e kolk Beatrixsluis, € 1,3 miljoen op Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde en € 1 miljoen op Keersluis Limmel en een verlaging van € 0,8 miljoen op Zeetoeegang IJmond;
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van de prijsbijstelling 2020.

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget							Kasbudget		Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig		vorig
Projecten Noordwest-Nederland													
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	436	422	64	23	15	15	15	15	15	273	2019	2019	2046
Zeetoeegang IJmond	1.039	1.021	95	19	241	75	39	31	31	509	2022	2022	2045
Projecten Zuid-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	161	157	25	12	9	5	6	5	5	93	2020	2020	2047
Keersluis Limmel	90	87	22	3	3	3	3	3	3	49	2018	2018	2048
Afrondingen	- 1		1					1		- 1			
Totaal	1.725	1.687	207	57	268	98	64	54	54	923			
Begroting (IF 15.04)				57	268	98	64	54	54				

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan 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.

Voor cybersecurity is er voor 2020 en 2021 een impuls pakket vastgesteld. In totaal is er 33,6 miljoen aan capaciteit- en programma middelen toegekend voor cybersecurity en hiervan is 4,8 miljoen beschikbaar voor het hoofdvaarwegennetwerk. Hiervoor is een pakket aan maatregelen vastgesteld om de ARK-aanbevelingen versneld op te pakken, BWR-restmaatregelen uit te voeren en de cyberweerbaarheid te vergroten. Daarmee worden de prestaties op de netwerken die in beheer van RWS zijn preventief beschermd, aanvallen gedetecteerd en verholpen.

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 Rijksvaarwegen, die rechtstreeks aan IenW worden betaald, verantwoord.

Producten

Bijdragen van derden

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

Tabel 44 Ontvangsten artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdragen van derden	141.359	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698
Ontvangsten Vaarwegen	141.359	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698

3.3 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Hogesnelheidslijn-Zuid;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- 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 uitvoering

Tabel 45 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen	256.308	926.204	1.879.158	213.295	521.586	304.797	783.489
Uitgaven	333.324	382.638	218.763	548.624	680.069	675.270	783.719
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			71%				
17.02 Betuweroute	1.094	0	0	0	0	0	0
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	54	4.420	3.116	0	0	0	0
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	54	4.420	3.116	0	0	0	0
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	16.186	10.749	460	663	663	663	663
17.07 ERTMS	63.243	78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237
17.07.01 Realisatieprogramma ERTMS	49.628	75.080	42.830	147.758	134.596	148.059	280.237
17.07.02 Verkenning en planuitwerking ERTMS	13.615	3.775	6.203	0	0	0	0
17.08 Zuidasdok	90.791	85.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	161.956	202.882	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137
17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma	129.514	181.668	86.619	87.460	15.177	15.978	14.257
17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking	32.442	21.214	53.959	140.168	248.568	336.381	398.880
Ontvangsten	26.381	60.930	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439
17.09 Ontvangsten	26.381	60.930	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van verkenning en planuitwerking, zijn de budgetten in 2021 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021. Omschrijving van de samenhang in het beleid Budgetflexibiliteit

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepings-bijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2034.

Tabel 46 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)

			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	382.638	218.763	548.624	680.069	675.270	783.719	836.613	687.895
17.02	Betuweroute		0	0	0	0	0	0	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		4.420	3.116	0	0	0	0	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		10.749	460	663	663	663	663	663	663
17.07	ERTMS		78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237	250.228	208.638
17.08	Zuidasdok		85.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682	63.255	60.344
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		202.882	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137	522.467	418.250
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Ontvangsten	60.930	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857
17.09	Ontvangsten		60.930	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857

Vervolg (bedragen x € 1.000)

			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	397.266	683.496	341.453	209.792	218.502	50.792	10.000	6.724.892
17.02	Betuweroute		0	0	0	0	0	0	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		0	0	0	0	0	0	0	7.536
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		663	663	663	663	663	50.792	0	69.294
17.07	ERTMS		200.682	163.533	221.456	206.956	217.839	0	10.000	2.317.870
17.08	Zuidasdok		17.491	332.030	0	0	0	0	0	1.301.939
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		178.430	187.270	119.334	2.173	0	0	0	3.028.253
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Ontvangsten	7.877	65.430	0	0	0	0	0	621.080
17.09	Ontvangsten		7.877	65.430	0	0	0	0	0	621.080

C. Toelichting

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid corridor is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheidsspoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid corridor kan ruwweg opgedeeld worden in enerzijds de nieuw aangelegde hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en anderzijds het bestaande conventionele spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn op de delen met hogesnelheidsinfrastructuur ERTMS en 25kV in bedrijf. De bovenbouw van de hogesnelheidsinfrastructuur is in 2006 en 2007 opgeleverd. Het traject tussen Amsterdam en Rotterdam is per 7 september 2009 officieel in gebruik genomen, het traject tussen Rotterdam en Antwerpen per 13 december 2009 en de aftakkingen naar Breda per 3 april 2011 en 9 april 2018. Naar aanleiding van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstukken II

2015–2016, 33 678, nr. 16) zet het kabinet in op een betere benutting van de HSL-Zuid met kortere reistijd voor de reizigers en een betrouwbare dienstverlening. In 2018 is met de introductie van de IC Amsterdam-Brussel en de Eurostar over de HSL, het alternatieve aanbod zoals overeengekomen na de Fyra gerealiseerd.

Eindevaluatie grootprojectstatus

Op 30 januari 2020 is de Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid aangeboden aan de Tweede Kamer. Op 8 april 2020 zijn de feitelijke vragen van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hierover beantwoord. De hoofdboodschap van de eindevaluatie en de begeleidende Kamerbrief is dat het projectdoel en alle beoogde activiteiten van het aanlegproject HSL-Zuid zijn gerealiseerd, het projectbudget vrijwel geheel is besteed en het resterende risicoprofiel in verhouding tot het projectbudget zeer beperkt is. Daarmee lijkt aan de belangrijkste criteria voldaan om over te gaan tot beëindiging van de grootprojectstatus.

De achterliggende beleidsdoelstellingen van het groot project zijn destijds niet nader geconcretiseerd: 1) het versterken van de economische positie van Nederland en de Randstad; en 2) treinverkeer als vervanging voor auto- en vliegverkeer. Dat neemt niet weg dat wel degelijk duidelijk is dat het gebruik door (internationale) reizigers de afgelopen jaren is toegenomen. Dit wordt geconcludeerd op basis van het aantal reizigerskilometers zoals opgenomen in de voortgangsrapportages van het groot project. Op 28 april 2020 heeft de Vaste Commissie desalniettemin verzocht om de Tweede Kamer op basis van aanvullend onderzoek te informeren over de mate waarin de oorspronkelijke maatschappelijke doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid zijn verwezenlijkt. Er wordt nog bepaald hoe – gegeven de eerder genoemde kanttekeningen – invulling wordt gegeven aan dit verzoek van de Vaste Commissie.

Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn gereed. Er resteren nog enkele restpunten met een beperkt risicoprofiel, te weten de afhandeling van grondverwerving en schades en uit te voeren evaluaties. De geschatte einddatum is 2021. Het Schadeschap HSL-Zuid handelt uiteindelijk de schadeverzoeken ten aanzien van ervaren geluidshinder af. Vanwege de samenloop met het geluidsmaatregelenpakket HSL-Zuid, is het waarschijnlijk nodig om de Gemeenschappelijke Regeling voor het Schadeschap te verlengen tot en met 2025. Dit heeft geen invloed op het beschikbaar gestelde budget.

Projectoverzicht behorende bij 17.03 Hogesnelheidslijn Zuid (bedragen x € 1 miljoen)

Tabel 47 Projectoverzicht behorende bij 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 miljoen)												
Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.145	6.145	6.137	4	3						2009	2009
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.02)	115	115	115									
Begroting (IF 17.03)	7.272	7.272	7.265	4	3	0	0	0		0		

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 monitorinformatie van de Tafel van Borging (de zogenoemde Integrale rapportage Visie en Vertrouwen). De laatste reguliere Voortgangsrapportage betreft de veertiende Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2015–2016, [24 691, nr. 123/124](#)).

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op 25 september 2018 in een brief aan de minister van lenW aangegeven de procedure te zijn gestart die zal leiden tot de beëindiging van de grootprojectstatus. De commissie heeft daarin de minister van lenW verzocht een eindevaluatie op te stellen, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten. Deze eindevaluatie is Q2 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Producten

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

De volgende producten worden onderscheiden:

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

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectareonherroepelijk;
- 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 Breddiep is toegevoegd aan het project en gerealiseerd;
- 2018 De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project;
- 2018 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein: nieuw streefbeeld onderdeel Buytenland van Rhoon (650 ha) gereed;

- 2019 Verdieping van de Nieuwe Waterweg gereed;
- 2020 Eindevaluatie PMR volgens Regeling Grote Projecten naar Tweede Kamer;
- 2021 Deelprojecten BRG en 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdelen Vlinderstrik en Schiezone afgerond;
- 2026 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdeel Buytenland van Rhoon (650 ha) afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

Vanwege de afronding van de werkzaamheden wordt het restantbudget van de natuurcompensatie en de uitvoeringsorganisatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam overgeboekt naar het budget onvoorzien.

Tabel 48 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹	20	20	18							1	nbn	nbn
750 ha	30	30	30								nbn	nbn
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	0	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	103	103	90	2	0	1	1	1	1	6	nbn	nbn
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	100	99	44	8						48	nbn	nbn
Afrondingsverschillen	-1	1	1	1								
Programma	1.165	1.164	1.096	11	0	1	1	1	1	55		
Begroting (IF 17.06)				11	0	1	1	1	1	55		

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

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 tot en met 2030 worden door ProRail en vervoerders de komende jaren tientallen werkprocessen aangepast om treinen te kunnen laten rijden, circa 1.300 treinen en locomotieven omgebouwd of opgewaardeerd naar ERTMS en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid. Ook zal het systeem en de operatie worden beproefd en uiteindelijk 345 km spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien. Het Kabinet heeft in 2019 tevens besloten structureel middelen te reserveren voor de uitrol van ERTMS in de rest van Nederland in de periode 2030-2050. Hiervoor zijn middelen gereserveerd op artikelonderdeel 20.03.

De jaren 2020 en 2021 staan in het teken van de aanbesteding voor de infrastructuur en het materieel. 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 twaalfde voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2019–2020, [33 652, nr. 75](#)).

Tabel 49 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
ERTMS												
Realisatiefase	2.384	2.347	89	96	105	191	183	183	229	1.309		
Planuitwerkingsfase	95	95										
Programma	2.479	2.442	89	96	105	191	183	183	229	1.309		
Afrekening voorschotten	20	7	7	12	0	0	0	0	0	0		
Begroting (IF 17.07.01)	2.499	2.450	96	75	42	148	135	148	280	1.479		
Overprogrammering (-)				- 33	- 63	- 43	- 48	- 35	51	170		

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 2019-2020, [32668, nr. 15](#)) is de Kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

Producten

- Projectorganisatie en voorbereiding (inclusief Knopen);

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

Overzicht van de bijdragen:

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

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

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2019	2020	2021	Kasbudget				
					2022	2023	2024	2025	later
Bijdragen Rijk	1.113	260	49	- 22	101	224	130	6	365
Bijdrage gemeente Amsterdam	224	54	5	12	25	33	25	8	62
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	168	41	4	9	19	24	19	7	46
Bijdrage Provincie Noord Holland	83		28	28	28				
EU-ontvangsten	3	3							
Bijdrage derden	101	32						68	1
Programma	1.692	390	86	26	173	281	174	90	473
Begroting (IF 17.08)	1.692	390	86	26	173	281	174	90	473

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 Zuidasdok is met € 21 miljoen toegenomen als gevolg van prijsindexering 2020.

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Zuidasdok												
Projectorganisatie en voorbereiding	177	176	69	12	0	4	8	13	8	62		
OVT incl. keerspoor	285	282	148	10	13	18	24	18	18	35		
Tunnel en A10	835	823	70	28	1	109	204	134	55	233		
Generiek en ruimtelijke inrichting	395	390	102	36	12	41	45	8	8	142		
Afrondingen												
Programma	1.692	1.671	390	86	26	173	281	174	90	473	2032-	2036
Begroting (IF 17.08)	1.692	1.671	390	86	26	173	281	174	90	473		

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Vanaf 2018 heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de status van groot project. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van PHS verantwoord. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, is in april 2019 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019, [32 404, nr. 92](#)).

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 spoorwagennet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvaart 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 en gaat PHS steeds verder in realisatie en worden onderdelen vastgelegd in subsidiebeschikkingen. In het MIRT overzicht is per onderdeel in realisatie een MIRT-blad opgenomen en is de voortgang van de diverse PHS onderdelen aangegeven. Elk halfjaar wordt in de opeenvolgende voortgangsrapportages PS de inhoudelijke en financiële voortgang van PHS en de diverse corridors aangegeven.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Planuitwerkingsfase PHS

Naast de toevoeging van de prijsbijstelling 2020 (€ 49 miljoen) is vanuit het planuitwerkingsbudget PHS € 23 mln overgeboekt naar het realisatieproject PHS Meteren Boxtel ter dekking van de voorbereidingskosten van de aanbesteding.

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	later	huidig	vorig
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
Realisatiefase	1.786	1.742	1.039	204	159	135	87	62	49	52		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	263	263	248	3	1	1	4	6		0	2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	140	138	37	58	23	8	13				2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	77	53	23	16	21	4	4	2	2	5	2028-2029	2026-2028
PHS: Rijswijk - Rotterdam	356	351	42	62	57	52	36	30	30	47	2023-2025	2023-2025
PHS Ede	52	48	3	2	6	23	7	7	4		2021	
PHS Amsterdam	138	136	10	23	30	27	18	18	13	0		
OV-SAAL korte termijn	630	630	630	0	0	0	0	0		0	2016	2016
OV-SAAL middellange termijn	65	64	28	23	6	8	0	0		0	2026-2028	2026-2028
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	65	59	18	17	13	11	5	0	0	0		
Afrondingen						1		-1				
Planuitwerkingsfase	2.521	2.516										
Corridor Alkmaar-Amsterdam												
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven												
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen												
Corridor Breda-Eindhoven												
Corridor Den Haag- Rotterdam												
Corridor OV SAAL middellange termijn												
Routing goederenvervoer Zuid-Nederland												
Overige (planstudiekosten)												
Afrondingen					1							
Programma	4.307	4.258	1.039	204	158	134	87	63	49	52		
Afrekening voorschotten	37	24	24	13								
Begroting (IF 17.10)	4.343	4.281	1.062	182	86	87	15	16	14	359	0	0
Overprogrammering (-)				- 36	- 72	- 47	- 72	- 47	- 35	307		

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.

3.3 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 53 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen	36	5.742	0	0	0	0	0
Uitgaven	39	5.644	0	0	0	0	0
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			0%				
18.06 Externe veiligheid	39	5.644	0	0	0	0	0
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.08.01 Apparaatskosten RWS	0	0	0	0	0	0	0
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.08.03 Afroming eigen vermogen Rijkswaterstaat	0	0	0	0	0	0	0
18.12 Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging	0	0	0	0	0	0	0
18.12.01 Beheer en onderhoud	0	0	0	0	0	0	0
18.12.02 Vervanging	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	196.549	74.526	0	0	0	0	0
18.09 Ontvangsten	1.043	25.945	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	195.506	48.581	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2021 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 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 2034.

Tabel 54 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)										
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	5.644	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid		5.644	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging		0	0	0	0	0	0	0	0
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Ontvangsten	74.526	0	0	0	0	0	0	0
18.09	Ontvangsten		25.945	0	0	0	0	0	0	0
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		48.581	0	0	0	0	0	0	0

Vervolg (bedragen x € 1.000)			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	0	0	10.706	345.458	345.457	393.907	393.907	1.495.079
18.06	Externe veiligheid		0	0	0	0	0	0	0	5.644
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging				10.706	345.458	345.457	393.907	393.907	1.489.435
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	74.526
18.09	Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	25.945
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen		0	0	0	0	0	0	0	48.581

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 Infrastructuurfonds. De middelen worden in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

Budgettaire wijziging

Het surplus aan eigen vermogen dat de afgelopen jaren is afgeroomd (totaal € 39,3 miljoen euro) is overgeboekt naar HXII (artikel 99) en wordt ingezet voor IenW-brede apparaatproblematiek.

18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Motivering

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

Het budget voor Vervanging en Renovatie 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 (exclusief Spoor). Voor Spoor zijn de middelen die gereserveerd zijn bij de begroting 2020 reeds toegevoegd aan artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor.

Budgettaire wijziging

De middelen zijn geëxtrapoleerd naar 2034.

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 2019 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 Infrastructuurfonds. De middelen zijn in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

3.3 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 55 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ontvangsten	5.133.045	5.597.916	13.312.853	6.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736
19.09 Ten laste van begroting lenW	5.133.045	5.597.916	13.312.853	6.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 per jaar gepresenteerd op artikelonderdeelniveau. De mutaties zijn in de verdiepingsbijlage bij de begroting op hetzelfde detailniveau tot en met 2034 toegelicht.

Tabel 56 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)										
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	Ontvangsten	5.597.916	13.312.853	6.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736	6.721.499	5.993.467
19.09	Ten laste van begroting lenW		5.597.916	13.312.853	6.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736	6.721.499	5.993.467

Vervolg (bedragen x € 1.000)										
			2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	Ontvangsten	5.392.439	5.244.773	5.955.117	6.030.669	6.087.049	5.553.803	5.864.117	98.863.078
19.09	Ten laste van begroting lenW		5.392.439	5.244.773	5.955.117	6.030.669	6.087.049	5.553.803	5.864.117	98.863.078

C. Toelichting

19.09 Bijdragen ten laste van begroting Hoofdstuk XII

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

3.3 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de SVIR <<vlot, veilig en leefbaar>>. De planflexibele budgetten zijn de budgetten welke naar mening van het kabinet flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten bijeen te plaatsen in één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd en worden na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, ingezet bij de betreffende modaliteit. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reserveringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 20 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de infrastructuuragenda.

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

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 57 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplichtingen		162.592	231.300	98.642	109.952	81.574	233.781
Uitgaven		159.218	234.674	98.642	109.952	81.574	233.781
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>			0%				
20.01 Verkenningen		11.212	1.695	0	29.989	76.574	183.576
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		0	0	10.394	0	0	0
20.03 Reserveringen		148.006	232.979	88.248	79.914	5.000	5.000
20.03.01 Programma's		36.500	25.574	14.000	13.934		
20.03.02 Overige reserveringen		111.506	207.405	74.248	65.980	5.000	5.000
20.04 Generieke investeringsruimte		0	0	0	0	0	0
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		0	0	0	49	0	45.205
20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet		0	0	0	0	0	45.205
20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen		0	0	0	49	0	0
20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegen		0	0	0	0	0	0
Ontvangsten		0	0	0	17.500	30.000	0
20.09 Ontvangsten		0	0	0	17.500	30.000	0

Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2021 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2021.

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2034 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 2034.

Tabel 58 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
20	Verkenningen, reserveringen en uitgaven investeringsruimte	159.218	234.674	98.642	109.952	81.574	233.781	348.020	322.581
20.01	Verkenningen	11.212	1.695	0	29.989	76.574	183.576	260.662	222.843
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	10.394	0	0	0	0	0
20.03	Reserveringen	148.006	232.979	88.248	79.914	5.000	5.000	55.000	55.000
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	49	0	45.205	32.358	44.738
20	Verkenningen, reserveringen en ontvangsten investeringsruimte	0	0	0	17.500	30.000	0	0	0
20.09	Ontvangsten	0	0	0	17.500	30.000	0	0	0

Vervolg (bedragen x € 1.000)

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
20	Verkenningen, reserveringen en uitgaven investeringsruimte	519.341	479.911	729.929	1.629.489	1.545.285	1.473.054	1.504.338	9.469.789
20.01	Verkenningen	289.394	205.218	0	0	0	0	0	1.281.163

		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0	0	10.394
20.03	Reserveringen	156.400	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700	106.050	1.624.797
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	623.833	1.474.296	1.420.996	1.366.150	1.397.080	6.282.355
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	73.547	22.193	1.096	50.193	289	204	1.208	271.080
20	Verkenningen, reserveringen en ontvangsten investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	47.500
20.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	47.500

C. Toelichting

20.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A50 Bankhoef-Paalgraven: Voor deze opgave is een verkenning gestart;
- Korte termijnmaatregelen A2 Den Bosch-Deil: De middelen zijn ten behoeve van de realisatie van de infrastructuurle maatregelen overgeboekt naar artikel 12 Hoofdwegennet.;
- Overige mutaties zijn prijsbijstellingen naar prijspeil 2020.

Tabel 59 Projectoverzicht behorende bij 20.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning Voorkeurs- beslissing
	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland			
A9 Rottepolderplein	31	31	2020
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	168	165	nmb
OV en Wonen Utrecht	152	150	nmb
Projecten Zuidwest-Nederland			
A15 Papendrecht-Gorinchem	342	337	2021
Projecten Zuid-Nederland			
A2 Den Bosch-Deil	464	462	2020
A58 Breda-Tilburg	55	54	2021
Projecten Oost-Nederland			
A50 Bankhoef-Paalgraven	69		nmb
Totaal verkenningsprogramma	1.281	1.199	
Begroting (IF 20.01)	1.281	1.199	

20.02 Maatregelen doelmatig gebruik Infrastructuur

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor planflexibele korte termijn mobiliteitsmaatregelen. Met het programma Beter Benutten is de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan door met kleine en/of slimme maatregelen mobiliteitsvraagstukken aan te pakken. De gereserveerde

middelen op dit artikel zijn nog niet specifiek toegewezen aan decentrale overheden of specifieke uitvoeringsmaatregelen. Daarmee zijn deze budgetten ook nog planflexibel.

Producten

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Korte termijn aanpak files: Bij het BO MIRT najaar 2017 is aangekondigd € 100 miljoen te reserveren voor de korte termijn aanpak files. Met de 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. Ook is de Tweede Kamer middels Kamerstukken II 2018-2019, [31 305, nr. 270](#) geïnformeerd over de tweede tranche. Een groot gedeelte van het budget is inmiddels in uitvoering gegeven.

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 gedurende 2020 bekend.

Tabel 60 Projectoverzicht behorende bij 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectoverzicht behorende bij 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Nationaal			
Korte termijn aanpak files	10	10	nvt
Totaal korte termijn maatregelen	10	10	
Begroting (IF 20.02)	10	10	

20.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's wordt de bereikbaarheidsopgave in deze gebieden adaptief en integraal opgepakt. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de verschillende decentrale overheden. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt, bijvoorbeeld met een verkenning of ander soortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 20.

