
Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023**

Nr. 2

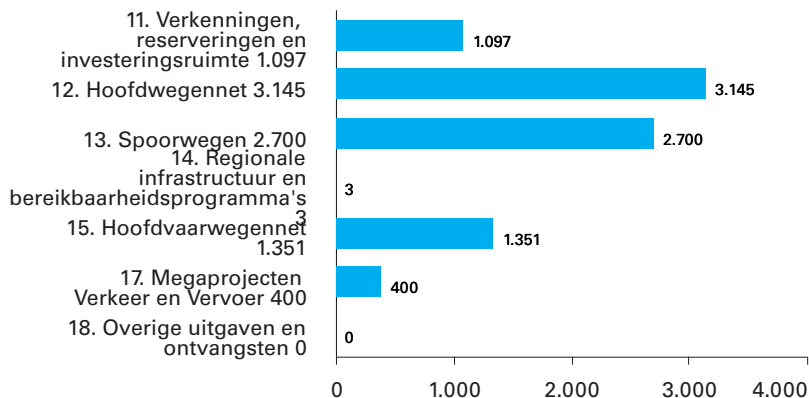
MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

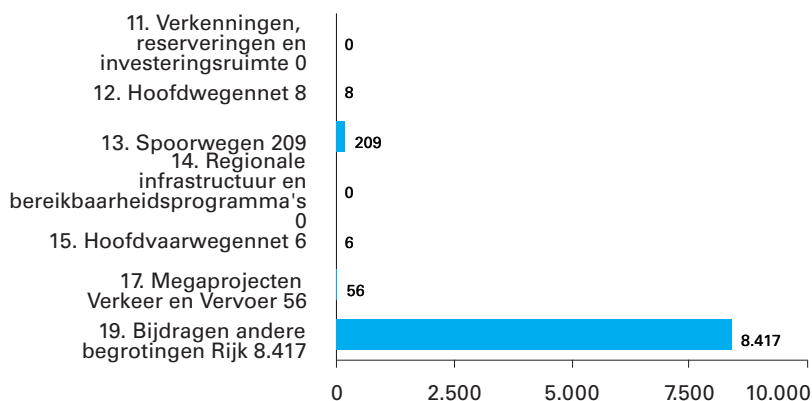
Geraamde uitgaven en ontvangsten	3
A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel	4
B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen	5
1. Leeswijzer	5
2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit	8
2.1 Mijlpalen en resultaten	8
2.2 Begroting op hoofdlijnen	9
2.3 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV	12
2.4 Overprogramming	13
2.5 Flexnorm	15
3. Productartikelen	17
3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	17
3.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	24
3.3 Artikel 13 Spoorwegen	40
3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	50
3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	53
3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	64
3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	73
3.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	75
4. Bijlagen	76
Bijlage 1: Voeding van het Mobiliteitsfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	76
Bijlage 2: Verdiepingsbijlage	81
Bijlage 3: Overzichtconstructie Kustwacht	124
Bijlage 4: Instandhouding	127
Bijlage 5: ProRail	141
Bijlage 6: DBFM-conversies	144
Bijlage 7: Tol	146
Bijlage 8: Lijst van afkortingen	149

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

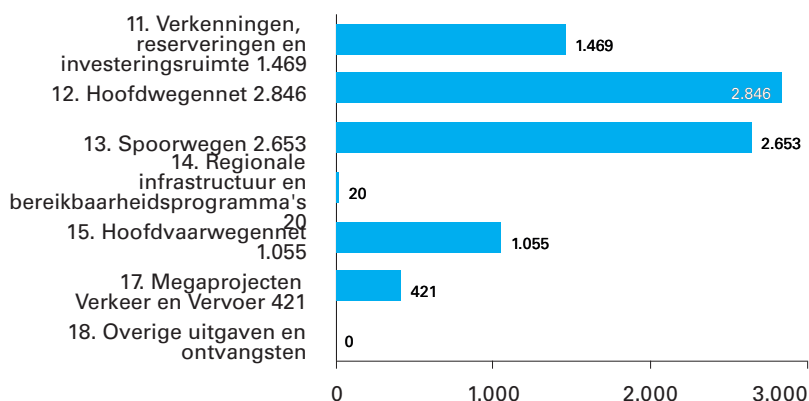
Figuur 1 Geraamde uitgaven verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 8.696 miljoen.



Figuur 2 Geraamde ontvangsten verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 8.696 miljoen.



Figuur 3 Gemiddelde jaarlijkse uitgaven per productartikel in de periode 2021–2035 (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 8.452 miljoen.



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 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

M.G.J. Harbers

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELLEN

1. Leeswijzer

Structuur

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

1. Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikel-niveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.

2. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2023 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2023 begint.

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

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

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

- van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project. De stand *vorig* betreft de stand in de eerste suppletoire begroting 2022.

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 2023. 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, 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 Mobiliteitsfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen. De norm voor het toelichten van de begrotingsmutaties op het niveau van artikelonderdeel is hiermee als volgt:

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
=> 50 en < 200	2	4
=> 200 < 1000	5	10
=> 1000	10	20

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

3. Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extra-comptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel weergegeven voor de looptijd tot en met 2036.

4. Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2036 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.

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

In het Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 12 oktober 2016 is uitgebreid met de 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 2023 doorgevoerde kasschuiven worden toegelicht.

Op de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds vinden jaarlijks kasschuiven plaats. Middels kasschuiven wordt ervoor gezorgd dat de beschikbare kas per jaar en per modaliteit blijft aansluiten op de geactualiseerde programmering. Kasschuiven zijn altijd budgetneutraal, hetgeen betekent dat de hoeveelheid middelen die meerjarig beschikbaar is niet wijzigt als gevolg van de kasschuif. In de verdiepingsbijlage van de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn de significante kasschuiven in de begroting 2023 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 aan in Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

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

Groeiparagraaf

Conform de Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) 2022 zijn de volgende wijzigingen ten opzichte van de begroting van vorig jaar doorgevoerd:

- **Geschatte budgetflexibiliteit:** de geschatte budgetflexibiliteit wordt vanaf deze begroting verfijnder gepresenteerd waardoor het inzicht in de budgetflexibiliteit wordt vergroot.

2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit

2.1 Mijlpalen en resultaten

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen in het lopende programma. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt, welke projecten in 2023 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2023 start.

Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In 2023 gaat lenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitvoeren.

Tabel 1 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs 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">– 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.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te kunnen laten functioneren.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenoverzicht 2023.

Ontwikkeling

Hieronder zijn de mijlpalen voor 2023 per modaliteit opgenomen.

Tabel 2 Hoofdwegennet

Mijlpaal
Openstelling – A27 Houten-Hooipolder
Start aanleg – A2 Vonderen-Kerensheide

Tabel 3 Spoorwegen

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

Start aanleg	<ul style="list-style-type: none"> - Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor) - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, diverse deelprojecten - PHS Nijmegen - ERTMS, diverse deelprojecten
--------------	---

Tabel 4 Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	
Openstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek - Zeetoegang IJmond
Start aanleg	-

Onzekerheid MIRT-programma i.v.m. stikstofproblematiek

Het MIRT-programma ondervindt gevolgen van de stikstofproblematiek. Met de Wet stikstofreductie en natuurverbetering is de basis gelegd voor het op termijn oplossen van de stikstofproblematiek, waarna het Coalitieakkoord de doelen naar voren heeft gehaald. De komende jaren zal dit echter nog geen ruimte bieden voor nieuwe aanlegprojecten. In de tussentijd wordt beleid en regelgeving getoetst in gerechtelijke procedures. Dit leidt voor het MIRT-programma tot onzekerheid en extra vertraging. Afgegeven planningen zijn daarom ook met meer onzekerheden omgeven.

Voor MIRT-projecten is het nodig om stikstofberekeningen op te stellen en de mogelijke effecten hiervan op de natuur te beoordelen. Daarbij moet worden aangegeven welke maatregelen worden genomen om negatieve effecten op de natuur te voorkomen. Omdat niet alle projecten tegelijk van de beschikbare deskundigen gebruik kunnen maken, moeten keuzes worden gemaakt in welke volgorde de projecten worden voorbereid. Eind juni 2022 is met de Tweede Kamer een lijst gedeeld van 11 projecten die de komende jaren als eerste worden voorbereid (Kamerstukken 35 925-A, nr.76). In het najaar kan hiervoor een indicatieve planning worden gegeven. Als alles volgens planning loopt, zijn voor deze projecten begin 2025 de projectbesluiten genomen. Omdat de overige projecten pas daarna kunnen worden opgepakt, betekent dit dat deze projecten minimaal twee jaar zullen vertragen. Op dit moment kan nog geen concrete planning voor deze projecten worden gemaakt. Rapportage over de planning per project vindt plaats via de reguliere voortgangsrapportages.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenoverzicht 2023.

2.2 Begroting op hoofdlijnen

Belangrijkste wijzigingen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en ontvangsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2022. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in verdiepingsbijlage.

Tabel 5 Belangrijkste wijzigingen (bedragen x € 1.000)