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Klimaatneutrale netwerken: Teneinde invulling te geven aan de ambitie om te komen tot Klimaatneutrale netwerken heeft IenW voor het komende jaar in totaal € 50 miljoen gereserveerd. De verdeling heeft plaatsgevonden op basis van de CO2-footprint. Op het Infrastructuurfonds wordt € 37,5 miljoen gereserveerd en op het Deltafonds € 12,5 miljoen. De dekking is gevonden op de vrije investeringsruimte van de verschillende modaliteiten.;
- Bij de reserveringen ERTMS en Caribisch Nederland is het extrapolatiejaar 2034 aan het budget toegevoegd;
- Kustwacht SAR/ETV : De reserveringen voor de SAR en ETV zijn overgeheveld naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet;
- Abusievelijk is in de tabel bij de 1e suppletoire begroting 2020 de ophoging van € 7 miljoen toegevoegd aan Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht in plaats van Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam. Dit wordt in deze begroting gecorrigeerd;
- Compensatiepakket Zeeland: Met de brief van 26 juni 2020 (Kamerstukken 2019-2020, [33358 nr. 28](#)) bent u door de minister van BZK geïnformeerd over het besluit om de marinierskazerne niet in Vlissingen te bouwen en anderzijds het besluit voor een compensatiepakket met een cumulatieve omvang van ca. € 650 miljoen in de periode van 2020 tot en met 2030. Onderdeel van het compensatiepakket zijn ook verschillende maatregelen op het gebied van OV en spoor. Een van deze maatregelen binnen de bestuursovereenkomst is de introductie van een versnelde intercitydienst Vlissingen-Rotterdam. Via een zogenoemde additionele dienst wordt deze versnelde intercity, die naar verwachting vanaf eind 2021 kan worden gereden, in aanvulling op de HRN-concessie ingekocht bij NS. Op basis van een toets van het voorziene exploitatietekort wordt een separate subsidie aan NS verstrekt om deze kosten af te dekken. De wijze waarop de intercity-dienst na 2025 financieel wordt vormgegeven is onderwerp van de uitwerking van de nieuwe HRN-concessie. Verder komt voor Smart Mobility € 5 miljoen beschikbaar om daarmee een boost te geven aan de ambitie van Zeeland 'Living Lab' te worden en € 15 miljoen voor de eerste stap in de adaptieve ontwikkelstrategie voor Rail Gent Terneuzen. Een deel van de bedragen is nog gereserveerd op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën. In aanvulling van het compensatiepakket Zeeland wordt een reservering getroffen voor het aanpassen van de afrit 33 A58 met rotonde Nishoek (€ 6,3 miljoen).

Tabel 61 Projectoverzicht behorende bij 20.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vroeg	Voorkeursbeslissing
Gebiedsprogramma's			
Projecten Noordwest-Nederland			
Gebiedsprogramma Amsterdam	170	170	nmb
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	23	29	nmb
Projecten Zuidwest-Nederland			
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	200	200	nmb
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	57	50	nmb
Reserveringen			
Beheer en onderhoud Caribisch Nederland	81	52	nvt
ERTMS	400	300	nvt

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeurs- beslissing
Kustwacht SAR/ETV	0	138	nvt
Slimme en duurzame mobiliteit	73	73	nvt
Schone Lucht Akkoord	46	46	nvt
BioLNG	5	5	nvt
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	500	500	nvt
Klimaatneutrale netwerken	38		nvt
Pakket Zeeland	33		nvt
Afrondingen		- 1	
Overige reserveringen			
Totaal reserveringen	1625	1562	
Begroting (IF 20.03)	1625	1562	

20.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2034 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

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

Dit kabinet heeft het voornemen om het Infrastructuurfonds om te vormen tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: wegen, spoorwegen en water. Middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds en zullen op basis van een nieuw afwegproces en spelregels worden verdeeld.

De in de begroting 2020 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2033 bedroeg € 5.442 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen bedraagt deze ruimte in de begroting 2021 nu € 6.282 miljoen tot en met 2034.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De extrapolatie van het Infrastructuurfonds naar 2034 na aftrek van de doorlopende verplichtingen 2034 (€ 1.382 miljoen);
- De bestaande budgetten zijn op prijspeil 2020 gebracht, het resterende overschot is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (€ 40 miljoen);
- In december 2019 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bekend gemaakt tien jaar lang € 50 miljoen per jaar voor de impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) te hebben vrijgemaakt binnen de begroting. In totaal is € 500 miljoen hiervoor onttrokken uit de generieke investeringsruimte en overgeboekt naar artikelonderdeel 20.03 Reserveringen. Deze mutatie is reeds verwerkt in de 1^e suppletoire begroting 2020 (Voorjaarsnota 2020);

- Om de tegenvallers op het programma beheer en onderhoud, de extra werkzaamheden voor instandhouding van het Hoofdvaarwegennet en de capaciteit van RWS op artikel 15 Hoofdvaarwegennet te bekostigen, wordt er € 92 miljoen toegevoegd vanuit de generieke investeringsruimte. Zie voor nadere toelichting artikelonderdeel 20.05 van de investeringsruimte vaarwegen (IF 20.05.03).

Tabel 62 20.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 20.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
Investeringsruimte	0	0	623.833	1.474.296	1.420.996	1.366.150	1.397.080	6.282.355
Totaal	0	0	623.833	1.474.296	1.420.996	1.366.150	1.397.080	6.282.355

20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit

Motivering

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

Producten

Hieronder is per modaliteit een toelichting opgenomen. Tot en met Ontwerpbegroting 2018 waren deze investeringsruimten weergegeven bij de modaliteitsartikelen op het Infrastructuurfonds. Voor de conversie naar artikel 20 is gekozen om de mutaties die bij deze begroting hebben plaatsgevonden toe te lichten bij de voormalige artikelen en daarna de budgetten over te hevelen naar artikel 20.

20.05.01 Wegen

Op dit artikelonderdeel wordt de beschikbare investeringsruimte voor de modaliteit wegen tot en met 2034 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 2020 tot en met 2033 bedroeg € 1.628 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1^e suppletoire begroting 2020 bedraagt deze ruimte in de begroting 2021 nu € 217 miljoen tot en met 2034.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Overboeking reserveringen lange termijn instandhouding (- € 319 miljoen): Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen;

- Extra werkzaamheden instandhouding (- € 20 miljoen): Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Uit de uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom wordt – naast de overboeking van de reserveringen lange termijn instandhouding – aanvullend budget toegevoegd aan de artikelonderdelen voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen deze middelen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen;
- Klimaatneutrale netwerken (- € 27,5 miljoen): Het kabinet heeft als onderdeel van het Klimaatakkoord zich verbonden om klimaatneutraal en circulair te werken bij rijksinfraprojecten. Hiertoe wordt € 50 miljoen vrijgemaakt. Op basis van de CO2-footprint (55%) bedraagt de bijdrage vanuit hoofdwegennet € 27,5 miljoen;
- Aanvulling Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) (- € 81 miljoen): Op het Meerjarenprogramma Geluidsanering wordt in totaal € 162 miljoen toegevoegd. De budgetspanning wordt verlaagd middels een toevoeging vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet en vanuit de investeringsruimte spoorwegen ;
- A50 Bankhoef-Paalgraven (- € 69 miljoen): In het BO MIRT is voor de A50 een samenhangende aanpak afgesproken. Rijk en regio hebben afgesproken dat er een MIRT-verkenning wordt gestart waarbij een wegverbreding naar 2x3 tussen Ewijk Bankhoef en Paalgraven als alternatief wordt meegenomen. Hiervoor wordt een bedrag van € 69 miljoen gereserveerd als rijksbijdrage voor het uit te werken project;
- A4 Haaglanden-N14 (- € 145 miljoen): Aan het projectbudget is ten behoeve van de vervanging/aanpassing van de spoorviaducten bij Rijswijk en Leidschendam-Voorburg € 145 miljoen vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet toegevoegd;
- SWUNG (- € 25,5 miljoen) : De kosten van het naleven van de geluidsplafonds zijn geactualiseerd. Voor de periode 2020-2021 wordt een budgetverhoging voorgesteld bestemd voor de uitvoering van de motie snelheidsverhoging A2 Amsterdam-Utrecht (zijn nu voorgefinancierd uit SLA budget). Geluidsmaatregelen aan de Coenbrug (€ 0,3 miljoen) en de actualisatie nalevingskosten;
- Intelligente wegkantsystemen (IWKS) – € 243 miljoen: Ten behoeve van het vervangen van de Intelligente wegkantsystemen voor de periode 2020-2027 wordt € 243 miljoen onttrokken aan de investeringsruimte hoofdwegennet;
- BenO aflopende DBFM-contracten Wijkertunnel (€ 27,3 miljoen) en tunnel De Noord (€ 44 miljoen): In 2023 en 2027 komen Tunnel de Noord en de Wijkertunnel in eigendom van RWS. Tot nu toe werden de onderhoudskosten hiervan betaald door de eigenaar van de tunnels (ING). Met ingang van de overgang zal de bekostiging plaats moeten vinden vanuit het BenO-budget dat aan RWS ter beschikking wordt gesteld. Dat zal dus hiervoor moeten worden opgehoogd. Het gaat dan om € 4 miljoen met ingang van 2023 voor Tunnel de Noord en € 3,9 miljoen met ingang van 2027 voor de Wijkertunnel;
- Capaciteit RWS (- € 243 miljoen): Jaarlijks herijkt RWS de capaciteitsbehoefte aan de hand van de meerjarige productieopgave. Hieruit volgt dit jaar een toenemende capaciteitsbehoefte als gevolg van een groei van de productieopgave, met name voor instandhouding van de infrastructuur. Daarom wordt de capaciteit van RWS verder opgebouwd. De

middelen hiervoor worden vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet toegevoegd aan de budgetten voor netwerkgebonden kosten (12.06 en 15.06; totaal € 351,7 miljoen);

- Compenserende maatregelen Zeeland (- € 11,3 miljoen): Voor het afgelasten van de verhuizing van de marinierskazerne naar Vlissingen, wordt Zeeland gecompenseerd met € 650 miljoen aan rijksinvesteringen in de provincie. Besloten is dat lenW ten behoeve van het maatregelenpakket Zeeland € 33 miljoen reserveert. Vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet wordt € 11,3 miljoen gereserveerd;
- Charm (- € 29,6 miljoen): Voor de vervanging van verouderde verkeersmanagementsystemen wordt voor de periode 2020-2023 extra budget toegekend;
- Cybersecurity (- € 17,4 miljoen): De beveiliging van de primaire processen, door middel van de door RWS voorgestelde maatregelen is nodig om het cyberrisico te verlagen naar een acceptabel niveau voor RWS. Voor deze maatregelen om de organisatie te verstevigen en daarmee de prestaties op de netwerken die in beheer zijn van RWS preventief te wapenen tegen een toenemende dreiging en waar nodig aanvallen te detecteren en te verhelpen is € 17,4 miljoen overgeboekt naar RWS en € 9,5 miljoen gereserveerd;
- Mee- en tegenvallers aanleg en onderhoudsprogramma (€ 91 miljoen): Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het hoofdwegennet;
- Topsector Logistiek (- € 15,4 miljoen): Overboeking naar hoofdstuk XII ten behoeve van het uitvoeren van het programma Topsector Logistiek.

Tabel 63 20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	45.205	32.275	44.545
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	45.205	32.275	44.545

(vervolg) 20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
Investeringsruimte	73.354	74.545	0	0	0	0	0	269.924
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	0	- 52.649	0	0	0	0	0	- 52.649
Totaal	73.354	21.896	0	0	0	0	0	217.275

20.05.02 Spoorwegen

Op dit artikelonderdeel wordt de beschikbare investeringsruimte voor de modaliteit spoorwegen tot en met 2034 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 2020 tot en met 2033 bedroeg € 1.759 miljoen. Door de hieronder vermelde (belangrijkste) budgettaire aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1^e supplettoire begroting 2020, bedraagt deze ruimte in de begroting 2021 € 54 miljoen:

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Overboeking reserveringen lange termijn instandhouding (- € 1.076 miljoen): Op het artikelonderdeel beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbare budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen;
- Extra werkzaamheden instandhouding (- € 340 miljoen): Op het artikelonderdeel beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Uit de uitvoeringstoets door ProRail blijkt dat extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom wordt – naast de overboeking van de reserveringen lange termijn instandhouding – aanvullend budget toegevoegd aan de artikelonderdelen voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen deze middelen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen;
- De dekking voor de beschikbaarheidsvergoeding OV komt uit de investeringsruimte spoorwegen (- € 167 miljoen). De beschikbaarheidsvergoeding is bij incidentele suppletoire begroting 2020 overgeboekt naar hoofdstuk XII vanuit artikel 13. De dekking voor deze overboeking vindt plaats vanuit de investeringsruimte spoorwegen, aangezien de concessieopbrengsten hier jaarlijks binnenkomen;
- Aanvulling Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) (- € 81 miljoen): Op het Meerjarenprogramma Geluidsanering wordt in totaal € 162 miljoen toegevoegd. De budgetspanning wordt verlaagd middels een toevoeging vanuit de investeringsruimte hoofdwegen en vanuit de investeringsruimte spoorwegen;
- Programma overwegenaanpak (- € 25 miljoen): aan het programma overwegenaanpak worden middelen toegevoegd om de Regeerakkoordambitie te verwezenlijken;
- Compenserende maatregelen Zeeland (- € 21,8 miljoen): Voor het afgelasten van de verhuizing van de marinierskazerne naar Vlissingen, wordt Zeeland gecompenseerd met € 650 miljoen aan rijksinvesteringen in de provincie. Besloten is dat lenW ten behoeve van het maatregelenpakket Zeeland € 33 miljoen reserveert. Vanuit de investeringsruimte spoorwegen wordt € 21,8 miljoen gereserveerd;
- Topsector logistiek: Overboeking naar hoofdstuk XII ten behoeve van het uitvoeren van het programma Topsector Logistiek (- € 11,9 miljoen);
- Klimaatneutrale Infrastructuur (- € 7,5 miljoen): vanuit de investeringsruimte spoor worden middelen vrijgemaakt ter stimulering van klimaatneutrale infrastructuurprojecten;
- Toevoeging extrapolatie ontvangsten HSL-heffing en concessie HRN voor het jaar 2034 (€ 233 miljoen).

Tabel 64 20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investeringsruimte	0	0	0	49	0	0	83	193
Totaal	0	0	0	49	0	0	83	193

(vervolg) 20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)								
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
Investeringsruimte	193	297	1.096	50.193	289	204	1.208	53.805
Totaal	193	297	1.096	50.193	289	204	1.208	53.805

20.05.03 Vaarwegen

Op dit artikelonderdeel wordt de beschikbare investeringsruimte voor de modaliteit vaarwegen tot en met 2034 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 2020 opgenomen stand van de beschikbare investeringsruimte tot en met 2033 bedroeg € 40 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1^e suppletoire begroting 2020, resteert er geen investeringsruimte vaarwegen in de begroting 2021 tot en met 2034.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- De toevoeging van het positieve saldo van meevallers op de projecten op het hoofdvaarwegennet aan de investeringsruimte (€ 13,5 miljoen). Hieronder vallen een meevaller en vrijval reservering op het project Wielingen van € 0,6 miljoen, een meevaller op het project vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) van € 5,8 miljoen, ontvangsten VBS-tarief voor het walradarsysteem van € 4,9 miljoen, en de vrijval reservering garantie Twentekanal van € 2 miljoen. De ontvangsten van het VBS-tarief worden toegevoegd aan de reservering Walradarsystemen;
- Extra werkzaamheden instandhouding (- € 20 miljoen): Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Uit de uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom wordt – naast de overboeking van de reserveringen lange termijn instandhouding – aanvullend budget toegevoegd aan de artikelonderdelen voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen deze middelen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen;
- Overboeking reservering lange termijn instandhouding (- € 72 miljoen): Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen;
- Capaciteit RWS (- € 109 miljoen): Jaarlijks herijkt RWS de capaciteitsbehoefte aan de hand van de meerjarige productieopgave. Hieruit volgt dit jaar een toenemende capaciteitsbehoefte als gevolg van een groei van de productieopgave, met name voor instandhouding van de infrastructuur. Daarom wordt de capaciteit van RWS verder opgebouwd. De

- middelen hiervoor worden vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet toegevoegd aan de budgetten voor netwerkgebonden kosten (12.06 en 15.06; totaal € 351,7 miljoen);
- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA) (- € 11 miljoen). Voor het hoofdvaarwegennet betreft dit dekking van kosten die RWS heeft gemaakt voor het opruimen van olie en het schoonmaken van vogels door de olie lekkage van de BOW Jubail in de haven van Rotterdam (- € 5 miljoen), het realiseren van een tijdelijke oplossing voor de Paddepoelsterbrug (- € 1,5 miljoen) en bekostiging van het instrument Functionele Inspecties en Testen (FIT), zijnde een toestandsinspectie van het dynamische deel van een installatie (aandrijving, bewegingswerk, bediening en besturing) waarbij specifiek wordt gemaakt wat en hoe er geïnspecteerd en getest dient te worden (- € 4,5 miljoen);
 - Cyber security: de beveiliging van de primaire processen, door middel van de door RWS voorgestelde maatregelen, is nodig om het cyber risico te verlagen naar een acceptabel niveau voor RWS. Voor deze maatregelen om de organisatie te verstevigen en daarmee de prestaties op de netwerken die in beheer zijn van RWS preventief te wapenen tegen een toenemende dreiging en waar nodig aanvallen te detecteren en te verhelpen is € 5 miljoen overgeboekt naar artikel 15 en € 10 miljoen gereserveerd;
 - Er is € 8,8 miljoen overgeboekt naar de reservering Kustwacht voor Search-and-Rescue (SAR) helikopters om de reservering te laten aansluiten bij de geraamde kosten;
 - Middels een incidentele subsidie van € 5,4 miljoen zal worden bijgedragen aan de aanschaf van batterijcontainers Modular Energy Concepts (MEC's), met als doel een versnelling te bewerkstelligen van de transitie naar een volledig elektrische binnenvaart. De uitvoering van het projectplan zal worden uitgevoerd door bedrijf Zero Emission Services (ZES). Ten behoeve van deze subsidie wordt € 5,4 miljoen overgeboekt naar artikel 18 van de begroting Hoofdstuk XII.;
 - Bijdrage voor de optimalisatie van de binnenvaarinfrastructuur (boven-gemiddeld knooppunt Tilburg) in het kader van het project 'Wilhelminakanaal fase 1,5'. Dit betreft trimodale ontwikkeling ten behoeve van het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo. Deze ontwikkeling kan bespoedigd worden door een rijksbijdrage van € 4,8 miljoen aan noodzakelijke maatregelen om de binnenvaartinfrastructuur daarvoor op het juiste niveau te brengen. Dit bedrag wordt overgeboekt naar artikel 18 van de begroting Hoofdstuk XII;
 - Voor het oplossen van de spanning op prijsbijstelling bij DBFM-contracten wordt € 8,8 miljoen overgeboekt naar artikel 15.04. De afgelopen jaren was de werkelijke toegekende prijsbijstelling op de projecten 3^e kolk Beatrixsluis, Capaciteitsuitbreiding Eefde en Keersluis Limmel lager dan waarmee met de budgettaire inpassing van de DBFM-projecten rekening is gehouden. Hierdoor sloten de projectkosten tot einde looptijd niet meer volledig aan bij het beschikbare budget. Door de ontstane vertraging bij het project Zeetoegang IJmond, wordt langer prijsbijstelling ontvangen, dan waarmee ten tijde van de inpassing rekening is gehouden. Hiermee is de budgetspanning omgeslagen in een overschot. Dit wordt met deze mutatie gecorrigeerd;
 - Om de aanvullende kosten voor de verlenging van het baggercontract Eemsgaol financieel te dekken wordt een risicoreservering getroffen van € 11,2 miljoen;

- Om de tegenvallers op het programma beheer en onderhoud, de extra werkzaamheden voor instandhouding van het Hoofdvaarwegennet en de capaciteit van RWS op artikel 15 Hoofdvaarwegennet te bekostigen, wordt er € 92 miljoen toegevoegd vanuit de generieke investeringsruimte;
- Er wordt € 189,9 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte vaarwegen vanuit de loon- en prijsbijstelling 2020.

Tabel 65 20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

(vervolg) 20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020-2034
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0

4. Bijlagen

Bijlage 1: Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel

Tabel 66 Voeding van het Infrastructuurfonds																	
Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034	
12	Hoofdwegenmet	2.595.3042.879.3492.761.7893.534.6853.501.0983.269.8742.825.8592.330.1162.287.8942.023.3292.603.2411.735.0961.820.7641.556.7541.713.5927.438.744															
	Uitgaven																
12.01	Verkeersmanagement	4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864	3.864	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	58.277	
12.02	Beheer onderhoud en vervangning	713.293	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825	776.685	518.349	554.961	600.793	635.944	602.832	490.236	492.597	499.480	0.222.971
12.03	Aanleg	579.557	883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.196.371	859.556	620.680	646.162	266.817	893.529	67.577	270.958	215.371	233.146	0.195.810
12.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	620.196	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771	628.603	635.173	524.265	597.613	515.662	506.581	501.489	290.705	422.407	8.069.508
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	678.149	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043	557.151	552.050	558.634	554.234	554.234	554.234	554.209	554.209	554.687	8.892.178
	Ontvangsten																
12.09	Ontvangsten	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252	55.452	45.252	45.252	45.252	45.252	115.003	50.277	974.044
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	2.481.315	2.741.916	2.721.818	3.502.815	3.402.218	3.213.866	2.776.960	2.284.864	2.332.442	1.978.077	2.557.989	1.689.842	1.775.512	1.441.751	1.663.315	6.464.700
13	Spoorwegen	1.942.4609.072.0392.069.5382.289.9581.940.9201.770.3361.933.2482.041.7751.612.4861.590.6981.750.4641.628.046.1.6975331.696.628.1.8678904.904.019															
	Uitgaven																
13.02	Beheer onderhoud en vervangning	1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840	1.460.533	1.520.790	1.327.921	1.352.007	1.464.083	1.494.242	1.532.375	1.696.467	1.847.682	2.559.978
13.03	Aanleg	233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857	299.770	344.676	127.575	149.370	196.897	91.503	165.158	161	20.209	3.428.139
13.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301				1.758.912
13.07	Rente en aflossing	9.990	7.147.000														7.156.990
	Ontvangsten																
13.09	Ontvangsten	248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	3.248.027
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	1.694.362	873.501	1.861.080	2.076.619	1.724.490	1.441.228	1.729.464	1.837.991	1.408.702	1.386.914	1.546.680	1.424.262	1.493.749	1.492.844	1.664.108	1.655.992

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
14	103.812	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491							457.210
	Uitgaven															
	Grote															
14.01	73.296	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491							379.217
	regionaal/ lokale projecten															
	Regionale															
14.02																
	Mob. Fondsen															
	RSP.															
14.03	30.516	1	47.476													77.993
	ZZL: Pakket Bereikbaarheid															
	Ontvangsten															
14.09																46
	Ontvangsten															
	Bijdrage															
	103.766	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491							457.164
	van hfdst XII (art 26)															
Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
15	47.788	1.315.532	1.145.728	1.046.417	1.025.286	1.011.317	1.006.141	862.264	830.074	781.805	768.360	731.826	708.544	701.455	628.451	3.610.988
	Uitgaven															
15.01	Verkeersmanagement	1.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	139.725
	Beheer															
15.02	onderhoud en vervanging	409.792	380.629	342.691	363.130	394.368	400.723	359.924	262.303	257.716	243.005	216.219	237.973	229.702	229.702	4.582.203
15.03	Aanleg	214.655	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106	265.761	219.487	180.357	155.665	126.919	98.393	92.937	100.937	28.000.2.765.245
15.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	57.319	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830	54.857	53.529	62.323	53.455	57.435	87.534	47.954	41.136	41.069.1.093.717
15.06	Netwerkgebonden kosten HVVN	355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682	317.969	320.702	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	5.030.098
	Ontvangsten															
15.09	Ontvangsten	141.359	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698	1.091								272.420

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034					
Bijdrage van hfdst XII (art 26)	906.429	1.224.655	1.121.868	1.044.013	1.016.155	1.007.619	1.005.050	862.264	830.074	781.805	768.360	731.826	708.544	701.455	628.451	3.338.568					
Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034					
Megaprojecten																					
Verkeer en Vervoer	382.638	218.763	548.624	680.069	675.270	783.719	836.613	687.895	397.266	683.496	341.453	209.792	218.502	50.792	10.000	6.724.892					
	Uitgaven																				
1702	Betuweroute																				
1703	Hogesnelheidstrein- Zuid	4.420	3.116	0												7.536					
1706	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	0.749	460	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	69.294					
1707	ERMITS	78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237	250.228	208.638	200.682	163.533	221.456	206.956	217.839	10.000	2.317.870					
1708	ZuidasDok	85.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682	63.255	60.344	17.491	332.030					1.301.939					
1710	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	202.882	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137	522.467	418.250	178.430	187.270	119.334	2.173			3.028.253					
	Ontvangsten																				
1709	Ontvangsten	60.930	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857	7.877	65.430					621.080					
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)																				
		321.708	154.024	477.389	622.575	500.342	700.280	820.462	669.038	389.389	618.066	341.453	209.792	218.502	50.792	10.000	6.103.812				
Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034					
18	Overige uitgaven en ontvangsten	5.644														10.706	345.458	345.457	393.907	393.907	1.495.079
	Uitgaven																				
18.06	Externe veiligheid	5.644																			5.644
18.08	Netwerkoverstijgende kosten																				
18.11	Investeringsruimte																				

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034				
Nader toe te wijzen BenO en Vervanging										10.706	345.458	345.457	393.907	393.907	393.907	1.489.435				
18.12																				
18.15																				
18.16																				
18.09	Ontvangsten	25.945														25.945				
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	48.581														48.581				
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	- 68.882								10.706	345.458	345.457	393.907	393.907	393.907	1.420.553				
Bedragen € x 1.000		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034			
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk																			
	Ontvangsten																			
	Ten laste van begroting lenW	5.597.916,3	3.12.853,6	370.804	7.371.706,6	729.130	6.637,7	366.721	1.499,5	993.467,5	392.439,5	244.773	5.955.117,6	0,30	669	6.087,0	495.553	803	5.864,11	198.863,078
19.09																				
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	5.597.916,3	3.12.853,6	370.804	7.371.706,6	729.130	6.637,7	366.721	1.499,5	993.467,5	392.439,5	244.773	5.955.117,6	0,30	669	6.087,0	495.553	803	5.864,11	198.863,078
Bedragen € x 1.000		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034			
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	159.218	234.674	98.642	109.952	81.574	233.781	348.020	322.581	519.341	479.911	729.929	1.629.489	1.545.285	1.473.054	1.504.338	9.469.789			
	Uitgaven																			
20.01	Verkenningen	11.212	1.695	0	29.989	76.574	183.576	260.662	222.843	289.394	205.218						1.281.163			

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034	
20.02			0	0	10.394											10.394	
	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen																
20.03	Reserveringen	148.006	232.979	88.248	79.914	5.000	55.000	55.000	156.400	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700	106.050	1.624.797	
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	623.833	1.420.996	1.366.150	1.397.080	6.282.355	
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	49	0	45.205	32.358	44.738	73.547	22.193	50.193	289	204	1.208	271.080	
	Ontvangsten																
20.09	Ontvangsten	0	0	17.500	30.000											47.500	
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)																
		159.218	234.674	98.642	92.452	51.574	233.781	348.020	322.581	519.341	479.911	729.929	1.629.489	1.545.285	1.473.054	1.504.338	9.422.289

Bijlage 2: Verdiepingsbijlage

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

Artikel 12

Tabel 67 Artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	Totaal mutatie 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 Hoofdwegennet														
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803	3.801	3.801	3.801	3.801	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809
Mutaties Voorjaarsnota 2020														
Stand eerste suppletore wet 2020 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803	3.801	3.801	3.801	3.801	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809
Extrapolatie 2034	3.809													
HXII: Verkeersborddata en MaaS	235	235												
Prijsbijstelling 2020	945	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Mutaties Miljoenennota 2021	4.989	298	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging	4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864	3.864	3.864	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800	604.455	529.491	483.202	763.464	774.913	808.596	477.073	477.073	477.073
Mutaties Voorjaarsnota 2020	- 9.175	- 27.123	- 29.214	27.059	84.303	196.232	153.377	49.957	30.149	215.274	190.794	-	- 2.604	- 2.604
Stand eerste suppletore wet 2020 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging	664.957	791.295	737.550	786.822	797.032	757.832	579.448	513.351	548.190	584.119	617.801	585.229	474.469	474.469
A4 Haaglanden-N14: ophoging na OTB	- 55.911													
BenO component DBFM A12 Ede-Grijsoord	2.361													2.361
Extra werkzaamheden instandhouding HWN	20.000													
Extrapolatie 2034	483.713								10.000	10.000				
Gewijzigde Bestuursvereenkomst N65 Vught-Haaren	- 4.964	- 2.964	- 2.000											
Kasschuiven 2020 Hoofdwegennet	0			- 51.000	- 51.000	- 47.000	149.000							
Nalevingskosten SWUNG	23.458		305	3.305	3.305	5.337	5.337	2.337	3.532					
Overboeking reservering lange termijn instandhouding HWN	319.200								138.901	180.299				
Prijsbijstelling 2020	155.638	11.024	13.119	12.229	13.046	13.215	12.566	9.607	8.511	9.089	9.685	10.243	9.703	7.867
RWS Service Level Agreement (SLA)	366.912	40.276	21.267	34.023	55.029	55.034	51.040	47.043	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900
Versnelling beheer en onderhoud RWS	0		84.800	84.800	84.800	84.800	84.800		148.901	190.299				
Mutaties Miljoenennota 2021	1.366.318	48.336	32.386	131.357	105.180	105.354	92.993	197.237	4.998	6.771	16.674	18.143	17.603	15.767
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging	713.293	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825	776.685	518.349	554.961	600.793	635.944	602.832	490.236	492.597
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	905.3181.226.1551.054.1211.464.864.1.672.794.1.512.254	892.278	925.905	207.002	62.359	590.706	29.189	49.942	100.417					
Mutaties Voorjaarsnota 2020	985.894	245.343	397.051	253.265	135.180	235.054	223.567	118.976	361.543	143.593	12.897	146.418	65.892	238.149
Stand eerste suppletore wet 2020 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	659.975	829.104	800.8561.329.684	1.437.740	1.288.687	1.011.254	564.362	350.595	75.256	737.124	95.081	288.091	239.601	

	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 Hoofdwegennet	mutatie														
A4 Haaglanden-N14: ophoging na OTB	55.911						13.750	13.750	13.750	13.750	911				
A4 Haaglanden - N14: spoorviaduct bij Leidschendam	65.000										65.000				
Beoording van 130 naar 100	588	588													
Bijdrage fietsparkeren aan fietsbeleid	2.250	750	750	750	750										
Bijdragen derden Hoofdwegennet	2.138	1.057	1.081												
Correctie Maatregelen vliegveld Lelystad	- 2.500	- 2.500													
Extrapolatie 2034	249.476														
Gewijzigde Bestuursovereenkomst N65 Vught-Haaren	- 45.906	2.964	- 4.700		- 20.400	- 23.770									
HXII: Capaciteitsuitbreiding	0				3.000	- 1.500	- 1.500								
HXII: Reservering BOA2021															
Vrachtwagenheffing	- 270		- 270												
HXII: SPUK Snelfietsroutes	- 22.287	- 15.481	- 6.806												
HXII: Vrachtwagenheffing	- 300	- 300													
Innovatieregeling bouw GWW	25.000	5.000	10.000	10.000											
Inpassing DBFM contract BAHO	10.000	10.000													
Kasschuiven 2020 Hoofdwegennet	0	- 97.174	10.661	- 84.595	104.018	- 36.631	- 32.431	189.513	1.987	270.607	138.118	151.217	- 10.164	- 10.164	- 7.900
Maatregelen vliegveld Lelystad	2.500	2.500													
Meerjarenprogramma Geluidsanerling (M/JPG) Wegen	81.000								27.000	27.000	27.000				
Nalevingskosten SWLUNG	- 23.458			- 305	- 3.305	- 3.305	- 5.337	- 5.337	- 2.337	- 3.532					
Opdrachtbrief A2 Deil-Vught	6.907	1.574	3.129	908	696	400	200								
Prijsbijstelling 2020	163.394	12.328	14.008	9.599	9.905	16.437	13.257	17.943	32.918	4.742	4.532	23.194	660	2.551	670
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	- 88.752	- 1.189	- 7.509		- 66	- 2.692	- 80.255	2.959							
Technische mutatie	- 6								- 6						
Tegenvaller kwaliteitsprogramma BBV	215	215													
Versnelling Smart Mobility	0	35.000	45.000	75.000				- 17.000	- 17.000	- 17.000	- 17.000	- 18.000	- 18.000	- 17.000	- 17.000
Via15 Ressen-Oudbroeken	7.500													7.500	
Mutaties Miljoenennota 2021	424.989	- 80.418	54.263	- 17.562	- 41.438	- 46.561	- 92.316	151.698	56.318	295.567	191.561	156.405	- 27.504	- 17.133	- 24.230
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	579.557	883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.191.196	371.859	556.620	680.646	162.646	817.266	893.529	675.777	270.958	215.371
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553	555.673	471.760	445.446	446.808	431.380	281.407	430.150	414.889	305.891	305.891
Mutaties Voorjaarsnota 2020	894.227	80.235	33.086	- 22.451	- 62.697	- 71.298	30.397	145.560	178.414	67.954	155.533	224.920	70.095	84.859	- 20.380
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	618.317	468.048	449.344	696.077	576.255	586.070	617.320	623.860	514.762	586.913	506.327	500.245	499.748	285.511	285.511
Bijdragen derden Hoofdwegennet	54				54										
Extrapolatie 2034	414.975														

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 Hoofdwegennet														
Inpassing DBFM contract BAHO	Totaal mutatie													
		- 10.000	- 10.000											
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	- 2.560	313										- 2.873		
Prijsbijstelling 2020	145.742	11.566	8.787	8.442	12.515	10.521	10.701	11.283	11.313	9.503	10.700	9.335	9.209	5.194
ViA15 Ressen-Oudbroeken	- 7.500												- 7.500	
Mutaties Miljoenennota 2021	402.469	1.879	8.787	8.442	12.569	10.521	10.701	11.283	11.313	9.503	10.700	9.335	6.336	5.194
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	620.196	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771	628.603	635.173	524.265	597.613	515.662	506.581	501.489	290.705
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258	544.428	542.428	537.490	543.863	539.592	539.592	539.592	539.567	539.567
Mutaties Voorjaarsnota 2020	10.761	10.268	- 107	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	633.672	626.413	586.930	576.504	550.308	544.478	542.478	537.540	543.913	539.642	539.642	539.642	539.617	539.617
BZK: Betonakkoord	116	116												
Capaciteit RWS	242.834	12.023	27.035	38.531	48.626	53.797	62.822							
Extraplatie 2034	540.082													
HXI: Arbeidsbeperkten RWS	3.696	3.696												
HXI: Bedrijfsgeeneeskundige zorg	- 5.550	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370	- 370
HXI: Bijdrage RWS ten behoeve van het beheer SAP systeem	- 3.236	- 2.235	- 590	- 411										
HXI: Bijdrage RWS ten behoeve van OBS	- 6.339	- 6.339												
HXI: Programma Open Overheid	- 9.489	- 913	- 2.144	- 2.144	- 2.144	- 2.144								
HXI: Maatwerk KNMI-RWS	- 529	- 529												
Klimaatbestendige netwerken	1.024	683	341											
Loonbijstelling 2020	178.010	12.967	12.871	12.450	12.234	11.830	11.675	11.611	11.456	11.653	11.542	11.542	11.542	11.542
Prijsbijstelling 2020	53.136	4.156	4.080	3.628	3.560	3.461	3.435	3.432	3.424	3.438	3.420	3.420	3.420	3.420
Regeerakkoord verlichting aan	1.810	310	300	1.200										
RWS Service Level Agreement (SLA)	56.217	20.912	23.659	8.120	3.514	9	3							
Mutaties Miljoenennota 2021	1.051.782	44.477	65.182	61.004	65.420	66.583	77.565	14.673	14.510	14.721	14.592	14.592	14.592	14.592
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	678.149	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043	557.151	552.050	558.634	554.234	554.234	554.234	554.209	554.209
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Hoofdwegennet	2.762.695	3.111.954	2.827.092	3.506.415	2.983.220	2.983.220	2.983.220	2.983.220	3.958.844	3.958.844	3.958.844	3.958.844	3.958.844	3.958.844
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2020 Hoofdwegennet	2.580.732	2.718.668	2.578.485	3.392.891	3.365.138	3.180.868	2.754.301	2.442.914	1.961.269	1.789.739	2.404.703	1.724.006	1.805.734	1.543.007
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021 Hoofdwegennet	2.595.304	2.844.349	2.631.989	3.374.885	3.416.298	3.185.074	2.842.859	2.347.116	2.453.795	2.230.628	2.241.241	1.753.096	1.837.764	1.573.754
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.255	45.707	45.013	49.213	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458

	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 Hoofdwegennet															
Mutaties Voorjaarsnota 2020	68.493	- 3.543	27.991	- 13.837	- 14.788	- 2.056	- 527	2.440	- 500	5.500				4.143	63.670
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	112.630	143.989	38.877	51.663	121.025	53.728	48.147	44.513	44.513	44.513	44.513	44.513	44.513	44.513	113.128
Extrapolatie 2034	49.457														
Bijdragen derden Hoofdwegennet	2.192	1.057	1.081	54											
Gewijzigde bestuursovereenkomst N65 Vught-Haaren	-50.870		-6.700		-20.400	-23.770									
Prijsbijstelling 2020	12.798	302	144	13	553	1.625	2.280	752	739	739	739	739	739	739	1.875
Mutaties Miljoenennota 2021	13.577	1.359	- 6.556	1.094	- 19.793	- 22.145	2.280	752	739	739	739	739	739	739	1.875
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252	55.452	45.252	45.252	45.252	45.252	45.252	115.003
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020 Hoofdwegennet	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.255	45.707	45.013	49.213	44.513	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2020 Hoofdwegennet	112.630	143.989	38.877	51.663	121.025	53.728	48.147	44.513	44.513	44.513	44.513	44.513	44.515	44.513	113.128
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021 Hoofdwegennet	113.989	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	48.899	45.252	55.452	45.252	45.252	45.252	45.254	45.252	115.003

A4 Haaglanden-N14 : ophoging na OTB

Dit betreft de ophoging van het projectbudget vanwege het Ontwerp-Tracebesluit op 30 maart 2020 met € 55 miljoen (prijspeil 2019). De dekking wordt gevonden in de meekoppelkansen in het Beheer en Onderhoud budget (€ 12.5 miljoen) en de gereserveerde Vervanging en Renovatie (€ 42.5 miljoen). De prijsbijstelling 2020 is tevens ook in de mutatie meegenomen (€ 0,911 miljoen).

A4 Haaglanden - N14: spoorviaduct bij Leidschendam

Dit betreft het toevoegen van budget voor het Spoorviaduct Leidschendam van € 65 miljoen aan het project A4 Haaglanden-N14. De dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van Hoofdwegenet.

Capaciteit RWS

Jaarlijks herijkt RWS de capaciteitsbehoefte aan de hand van de meerjarige productieopgave. Hieruit volgt dit jaar een toenemende capaciteitsbehoefte als gevolg van een groei van de productieopgave, met name voor instandhouding van de infrastructuur. Daarom wordt de capaciteit van RWS verder opgebouwd. De middelen hiervoor worden vanuit de investeringsruimte Wegen en Vaarwegen toegevoegd aan de budgetten voor netwerkgebonden kosten (12.06 en 15.06; totaal € 351,7 miljoen).

Extrapolatie 2034

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2034 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de agentschapsbijdrage aan Rijkswaterstaat en de DBFM contracten. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan het artikelonderdeel 20.04 generieke investeringsruimte.

Extra werkzaamheden instandhouding

Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Uit de uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom wordt – naast de overboeking van de reserveringen lange termijn instandhouding – aanvullend budget toegevoegd aan de artikelonderdelen voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen deze middelen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

Gewijzigde bestuursovereenkomst N65 Vught-Haaren

Dit betreft de wijzigingen die voortvloeien uit de gewijzigde bestuursovereenkomst voor de aanpassingen aan de N65 Vught-Haaren met de betrokken partijen in Noord-Brabant. Hierbij is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant de opdrachtgever wordt van de werkzaamheden. De rijksbijdrage en de in 2017 reeds ontvangen bijdrage van de gemeente 's-Hertogenbosch (in totaal: € 93,3 miljoen) worden via een specifieke uitkering aan de provincie overgemaakt. Vanwege de gewijzigde afspraken worden de geraamde ontvangsten van de andere regionale partijen teruggedraaid.

HXII: Bedrijfsgeneeskundige zorg

RWS voert de bedrijfsgeneeskundige zorg binnen lenW uit. In voorgaande jaren heeft RWS hiervoor via de begroting meerjarige bijdragen vanuit lenW ontvangen. Er is afgesproken dat vanaf 2020 RWS de kosten voor de bedrijfsgeneeskundige zorg middels facturatie per kwartaal bij lenW in

rekening brengt. Dit betekent dat de eerder in de begroting verwerkte meerjarige bijdragen van lenW aan RWS van in totaal € 0,42 miljoen per jaar worden teruggedraaid.

HXII: Bijdrage RWS ten behoeve van OBS

Dit betreft het aandeel van RWS Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem SAP (OBS).

HXII: Programma Open Overheid

Dit betreft een overboeking naar HXII ten behoeve van het programma Open Overheid.

HXII: SPUK Snelfietsroutes

Dit betreft de overboeking van de middelen voor de subsidieregeling snelfietsroutes naar HXII voor 2020 en 2021 van € 22,3 miljoen.

Innovatieregeling bouw GWW

Dit betreft het toevoegen van middelen ten behoeve van het bestedingsplan Innovatieregeling bouw GWW.

Inpassing DBFM contract BAHO

Dit betreft een overboeking van het tijdelijke budget (€ 10 miljoen) op 12.04 naar 12.03, omdat de inpassing van het DBFM contract is verwerkt 1e suppletoire begroting.

Kasschuiven 2020 Hoofdwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 20.05 Modaliteitspecifieke investeringsruimte Hoofdwegennet als gevolg van onttrekkingen uit de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd.

Loonbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) HWN

Ten behoeve van het programma MJGP in verband met een eenmalige verlaging van de budgetspanning draagt hoofdwegennet voor 50% bij (€ 81 miljoen).

Nalevingskosten SWUNG

Voor de kosten van de naleving SWUNG was binnen Planuitwerking en Verkenning budget gereserveerd. Deze middelen zijn in de begroting 2018 grotendeels toegevoegd aan Beheer en Onderhoud. Er resteert echter nog een budget van € 23,5 miljoen. Deze kan definitief worden toegevoegd aan Beheer en Onderhoud mede naar aanleiding van de actualisatie van de kosten van de naleving.

Opdrachtbrief A2 Deil-Vught

Ten behoeve van het pakket kleinschalige benuttingsmaatregelen programma A2 Deil-Vught wordt € 6,9 miljoen vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet overgeheveld naar artikel 12.

Overboeking reservering lange termijn instandhouding HWN

Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

Prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

RWS Service Level Agreement (SLA)

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

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het hoofdwegennet (€ 91,3 miljoen).

Versnelling beheer en onderhoud RWS

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft het beheer en onderhoud uitgevoerd door RWS op het hoofdwegennet.

Versnelling Smart Mobility

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft een versnelling op het programma Smart Mobility. Binnen verschillende programma's is er budget gereserveerd voor korte termijnmaatregelen op het gebied van Smart Mobility. Deze maatregelen kunnen versneld ingevoerd worden.

Via15 Ressen-Oudbroeken

De meevaller op de A12 Ede-Grijsoord wordt overgeboekt naar het project Via15 Ressen-Oudbroeken (€ 7,5 miljoen).