	art.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2035	2036
Stand ontwerpbegroting 2022		7.201.305	15.123.084	6.809.859	7.146.423	7.111.228	6.441.048	45.579.975	
Mutaties 1e suppletoire begroting 2022		699.139	1.869.584	2.666.209	2.991.699	1.627.758	1.283.836	3.855.879	
Stand na 1e suppletoire begroting 2022		7.900.444	16.992.668	9.476.068	10.138.122	8.738.986	7.724.884	49.435.854	
Belangrijkste mutaties Mobiliteitsfonds		387.137	- 8.296.564	8.367.646	- 384.980	57.994	630.242	4.784.599	6.655.461
Kaderrelevante mutaties hoofdstuk MF									
1	Bijdragen derden	60.318	- 281	7.825	11.647	15.526	12.571	76.442	2.649
	- Hoofdwegennet 12	57	- 2.665	4.861	8.586	12.192	10.320	72.706	2.649
	- Spoorwegen 13/11	39.747							
	- Megaprojecten 17	20.514	2.384	2.964	3.061	3.334	2.251	3.736	
2	Extrapolatie								6.324.109
	- Bijdrage aan MF								6.068.846
	- Ontvangsten derden								255.263
3	Loon- en prijsbijstelling	344.005	362.413	325.533	342.982	343.033	308.370	2.466.960	308.370
4	Kaderaanpassing MF		- 1.167.098	- 355.416	- 809.738	- 376.758	285.498	2.052.933	
	- CA-middelen 11/12/19		- 761.125	- 770.570	- 636.305	- 105.000	- 20.000	2.293.000	
	- Wegenprojecten 12/19		- 503.600	483.700	19.900				
	- beheersbare programmering divers		97.627	- 68.546	- 193.333	- 271.758	305.498	- 240.067	370.579
5	Omvorming ProRail 13/19		- 7.557.000	8.318.000	20.000	20.000	20.000	160.000	20.000
6	Overboekingen HXII divers	- 12.202	- 14.759	- 7.157	- 3.732	1.632	- 658	848	106
7	Werken aan uitvoering divers	3.000	7.100	5.800	5.800	6.500	6.400	25.600	
8	Overboekingen andere begrotingen divers	- 12.290	- 1.939	- 1.939	- 1.939	- 1.939	- 1.939	1.816	227
9	CA-middelen verkeersveiligheid N-wegen 12/19		50.000	50.000	50.000	50.000			
10	CA-middelen fietsinfrastructuur 13/19		25.000	25.000					
11	Afroming eigen vermogen RWS 18	4.306							
Stand ontwerpbegroting 2023		8.287.581	8.696.104	17.843.714	9.753.142	8.796.980	8.355.126	54.220.453	6.655.461

Toelichting

1. Dit betreft de wijziging van diverse bijdragen van derden op het Mobiliteitsfonds. De voornaamste bijdragen zijn het gevolg van de afrekening voorschotten ProRail over de laatste helft 2021 (€ 52,4 miljoen in 2022);
2. Bij de begroting 2023 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2036. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2035 in de begroting 2021 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2036 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 6,3 miljard beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt met 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 2036 circa € 4,8 miljard benodigd. De ruimte die in 2036 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,5 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte;
3. Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2022. De middelen die bij de eerste supplettoire begroting 2022 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. Om de kaders aan te laten sluiten op de geactualiseerde programmering is er een kaderaanpassing doorgevoerd onder het investeringsplafond. De raming van de CA-middelen voor de NGF-projecten en instandhouding is geactualiseerd. Hierdoor schuift vanuit 2023 € 761 miljoen naar latere jaren. Daarnaast is voor een aantal wegenprojecten de raming aangepast. Het gaat om de ViA15 (€ 340 miljoen), de A16 Rotterdam (€ 143,7 miljoen) en Ring Utrecht (€ 19,9 miljoen). Bovendien is het kader aangepast om een beheersbaar kader ten opzichte van de programmering neer te zetten. Zie onderdeel 2.3 van deze begroting voor een nadere toelichting;
 5. De begroting 2022 was gebaseerd op het voornemen om ProRail met ingang van 1 januari 2022 om te vormen tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Middels een nota van wijziging is dat voornemen aangepast en zijn de middelen doorgeschoven naar 2023. Op dit moment wordt uitgegaan van een omvorming per 1 januari 2024. De begroting 2023 is hierop aangepast, maar blijft uiteraard mede afhankelijk van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Deze effecten worden budgettair neutraal in de Rijksbegroting opgenomen. In de Rijksbegroting worden de inkomsten- en uitgavenramingen opgehoogd: eenmalig hogere belastinginkomsten en eenmalig hogere uitgaven op de begroting van het Ministerie van IenW. Deze bedragen zijn gelijk aan elkaar, waardoor deze correctie budgettair neutraal uitpakt voor de Rijksbegroting;
 6. Voor de uitvoering van verschillende programma's is in totaal € 32,1 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, de beleidsbegroting van IenW. In de verdiepingsbijlage zijn de mutaties nader inzichtelijk gemaakt;
 7. Voor het programma Werk aan Uitvoering is in totaal € 85,8 miljoen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds. Dit wordt voornamelijk ingezet bij RWS;
 8. Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting (- € 9 miljoen). Het gaat voornamelijk om overboekingen naar het Ministerie van Defensie voor de Kustwacht (- € 11,7 miljoen);
 9. Vanuit het Coalitieakkoord is in totaal € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verkeersveiligheid van N-wegen. Deze middelen zijn toegevoegd aan artikel 12. Zie onderdeel 2.4 van deze begroting voor een nadere toelichting;
 10. Vanuit het Coalitieakkoord is in totaal € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor fietsinfrastructuur. Deze middelen zijn toegevoegd aan artikel 13. Zie onderdeel 2.4 van deze begroting voor een nadere toelichting;
 11. 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 wordt door Rijkswaterstaat overschreden (€ 4,3 miljoen). Conform de Regeling agentschappen wordt 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 vooralsnog toegevoegd worden aan het Mobiliteitsfonds.

2.3 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV

In het Coalitieakkoord kabinet Rutte IV zijn middelen gereserveerd voor verschillende doelen van het Mobiliteitsfonds. Bij 1e suppletoire begroting 2022 is er in totaal € 14,1 miljard toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Met dit wetsvoorstel wordt aanvullend € 250 miljoen toevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Het gaat om middelen voor verkeersveiligheid Rijks N-wegen en fietsinfrastructuur.