Artikel 13

Tabel 68 Artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.472.225	1.405.086	1.311.026	1.267.232	1.263.417	1.269.121	1.280.169	1.299.920	1.296.218	1.339.479	1.343.394	1.501.972	1.542.963	1.735.957		
Mutaties Voorjaarsnota 2020	156.406	13.392	45.919	- 60.480	63.880	105.903	19.528	38.549	61.363	- 2.275	- 97.886	59.129	109.129	- 32.750	51.263	
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.485.617	1.451.005	1.250.546	1.331.112	1.369.320	1.288.649	1.318.718	1.361.283	1.293.943	1.241.593	1.402.523	1.392.843	1.510.213	1.787.220		
Extra werkzaamheden instandhouding Spoorwegen	340.000											104.000	40.000	176.000	20.000	
Extrapolatie 2034	1.844.090															1.844.090
Omvorming ProRail: structurele energiebelasting	40.500		1.500	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Omvorming ProRail: structurele vennootschapsbelasting (vpb)	13.500		500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Overboeking reservering lange termijn instandhouding Spoorwegen	1.076.000											200.000	200.000	380.000	80.000	16.000
Prijsbijstelling 2020	352.003	24.831	23.911	26.449	27.732	28.391	27.191	21.140	20.682	20.783	19.674	21.560	21.399	22.162	22.507	23.591
Versnelling beheer, onderhoud en vervanging ProRail	0		39.325	270.435	396.065											249.260
Mutaties Mijoennota 2021	3.075.393	24.831	46.536	256.884	383.797	- 11.609	- 12.809	141.815	159.507	33.978	110.414	61.560	101.399	22.162	- 90.753	1.847.681
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840	1.460.533	1.520.790	1.327.921	1.352.007	1.464.083	1.494.242	1.532.375	1.696.467	1.847.681	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 13.03 Aanleg	264.678	451.417	511.367	398.896	299.208	245.648	211.700	184.509	160.200	83.139	31.177	7.130	6.129			
Mutaties Voorjaarsnota 2020	386.790	116.895	117.867	111.573	- 46.508	40.003	31.218	83.939	120.482	- 62.914	- 3.010	141.726	123.783	199.308	105.098	
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 13.03 Aanleg	147.783	333.550	399.794	352.388	339.211	276.866	295.639	304.991	97.286	80.129	172.903	130.913	205.437	105.098		
Afrekening voorschotten ProRail 2019	19.590	19.590														
Beschikbaarheidsvergoeding OV	166.876	0				11.000	14.600	20.000	35.000	25.000	11.000	25.000	8.000	17.276		
Extrapolatie 2034	160.317															160.317
HXII: Bijdrage fietsparkeren aan fietsbeleid	- 2.250		- 750	- 750	- 750											
HXII: Subsidie Milieu Centraal bijdrage Spoor	- 79	- 63	- 16													
Kasschuiven 2020 Aanleg	0	60.751	- 69.841	- 4.378	39.006	39.893	27.614	- 20.000	0	0	0	- 2.904	- 50.000	- 94.321	106.346	180.526

Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
13 Spoorwegen																
Meerjarenprogramma Geluidsenering (MJPG) Spoorwegen	81.000			10.000	15.000				50.000				31.000			
Overwegenaanpak	25.000	5.979														
PF: Maasilijn	5.979	5.979														
Prijdsijstelling 2020	54.728	640	1.684	1.994	5.986	6.638	3.777	4.131	4.685	5.289	8.241	1.898	2.590	5.766	1.409	
Vleuten-Gelderalsen en Ontsnippering	-4.376	-1.000	-2.000	-1.376												
Mutaties Miljoenennota 2021	186.151	85.897	-70.923	-4.510	54.242	72.531	45.991	4.131	39.685	30.289	69.241	23.994	-39.410	-40.279	104.937	20.209
Stand ontwerpbegroting 2021	233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857	299.770	344.676	127.575	149.370	196.897	91.503	165.158	161	20.209	
artikelonderdeel 13.03 Aanleg																
Ontwerpbegroting 2020	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476	174.826	175.921	175.491	154.137	85.321	85.710	42.385				
artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	18.091	23.303	-2.706	-2.852	-2.843	-2.009	-3.187	-2.976	818	2.853	4.000	3.774	-84			
Mutaties Voorjaarsnota 2020																
Stand eerste supplettoire wet 2020	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301				
artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS																
Mutaties Miljoenennota 2021	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301				
Stand ontwerpbegroting 2021	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301				
artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS																
Ontwerpbegroting 2020	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing																
Mutaties Voorjaarsnota 2020	-	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990	-9.990
Stand eerste supplettoire wet 2020	129.870															
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
Omvorming ProRail: incidentele dividend	1.975.000	1.975.000														
Omvorming ProRail: incidentele omzetbelasting en herzieningsbtw	714.000	714.000														
Omvorming ProRail: incidentele vpb	4.458.000	4.458.000														
Mutaties Miljoenennota 2021	7.147.000	7.147.000														
Stand ontwerpbegroting 2021	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Spoorwegen	1.911.9322.034.0702.002.059	1.847.3801.746.0911.699.585	1.677.780	1.669.910	1.620.545	1.517.929	1.470.271	1.561.477	1.559.082	1.745.947						
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2020 Spoorwegen	1.831.732	1.949.426	1.817.164	1.851.919	1.879.998	1.737.154	1.787.302	1.842.583	1.548.219	1.411.043	1.664.910	1.566.057	1.715.650	1.892.318		

	Totaal mutatie 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
13 Spoorwegen															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021 Spoorwegen	1.942.4609.072.0392.069.5382.289.9581.940.9201.770.3361.933.2482.041.7751.612.4861.590.6981.750.4641.628.046.1.6975331.696.628.1.867890														
Ontwerpbegroting 2020															
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	327.223	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399
Mutaties Voorjaarsnota 2020	46.910	46.750	2.660		- 1.000	- 1.500									
Stand eerste supplettoire wet 2020															
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten	228.508	198.538	208.458	213.339	216.430	325.723	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399
Afrekening voorschotten ProRail 2019	19.590	19.590													
Extrapolatie 2034															203.784
Prijsbijstelling 2020						3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385
Mutaties Miljoenennota 2021	253.839	19.590				3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	3.385	203.784
Stand ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten	248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020 Spoorwegen	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	327.223	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	0
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2020 Spoorwegen	228.508	198.538	208.458	213.339	216.430	325.723	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	0
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2021 Spoorwegen	248.098	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784

Afrekening voorschotten ProRail 2019

lenW beschikt de budgetten voor aanlegprojecten op basis van een subsidiebeschikking aan ProRail. Hierna wordt er per tertaal een voorschot verstrekt aan ProRail op basis van de door ProRail ingeschatte uit te voeren werkzaamheden in dat tertaal. Tevens wordt op basis van de werkelijke uitgaven het voorschot van het tertaal ervoor afgerekend. Het voorschot voor het derde tertaal 2019 was hoger dan de afrekening. Dit verschil wordt als ontvangst geboekt in 2020.

Beschikbaarheidsvergoeding OV

De concessievergoeding komt jaarlijks binnen op artikel 13.09 en artikel 20.05. Met deze overboeking wordt de dekking voor beschikbaarheidsvergoeding OV van € 167 miljoen overgeboekt naar artikel 13.03. Deze middelen worden via een kasschuif binnen 13.03 in 2020 geplaatst. Hiermee is de overboeking van de beschikbaarheidsvergoeding naar HXII (ISB-boeking) gedekt met de binnengekomen concessievergoeding.

Extra werkzaamheden instandhouding Spoorwegen

Voor de extra werkzaamheden gerelateerd aan de instandhouding wordt € 340 miljoen vrijgemaakt uit de investeringsruimte spoor en overgeboekt naar beheer, onderhoud en vervanging.

Extrapolatie 2034

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2034 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging en de concessie-ontvangsten. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan het artikelonderdeel 20.04 generieke investeringsruimte.

Kasschuiven 2020 Aanleg

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuif doet zich voor op artikelonderdeel 13.03 Aanleg als gevolg van vertragingen op het project Rotterdamsebaan.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

Dit betreft een overboeking uit de vrije investeringsruimte voor het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Dit is gedaan om de budgetspanning op het MJPG te verlagen.

Omvorming ProRail: incidentele dividend

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

Omvorming ProRail: incidentele omzetbelasting en herzieningsbtw

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

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

Omvorming ProRail: incidentele vpb

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

Omvorming ProRail: structurele btw

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

Omvorming ProRail: structurele energielasting

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

Omvorming ProRail: structurele vennootschapsbelasting (vpb)

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

Overboekingen reserveringen lange termijn instandhouding

Naar aanleiding van het besluit van de bewindspersonen wordt € 1.416 miljoen euro uit de risicoreservering overgeboekt naar beheer en onderhoud. Dit bedrag komt ten goede van beheer en onderhoud.

Overwegenaanpak

Vanuit de investeringsruimte Spoorwegen is € 25 miljoen overgeboekt naar het programma Overwegenaanpak.

PF: Maaslijn

De subsidie Electrificatie Maaslijn is terugbetaald aan IenW uit het Provinciefonds. Het ministerie wordt zelf opdrachtgever richting ProRail voor dit onderdeel van het project Maaslijn.

Prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelenonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Versnelling beheer, onderhoud en vervanging ProRail

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Hier betreft het de versnelling op het programma beheer, onderhoud en vervanging voor ProRail.

Artikel 14

Tabel 69 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)

	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
14 Regionaal, lokale infrastructuur	mutatie															
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten		150.935	7.095	43.705	32.606	33.126	40.336	40.905	17.179	11.672						
Mutaties Voorjaarsnota 2020		- 4.522	30.722	- 1.609	626	1.225	626	638	- 2.990							
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten		117.175	37.817	42.096	33.232	34.351	40.962	41.543	14.189	11.672						
Kasschuiven 2020 Regionale en lokale infrastructuur		0	- 45.010	45.010												
Prijjsijstelling 2020		6.180	1.131	1.255	435			2.540	819							
Mutaties Mijoennota 2021		6.180	- 43.879	46.265	435			2.540	819							
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten		73.296	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491						
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen																
Mutaties Voorjaarsnota 2020																
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen																
Mutaties Mijoennota 2021																
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen																
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid		30.315	884	46.701												
Mutaties Voorjaarsnota 2020		- 1.182	- 299	- 883												
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid		30.016	1	46.701												
Prijjsijstelling 2020		1.274	499	775												
Technische mutatie		1	1													
Mutaties Mijoennota 2021		1.275	500	775												
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid		30.516	1	47.476												
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Regionaal, lokale infrastructuur		181.250	7.979	90.406	32.606	33.126	40.336	40.905	17.179	11.672						

	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
14 Regionaal, lokale infrastructuur	mutatie															
Totaal Uitgaven stand eerste		147.191	37.818	88.797	33.232	34.351	40.962	41.543	14.189	11.672						
supplettoire wet 2020 Regionaal, lokale infrastructuur																
Totaal Uitgaven stand		103.812	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491						
ontwerpbegroting 2021 Regionaal, lokale infrastructuur																
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten		46	46													
Mutaties Voorjaarsnota 2020																
Stand eerste supplettoire wet 2020		46														
artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten																
Mutaties Miljoenennota 2021																
Stand ontwerpbegroting 2021		46														
artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten																
Totaal Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2020 Regionaal, lokale infrastructuur																
Totaal Ontvangsten stand eerste		46														
supplettoire wet 2020 Regionaal, lokale infrastructuur																

Kasschuiven 2020 Regionale en lokale infrastructuur

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten. Dit betreft een kasschuif van 2020 naar 2021, omdat het project Rotterdamsebaan vertraging heeft opgelopen in de uitvoering en doorschuift naar 2021. Het betreft hier het BTW deel.

Prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 15

Tabel 70 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
15 Hoofdvaarwegennet																
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 15.01		8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
Verkeersmanagement		5.000	2.000	1.500	1.000	350	150									
Mutaties Voorjaarsnota 2020		10.830	10.330	9.830	9.180	8.980	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 15.01		8.830														
Verkeersmanagement		10.830	10.330	9.830	9.180	8.980	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
Extrapolatie 2034		8.830														8.830
Prijsbijstelling 2020		2.275	180	171	163	152	149	146	146	146	146	146	146	146	146	146
Mutaties Miljoenennota 2021		2.275	180	171	163	152	149	146	146	146	146	146	146	146	146	8.976
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.01		11.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976
Verkeersmanagement																
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 15.02 Beheer onderhoud en vervanging		398.074	311.437	326.637	315.081	324.692	286.329	273.913	233.679	324.551	302.649	318.856	212.807	259.932	223.515	
Mutaties Voorjaarsnota 2020		180.874	- 821	54.351	- 16.683	20.432	40.826	82.769	79.588	24.346	- 71.039	- 63.607	- 68.678	- 115	- 28.084	2.440
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 15.02 Beheer onderhoud en vervanging		397.253	365.788	309.954	335.513	365.518	369.098	353.501	258.025	253.512	239.042	250.178	212.692	231.848	225.955	
Contractverlening SAR helikopter		9.700	6.400	3.300												
Defensie: SAR helikopter		3.000	2.000	1.000												
Extrapolatie 2034		225.955														225.955
Overboeking reservering lange termijn instandhouding		72.000										72.000				
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet		0			- 1.320	- 660	1.980									
Kustwacht Luchtsurveillance		2.280														2.280
Maakbaarheid instandhouding		20.000								20.000						
Prijsbijstelling 2020		72.854	6.434	6.216	5.138	5.563	6.061	6.121	5.862	4.278	4.204	3.963	4.148	3.527	3.845	3.747
RWS Service Level Agreement (SLA)		9.155	6.723	225	299	374	449	524	561							
Saldo mee- en tegenvallers																
Hoofdvaarwegennet		- 618	- 618													
Versnelling beheer en onderhoud		0	23.000	23.000	23.000	23.000		- 20.000								
RWS		414.326	12.539	37.841	32.737	27.617	28.850	8.625	6.423	- 15.722	24.204	- 68.037	76.148	3.527	6.125	3.747
Mutaties Miljoenennota 2021		409.792	403.629	342.691	363.130	394.368	377.723	359.924	242.303	277.716	171.005	326.326	216.219	237.973	229.702	229.702
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.02 Beheer onderhoud en vervanging		171.166	325.818	307.175	219.733	220.938	84.601	205.309	60.272	79.126	211.557	236.103	41.257	25.827	25.909	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 15.03 Aanleg																

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
15 Hoofdvraagstuk																
Totaal mutatie	190.970	53.731	-41.439	15.013	32.146	6.653	124.866	30.857	129.476	77.203	-66.075	121.633	4.565	19.996	23.687	
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 15.03 Aanleg	224.897	284.379	322.188	251.879	227.591	209.467	236.166	189.748	156.329	145.482	114.470	45.822	45.822	49.596		
Extrapolatie 2034	-31.389														-31.389	
HXI: Digitale Transport Strategie	-500	-500														
Kasschuiven Hoofdvraagstuk	0	-12.759	-6.346	-15.734	-28.111	-35.543	-26.283	-55.268	11.216	11.580	-4.932	76	40.508	35.051	47.330	
Kustwacht Maritiem Operatie Centrum	-1.600	-1.600														
Ontvangsten Nieuwe Sluis Terneuzen	7.372	984	693	3.150	2.234	211	100									
Overboeking reservering Kustwacht																
ETV	42.700	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	3.050	
Overboeking reservering Kustwacht																
SAR	108.122	106	4.324	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	8.641	
Prijsbijstelling 2020	40.904	3.633	4.674	5.106	2.063	3.882	2.131	3.923	3.007	3.424	682	372	372	435	368	
Reservering																
doelrealisatiemaatregelen Maasroute fase 2	75.000						75.000									
Reservering voorzetting Topsector Logistiek	28.800	9.600	9.600	9.600	9.600											
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvraagstuk	-8.001						-5.751	-2.250								
Mutaties Miljoenennota 2021	261.408	-10.242	11.777	9.496	-2.523	-19.759	-12.361	29.595	29.739	24.028	10.183	12.449	52.571	47.114	51.341	28.000
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.03 Aanleg	214.655	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106	265.761	219.487	180.357	155.665	126.919	98.393	92.937	100.937	28.000	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	75.293	264.214	122.791	64.397	52.937	48.716	51.105	48.945	48.943	47.920	47.743	64.674	47.080	40.833		
Mutaties Voorjaarsnota 2020	-44.840	-19.001	-1.195	-26.565	-2.003	-209	4.133	2.755	3.609	3.613	4.561	8.652	21.271	-463		
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	56.292	263.019	96.226	62.394	52.728	52.849	53.860	52.554	52.556	52.481	56.395	85.945	47.080	40.370		
Extrapolatie 2034	40.321														40.321	
Prijsbijstelling 2020	19.856	1.027	4.966	1.803	1.161	979	981	997	975	976	974	1.040	1.589	874	766	748
Oplossing budgetspanning prijsbijstelling DBFM-contracten	8.791								8.791							
Mutaties Miljoenennota 2021	28.647	1.027	4.966	1.803	1.161	979	981	997	975	9.767	974	1.040	1.589	874	766	41.069
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	57.319	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830	54.857	53.529	62.323	53.455	57.435	87.534	47.954	41.136	41.069	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 15.06																
Netwerkgebonden kosten HVWN	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573	309.713	310.210	311.525	314.159	314.160	314.160	314.160	314.160	314.160	314.160	

	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
15 Hoofdvraagstuk	- 15.860	- 3.050	- 3.050	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440
Stand eerste suppletioire wet 2020																
artikelonderdeel 15.06	337.986	341.682	340.795	331.985	317.133	307.273	307.770	309.085	311.719	311.720	311.720	311.720	311.720	311.720	311.720	311.720
Netwerkgebonden kosten HVWN	108.888	3.436	5.339	12.423	19.287	33.872	34.531									
Capaciteit RWS																
EZK: Gevolgkosten Wind op Zee beheer Rijkswaterstaat	610	610														
Extrapolatie 2034	311.720															311.720
HXL: Maatwerk KNMI-RWS	- 911	- 911														
Klimaatbestendige netwerken	1.504	729	775													
Loonbijstelling 2020	112.083	7.939	8.030	8.057	7.828	7.433	7.185	7.191	7.209	7.315	7.316	7.316	7.316	7.316	7.316	7.316
Prijsbijstelling 2020	25.544	1.804	1.820	1.794	1.757	1.700	1.656	1.662	1.675	1.668	1.668	1.668	1.668	1.668	1.668	1.668
RWS Service Level Agreement (SLA)	6.632	3.419	2.615	262	187	112	37									
Mutaties Miljoenennota 2021	566.070	17.026	18.579	22.536	29.059	43.117	43.409	8.853	8.884	8.983	8.984	8.984	8.984	8.984	8.984	8.984
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.06	355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682	316.623	317.969	320.702	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704
Netwerkgebonden kosten HVWN																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020																
Hoofdvraagstuk	994.399	1.255.031	1.108.668	942.466	926.970	738.189	849.367	663.251	775.609	885.116	925.692	641.728	655.829	613.247		
Totaal Uitgaven stand eerste suppletioire wet 2020																
Hoofdvraagstuk	1.027.258	1.265.198	1.078.993	990.951	971.950	947.517	960.127	818.242	782.946	757.555	741.593	665.009	645.301	636.471		
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021																
Hoofdvraagstuk	1.047.788	1.338.532	1.145.728	1.046.417	1.025.286	988.317	1.006.141	842.264	850.074	709.805	840.360	731.826	708.544	701.455	628.451	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	154.888	89.065	20.711	240	9.186	3.404										
Mutaties Voorjaarsnota 2020	- 18.438	- 19.414	1.119	- 1	- 70	- 266	194	1.091								
Stand eerste suppletioire wet 2020																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	135.474	90.184	20.710	170	8.920	3.598	1.091									
Ontvangsten Nieuwe Sluis Terneuzen	7.372	984	693	3.150	2.234	211	100									
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvraagstuk	4.901	4.901														
Mutaties Miljoenennota 2021	12.273	5.885	693	3.150	2.234	211	100									
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	141.359	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698	1.091									
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020																
Hoofdvraagstuk	154.888	89.065	20.711	240	9.186	3.404										

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
15 Hoofdvaarwegennet															
Totaal mutatie															
Totaal Ontvangsten stand eerste															
supplettoire wet 2020															
Hoofdvaarwegennet	135.474	90.184	20.710	170	8.920	3.598	1.091								

Capaciteit RWS

Jaarlijks herijkt RWS de capaciteitsbehoefte aan de hand van de meerjarige productieopgave. Hieruit volgt dit jaar een toenemende capaciteitsbehoefte als gevolg van een groei van de productieopgave, met name voor instandhouding van de infrastructuur. Daarom wordt de capaciteit van RWS verder opgebouwd. De middelen hiervoor worden vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet toegevoegd aan de budgetten voor netwerkgebonden kosten (12.06 en 15.06; totaal € 351,7 miljoen).

Contractverlenging SAR helikopter

Rijkswaterstaat (RWS) beheert het contract van de SAR-helikopter. Hoewel het nieuwe aanbestedingstraject gestart is door het Ministerie van Defensie zit er een periode tussen afloop van het huidige contract en ingangsdatum van het nieuwe contract. Om die periode te overbruggen wordt het huidige contract verlengd. Hiervoor wordt in totaal € 9,7 miljoen overgeheveld van de reservering Kustwacht SAR naar het Beheer en Onderhoud op artikel 15 Hoofdvaarwegennet.

Extrapolatie 2034

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2034 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Extra werkzaamheden instandhouding

Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Uit de uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom wordt – naast de overboeking van de reserveringen lange termijn instandhouding – aanvullend budget toegevoegd aan de artikelonderdelen voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen deze middelen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

Kasschuiven Hoofdvaarwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdeel 20.05 Modaliteitspecifieke investeringsruimte H als gevolg van onttrekkingen uit de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd.

Klimaatbestendige netwerken

Voor de uitvoering van de opdracht Klimaatbestendige netwerken worden programmamiddelen en apparaatsmiddelen in de jaren 2020 en 2021 aan RWS ter beschikking gesteld. Deze middelen zijn nodig voor de uitvoering van de stresstesten, de risicodialogen en een eerste versie van een uitvoeringsagenda voor de netwerken Hoofdvaarwegennet, Hoofdwegennet en Hoofdwatersysteem in 2020.

Loonbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Ontvangsten Nieuwe Sluis Terneuzen

Dit betreffen ontvangsten die worden gegenereerd tijdens het aanlegproject Nieuwe Sluis Terneuzen. Deze worden aan het projectbudget toegevoegd.

Oplossing budgetspanning prijsbijstelling DBFM-contracten

De afgelopen jaren was de werkelijke toegekende prijsbijstelling op de projecten 3e kolk Beatrixsluis, Capaciteitsuitbreiding Eefde en Keersluis Limmel lager dan waarmee met de budgettaire inpassing van de DBFM projecten rekening is gehouden. Hierdoor sloten de projectkosten tot einde looptijd niet meer volledig aan bij het beschikbare budget. Deze spanning is opgelost door een overboeking vanuit de Investeringsruimte Hoofdvaarwegennet. Concreet betekent dit een verhoging van het projectbudget van € 7,3 miljoen op het project 3e kolk Beatrixsluis, € 1,3 miljoen op Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde en € 1 miljoen op Keersluis Limmel en een verlaging van € 0,8 miljoen op Zeetoeegang IJmond.

Overboeking reservering lange termijn instandhouding

Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

Overboeking reservering Kustwacht ETV

Dit betreft de overboeking van de reservering Kustwacht Emergency Towing Vessel (ETV) van artikel 20.03 (Reserveringen) naar artikel 15.

Overboeking reservering Kustwacht SAR

Dit betreft de overboeking van de reservering Kustwacht Search and Rescue-helikopters (SAR) van artikel 20.03 (Reserveringen) naar artikel 15.

Prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Reservering doelrealisatiemaatregelen Maasroute fase 2

Nauw verbonden aan het MIRT-project Maasroute fase 2 (mijlpaal december 2023) wordt een aantal maatregelen voor de veiligheid voorzien die niet in de huidige scope zitten. Hiervoor wordt € 75 miljoen gereserveerd.

Reservering voorzetting Topsector Logistiek

Voor de voortzetting van de bijdrage aan de Topsector Logistiek 2021 tot en met 2023 wordt € 28,8 miljoen gereserveerd op artikel 15. Deze is afkomstig uit de hiervoor bestemde reserveringen in de modaliteitspecifieke investeringsruimte voor het Hoofdwegennet, Hoofdspoorweginfrastructuur en het Hoofdvaarwegennet.

RWS Service Level Agreement (SLA)

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

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdvaarwegennet. Het saldo van € 8,6 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet. Dit betreft met name een vrijval resterend budget na afronding van het project Meppel-Ramspol (€ 5,8 miljoen) en de vrijval van de garantie Twentekanalen (€ 2 miljoen).

Versnelling beheer en onderhoud RWS

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft de versnelling op het beheer en onderhoud uitgevoerd door RWS op het Hoofdvaarwegennet.

Artikel 17

Tabel 71 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)

Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie															
Ontwerpbegroting 2020															
artikelonderdeel 17.02 Betuweroute															
Mutaties Voorjaarsnota 2020															
Stand eerste supplettoire wet 2020															
artikelonderdeel 17.02 Betuweroute		4.420	1.711												
Mutaties Miljoenennota 2021															
Stand ontwerpbegroting 2021		1.405	1.405												
artikelonderdeel 17.02 Betuweroute															
Ontwerpbegroting 2020															
artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid		4.420	1.711												
Mutaties Voorjaarsnota 2020		1.405	1.405												
Stand eerste supplettoire wet 2020															
artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid		4.420	3.116												
Mutaties Miljoenennota 2021															
Stand ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid		4.420	3.116												
Ontwerpbegroting 2020															
artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		6.859	1.146	260	260	260	260	260	260	260	260	260	260	260	260
Mutaties Voorjaarsnota 2020		5.484	3.890	-695	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390
Stand eerste supplettoire wet 2020															
artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		10.749	451	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	49.585
Prijsbijstelling 2020	1.359		9	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	1.207
Mutaties Miljoenennota 2021	1.359	0	9	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	1.207
Stand ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		10.749	460	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	50.792
Ontwerpbegroting 2020															
artikelonderdeel 17.07 ERTMS		155.813	133.793	158.581	223.051	318.753	165.283	186.408	338.421	258.500	81.043	159.976	0	44.435	
Mutaties Voorjaarsnota 2020		33.721	-95.346	-74.906	-7823	-90.455	175.694	113.954	62.762	129.783	-57818	82.490	206.956	137.904	
Stand eerste supplettoire wet 2020															
artikelonderdeel 17.07 ERTMS		60.467	58.887	150.758	132.596	143.059	279.237	249.170	208.638	200.682	163.533	221.456	206.956	182.339	
Afrekening voorschotten ProRail 2019	12.505	12.505													
Extrapolatie 2034	10.000														10.000
Kasschuiven 2020 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	0	5.000	-10.000	-3.000	2.000	5.000	1.000								

	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie																
Prijbsijstelling 2020	37.587	883	146					1.058						35.500		
Mutaties Miljoenennota 2021	60.092	18.388	- 9.854	- 3.000	2.000	5.000	1.000	1.058						35.500	0	10.000
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 17.07 ERTMS	78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237	250.228	208.638	200.682	163.533	221.456	206.956	217.839	0	10.000	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349	88.219	62.224	59.360	17.205	281.190	45.425					
Mutaties Voorjaarsnota 2020	15.645	- 29.780														
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	56.210	107.194	169.760	222.572	171.349	88.219	62.224	59.360	17.205	326.615						
Kasschuiven 2020 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	0	28.590	- 83.394		54.804											
Prijbsijstelling 2020	21.231	932	1.776	2.815	3.689	2.840	1.463	1.031	984	286	5.415					
Mutaties Miljoenennota 2021	21.231	29.522	- 81.618	2.815	58.493	2.840	1.463	1.031	984	286	5.415					
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	85.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682	63.255	60.344	17.491	332.030						
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654	310.094	188.099	302.430	224.497	245.978	81.844	67.006	8.310			
Mutaties Voorjaarsnota 2020	- 28.422	- 16.500	- 98.954	103.846	- 57.600	100.725	329.241	115.820	- 46.631	- 92.026	35.380	- 65.655	- 8.310			
Stand eerste supplettoire wet 2020																
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer	182.311	148.206	229.806	258.421	350.054	410.819	517.340	418.250	177.866	153.952	117.224	1.351				
Afrekening voorschotten ProRail 2019	13.476	13.476														
Kasschuiven 2020 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	0	7.000	- 9.000	- 3.000	3.000	2.000										
Prijbsijstelling 2020	49.177	95	1.372	822	2.324	305	2.318	5.127	564	33.318	2.110	822				
Mutaties Miljoenennota 2021	62.653	20.571	- 7.628	- 2.178	5.324	2.305	2.318	5.127	564	33.318	2.110	822				
Stand ontwerpbegroting 2021																
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer	202.882	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137	522.467	418.250	178.430	187.270	119.334	2.173				
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	451.893	491.004	662.253	824.370	898.016	563.856	436.991	700.471	553.088	608.211	241.820	67.006	52.745			
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2020																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	314.157	317.854	550.974	614.239	665.112	778.925	829.394	686.898	396.403	644.750	339.330	208.957	182.989	49.585		
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	382.638	218.763	548.624	680.069	675.270	783.719	836.613	687.895	397.266	683.496	341.453	209.792	218.502	50.792	10.000	
Ontwerpbegroting 2020																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151	18.110	7.877	65.430						

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Totaal															
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie 2020															
Mutaties Voorjaarsnota 2020	144.930	- 11.739	- 11.253	27.619	130.570	8.986		747							
Stand eerste suppletioire wet 2020															
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	34.402	64.192	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857	7.877	65.430					
Afrekening voorschotten ProRail 2019	25.981	25.981													
Prijbsijstelling 2019	1.094	547	547												
Mutaties Miljoenennota 2021	27.075	26.528	547												
Stand ontwerpbegroting 2021															
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	60.930	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857	7.877	65.430					
Totaal Ontvangsten stand															
ontwerpbegroting 2020															
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151	18.110	7.877	65.430					
Totaal Ontvangsten stand eerste															
suppletioire wet 2020 Megaprojecten	34.402	64.192	71.235	57.494	174.928	83.439	16.151	18.857	7.877	65.430					
Verkeer en Vervoer															

Afrekening voorschotten ProRail

lenW beschikt de budgetten voor aanlegprojecten op basis van een subsidiebeschikking aan ProRail. Hierna wordt er per tertaal een voorschot verstrekt aan ProRail op basis van de door ProRail ingeschatte uit te voeren werkzaamheden in dat tertaal. Tevens wordt op basis van de werkelijke uitgaven het voorschot van het tertaal ervoor afgerekend. Het voorschot voor het derde tertaal 2019 was hoger dan de afrekening. Dit verschil wordt als ontvangst geboekt in 2020.

Extrapolatie 2034

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2034 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Kasschuiven 2020 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op artikelonderdelen 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Deze kasschuiven zijn bedoeld om de middelen in de generieke investeringsruimte in het juiste ritme te zetten. Daarnaast is er een kasschuif doorgevoerd op 17.08 om de middelen voor het project ZuidasDok in de juiste jaren te zetten aan de hand van de laatste ramingen.

Prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 18

Tabel 72 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
18 Overige uitgaven en ontvangsten															
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.06															
Externe veiligheid		2.287													
Mutaties Voorjaarsnota 2020	3.357	3.357													
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		5.644													
Mutaties Miljoenennota 2021															
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		5.644													
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.08															
Netwerkoverstijgende kosten															
Mutaties Voorjaarsnota 2020	39.364	39.364													
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten		39.364													
HXII: Overboeking afgeroomd eigen vermogen RWS															
Mutaties Miljoenennota 2021															
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten															
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.12															
Nader toe te wijzen BenO en Vervanging															
Mutaties Voorjaarsnota 2020															
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging															
Extrapolatie 2034	393.907														
Mutaties Miljoenennota 2021	393.907														
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020															
Overige uitgaven en ontvangsten		2.287													
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2020															
Overige uitgaven en ontvangsten		45.008													
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021															
Overige uitgaven en ontvangsten		5.644													
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.09															
Ontvangsten															
Mutaties Voorjaarsnota 2020	25.945	25.945													

	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
18 Overige uitgaven en ontvangsten															
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		25.945													
Mutaties Miljoenennota 2021															
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		25.945													
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen															
Mutaties Voorjaarsnota 2020	48.581	48.581													
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		48.581													
Mutaties Miljoenennota 2021															
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		48.581													
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020 Overige uitgaven en ontvangsten															
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2020 Overige uitgaven en ontvangsten		74.526													

Extrapolatie 2034

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2034 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

HXII: Overboeking afgeroomd eigen vermogen RWS

Dit betreft de overboeking van het afgeroomd eigen vermogen RWS naar Hoofdstuk XII ten behoeve van diverse uitgaven.

Artikel 19

Tabel 73 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		6.046.9946.466.757	6.417.3736.909.3236.840.8566.306.6275.681.8665.664.582.5.637.093.5.747.9235.755.6285.788.4605.792.486.5.750.639												
Mutaties Voorjaarsnota 2020	119.615	363.548	545.773	525.607	192.423	253.625	194.461	1.018.901	288.503	9.495	125.597	210.989	180.395	232.910	-9.466
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		5.683.4465.920.9845.891.7666.716.900.6.587.2316.501.0886.700.7675.953.0855.646.5885.622.3265.966.6175.968.8556.025.396.5.741.173													
Mutaties Incidentele supplettoire begroting 2020	166.876														
Stand Incidentene supplettoire begroting 2020 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		5.516.5705.920.9845.891.7666.716.900.6.587.2316.501.0886.700.7675.953.0855.646.5885.622.3265.966.6175.968.8556.025.396.5.741.173													
BZK: Betonakkoord	116	116													
Correctie extrapolatie	2.078										449	-57	1.257	96	333
Defensie: SAR helikopter	3.000		2.000	1.000											
Extrapolatie 2034	5.867.671														
EZK: Gevolgkosten Wind op Zee beheer Rijkswaterstaat	610	610													
HXII: BOA programma Rijkswegen	-1.000	-1.000													
HXII: Arbeidsbeperkten RWS	3.696	3.696													
HXII: Basisvisie Recreatie Toerwaartnet 2020 - 2025	-396	-66	-66	-66	-66	-66	-66	-66	-66	-370	-370	-370	-370	-370	-370
HXII: Bedrijfsgeneeskundige zorg	-5.550	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370	-370
HXII: Bijdrage Inspectieview ILT	-600	-600													
HXII: Bijdrage RWS ten behoeve van het beheer SAP systeem	-3.236	-2.235	-590	-411											
HXII: Bijdrage RWS ten behoeve van OBS	-6.339	-6.339													
HXII: Caribisch Nederland	23.785	17.541	5.886	35	323										
HXII: Capaciteitsuitbreiding	0					3.000	-1.500	-1.500							
HXII: Digitale Transport Strategie	-500	-500													
HXII: Programma Open Overheid	-9.489	-913	-2.144	-2.144	-2.144	-2.144	-2.144								
HXII: Topsector Logistiek	-1.200	-400	-400	-400	-400										
HXII: Loon- en prijsbijstelling 2020	1.734.708	129.125	82.020	90.159	118.598	123.679	120.784	118.927	118.927	118.927	118.927	118.927	118.927	118.927	118.927
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	-1.440	-1.440													
HXII: NSL Opdracht RIVM Bronbeleid PFAS	-6.000	-2.000	-2.000	-2.000											
HXII: Overboeking afgeroomd eigen vermogen RWS	-39.364	-39.364													
HXII: Programma snelheidsaanpassing	-95	-95													
HXII: Reservering BOA2021 VWH	-270	-270													
HXII: Rijksbijdrage Wilhelmkanaal fase 1.5	-4.750	-4.750													
HXII: SPUK Sneifietsroutes	-22.287	-15.481	-6.806												
HXII: Subsidie elektrisch varen	-5.440	-5.440													

	Totaal	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	mutatie														
HXII: Subsidie Milieu Centraal bijdrage Spoor		- 79	- 63	- 16											
HXII: Verkeersborddata en MaaS.		235	235												
HXII: Vrachtwagenheffing		- 300	- 300												
Innovatierегeling bouw GWW		25.000	5.000	10.000	10.000										
Omvorming ProRail: incidentele dividend		1.975.000	1.975.000												
Omvorming ProRail: incidentele omzetbelasting en herzieningsbtw		714.000	714.000												
Omvorming ProRail: incidentele vpb		4.458.000	4.458.000												
Omvorming ProRail: structurele energiebelasting		40.500	1.500	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Omvorming ProRail: structurele btw		590.700	- 18.700	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000	- 44.000
Omvorming ProRail: structurele vennootschapsbelasting (vpb)		13.500	500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
PF: Maaslijn		5.979	5.979												
Versnelling beheer en onderhoud RWS		0	23.000	107.800	107.800	107.800	84.800	0	- 20.000	148.901	262.299				
Versnelling beheer, onderhoud en vervanging ProRail		0	39.325	270.435	396.065		- 39.325	- 21.175	146.805	249.260					249.260
Versnelling Smart Mobility		0	35.000	45.000	75.000		- 17.000	- 17.000	- 17.000	- 17.000	- 17.000	- 18.000	- 18.000	- 17.000	- 17.000
Versnelling strategisch plan verkeersveiligheid		0	100.000		- 50.000	- 50.000									
Mutaties Miljoenennota 2021		14.168.843	81.346.7414.869	479.038	654.806	141.899	113.648	20.732	20.382	234.149	449.553	60.500	61.814	61.653	- 187.370
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		5.597.9183.335	8536.370.804	7371.70666.729	1306.614.73666.721	4995.973.4675	412.4395	172.773	6.027.1176.030.669	6.087.049	5.553.803				
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020 Bijdragen andere begrotingen Rijk		6.046.9946.466.757	6.417.3736.909	3236.840.8566.306	6275.681.8665.664.582	5.637.093	5.747.9235.755	6285.788.4605.792	486	5.750.639					
Totaal Ontvangsten stand eerste supplementaire wet 2020 Bijdragen andere begrotingen Rijk		5.683.4465.920.9845.891	7666.716.900	6.587.231	6.501.0886.700	7675.953.0855	646.5885.622	3265.966	6.175.968.8556	025.396	5.741.173				

Correctie extrapolatie

Dit betreft een correctie op de extrapolatie van 2033.

HXII: Bedrijfsgeneeskundige zorg

RWS voert de bedrijfsgeneeskundige zorg binnen lenW uit. In voorgaande jaren heeft RWS hiervoor via de begroting meerjarige bijdragen vanuit lenW ontvangen. Er is afgesproken dat vanaf 2020 RWS de kosten voor de bedrijfsgeneeskundige zorg middels facturatie per kwartaal bij lenW in rekening brengt. Dit betekent dat de eerder in de begroting verwerkte meerjarige bijdragen van lenW aan RWS in totaal € 0,42 miljoen per jaar worden teruggedraaid.

HXII: Bijdrage RWS ten behoeve van OBS

Dit betreft het aandeel van RWS Opmenging Bedrijfsvoeringssysteem SAP (OBS).

HXII: Caribisch Nederland

Dit betreft de terugboeking van de middelen voor BenO Caribisch Nederland naar het Infrastructuurfonds. Het gaat onder andere om de onderhouds-impuls infrastructuur op Bonaire 2020-2023 (€ 11 miljoen) en de bijbehorende showcases (€ 3,5 miljoen). De governance moet eerst op orde worden gebracht, zodat de middelen doelmatig en rechtmatig kunnen worden ingezet. Daarnaast wordt de reservering op het Infrastructuurfonds aangevuld met middelen waarvan nog niet zeker is wanneer deze tot besteding komen (€ 7,5 miljoen).

HXII: Loon- en prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelenonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

HXII: Overboeking afgeroomd eigen vermogen RWS

Dit betreft de overboeking van het afgeroomd eigen vermogen RWS naar Hoofdstuk XII ten behoeve van diverse uitgaven.

HXII: Programma Open Overheid

Dit betreft een overboeking naar HXII ten behoeve van het programma Open Overheid.

HXII: SPUK Snelfietsroutes

Dit betreft de overboeking van de middelen voor de subsidieregeling snelfietsroutes naar HXII voor 2020 en 2021 van € 22,3 miljoen.

HXII: Subsidie elektrisch varen

Voor het bekostigen van een rijksbijdrage aan het Modular Energy Concepts (MEC) consortium wordt budget overgeboekt van de investeringsruimte hoofvaarwegen naar HXII. Dit betreft een subsidie voor aanschaf van batterijcontainers ten behoeve van stimulering elektrisch varen in de binnenvaart.

Omvorming ProRail: incidentele dividend

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

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

Omvorming ProRail: incidentele omzetbelasting en herzieningsbtw

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

Omvorming ProRail: incidentele vpb

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

Omvorming ProRail: structurele btw

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

Omvorming ProRail: structurele energiebelasting

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

Omvorming ProRail: structurele vennootschapsbelasting (vpb)

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

Versnelling beheer en onderhoud RWS

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft het beheer en onderhoud uitgevoerd door RWS op het Hoofdwegennet en het Hoofdvaarwegennet.

Versnelling beheer, onderhoud en vervanging ProRail

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Hier betreft het de versnelling op het programma beheer, onderhoud en vervanging voor ProRail.

Versnelling Smart Mobility

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft een versnelling op het programma Smart Mobility. Binnen verschillende programma's is er budget gereserveerd voor korte termijnmaatregelen op het gebied van Smart Mobility. Deze maatregelen kunnen versneld ingevoerd worden.

Versnelling strategisch plan verkeersveiligheid

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft de versnelling op het strategisch plan verkeersveiligheid. Er is meer animo vanuit de regio om aanspraak te maken op de cofinanciering vanuit het Rijk voor plannen rond verkeersveiligheid.

Artikel 20

Tabel 74 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen		7.900	6.705		29.110	71.000	171.022	209.750	212.829	210.000	125.986				
Mutaties Voorjaarsnota 2020	154.886	4.886			390	14.550	20.700	27.600	6.900	6.000	73.860				
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen		12.786	6.705		29.500	85.550	191.722	237.350	219.729	216.000	199.846				
A2 Deil-Vught	- 6.907	- 1.574	- 3.129	- 908	- 696	- 400	- 200								
Kasschuiven 2020 Artikel 20	0	- 1.881	585	696	- 9.600	- 9.800	20.000								
Prijsbijstelling 2020	19.882		323	489	1.024	1.854	3.312	3.114	4.394	5.372					
Reservering A50 Bankhoef Paalgraven	69.000								69.000						
Mutaties Miljoenennota 2021	88.882	- 1.574	- 5.010	489	- 8.976	- 8.146	23.312	3.114	73.394	5.372					
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen		11.212	1.695		29.989	76.574	183.576	260.662	222.843	289.394	205.218				
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen															
Korte termijn mobiliteitsmaatregelen				10.394											
Mutaties Voorjaarsnota 2020				10.394											
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen				10.394											
Mutaties Miljoenennota 2021				10.394											
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen				10.394											
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen															
Reserveringen		66.722	66.400	42.000	42.000	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	186.500	116.500	116.500	116.500	116.500
Mutaties Voorjaarsnota 2020	509.667	72.854	63.660	60.918	39.400	49.735	50.000	50.000	50.000	40.100	33.000				
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen		139.576	130.060	102.918	81.400	66.235	66.500	66.500	66.500	156.600	219.500	116.500	116.500	116.500	116.500
Compenserende maatregelen Zeeland	33.050									11.300				19.000	1.700
Contractverlenging SAR-Helikopter	- 9.700		- 6.400	- 3.300											
Extrapolatie 2034	116.500														
HXII: Caribisch Nederland	21.793	15.430	6.945	830	580										
Kasschuiven 2020 Artikel 20	0	- 7.000	- 5.000	- 5.000							17.000				
Klimaatneutrale infrastructuur	7.500		7.500												
Overboeking Klimaatneutrale en circulaire infrastructuur	2.500		2.500												
Overboeking reservering Kustwacht ETV	- 42.700		- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050	- 3.050
Overboeking reservering Kustwacht SAR	108.122		- 106	- 4.324	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641	- 8.641
Prijsbijstelling 2020	3.930		530	174	1.125	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191
Reservering Klimaatneutrale Netwerken HWN	27.500										27.500				
Reservering Kustwacht SAR	8.765				8.500	265									

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Versnelling strategisch plan verkeersveiligheid	0	100.000				- 50.000	- 50.000								
Mutaties Miljoenennota 2021	61.016	8.430	102.919	- 14.670	- 1.486	- 61.235	- 61.500	- 11.500	- 11.500	- 200	33.000	- 11.500	- 11.500	75.000	- 9.800
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	148.006	232.979	88.248	79.914	5.000	5.000	5.000	55.000	55.000	156.400	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte	-	672.156	1.665.847	1.598.818	1.504.739										
Mutaties Voorjaarsnota 2020	500.000														
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte	- 2.361	2.078													
BenO component DBFM A12 Ede-Grijsoord	- 2.361														
Correctie extrapolatie	2.078									449	- 57	1.257		96	333
Dekking extra werkzaamheden en reservering lange termijn instandhouding HVWN	- 92.000														
Extrapolatie 2034	1.393.445											- 89.423	- 2.577		
Kasschuiven 2020 artikel 20	0											- 449	449		
Loon- en prijsbijstelling 2020	39.633											40.708	9.769	- 27.918	13.439
Mutaties Miljoenennota 2021	1.340.795														
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte	-	447.115	3.716	- 7.842	3.321	22.934	2.200	291.935	16.976	73.679	194.246	- 12.235	- 77.654	- 33.610	209.685
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	-	40.000	68.000	315.863	273.072	252.120	642.222	922.470	339.285	155.545	219.544	199.399			
Mutaties Voorjaarsnota 2020	447.115	3.716	- 7.842	3.321	22.934	2.200	291.935	16.976	73.679	194.246	- 12.235	- 77.654	- 33.610	209.685	131.226
Stand eerste supplettoire wet 2020 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	3.716	- 7.842	3.321	62.934	70.200	23.928	290.048	325.799	836.468	910.235	261.631	121.935	9.859	68.173	
A4 Haaglanden - N14: spoorviaduct bij Leidschendam	- 65.000											- 65.000			
Beschikbaarheidsvergoeding OV	166.876														
Bebording van 130 naar 100	- 588														
Capaciteit RWS	351.722	- 15.459	- 32.374	- 50.954	- 67.913	- 87.669	- 97.353								
Compenserende maatregelen Zeeland	- 33.050														
Dekking extra werkzaamheden en reservering lange termijn instandhouding HVWN	92.000														
Extra werkzaamheden instandhouding HVWN	- 20.000														
Extra werkzaamheden instandhouding HWN	- 20.000														
Extra werkzaamheden instandhouding Spoorwegen	340.000														
Extrapolatie 2034	202.784														