Tabel 6 Overzicht toegekende middelen Coalitieakkoord (bedragen x € 1 miljoen)								
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen		50.000	50.000	50.000	50.000			
Fietsinfrastructuur		25.000	25.000					
	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	totaal
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen								200.000
Fietsinfrastructuur								50.000

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

De afgelopen jaren is vanuit het programma *Meer Veilig* gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet, op zowel autosnelwegen als N-wegen in beheer van het Rijk. Door het nieuwe Kabinet is € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Dit betreft een forse intensivering ten opzichte van het huidige budget. Deze middelen komen vanaf 2023 beschikbaar op het Mobiliteitsfonds en in dat jaar zullen ook de eerste maatregelen worden getroffen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar artikel 12 Hoofdwegennet.

Fietsinfrastructuur (Fietsknooppunten- en fietsenstallingen OV)

In het Coalitieakkoord is aangegeven dat geïnvesteerd wordt in fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Voor fietsknooppunten OV en fietsenstallingen is € 50 miljoen euro gereserveerd in het Coalitieakkoord. Deze middelen zijn toegevoegd aan het programma Fietsparkeren. De maatregelen beogen een bijdrage te leveren aan het verminderen van de congestie op het (hoofd)wegennet en een modal shift naar duurzame vormen van personenvervoer, waarmee een reductie van de CO₂-uitstoot bereikt wordt. Bovendien bevordert fietsen de gezondheid. Om een goede ketenreis met het OV te kunnen bieden is voldoende fietsparkeercapaciteit bij OV-knopen een belangrijke voorwaarde. De huidige capaciteit aan fietsparkeerplaatsen bij OV-knooppunten is onvoldoende om te voorzien in de groeiende behoefte. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar artikel 13 Spoorwegen.

Instandhouding

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten

en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de jaren 2022-2025 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor vernieuwing is in de periode 2026 tot en met 2030 € 200 miljoen per jaar gereserveerd (€ 160 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen voor het Deltafonds).

2.4 Overprogrammering

Het kabinet Rutte IV heeft een nieuw investeringsplafond geïntroduceerd voor investeringsmiddelen. O.a. het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds vallen onder dit plafond. Beheersing van het totaalbedrag en het behalen van concrete resultaten staat hierin centraal. De kasuitputting per jaar is minder relevant. Onder het investeringsplafond kan eenvoudig budget naar achteren in de tijd worden geschoven als er vertragingen optreden in de programmering/uitvoering, om budget en programmering weer in balans te brengen. Doordat vertragingen eenvoudig verwerkt kunnen worden, wordt de kans op niet-bestede middelen in enig jaar kleiner. Komend jaar wordt verder uitgewerkt hoe het investeringsplafond optimaal benut kan worden.

De programmering van projecten wordt doorlopend geactualiseerd op basis van de laatst beschikbare informatie. De kasramingen van de projecten in de begroting worden hier op de reguliere begrotingsmomenten op aangepast. De afgelopen jaren heeft bijvoorbeeld de stikstofproblematiek bij meerdere projecten geleid tot (kas)vertraging. De kasramingen in de begroting zijn hier vervolgens op aangepast.

Onderuitputting ontstaat als in enig jaar alsnog (kas)vertraging in de programmering optreedt. Het instrument overprogrammering wordt ingezet om te voorkomen dat dergelijke vertragingen direct tot onderuitputting leiden en de beschikbare budgetten voor het investeringsprogramma zo veel mogelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. Hiermee wordt geanticipeerd op een voorspelbare mate van vertraging, die zich altijd voordoet. Overprogrammering houdt in dat de programmering in de eerste jaren hoger is dan het beschikbaar budget. Over de planperiode zijn beiden in evenwicht. Ook zal de komende tijd – zoals het IBO Publieke investeringen aanbeveelt – worden onderzocht hoe het gebruik van de instrumenten overprogrammering en het nieuwe investeringsplafond in de praktijk nog meer bij dragen aan realistische planningen, effectief doelbereik en transparante en heldere communicatie aan het parlement.

Overprogrammering kan alleen worden ingezet voor beheersing van reguliere ramingsonzekerheden. Onzekerheden van exogene aard, bijv. juridische ontwikkelingen of krapte op de arbeidsmarkt, kunnen hiermee niet (volledig) opgevangen worden. De hoogte van de overprogrammering wisselt van jaar op jaar binnen een bepaalde marge en hangt af van bijv. het risicobeeld van de onderliggende programmering. Over de maximale hoogte hebben IenW en het Ministerie van Financiën afspraken.