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
HXI: Basisvisie Recreatie Toerwaartnet 2020-2025	- 396									- 396					
HXI: Bijdrage Inspectieview ILT	- 600	- 600													
HXI: BOA programma Rijkswegen	- 1.000	- 1.000													
HXI: NSL Opdracht RIVM Bronbeleid PFAS	- 6.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000											
HXI: Programma snelheidsaanpassing	- 95	- 95													
HXI: Rijksbijdrage Wilhelminakanaal fase 1.5	- 4.750	- 4.750													
HXI: Subsidie elektrisch varen	- 5.440	- 5.440													
HXI: Topsector Logistiek	- 1.200		- 400	- 400	- 400										
Kasschuiven 2020 Artikel 20	0	89.892	98.718	102.161	92.566	96.606	101.190	105.737	- 14.546	247.768	159.728	168.449	-	7.392	57.170
66.915															
Klimaatbestendige netwerken	- 2.528	- 1.412	- 1.116												
Klimaatneutrale infrastructuur	- 7.500	- 7.500													
Kustwacht Maritiem Operatie Centrum	1.600	1.600													
Loon- en prijsbijstelling 2020	1.706.779	101.879	109.468	102.259	110.653	115.117	109.710	121.009	88.143	129.657	98.569	122.161	159.848	115.479	
Loonbijstelling 2020	-	290.093	- 20.906	- 20.901	- 20.507	- 20.062	- 18.860	- 18.802	- 18.665	- 18.968	- 18.858	- 18.858	- 18.858	- 18.858	- 18.858
Luchtsurveillance Kustwacht	- 2.280	- 2.280													- 2.280
Meerjarenprogramma Geluidsanerering (MJPG) HWN	- 81.000	- 81.000								- 27.000	- 27.000				
Meerjarenprogramma Geluidsanerering (MJPG) Spoorwegen	- 81.000	- 81.000									- 50.000				- 31.000
Oplossing budgetspanning prijsbijstelling DBFM-contracten	- 8.791	- 8.791								- 8.791					
Overboeking Klimaatneutrale en circulaire infrastructuur	- 2.500	- 2.500								- 2.500					
Overboeking reservering lange termijn instandhouding HVWN	- 72.000	- 72.000										- 72.000			
Overboeking reservering lange termijn instandhouding HWN	319.200	319.200								138.901	180.299				
Overboeking reservering lange termijn instandhouding Spoorwegen	1.076.000	1.076.000													
Prijsbijstelling 2019	1.094	547	547												
Prijsbijstelling 2020	-	1.196.080	- 80.924	- 88.443	- 81.752	- 90.590	- 84.466	- 87.523	- 98.959	- 65.790	107.414	- 76.326	- 51.987	- 90.274	- 45.905
Overwegenaapak	- 25.000	- 25.000													
Regeerakkoord verlichting aan	- 1.810	- 310	- 300	- 1.200											
Reservering A50 Bankhoef Paalgraven	- 69.000	- 69.000													
Reservering doelrealisatiemaatregelen Maasroute fase 2	- 75.000	- 75.000													
Reservering Klimaatneutrale Netwerken HWN	- 27.500	- 27.500													- 27.500
Reservering Kustwacht SAR	- 8.765	- 8.765													
Reservering voorzetting Topsector Logistiek	- 28.800	- 28.800	- 9.600	- 9.600	- 9.600										

	Totaal mutatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															
RWS Service Level Agreement (SLA)	-	431.016	-71.330	-47.766	-42.704	-59.104	-55.604	-47.604	-7.900	-7.900	-7.900	-7.900	-7.900	-7.900	-7.900
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	13.520	5.519					5.751			2.250					
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	91.312	876	7.509		66	2.692	80.255	-2.959						2.873	
Technische mutatie	5				-1										6
Tegenvaller kwaliteitsprogramma BBV	-215	-215													
Vleuten-Geldermaisen en Ontsnippering	4.376	1.000	2.000	1.376											
Mutaties Miljoenennota 2021	2.709.325	- 3.716	7.842	- 3.321	- 62.885	- 70.200	21.277	257.690	281.061	-	-	-	- 71.742	- 9.570	- 67.969
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit			49				45.205	32.358	44.738	73.547	22.193	1.096	50.193	289	204
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		74.622	73.105	52.394	111.110	155.500	503.385	499.322	481.449	968.722	1.234.956	1.127.941	1.937.892	1.934.862	1.820.638
Totaal Uitgaven stand eerste suppletore wet 2020															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		156.078	128.923	116.633	173.834	221.985	282.150	593.898	612.028	1.209.068	1.329.581	1.050.287	1.704.282	1.575.177	1.539.412
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2021															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		159.218	134.674	98.642	109.952	131.574	283.781	348.020	322.581	519.341	479.911	729.929	1.629.489	1.545.285	1.473.054
Ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.09															
Ontvangsten			30.000		17.500										
Mutaties Voorjaarsnota 2020			0	-30.000		30.000									
Stand eerste suppletore wet 2020 artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten					17.500	30.000									
Mutaties Miljoenennota 2021			0												
Stand ontwerpbegroting 2021 artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten					17.500	30.000									
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte			30.000		17.500										
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletore wet 2020															
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte			17.500		30.000										

A2 Deil-Vught

Ten behoeve van het pakket kleinschalige benuttingsmaatregelen programma A2 Deil-Vught wordt € 6,9 miljoen vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet overgeheveld naar artikel 12.

A4 Haaglanden - N14: spoorviaduct bij Leidschendam

Dit betreft het toevoegen van budget voor het Spoorviaduct Leidschendam van € 65 miljoen aan het project A4 Haaglanden-N14. De dekking vindt plaats uit de investeringsruimte van Hoofdwegennet.

Beschikbaarheidsvergoeding OV

De concessievergoeding komt jaarlijks binnen op artikel 13.09 en artikel 20.05. Met deze overboeking wordt de dekking voor beschikbaarheidsvergoeding OV van € 167 miljoen overgeboekt naar artikel 13.03. Deze middelen worden via een kasschuif binnen 13.03 in 2020 geplaatst. Hiermee is de overboeking van de beschikbaarheidsvergoeding naar HXII (ISB-boeking) gedekt met de ontvangen concessievergoeding.

Capaciteit RWS

Jaarlijks herijkt RWS de capaciteitsbehoefte aan de hand van de meerjarige productieopgave. Hieruit volgt dit jaar een toenemende capaciteitsbehoefte als gevolg van een groei van de productieopgave, met name voor instandhouding van de infrastructuur. Daarom wordt de capaciteit van RWS verder opgebouwd. De middelen hiervoor worden vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet toegevoegd aan de budgetten voor netwerkgebonden kosten (12.06 en 15.06; totaal € 351,7 miljoen).

Compenserende maatregelen Zeeland

Voor het afgelasten van de verhuizing van de marinierskazerne naar Vlissingen, wordt Zeeland gecompenseerd met € 650 miljoen aan rijksinvesteringen in de provincie. Besloten is dat lenW ten behoeve van het maatregelenpakket Zeeland € 33 miljoen reserveert.

Contractverlenging SAR-Helikopter

Rijkswaterstaat (RWS) beheert het contract van de SAR-helikopter. Hoewel het nieuwe aanbestedingstraject gestart is door het Ministerie van Defensie zit er een periode tussen afloop van het huidige contract en ingangsdatum van het nieuwe contract. Om die periode te overbruggen wordt het huidige contract verlengd. Hiervoor wordt in totaal € 9,7 miljoen overgeheveld van de reservering Kustwacht SAR naar het Beheer en Onderhoud op artikel 15 Hoofdvaarwegennet.

Correctie extrapolatie

Dit betreft een correctie op de extrapolatie van het jaar 2034.

Dekking extra werkzaamheden en reservering lange termijn instandhouding HVWN

Om de tegenvallers op het programma beheer en onderhoud, de extra werkzaamheden voor instandhouding van het Hoofdvaarwegennet en de capaciteit van RWS op artikel 15 Hoofdvaarwegennet te bekostigen, wordt er € 92 miljoen toegevoegd vanuit de generieke investeringsruimte.

Extrapolatie 2034

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2034 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die nodig zijn voor de

instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

Extra werkzaamheden instandhouding HVWN/HWN

Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Uit de uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom wordt – naast de overboeking van de reserveringen lange termijn instandhouding – aanvullend budget toegevoegd aan de artikelonderdelen voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen deze middelen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

HXII: Caribisch Nederland

Dit betreft de terugboeking van de middelen voor BenO Caribisch Nederland naar het Infrastructuurfonds. Het gaat onder andere om de onderhoudsimpuls infrastructuur op Bonaire 2020-2023 (€ 11 miljoen) en de bijbehorende showcases (€ 3,5 miljoen). De governance moet eerst op orde worden gebracht, zodat de middelen doelmatig en rechtmatig kunnen worden ingezet. Daarnaast wordt de reservering op het Infrastructuurfonds aangevuld met middelen waarvan nog niet zeker is wanneer deze tot besteding komen (€ 7,5 miljoen).

HXII: Loon- en prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

HXII: NSL Opdracht RIVM Bronbeleid PFAS

Dit betreft een overboeking vanuit artikel 20 van het IF naar artikel 19 HXII in het kader van opdrachtverlening aan het RIVM. De opdracht aan RIVM wordt verantwoord op artikel 19. De opdracht wordt mede namens andere directies en ministeries verstrekt en de andere partijen hevelen daarvoor budget over. In dit geval gaat het om een de opdracht voor werkzaamheden in het kader van het bronbeleid voor poly- en perfluoralkylstoffen PFAS.

HXII: Subsidie elektrisch varen

Voor het bekostigen van een rijksbijdrage aan het Modular Energy Concepts (MEC) consortium wordt budget overgeboekt van de investeringsruimte hoofvaarwegen naar HXII. Dit betreft een subsidie voor aanschaf van batterijcontainers ten behoeve van stimulering elektrisch varen in de binnenvaart.

Klimaatneutrale infrastructuur

Dit betreft de overboeking van het OVS deel ten behoeve van klimaatneutrale infraprojecten.

Loonbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Loon- en prijsbijstelling 2020

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor 2020 om het IF op het actuele prijspeil te brengen.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) HWN/Spoorwegen

Bij Meerjarenprogramma Geluidsanering wordt in totaal € 162 miljoen toegevoegd. De budgetspanning wordt verlaagd middels een toevoeging vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet (€ 81 miljoen) en vanuit de investeringsruimte spoorwegen (€ 81 miljoen).

Ophoging BOV

Naar aanleiding van het besluit van de bewindspersonen wordt € 1.076 miljoen uit de risicoreservering spoor overgeboekt naar Beheer, Onderhoud en Vervanging.

Oplossing budgetspanning prijsbijstelling DBFM-contracten

De afgelopen jaren was de werkelijke toegekende prijsbijstelling op de projecten 3e kolk Beatrixsluis, Capaciteitsuitbreiding Eefde en Keersluis Limmel lager dan waarmee met de budgettaire inpassing van de DBFM projecten rekening is gehouden. Hierdoor sloten de projectkosten tot einde looptijd niet meer volledig aan bij het beschikbare budget. Deze spanning is opgelost door een overboeking vanuit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet. Concreet betekent dit een verhoging van het projectbudget van € 7,3 miljoen op het project 3e kolk Beatrixsluis, € 1,3 miljoen op Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde en € 1 miljoen op Keersluis Limmel en een verlaging van € 0,8 miljoen op Zeetoegang IJmond.

Overboeking reservering lange termijn instandhouding HVWN/HWN

Op de artikelonderdelen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 12.02 en 15.02) en beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ligt de budgetbehoefte hoger dan het beschikbaar budget voor de jaren 2022 t/m 2025. Daarom zijn afgelopen jaren reserveringen getroffen op artikelonderdeel 20.05. Uit een uitvoeringstoets door ProRail en RWS blijkt dat er in de periode 2022-2025 extra werkzaamheden maakbaar zijn. Daarom worden de reserveringen nu ingezet en toegevoegd aan de budgetten voor instandhouding. Na afronding van de lopende validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding zullen de reserveringen in het gewenste ritme worden gezet en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen.

Overboeking reservering Kustwacht ETV

Dit betreft de overboeking van de reservering Kustwacht Emergency Towing Vessel (ETV) van artikel 20 (Reserveringen) naar artikel 15.

Overboeking reservering Kustwacht SAR

Dit betreft de overboeking van de reservering Kustwacht Search and Rescue-helikopters (SAR) van artikel 20.03 (Reserveringen) naar artikel 15.

Prijsbijstelling 2020

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2020 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overwegenaanpak

Vanuit de investeringsruimte Spoorwegen is € 25 miljoen overgeboekt naar het programma Overwegenaanpak.

Reservering A50 Bankhoef Paalgraven

In het BO MIRT is voor de A50 is een samenhangende aanpak afgesproken. Rijk en regio hebben afgesproken dat er een MIRT-verkenning wordt gestart waarbij een wegverbreding naar 2x3 tussen Ewijk Bankhoef en Paalgraven als alternatief wordt meegenomen. Hiervoor wordt een bedrag van € 69 miljoen gereserveerd als rijksbijdrage voor het uit te werken project.

Reservering doelrealisatiemaatregelen Maasroute fase 2

Nauw verbonden aan het MIRT-project Maasroute fase 2 (mijlpaal december 2023) wordt een aantal maatregelen voor de veiligheid voorzien die niet in de huidige scope zitten. Hiervoor wordt € 75 miljoen gereserveerd.

Reservering Klimaatneutrale Netwerken HWN

Het kabinet heeft als onderdeel van het Klimaatakkoord zich verbonden om klimaatneutraal en circulair te werken bij rijksinfraprojecten. Hiertoe wordt € 50 miljoen vrijgemaakt. Op basis van de CO2-footprint (55%) bedraagt de bijdrage vanuit hoofdwegennet € 27,5 miljoen.

Reservering Kustwacht SAR

Bij Najaarsnota 2019 is het aandeel van lenW in de tegenvaller op de huisvesting Maritiem Operatiecentrum voor € 8.765 miljoen voorgeschoten uit de reservering die bij de besluitvorming over de ontwerpbegroting 2020 was getroffen voor de structurele dekking van de Search and Rescue-helikopters (SAR). Bij de voorbereiding van de ontwerpbegroting 2021 dient deze reservering weer te worden aangevuld.

Reservering voorzetting Topsector Logistiek

Voor de voortzetting van de bijdrage aan de Topsector Logistiek 2021 tot en met 2023 wordt € 28,8 miljoen gereserveerd op artikel 15. Deze is afkomstig uit de hiervoor bestemde reserveringen in de modaliteitspecifieke investeringsruimte voor het Hoofdwegennet, Hoofdspoorweginfrastructuur en het Hoofdvaarwegennet.

RWS Service Level Agreement (SLA)

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

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het Hoofdwegennet (€ 91,3 miljoen).

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdvaarwegennet. Het saldo van € 8,6 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet. Dit betreft met name een vrijval resterend budget na afronding van het project Meppel-Ramspol (€ 5,8 miljoen) en de vrijval van de garantie Twentekanalen (€ 2 miljoen).

Versnelling strategisch plan verkeersveiligheid

Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim € 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Deze mutatie betreft de versnelling op het strategisch plan verkeersveiligheid. Er is meer animo vanuit de regio om aanspraak te maken op de cofinanciering vanuit het Rijk voor plannen rond verkeersveiligheid.

Bijlage 3: Overzichtsconstructie Kustwacht

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

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

Defensie / CSZK / Kustwacht Nederland (uitgaven):

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

Bijdrage departementen (kosten):

Justitie en Veiligheid:

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

Financiën:

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

Defensie:

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

- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel) bestaande uit; Kustwachtcentrum, Maritiem Informatie Knooppunt, de beheerskosten van Defensie en inzet Mijnenbestrijdingsvaartuigen;
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter.

Infrastructuur en Waterstaat:

- De inzet van in standhouden vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, C2000/P2000 t.b.v. KNRM en BroNs/Pre-SAR. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Rijkswaterstaat;
- De inzet van Rijkswaterstaat (personeel) bestaande uit; luchtwaarnemers en liaison;
- De inzet van ILT (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen en liaison;
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, het contract is in 2015 door lenW voor 5 jaar afgesloten.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:

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

Economische Zaken en Klimaat:

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

Tabel 75 Overzichtconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2019 (realisatie)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
DEFENSIE / Kustwacht (Uitgaven):										
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	28.364	26.821	26.634	49.715	60.431	61.669	61.484
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investeringen, o.a. t.b.v het MOC (DMO/ JIVC)	9.347	8.001	13.874	17.789	15.645	5.419	4.312
Subtotaal eigen uitgaven kustwacht				37.711	34.822	40.508	67.504	76.076	67.088	65.796
BIJDRAGEN DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Politie		Inzet Politiepersoneel & helikopter,	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.399	1.944	1.944	1.944	1.944	1.944	1.944
Justitie en Veiligheid	VI	Bijdrage inhuur SAR helikopter		1.400						
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	990	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153	1.153
Defensie	X	Inzet KMar-personeel voor luchtwaarneming, inzet vliegers Dornier,	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillances / beheerskosten Defensie	10.752	11.142	11.844	11.844	11.844	12.880	12.880

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2019 (realisatie)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Infrastructuur en Waterstaat	XII	beheerskosten, bijdrage inhuur SAR helikopter Inzet vaarwegmarkering, inzet RWS personeel voor luchtwaarneming, inhuur SAR helikopter	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	8.043	14.632	22.552	24.032	23.372	23.779	26.083
Economische zaken en Klimaat	XIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	4	4	4	4	4	4	4
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	387	561	561	561	561	561	561
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				22.975	29.436	38.058	39.538	38.878	40.321	42.625
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				60.686	64.258	78.566	107.042	114.954	107.409	108.421

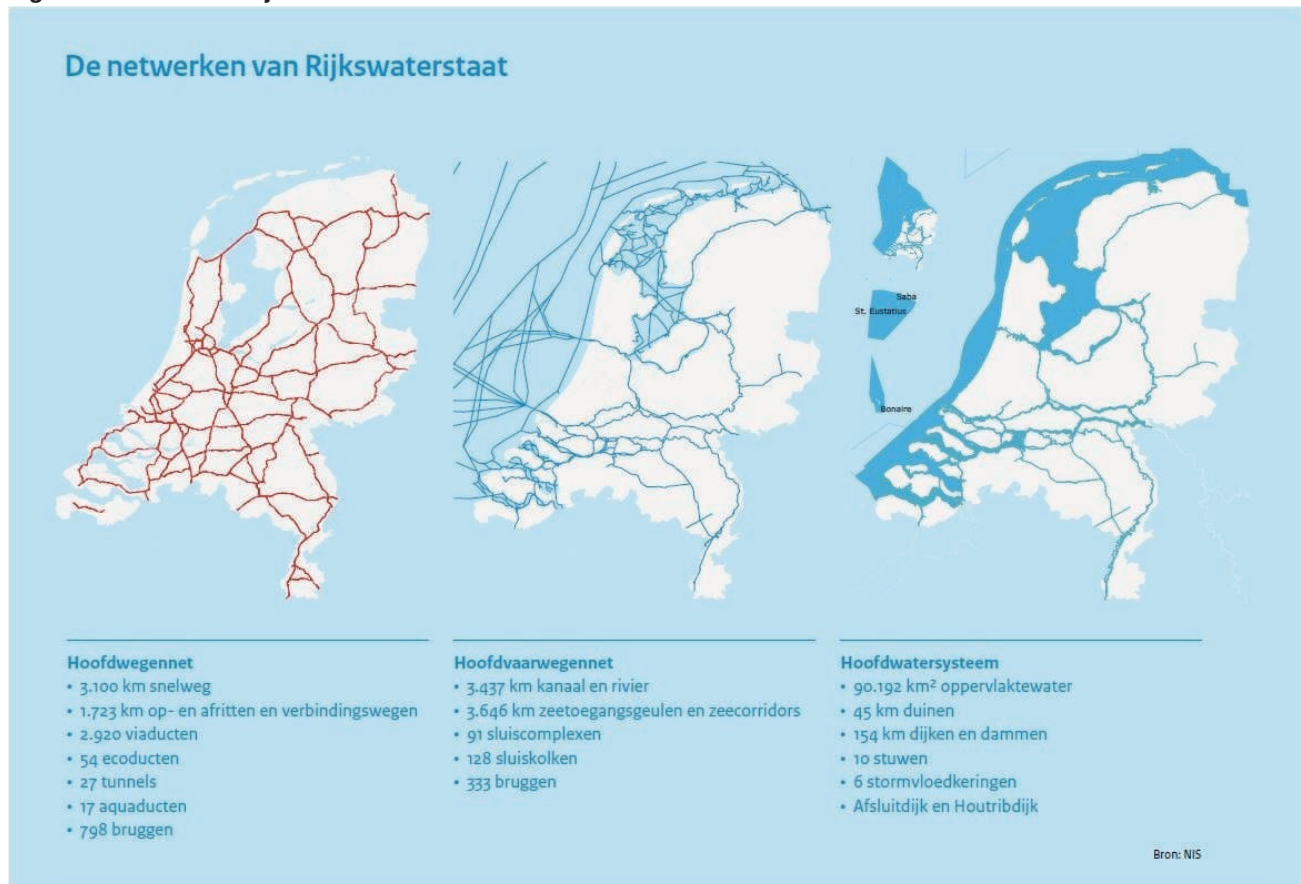
Bijlage 4: Instandhouding

In deze bijlage wordt, in vervolg op eerdere bijlagen met betrekking tot het beheer en onderhoud en vervanging, een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW vallen. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN), het Hoofdwatersysteem (HWS) en de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Allereerst wordt aangegeven wat de vier netwerken omvatten, hoe de instandhouding van deze netwerken wordt aangepakt en wat de verwachte ontwikkelingen zijn. Vervolgens zijn de overzichten met de benodigde en beschikbare middelen voor instandhouding tot en met 2034 opgenomen. Tot slot wordt ingegaan op de opgave van de toekomst, waaronder de toenemende budgetbehoefte voor instandhouding en de ontwikkelingen met betrekking tot het uitgestelde onderhoud.

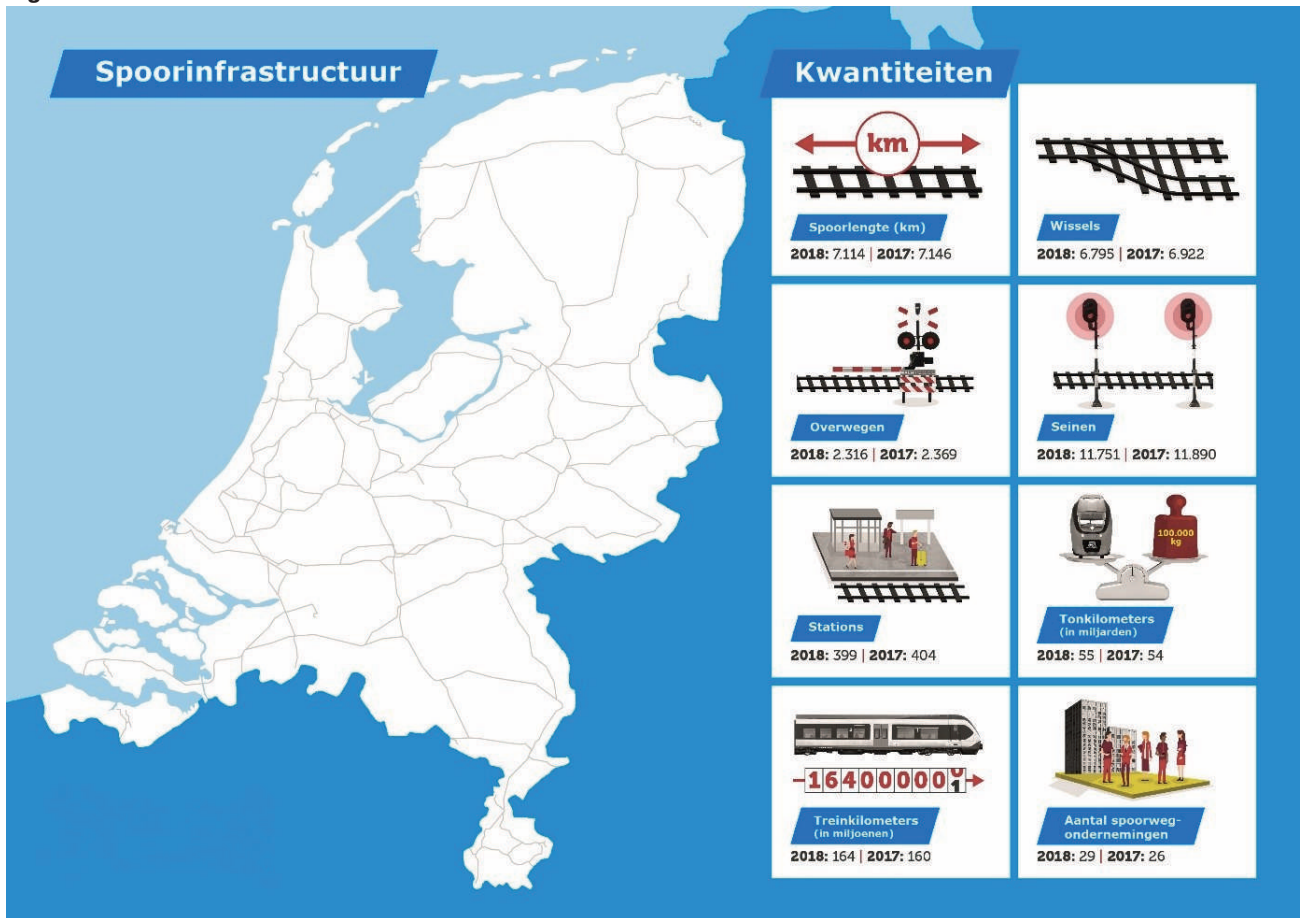
1. Instandhouding van de netwerken

De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Een goede instandhouding van netwerken is een randvoorwaarde voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Om dit zo te houden, borgen IenW en de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus. De netwerken worden, naast het intensieve gebruik, gekenmerkt door inpassing in een sterk verstedelijkte delta. Dit zorgt ervoor dat de netwerken voorzieningen omvatten als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluizen en stormvloedkeringen. Al deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog serviceniveau waaraan we gewend zijn en die net als de asfaltlagen en spoorstaven onderhouden moeten worden. Figuren 1 en 2 illustreren de omvang van netwerken.

Figuur 9 Netwerken Rijkswaterstaat



Figuur 10 Netwerk ProRail



Scope van instandhouding

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

Aan uw Kamer is toegezegd om te bezien of de begrippen voor beheer, onderhoud en vervangen voor de netwerken die door Rijkswaterstaat en ProRail worden beheerd, aanpassing behoeven (Kamerstuk 2018-2019, 35 000A, nr. 98). Een aanpassing waarbij wordt aangesloten bij de Europese begrippen voor activiteiten van een infrastructuurbeheerder uit de spoorrichtlijn 2012/34/EU, sluit ook goed aan op de transitie naar het Mobiliteitsfonds. De nieuwe begrippen die we vanaf de ontwerpbegroting 2022 in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds willen hanteren zijn exploitatie, onderhoud, vernieuwing (samen staan deze drie voor de instandhouding van de infrastructuur), verbetering en aanleg (samen staan deze twee voor de ontwikkeling van de infrastructuur):

- Tot het domein van het beheer (of exploitatie) behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement;

- Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren;
- Vervanging (of vernieuwing) is het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object, terwijl renovatie zich erop richt de levensduur van het bestaande object te verlengen. Het gaat bij vervanging (vernieuwing) expliciet niet om activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies of om aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur (ontwikkeling).

De wijzigingen hebben geen effect op de huidige budgetten. Over deze nieuwe begrippen is uw Kamer geïnformeerd per brief van 19 juni 2020 (35300-A-94, Aanpak instandhouding infrastructuur). In lijn met het Klimaatakkoord vormt verduurzaming van de netwerken een integraal onderdeel van de instandhouding.

Systematische werkwijze van instandhouding (instandhoudingsprogrammering)

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

- De aanlegbesluiten zijn het meest bepalend voor de budgetbehoefte gerelateerd aan de instandhouding. Zo is een tunnel in onderhoud duurder dan een brug (in geval van een oeververbinding) of dan een weg op maaiveld (in geval van een landtunnel);
- De beheerders werken volgens een werkwijze waarbij de gehele levenscyclus van de onderdelen en objecten wordt betrokken. Als eenmaal wordt besloten tot de aanleg van infrastructuur, dan is op basis van ervaring al bekend welke instandhoudingswerkzaamheden aan de diverse objecten gemiddeld per jaar nodig zullen zijn. Dit is vastgelegd in de instandhoudingsregimes. Deze instandhoudingsregimes zijn één onderdeel op basis waarvan de instandhoudingsprogrammering wordt opgesteld;
- De extra budgetbehoefte voor instandhouding in verband met de uitbreiding van de infrastructuur wordt bij het besluit om tot aanleg over te gaan ook toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten vanaf het jaar na de beoogde openstelling;
- In de instandhoudingsregimes zijn ook regelmatige inspecties opgenomen, die leiden tot het inventariseren van de toestand van de objecten en – indien nodig – het nemen van maatregelen (concrete maatregelen of intensiveren inspecties). De inspecties krijgen een plaats in de instandhoudingsprogrammering;
- Tevens wordt gezien of er vanuit doelmatigheidsoogmerk maatregelen gekoppeld kunnen worden (werk met werk): onderhoudswerkzaamheden met andere onderhoudswerkzaamheden, maar ook mogelijkheden om onderhoudsmaatregelen te koppelen aan vervangings-, renovatie- of aanlegprojecten die in de komende jaren gepland zijn. Het kan dus zijn dat in de regimes beoogde maatregelen naar een later moment worden verschoven om werk met werk te maken;

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

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

Om de systematische werkwijze naar een hoger niveau te brengen worden externe toetsingen ingezet. Deze leveren waardevolle inzichten op voor zowel de interne processen als het in beeld hebben van de opgave buiten.

Werkwijze Vervanging en Renovatie bij RWS

De objecten en onderdelen zoals sluizen, bruggen en tunnels, hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is sprake van een flinke vervangings- en renovatie-opgave. Om de veiligheid en de beschikbaarheid van de netwerken in stand te houden, is het programma Vervanging & Renovatie ingericht. Voor alle objecten wordt de opgave in kaart gebracht.

Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot een inzicht in en prognose van wat er binnen vijf tot vijftien jaar vervangen of gerenoveerd dient te worden. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object.

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

Het programma Vervanging en Renovatie kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten. Het programma leent zich goed voor de aanpak van 'verjongen, vernieuwen, verduurzamen'.

Hierbij wordt er niet alleen gekeken naar verlengen van de levensduur, maar vooral ook naar inzet op toepassing van de nieuwste technieken om toekomstige storingen te voorkomen en om de constructies en installaties zodanig te vernieuwen dat ze ook klaar zijn voor de toekomst en voldoen aan de eisen en wensen voor huidig én voor toekomstig gebruik. Er wordt dus niet alleen vervangen, maar waar dat verstandig is, wordt er ook ingezet op innovaties op de hard- en de software van de objecten en op duurzaamheid.

Te leveren prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS en ProRail budgetten hebben gekregen. De prestatieafspraken met ProRail zijn opgenomen in de tienjarige beheerconcessie en de jaarlijkse beheerplannen. Met RWS wordt een Service Level Agreement (SLA) met een looptijd van vier jaar afgesproken met daarin de afgesproken prestatie-niveaus. De huidige SLA-periode loopt van 2018 tot en met 2021.

Tabel 76 Prestatie-indicatoren RWS

Prestatie-indicator	Streef-waarde 2018-2021	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Hoofdwegennet			
Beschikbaarheid			
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:			
t/m 2017: filezwaarte (km.min)			
Vanaf 2018: voertuigverliesuren	10%	2%	3%
Levering verkeersgegevens:			
t/m 2017: gecombineerd beschikbaarheid data voor derden en actualiteit data voor derden			
Vanaf 2018:			
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	92%	93%
– Actualiteit data voor derden	95%	99%	97%
Veiligheid			
t/m 2017: gecombineerd voldoen aan norm voor verhardingen en voldoen aan norm gladheidsbestrijding			
Vanaf 2018:			
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,80%	99,80%
– Voldoen aan norm voor gladheidsbestrijding	95%	97%	97%
Hoofdvaarwegennet			
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid			
Stremmingen gepland onderhoud	0,80%	0,80%	–
Stremmingen ongepland onderhoud	0,20%	0,40%	–
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)			
– Toegangsgeulen	99%	100%	100%
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%
– Hoofdvaarwegen	85%	86%	83%
– Overige vaarwegen	85%	91%	87%
Veiligheid			
Vaarwegmarkering op orde	95%	95%	93%

Prestatie-indicator	Streef- waarde 2018-2021	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Hoofdwatersysteem			
Waterveiligheid			
Handhaving kustlijn	90%	92%	92%
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	40%	83%
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	100%	75%
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	99%	99%

Tabel 77 Prestatie-indicatoren ProRail

Kern Prestatie Indicator	Bodem- waarde	Streef- waarde	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	6,8	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6,3	5,4
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,90%	91,10%	92,60%	92,60%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,70%	97,30%	97,70%	97,70%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,10%	84,10%	82,50%	83,40%
Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten	92,40%	93,40%	94,60%	95,20%
Transitotijd goederenvervoer	7,50%	6,30%	3,60%	3,40%
Geleverde treinpaden	97,50%	98,20%	98,20%	98,50%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	542	436

2. Budgetbehoeften en beschikbare budgetten

Door veroudering van het areaal, zwaardere belasting dan voorzien, toenemende eisen aan ICT, wijzigingen in wet- en regelgeving en veranderende marktomstandigheden is sprake van toenemende budgetbehoeften voor instandhouding. Daarbij zien we dat de opgave voor vervanging en renovatie van de netwerken groeit. Investeren in instandhouding is en blijft een prioritaire opgave die ook in relatie tot de coronacrisis relevant en actueel is. Waar mogelijk zullen op korte termijn onderhoudswerkzaamheden en vervangingen worden versneld nu het vanwege de coronabeperkingen tijdelijk minder druk is op de netwerken. Daardoor kan met minder hinder en soms in kortere periodes het geplande werk worden uitgevoerd. Daarmee wordt ook de opdrachtenportefeuille van de GWW-sector zo veel mogelijk op peil gehouden.

Voor de zomer is de Kamer geïnformeerd over de (voorlopige) uitkomsten van de externe toetsing van de budgetbehoefte voor instandhouding (Kamerstuk 2019-2020, [35 300A, nr. 94](#)). Uit deze externe validatie blijkt een budgetbehoefte voor ProRail van circa € 7 miljard voor de periode 2022-2025. Voor de periode daarna blijkt uit het validatierapport een potentiële budgetbehoefte van circa € 14 miljard. Beide bedragen kennen nog de nodige onzekerheden en afhankelijkheden, met name voor de periode na 2025. Ook de cijfers van Rijkswaterstaat worden momenteel verder uitgehard en gevalideerd. Afgezet tegen de beschikbare budgetten, is er bij ongewijzigd beleid sprake van een indicatief tekort op instandhouding van circa € 1 tot 1,4 miljard per jaar voor de periode 2022-2025. Voor de periode na 2025 worden er ook tekorten verwacht, maar de onzekerheid van deze tekorten is op dit moment nog te groot om te kwantificeren. Eind 2020 volgt nadere informatie over het financiële beeld voor instandhouding bij Rijkswaterstaat, inclusief de externe toets door PwC en

Rebel. Vooruitlopend daarop is er gezorgd dat voor de komende meerjarenperiode aanvullende middelen en capaciteit beschikbaar worden gesteld voor instandhouding.

Maatregelen beheer en onderhoud

Voor de lopende meerjarenperiode tot en met 2034 is sprake van diverse ontwikkelingen.

Dit jaar zijn de budgetten voor beheer en onderhoud van de RWS-netwerken om diverse redenen aangevuld. Zo moeten door endogene en exogene ontwikkelingen meer kosten worden gemaakt vanwege bijvoorbeeld opruimwerkzaamheden in de Rotterdamse haven, maatregelen in verband met spookrijders, het terugkeren van infrastructuur in het reguliere beheerregime na afloop van DBFM-constructies, Brexitmaatregelen en geluidmaatregelen. Voor ICT, bijvoorbeeld het beheer en onderhoud van de verkeerscentrales (project Charm) en cybersecurity-ontwikkelingen zijn middelen voor de landelijke taken RWS toegevoegd.

RWS is bezig kosten die gerelateerd zijn aan exploitatie, onderhoud en vervanging zoveel toe te delen aan de drie netwerken. Dat sluit aan bij de Europese begrippen voor het spoorbeheer die ProRail gebruikt voor activiteiten van een infrastructuurbeheerder uit de spoorrichtlijn 2012/34/EU. Het harmoniseren van de begrippen sluit goed aan op de transitie naar het Mobiliteitsfonds. Het toedelen van die kosten zorgt voor een stijging ten opzichte van de posten zoals die in voorgaande jaren gemeld werden onder 'landelijke taken verkeersmanagement' en 'landelijke taken beheer en onderhoud'. Zo zijn de kosten op het gebied van ICT en cybersecurity, die eerder werden gezien als een algemene netwerkoverstijgende post, nu verdeeld en toegedeeld als instandhoudingskosten voor één netwerk. Ze zijn terug te vinden, samen met de eerder al toegedeelde landelijke taken, onder de post 'overige netwerkgebonden kosten'.

De getroffen risicoreserveringen voor de periode 2022 – 2025 ad. € 1,5 miljard zijn toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten voor het spoor en de RWS-netwerken (€ 1 miljard ProRail, € 470 miljoen RWS). Uit de uitvoeringstoets van ProRail en RWS blijkt dat daarbovenop nog extra instandhoudingswerkzaamheden maakbaar zijn. Daarvoor wordt budget toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten (spoor € 340 miljoen; RWS-netwerken € 44 miljoen). Tevens is ervoor gezorgd dat de capaciteit van Rijkswaterstaat tot en met 2025 stabiel blijft op circa 9200 fte, in lijn met de productieopgave. In totaal zijn de beheer- en onderhoudsbudgetten tot en met 2034 voor RWS toegenomen met € 950 miljoen (exclusief overige netwerkgebonden kosten).

Bovenstaande bedragen komen bovenop de middelen die al in de vorige begroting in de jaren 2020 en 2021 voor een extra impuls van € 100 miljoen (OB2020) zijn toegevoegd aan de budgetten van RWS en waarbij voor € 165 miljoen (VJN2020) naar voren is gehaald voor het versnellen van werkzaamheden. Deze maatregelen hebben tot doel het risico op storingen te verkleinen en de groei van het uitgestelde onderhoud te beperken en zijn inmiddels in uitvoering. Bij ProRail gaat het om € 151 miljoen aan extra instandhoudingswerkzaamheden in de periode tot en met 2021.

Maatregelen Vervanging en Renovatie

Tot dit moment zijn voor 4 tranches VenR projecten opdracht verleend aan RWS. Een deel van de projecten is reeds afgerond. Een deel van de projecten bevindt zich in de planfase, een ander deel is in voorbereiding of realisatie.

Tranche 4 beslaat 39 projecten verdeeld over de drie netwerken van RWS. Opdracht voor deze tranche is in 2018 verleend aan RWS. Deze tranche is groter dan de eerste drie tranches gezamenlijk. De financiële omvang van het programma VenR neemt de komende jaren steeds verder toe van ruim € 150 miljoen in 2020 en groeit van ruim € 250 miljoen in 2021 naar € 500 miljoen in 2023 en verder.

Ten opzichte van de begroting 2020 zijn middelen naar voren gehaald in verband met voorziene grote werkzaamheden, zoals aan de Van Briene-noordbrug. Ook is er voor € 243 miljoen aan middelen aan de reeks toegevoegd in verband met de landelijke vervanging van wegkantstations (IWKS). Deze worden bij een volgende begroting in de goede jaren gezet.

Budgetten instandhouding

In de periode tot en met 2034 zijn de volgende budgetten benodigd en beschikbaar voor instandhouding

Tabel 78 Budgetten verkeers-watermanagement en Beheer en Onderhoud RWS

Artikelonderdeel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Hoofdwegen															
IF 12.01	732.546	777.849	1.264.252	1.264.252	1.264.252	1.264.252	3.864	3.864	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	58.277
Beheer en Onderhoud	597.022	629.657	558.822	535.451	524.688	552.166	417.597	415.524	450.632	486.543	486.750	490.236	490.236	492.597	499.480
Overige netwerkgebonden kosten	131.415	144.321	114.923	107.032	92.824	92.640	93.129	94.144	93.027	93.027	93.027	93.027	93.002	93.002	93.026
Totaal budget Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen	732.546	777.849	677.613	646.350	621.378	648.670	514.590	513.532	547.531	583.442	583.649	587.135	587.110	589.471	596.378
Potentieel tekort															
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582									
Hoofdwegen	0	0	586.639	617.902	642.874	615.582			</						

Artikelderdeel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Totaal budget Watermanagement en Beheer en Onderhoud															
Hoofdwatersysteem	197.198	205.412	197.321	216.128	208.380	258.631	192.898	197.314	188.615	190.798	187.191	201.395	191.495	195.495	189.020
Potentieel tekort															
Hoofdwatersysteem	0	169.114	150.307	158.055	107.804										
Totaal budget verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud	1.324.394	1.307.576	1.158.534	1.124.358	1.089.871	1.166.829	928.917	931.802	982.377	1.027.163	1.057.487	1.040.628	1.052.457	1.050.547	1.050.379

Tabel 79 Vervanging en Renovatie RWS

Artikelonderdeel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Hoofdwegen																
Budget																
IF 12.02.04 Hoofdwegen	16.271	194.024	310.085	356.551	377.698	298.659	359.088	102.825	104.329	114.250	149.194	112.596			2.595.570	
Hoofdvaarwegen																
Budget																
IF 15.02.04 Hoofdvaarwegen	478	96.869	97.501	138.893	172.050	177.698	175.270	78.730	46.764	25.961	3.558				1.066.772	
Nader toe te delen Infrastructuurfonds																
Budget																
Vervanging en Renovatie												10.706	345.458	345.457	393.907 1.489.435	
Hoofdwatersysteem																
Budget																
DF 3.02.03 Hoofdwatersysteem	2.824m	17.580	13.815	15.231	50.357	58.369	40.000	40.000	86.684	78.490	61.320	166.320	166.317	106.299	106.299 1.029.402	
Totaal budget Vervanging en Renovatie	192.070	308.473	421.401	510.675	600.105	534.726	574.358	221.555	237.777	218.701	224.778	624.374	511.774	500.206	500.206	6.181.179
Totaal budget verkeers-/ watermanagement, Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie	192.070	308.473	421.401	510.675	600.105	534.726	574.358	221.555	237.777	218.701	224.778	624.374	511.774	500.206	500.206	6.181.179

Tabel 80 Gereserveerde budgetten Beheer en Onderhoud RWS

Artikelonderdeel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	20342020-2034	
Hoofdwegen																
IF 12.03.02	Reserveringen areaalgroei	72	214	214	213	2.531	2.794	35.323	39.771	39.610	39.610	40.439	41.059	40.796	40.796	325.973
	Reservering lange termijn instandhouding															
IF 20.04.01	Reservering lange termijn instandhouding										39.900	39.900	39.900	39.900	199.500	
	Reservering lange termijn instandhouding								82.203	22.215	55.182					159.600
IF 20.05.11	Totaal reserveringen Hoofdwegen	72	214	214	213	2.531	2.794	35.323	121.974	61.825	134.692	80.339	80.959	80.696	80.696	685.073
Hoofdvaaarwegen																
IF 15.03.02	Reservering areaalgroei			19.217	19.217	19.216	19.217	22.297	22.297	22.297	22.815	22.815	22.816	22.505	22.505	276.431
	Reservering lange termijn instandhouding															
IF 20.04.01	Reservering lange termijn instandhouding										9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	45.000
	Reservering lange termijn instandhouding															
IF 20.05.31	Totaal reserveringen Hoofdvaaarwegen	0	0	19.217	19.217	19.216	19.217	22.297	22.297	22.297	22.815	22.815	22.816	22.505	22.505	36.000
Hoofdwatersysteem																
DF 1.02.01	Reservering areaalgroei					1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.742				13.929
	Reservering lange termijn instandhouding															
DF 5.03.01	Totaal reserveringen Hoofdwatersysteem	0	0	0	0	1.741	1.741	11.641	11.641	11.641	11.641	11.642	9.900	9.900	9.900	103.029
Totaal reserveringen																
		72	214	19.431	19.430	23.488	33.652	69.261	155.912	95.763	214.148	123.796	122.675	122.101	122.101	1.145.533
Totaal budget verkeers-/ watermanagement, Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie, incl. reserveringen																
		192.142	308.687	440.832	530.105	623.594	608.010	290.816	393.689	314.464	438.926	748.170	634.449	622.307	622.307	7.326.712

Tabel 81 Budgetten Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor

Artikelonderdeel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Hoofdspoorweginfrastructuur	1.633.154	1.560.346	1.773.936	1.810.186	1.791.826	1.609.326									
Budget Beheer en Onderhoud (incl. capaciteitsmanagement, verkeersleiding en gebruiksvergoeding)	507.804	435.440	479.630	496.520	496.310	489.260	453.960	462.640	473.530	473.210	488.940	499.830	536.130	561.800	560.590
Budget Vervangingen	596.874	661.351	660.030	850.619	494.841	418.810	631.543	684.330	480.571	504.977	601.323	621.802	623.635	762.057	914.481
Budget apparaatskosten ProRail t.b.v. BOV	405.770	400.750	367.770	367.770	366.560	367.770	375.030	373.820	373.820	373.820	373.820	372.610	372.610	372.610	372.610
Totaal budget Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor	1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840	1.460.533	1.520.790	1.327.921	1.352.007	1.464.083	1.494.242	1.532.375	1.696.467	1.847.682

Toelichting budgetten en budgetbehoeften

De meest recente cijfers van Rijkswaterstaat wijzen op een verhoging van de structureel benodigde budgetten vanaf 2022 ten opzichte van de budgetbehoefte zoals gepresenteerd in bijlage 4 van de vorige begroting (2020). Deze budgetbehoefte is indicatief en omgeven door onzekerheden en worden verder uitgehard en gevalideerd door PwC en Rebel. Afgezet tegen de beschikbare budgetten, is bij ongewijzigd beleid sprake van een potentieel indicatief tekort op instandhouding van circa € 1 miljard tot € 1,4 miljard per jaar voor de periode 2022-2025. Dit is exclusief inlopen van uitgesteld onderhoud. De forse bandbreedte wordt verklaard door het feit dat de bevindingen van Horvat nog niet volledig zijn opgevolgd, de externe validatie nog niet is afgerond en er nog keuzes mogelijk zijn. Voor de periode na 2025 worden ook tekorten verwacht, maar zijn de onzekerheden op dit moment te groot om deze te kwantificeren. In de tabellen zijn daarom geen cijfers opgenomen voor budgetbehoeften en tekorten vanaf 2026.