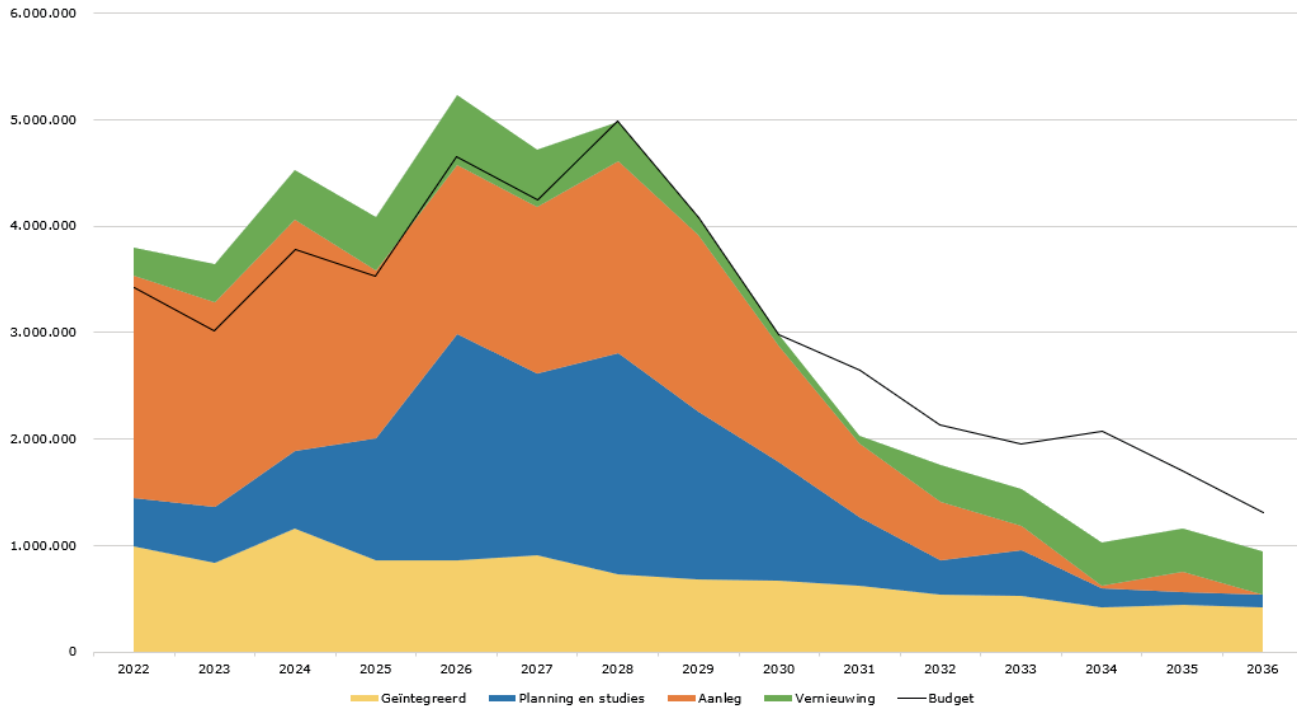
Tabel 7 Overprogrammering Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1 miljoen)								
Artikel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2021-2026	2027-2035
12 Hoofdwegennet	- 193	- 266	- 252	- 258	- 369	- 415	- 1.752	1.752
- Aanleg	- 139	- 162	- 208	136	216	157	0	0
- Planning en studies	- 54	- 104	- 44	- 394	- 585	- 572	- 1.752	1.752
13 Spoorwegen	- 93	- 128	- 144	- 164	- 76	9	- 595	595
- Aanleg	- 62	- 156	- 158	- 67	- 40	- 26	- 508	0
- Planning en studies	- 31	27	15	- 97	- 36	35	- 87	87
15 Hoofvaarwegennet	- 44	- 102	- 144	- 84	- 81	- 4	- 458	458
- Aanleg	- 64	- 32	- 24	64	32	24	0	0
- Planning en studies	20	- 70	- 120	- 148	- 113	- 28	- 458	458
17 Megaprojecten	- 48	- 134	- 200	- 50	- 59	- 69	- 561	561
- Aanleg	- 48	- 134	- 200	- 50	- 59	- 69	- 561	561
Totale overprogrammering	- 379	- 630	- 739	- 555	- 584	- 479	- 3.366	3.366

Tabel 8 Totale overprogrammering fondsen (bedragen x € 1 miljoen)								
Fonds	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2021-2026	2027-2035
Mobiliteitsfonds	- 379	- 630	- 739	- 555	- 584	- 479	- 3.366	3.366
Deltafonds	- 46	- 46	- 46	- 178	- 148	- 95	- 559	559
Totale overprogrammering	- 425	- 676	- 785	- 733	- 732	- 574	- 3.925	3.925

De voorliggende begroting 2023 voor het Mobiliteitsfonds laat het volgende beeld zien:

- In de eerste jaren van deze begroting is sprake van een sterke toename van de budgetten, als gevolg van de intensivering uit het coalitieakkoord Rutte IV. Er wordt hard gewerkt aan de onderliggende programmering;
- In de jaren 2020-2022 zijn kasvertragingen opgetreden, o.a. door corona en door stikstof. De vertraagde programmering is doorgeschoven naar de jaren 2023-2026. Het budgettair kader is hiervoor eerder niet volledig gecorrigeerd. Dat is nu alsnog gebeurd;
- Voor sommige onderwerpen is de programmering nog niet (volledig) rond, of is bekend dat uitgaven in latere jaren plaatsvinden. Het budgettair kader is hier naar de meest recente inzichten op aangepast. De volgende aanpassingen zijn verwerkt:
 - De uitgavenraming van de NGF-projecten is aangepast. De grote uitgaven verschuiven naar latere jaren, omdat eerst verkenningen en planuitwerking plaatsvinden, waar kleine uitgaven mee gemoeid zijn;
 - De uitgavenramingen van de projecten ViA15, A16 Rotterdam en Ring Utrecht zijn aangepast, omdat diverse mijlpaalbetalingen vanwege corona vertraagd zijn;
 - De instandhoudingsbudgetten vanuit het coalitieakkoord Rutte IV zijn in de juiste jaren gezet;
- Aangezien het realiseren van de nieuwe ambities uit het coalitieakkoord bovenop het lopende programma een forse uitdaging is die planningsonzekerheden met zich meebrengt, bijvoorbeeld voor de middelen voor ontsluiting woningbouw van in totaal € 7,5 miljard, wordt in de jaren 2022-2027 gewerkt met een overprogrammering:
 - De programmering in 2023 en 2024 ligt hoger dan in voorgaande jaren. Om de onzekerheden in die jaren te beheersen wordt een overprogrammering van 15% (ca. € 700 mln. per jaar) gehanteerd;
 - Voor de programmering in de jaren 2025-2027 is er meer voorbereidingstijd. Daarom is de mogelijkheid voor beheersing van onzekerheden in die jaren nu nog groter en wordt een overprogrammering van 10% (ca. € 530 mln. per jaar) gehanteerd.

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



In de bovenstaande grafiek wordt het investeringsprogramma over 15 jaar weergegeven, onderverdeeld naar de MIRT-categorieën. De categorieën geïntegreerd (DBFM-contracten), planning en studies en aanleg vallen onder de budgetten voor ontwikkeling. De categorie vernieuwing valt onder de budgetten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Deze categorieën vormen het investeringsprogramma binnen het Mobiliteitsfonds. De onderliggende projecten komen middels het kas-verplichtingenstelsel tot betaling. Het instrument overprogrammering wordt toegepast op het investeringsprogramma, omdat er sprake kan zijn van kasversnellingen en kasvertragingen als gevolg van geactualiseerde projectramingen. Op het onderhoudsprogramma vindt geen overprogrammering plaats, omdat kasversnellingen en -vertragingen hierop worden opgevangen binnen de begroting van de uitvoeringsorganisaties.

De zwarte lijn geeft het totale beschikbare budget weer en geldt als het vastgestelde budgettaire uitgavenkader onder het investeringsplafond. De grafiek laat zien dat het investeringsprogramma in de eerste jaren hoger ligt dan het beschikbare budget; er is sprake van overprogrammering. Vanaf 2030 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 onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2023 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

Tabel 9 Flexnorm		
Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2036 (x € 1 miljoen)
11.01	Verkenningen	2.587
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	1
11.03	Reserveringen	13.724
11.04	Generieke investeringsruimte	5.724
Totaal		22.035
Als percentage van de budgetten (inclusief investeringsruimte)		17,4%

3. Productartikelen

3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Met het artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de kabinetsreactie op IBO Flexibiliteit in infrastructurele planning (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, de Schets Mobiliteit naar 2040 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De planflexibele budgetten zijn de budgetten die 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 budgetten voor projecten in de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en ze zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten te plaatsen op één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd. Na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, wordt budget overgeheveld naar het desbetreffende productartikel. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reserveringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de uitvoeringsagenda mobiliteit.

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

B Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen		128.443	1.085.825	1.193.685	1.567.000	1.518.368	1.849.848
Uitgaven		73.442	1.096.826	1.210.085	1.545.516	1.559.608	1.842.158
11.01 Verkenningen		2.019	2.750	17.100	4.111	223.903	368.275
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		672					
11.03 Reserveringen		68.709	1.088.035	1.178.607	1.472.970	1.192.247	1.288.102
11.03.01 Programma's		8.300	3.501	5.000	14.000	15.000	14.000
11.03.02 Overige reserveringen		53.181	169.692	160.537	175.500	100.177	87.032
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord		7.228	914.842	1.013.070	1.283.470	1.077.070	1.187.070
11.04 Generieke investeringsruimte		2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781
Ontvangsten							47.500
11.09 Ontvangsten							47.500

Geschatte budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2023 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De verkenningen zijn bestuurlijk gebonden, de reserveringen en de risicoreserveringen binnen de generieke investeringsruimte zijn in 2023 beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 11 Geschatte budgetflexibiliteit art. 11

	2023
Juridisch verplicht	
Bestuurlijk gebonden	0%
Beleidsmatig gereserveerd	100%
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

C Toelichting

11.01 Verkenningen

Motivering

In dit artikel staan de brede verkenningen *nieuwe stijl*. Kenmerkend aan de verkenningen nieuwe stijl is dat ze - indien mogelijk - modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. De verkenningen op dit artikel dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Schets Mobiliteit naar 2040 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

De aanlegprojecten in de verkenningenfase zijn geïndexeerd naar prijspeil 2022.