Onderdeel van de externe validatie door PwC en Rebel is een analyse van wat de komende vijftien jaar ook daadwerkelijk maakbaar is voor Rijkswaterstaat en de markt. Deze maakbaarheid hangt ook samen met de keuzes op onder meer aanleg. Deze toets door PwC en Rebel geldt juist voor de jaren vanaf 2022.

Het algemene beeld uit de externe toetsen voor ProRail is dat circa € 7 miljard voor de periode 2022-2025 nodig is voor instandhouding. Dit betreft een situatie met gelijkblijvende prestaties en zonder groei. Voor de periode daarna blijkt uit het rapport van PwC en Rebel een potentiële budgetbehoefte circa € 14 miljard. Beide bedragen kennen nog de nodige onzekerheden en afhankelijkheden, met name voor de periode na 2025. Door de eerder getroffen risicoreserveringen is de situatie in de periode tot en met 2025 beheersbaar. Voor de periode daarna zijn er nog keuzes mogelijk om het potentiële te kort terug te brengen. Suggesties daarvoor worden benoemd in het scenario met besparingsopties van ProRail en in het rapport van PwC en Rebel. Uit de tabel blijkt dat de budgetbehoefte tot en met 2025 ca. € 1,8 miljard hoger is dan het beschikbare budget in deze periode. Deze € 1,8 miljard heeft voor € 0,4 miljard betrekking op verwachte versnellingen uit latere jaren en voor € 1,4 miljard op extra uitgaven waarvoor de benodigde middelen uit de risicoreserveringen en investeringsruime zijn overgeheveld naar de BOV-budgetten. Deze overgeheveldde middelen zitten nu nog in de latere jaren van het beschikbare budget en worden bij een volgende begroting naar voren gehaald.

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

DBFM

Een deel van de instandhouding van de netwerken gebeurt via DBFM-contracten (Design-Build-Maintain-Finance). Bij deze contractvorm is aan een consortium niet alleen het ontwerp en de bouw van een project gegund, maar ook het onderhoud voor een langdurige periode. Bij DBFM is de opdrachtnemer niet alleen verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, maar ook voor de financiering en het totale onderhoud. Het is dus een geïntegreerde contractvorm. Bij traditionele contracten koopt

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

Tabel 82 Overzicht DBFM-projecten

Project	Areaalinformatie			Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
	Baanlengte ¹	Grote kunstwerken	Wegconfiguratie in M-fase		
<i>Hoofdwegennet</i>					
A59 Rosmalen–Geffen	23 km		2x2	2019	1,0 mln.
N31 Leeuwarden–Drachten	56 km	Langdeel aquaduct	2x2	2022	5,5 mln.
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 mln.
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1 ^{ste} en 2 ^{de} Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 mln.
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 mln.

Project	Areaalinformatie		Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aqueduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042 11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord	50 km		2x3	2032 2,2 mln.
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammer-tunnel	2x5+1	2038 14,2 mln.
N18 Varsseveld Enschede	70 km		2x2+2x1	2043 1,8 mln.
A27/A1 Utrecht Noord - knpt. Eemnes - Bunschoten	53 km		2x3+2x4	2043 3,9 mln.
A6 Almere (SAA)	39 km		2x5	2039 3,3 mln.
A24 Blankenburgverbinding	35 km	Blankenburgtunnel, Aalkeettunnel	2x3	2043 10,1 mln.
A16 Rotterdam	ntb	Rottemerentunnel	2x2+2x3	2043 7,2 mln.
A9 Badhoevedorp – Holendrecht (Amstelveen)	Ntb ²		2x4+1	ntb ²
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	<i>Vaarweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>		
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048 0,4 mln.
Beatrixsluis 3e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046 2,8 mln.
Zeetoegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluiseilanden		2045 2,5 mln.
Sluis Eefde		Nieuwe schutsluis inclusief onderhoud voorhavens (bestaande schutsluis tot 2021)		2047 1,0 mln.
<i>Hoofdwatersysteem</i>		<i>Grote kunstwerken</i>		
Afsluitdijk		Afsluitdijk, spuicomplexen en keringen Den Oever en Kornwerderzand		2047 9,3 mln.
<i>Hoofdspoorweginfrastructuur</i>	<i>Spoorweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>		
HSL	85 km	Tunnel Groene Hart, Doorgaand Spoorviaduct Bleiswijk, Tunnel Rotterdam Noord, Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtse Kil, Brug Hollands Diep		2031 N.v.t.

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

² De aanbesteding van dit contract is nog niet afgerond op het moment van schrijven van deze begroting.

3. Overig

Programma Versoberingen en efficiency

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

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

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

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

Na 2020 zal worden geëvalueerd of met het Programma Versoberingen en Efficiency de gestelde doelen zijn bereikt en of er vervolgacties nodig zijn.

Bijlage 5: ProRail

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

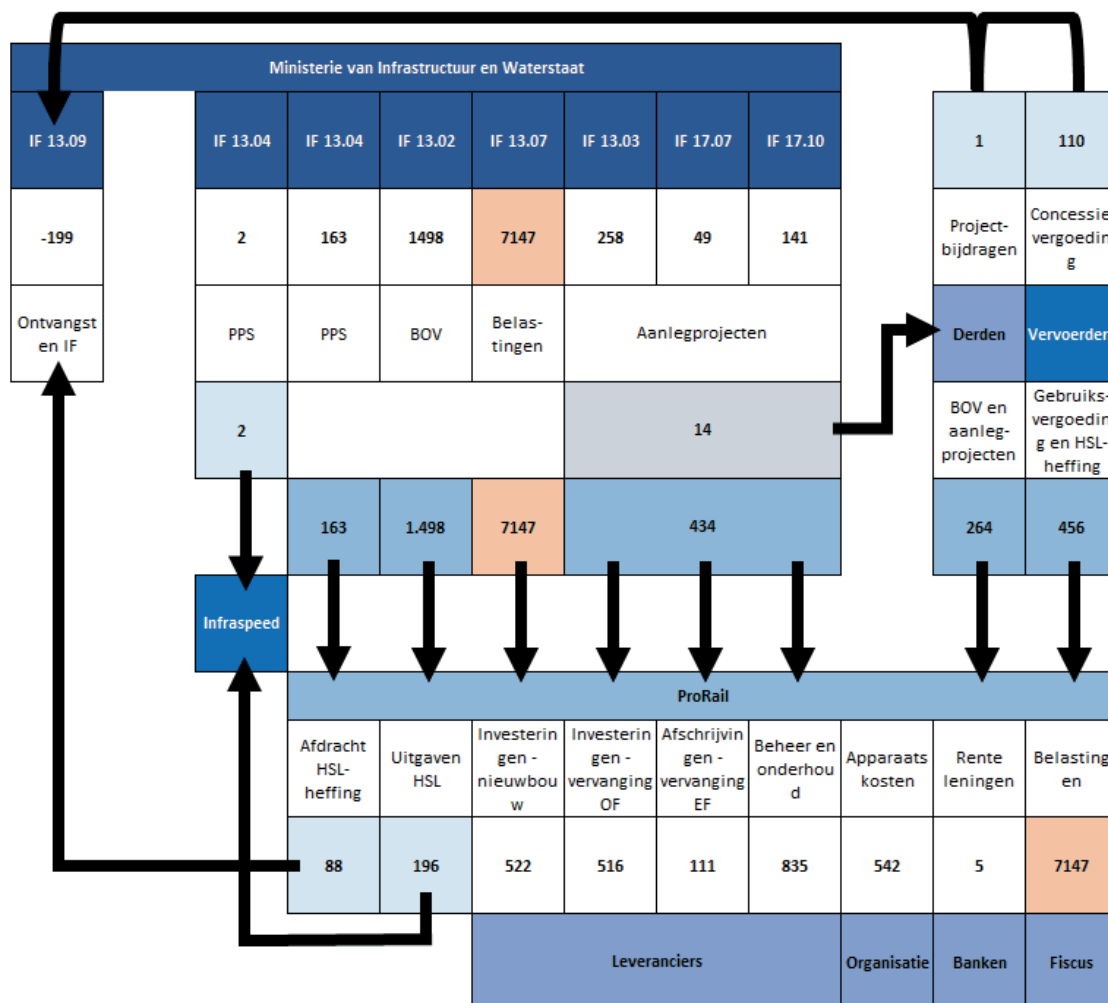
- A. Aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds 2021 en de uitgaven ProRail 2021.
- B. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2019–2025.
- C. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2019.

In verband met de omvorming van ProRail van bv naar zbo wordt bezien of deze bijlage vanaf de ontwerpbegroting 2022 blijft bestaan. U zal hier ter zijner tijd over worden geïnformeerd.

A. Aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds 2021 en de uitgaven ProRail 2021:

Figuur 11

Financiële stromen spoorinfrastructuur 2021
Bedragen x € miljoen



B. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2019–2025:

Tabel 83 Staat van baten en lasten ProRail (bedragen x € 1.000)							
Bedragen x € miljoen	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Exploitatiebijdragen moederdepartement	765	843	969	1.005	1.022	1.021	1.015
Doorbelaste uren aan projecten	127	127	127	127	127	127	127
Gebruiksvergoeding en overige opbrengsten	408	398	397	400	393	392	393
Totale baten	1.300	1.368	1.493	1.532	1.542	1.540	1.535
Apparaatskosten	515	507	542	534	534	533	534
Beheer, onderhoud en overige kosten	704	742	835	882	892	891	885

Bedragen x € miljoen	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kapitaallasten	119	119	116	116	116	116	116
Totale lasten	1.338	1.368	1.493	1.532	1.542	1.540	1.535
Saldo van baten en lasten *)	- 38	0	0	0	0	0	0

C. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2019 en 2020:

Tabel 84 Kasstroomoverzicht ProRail 2019 en 2020 (bedragen x € 1.000)

	2019	2020
Ontvangsten vanuit het Infrastructuurfonds	940	898
Ontvangsten van vervoerders	368	302
Ontvangsten van derden	115	131
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	1.424	1.331
Betalingen aan leveranciers	1.032	1.099
Betalingen aan werknemers	- 273	- 203
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	1.304	1.302
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	- 129	62
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	- 10	- 33
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	- 7	- 7
Kasstroom uit operationele activiteiten	- 17	- 40
Ontvangsten vanuit het Infrastructuurfonds	988	1.121
Ontvangsten van derden	286	173
Betalingen aan leveranciers	1.157	1.082
Betalingen aan werknemers	- 101	- 128
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	16	84
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Totale kasstroom	- 1	44
Liquide middelen einde boekjaar	420	421
Liquide middelen begin boekjaar	421	377
Mutatie liquide middelen	- 1	44

Bijlage 6: DBFM-conversies

Kenmerken DBFM-contracten

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

Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

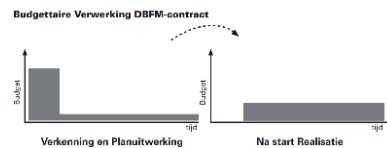
Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten.³ Net als voor andere MIRT-projecten wordt bij de betreffende modaliteit het volledige bedrag voor aanleg geraamd op het artikel voor verkenning en planuitwerking en wordt een reservering voor het onderhoud gemaakt binnen de reguliere onderhoudsbudgetten en/of de investeringsruimte. Mocht in een later stadium een aanbesteding in DBFM-vorm toch niet mogelijk of opportuun blijken, dan blijft een meer klassieke aanbesteding via deze werkwijze altijd mogelijk.

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

Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting worden in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de lenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract.⁴ Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

Budgettaire verwerking DBFM-component

Figuur 12



³ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het kabinet-Rutte II. Deze regel is door het huidige kabinet bestendigd.

⁴ Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.

Bijlage 7: Tol

Scope

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 worden⁵. In de Wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een handavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan bevat een algemene beschrijving van het tolsysteem, registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice. In het handavingsplan zal worden beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd en het toezicht is georganiseerd. De invulling van de aangenomen moties⁶ gericht op de beperkingen van de kosten van de uitvoering, de bewaartermijn van privacygevoelige gegevens, de beperking van het aantal niet betalingen en maatregelen ter voorbereiding van het beëindiging van de tol worden hierin meegenomen.

Financieel

Per aanlegproject is een tologgave vastgesteld. Voor de Blankenburgverbinding (BBV) is deze tologgave € 337 miljoen (pp 2020) en voor de ViA15 € 304 miljoen (pp 2020). Dit betreffen de netto contante waarden (begroot op Artikel IF 12.04).

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

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

Planning

De tolheffing wordt samen met de beoogde uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, Rijksdienst voor het Wegverkeer, Centraal Justitieel Incassobureau en Inspectie Leefomgeving en Transport verder uitgewerkt. Deze uitwerking landt in het uitvoeringsplan en het handavingsplan. De realisatie van het systeem en de voorbereiding van de organisatie is voorzien in de periode 2020-2024. De faseovergang van de voorbereidings- naar de realisatiefase in 2018 is aangehouden in verband met de aansluiting op de openstellingen van beide projecten. De start is gekoppeld aan de openstellingen van de Blankenburgverbinding en de ViA15.

Organisatie

Bij de uitvoering vormen Rijkswaterstaat (RWS) en de Dienst Wegverkeer (RDW) de basis voor het primaire proces van de tolketen. Zij vervullen samen de rol van 'Tolheffende Instantie' en zijn verantwoordelijk voor de registratie, matching en inning (inclusief frontoffice). Voor handhaving en toezicht wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande werkwijzen. Het CJIB is daarom verantwoordelijk voor het versturen en innen van wettelijke betaalherinneringen en opgelegde bestuurlijke boetes. ILT verzorgt het toezicht op weg (vrachtverkeer). RDW is verantwoordelijk voor het bezwaar

⁵ Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (http://wetten.overheid.nl/BWBR0037517/2016-03-15#Hoofdstuk3_Artikel16).

⁶ Moties 34 189 nr 16 Hoogland/Visser, motie 34 189 nr 17 Visser/Hoogland, motie 34 189 nr 18 Visser/Hoogland, motie 34 189 nr 19 Hachichi

en beroep. De organisatorische en financiële consequenties worden in 2020 geactualiseerd en zullen naar verwachting in de ontwerpbegroting 2022 worden meegenomen.

Specificatie inkomsten en uitgaven

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

- Specificatie inkomsten en uitgaven gerelateerd aan de tolprojecten en de tolorganisatie.;
- Specificatie van de kosten van de uitvoeringsorganisaties;
- Aansluiting tussen Infrastructuurfonds en Tolorganisatie.

Tabel 85 Specificatie inkomsten en uitgaven (bedragen x € 1.000)																		
Uitgaven	artikel	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 e.v.
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	IF 12.04		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie		0	1.874	4.359	6.213	6.214	6.610	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06/12.03		1.336	2.343	3.984	3.724	1.973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat			551	929	903	903	452											
- waarvan programma																		
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	HXII 14/ IF12.03		243	909	844	1.171	704	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat			212	503	597	768	541											
- waarvan programma																		
- bijdrage aan ILT			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
- bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	IF 12.03		118	439	439	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat			118	439	439	300	0											
- waarvan programma																		
- nog toe te wijzen	IF12.03		177	668	946	1.019	3.933	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Blankenburgverbinding		0	1.874	4.359	6.213	6.214	6.610	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijksbijdrage voor project ViA15	IF 12.04		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Uitgaven	artikel	t/m 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 e.v.
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie			1.157	2.693	3.837	3.837	5.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan IF Rijkswaterstaat 12.06/12.03			825	1.448	2.461	2.300	1.219	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat			340	574	558	558	279											
- waarvan programma																		
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer HXII 14/ IF12.03			150	562	521	723	435	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat			131	311	369	475	334											
- waarvan programma																		
- bijdrage aan ILT			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																		
- waarvan programma																		
- bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau IF 12.03			73	271	271	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat			73	271	271	185	0											
- waarvan programma																		
- nog toe te wijzen IF12.03			109	412	584	629	3.669	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal ViA15			0	1.157	2.693	3.837	3.837	5.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal uitgaven Tol			0	3.031	7.052	10.050	10.051	11.933	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreservering Tol			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten tolsysteem			-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal geraamde inkomsten Tol			-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Toelichting op de tabel

- Voor de realisatie en exploitatie van tol is er een aantal rollen en taken die vervuld worden, die betrekking hebben op zowel reguliere inning als voor de wettelijke aanmaning en handhaving. Het betreft kosten van het ketenbureau, algemene communicatie en marketing van tol die voor de gehele keten gelden.
- Voor het mogelijk maken om tol te kunnen innen, moeten de ketenpartners zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De kosten die hierbij worden gemaakt komen ten laste van de tologgave en worden voorgefinancierd uit de reservering tol. Voor de verdeling van de kosten van de ketenpartners over de projecten is een verdeelsleutel bepaald op basis van verkeersvolumes.
- De kosten van de beoogde uitvoeringsorganisaties worden toebedeeld aan respectievelijk de Blankenburgverbinding en ViA15 en zullen worden gedekt uit de toekomstige tolontvangsten op deze verbindingen.

- Om de impact te bepalen hebben de beoogde uitvoeringsorganisaties in 2017 uitvoeringstoetsen uitgevoerd. Ook is de uitbreiding van de Rijksformatie (CJIB en RWS) voor de realisatiefase geraamd. In deze begroting zijn de totale apparaatskosten (inclusief ZBO-RDW) zichtbaar gemaakt. In 2021 zal, na afronding van de voorbereidingsfase, het programmabudget voor de realisatiefase worden toegevoegd. De apparaatskosten voor de realisatiefase zijn op basis van de hiervoor genoemde verdeelsleutel toebedeeld aan de beide aanlegprojecten.
- In de tabel wordt de verdeling tussen het apparaat en het programma zichtbaar gemaakt. In deze begroting is alleen de uitbreiding van apparaat voor de realisatiefase weergegeven. In de begroting van 2022 wordt – na het uitvoeringsbesluit - het benodigde programmabudget toegevoegd.
 - Het kasritme van de ontvangsten wordt geactualiseerd na vaststelling van het uitvoerings- en handavingsplan.

Bijlage 8: Lijst van afkortingen

Lijst met afkortingen	
Afkorting	
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATB-EG/-Vv	Automatische treinbeïnvloeding Eerste Generatie/Verbeterde versie
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en onderhoud
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BOV	Beheer, onderhoud en vervanging
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CSZK	Commando Zeestrijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DUMO	Duurzame Mobiliteit
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ETV	Emergency Towing Vessels
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GF	Gemeentefonds
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofdstuk 12 begroting Ministerie van Infrastructuur en waterstaat
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IPO	Interprovinciaal Overleg
IR	Investeringsruimte
IWKS	Intelligente wegkantsystemen
KPI	Kernprestatie indicatoren
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LTSa 2	Lange Termijn Spooragenda deel 2
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
MEC	Modular Energy Concept
MF	Mobiliteitsfonds
MOC	Maritiem Operatie Centrum
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
NaNov	Na Noord-Oostelijke Verbinding
NVGS	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen
NCW	Netto contante waarde
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen

Afkorting

NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
NWA	Netwerkanalyse
OV	Openbaar Vervoer
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PB	Projectbesluit
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Publiek Private Comparator
PPS	Publiek-Private Samenwerking
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSS	Randstadspoor
RSP	Regiospecifiek Pakket
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue-helikopters
SLA	Service Level Agreement
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
UPGE	Uitvoeringsprogramma geluidemplacementen
UWO	Uitwerkingsovereenkomst
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
ZES	Zero Emission Services
ZZL	Zuiderzeelijn