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

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Noordwest-Nederland			
A9 Rottepolderplein	35	32	2021
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	181	172	nmb

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
OV en Wonen Utrecht	164	154	n nb
A27 Zeewolde-Eemnes	23	22	n nb
Projecten Zuidwest-Nederland			
A15 Papendrecht-Gorinchem	772	734	2021
Oeververbinding Rotterdam	211	205	Regio
Projecten Zuid-Nederland			
A2 Deil-Den Bosch/Vught	894	850	2022
A58 Breda-Tilburg	59	56	2021
Spoorhub Den Bosch	70	66	n nb
Projecten Oost-Nederland			
A50 Bankhoef-Paalgraven	74	71	n nb
N35 Wijthmen-Nijverdal	108	102	n nb
Totaal verkenningsprogramma	2.591	2.464	
Begroting (MF 11.01)	2.591	2.464	

11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor 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 planflexibel.

Producten

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Kortetermijnaanpak files

Er hebben in deze begroting geen wijzigingen plaatsgevonden.

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

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Nationaal			
Kortetermijnaanpak files	1	1	n vt
Totaal kortetermijnmaatregelen	1	1	
Begroting (MF 11.02)	1	1	

11.03 Reserveringen

Motivering

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

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

De middelen die vanuit het Coalitieakkoord Rutte IV aan het Mobiliteitsfonds zijn toegevoegd zijn gereserveerd op artikel 11.03. Zodra tot het aangaan van verplichtingen of uitgaven wordt overgegaan, worden de middelen naar het betreffende productartikel overgeheveld. De stand van zaken rond de CA-middelen is toegelicht in onderdeel 2.3 van deze begroting.

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- BenO infrastructuur Caribisch Nederland: het extrapolatiejaar 2036 is toegevoegd aan de reservering;
- ERTMS: voor de Noordelijke Lijnen is € 60 miljoen toegevoegd aan programma ERTMS;
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid: ten behoeve van de tweede tranche van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt € 98 miljoen beschikbaar gesteld;
- Modaliteitspecifieke Reservering: om specifieke afwegingen binnen modaliteiten te kunnen maken is € 45 miljoen beschikbaar, evenredig verdeeld over de modaliteiten;
- Reservering instandhouding: de middelen die in het Coalitieakkoord beschikbaar zijn gekomen om de tekorten op het gebied van instandhouding in te lopen zijn gedeeltelijk toegekend aan de modaliteiten en overgeboekt naar de betreffende productartikelen (€ 157,4 miljoen naar artikel 12, € 840 miljoen naar artikel 13 en € 22,9 miljoen naar artikel 15). Daarnaast zijn middelen onttrokken ten behoeve van de afrekening SLA RWS 2018-2021 (€ 173 miljoen).

Voorzover hierboven niet toegelicht zijn de getroffen reserveringen geïndexeerd naar prijspeil 2022

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

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Noordwest-Nederland			
Gebiedsprogramma Amsterdam	153	152	nvt
Projecten Zuidwest-Nederland			
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	105	99	nvt
Reserveringen			
BenO infrastructuur Caribisch Nederland	77	66	nvt
Spoorgoederenvervoer	8	8	nvt
ERTMS	583	716	nvt
Slimme en duurzame mobiliteit	187	180	nvt
Schone Lucht Akkoord	8	8	nvt
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	194	291	nvt
Klimaatneutrale netwerken	0	0	nvt
Pakket Zeeland	67	64	nvt
Knooppuntontwikkeling OV	48	45	nvt

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Robuuste Hoofdvaarwegen	161	153	nvt
Goederenvervoercorridors	71	81	nvt
Reservering Stikstof	150	150	nvt
Modaliteitspecifieke reservering	45		
Reservering SCM	56		
Overige reserveringen	7	25	
Reserveringen Coalitieakkoord			
Lelylijn	9	9	
Projecten Nationaal Groeifonds	3.350	3.350	
Ontstluiting woningbouw	7.485	7.500	
Reservering Instandhouding	961	961	
Totaal reserveringen	13.724	13.858	
Begroting (MF 11.03)	13.724	13.858	

11.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2036 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 NOVI, toekomstbeelden en de IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse). Deze investeringsruimte wordt jaarlijks gevoed door de verlenging van het fonds. Na bestuurlijke overleggen MIRT informeert het kabinet de Tweede Kamer over de voorstellen om de voor het huidig kabinet beschikbare investeringsruimte in te zetten.

De beschikbare investeringsruimte in de ontwerpbegroting 2022 bedroeg € 5,1 miljard. Door de aanpassingen doorgevoerd bij de 1e suppletoire begroting 2022 en de aanpassingen zoals hieronder vermeld bedraagt de omvang van de investeringsruimte in de begroting 2023 € 5,7 miljard tot en met 2036. Binnen de investeringsruimte van € 5,7 miljard zijn risicoreserveringen opgenomen van in totaal circa € 3,5 miljard. Naar aanleiding van een toezegging aan de Tweede Kamer zijn de risicoreserveringen nader gespecificeerd in onderstaand meerjarig beeld. Hierbij is rekening gehouden met het financieel risico behorende bij het transitievangnet op Hoofdstuk XII, artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. Een nadere uitsplitsing is vanwege marktgevoeligheid niet gemaakt in deze begroting.

Tabel 15 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Vrije investeringsruimte								
Risicoreserveringen	2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781	230.940	363.458
Voorfinanciering vrachtwagenheffing								
Totaal	2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781	230.940	363.458

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

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022-2036
Vrije investeringsruimte						1.112.475	1.543.970	2.656.445
Risicoreserveringen	348.791	457.374	349.918	481.642	279.626	279.692	255.692	3.467.268

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022-2036
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	- 160.000	- 80.000	- 80.000	- 80.000	0	0	0	- 400.000
Totaal	188.791	377.374	269.918	401.642	279.626	1.392.167	1.799.662	5.723.713

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Mee- en tegenvallers Hoofdwegennet (€ 2,4 miljoen) en Hoofdvaarwegennet (- € 39,2 miljoen): dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet;
- Mee- en tegenvallers Spoorwegen: per saldo is er € 9,1 miljoen aan de investeringsruimte onttrokken als gevolg van het saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen;
- Innovatieagenda: ten behoeve van de innovatieagenda is € 18,5 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII;
- SCM Cybersecurity: om capaciteit voor cybersecurity te realiseren bij RWS is € 9,7 miljoen overgeboekt naar artikel 12.06;
- Smart Mobility: om invulling te geven aan de ambities op het gebied van Smart Mobility is € 32,2 miljoen onttrokken en overgeboekt naar artikel 12.03;
- Implementatie RISM Richtlijn: voor implementatie van de RISM (Road Infrastructure Safety Management) richtlijn is € 9,8 miljoen onttrokken en overgeboekt naar artikel 12.03;
- COVID-19: voor noodzakelijke maatregelen vanwege COVID-19 voor de realisatieprojecten op het Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet is € 34,9 miljoen onttrokken en overgeboekt naar de artikelen 12.03 en 15.03;
- Reservering SCM: er is een reservering gemaakt op artikelonderdeel 11.03 ten behoeve van het Strategisch Capaciteitsmanagement (SCM) van RWS in de jaren 2023-2025 met een omvang van € 55,8 miljoen;
- Maatregelenpakket HSL-Zuid: er is € 37,5 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03 ten behoeve van het maatregelenpakket HSL-Zuid;
- Brandwerendheid Tunnels: de gereserveerde middelen voor het programma Brandwerendheid Tunnels (€ 125,6 miljoen) zijn vrijgegeven en overgeboekt naar artikel 12.04;
- A2 Het Vonderen-Kerensheide: ten behoeve van het uitvoeringsbesluit voor het project A2 Het Vonderen-Kerensheide wordt het realisatiebudget en de getroffen reservering voor areaalgroei opgehoogd met € 42,2 miljoen en overgeboekt naar artikel 12.03;
- A1/A28 Knooppunt Hoevelaken: het realisatiebudget voor het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken is opgehoogd met € 275 miljoen en overgeboekt naar artikel 12.03;
- Verdragingskosten ViA15: ter compensatie van de kosten van de vertraging als gevolg van stikstofproblematiek van de realisatie van de A12/A15 Ressen (ViA15) is € 42 miljoen overgeboekt naar artikel 12.03;
- Exploitatie, onderhoud en vernieuwing spoor: er is in totaal € 165 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 13.02 om tegenvallers op exploitatie, onderhoud en vernieuwing spoor te dekken. De tegenvallers hebben voornamelijk plaatsgevonden op havenproblematiek, incidentenbestrijding, beheer en vervanging ICT en indexeringsproblematiek;
- Brandblusvoorziening Rotterdamse haven: er is in totaal € 100 miljoen overgeboekt naar artikel 13.03 ten behoeve van de brandblusvoorziening Rotterdamse haven;

- Modaliteitspecifieke reservering: om specifieke afwegingen binnen modaliteiten te kunnen maken is € 45 miljoen gereserveerd op artikel 11.03, evenredig verdeeld over de modaliteiten;
- Realisatiefase Vrachtwagenheffing: na afronding van de voorbereidingfase (inclusief het wetgevingstraject) wordt ten behoeve van de realisatiefase van de Vrachtwagenheffing € 320,3 miljoen aan het programmabudget toegevoegd op artikel 12.03. Dit betreft een voorfinanciering uit de toekomstige ontvangsten uit de Vrachtwagenheffing. De voorfinanciering komt hiermee over de totale looptijd van het fonds niet ten laste van de vrije investeringsruimte;
- PHS Meteren Boxtel: er is € 7,5 miljoen onttrokken aan de investeringsruimte voor stikstofkosten bij het PHS-project Meteren Boxtel;
- Actieve verkeersbegeleiding Waddenzee: voor het project actieve verkeersbegeleiding Waddenzee is € 10 miljoen onttrokken aan de investeringsruimte;
- Programma suïcidepreventie: voor het programma suïcidepreventie is € 10 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03;
- Loon- en prijsbijstelling: er is in totaal € 4,8 miljard toegevoegd aan de investeringsruimte. Hiermee zijn de budgetten op het Mobiliteitsfonds naar het prijspeil 2022 gebracht;
- Aanvullend is een aantal kleinere uitnames gedaan met diverse doeleinden, optellend tot € 24,8 miljoen, zoals voor Beleidsondersteuning en Advies (BOA), het op diepte en breedte houden van vaargeul de Boontjes, het programma Onderweg in Nederland en een bijdrage aan het Aerius-model.

3.2 Artikel 12 Hoofdwegenet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 17 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.12 Hoofdwegenet (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen	2.467.048	5.666.069	3.405.345	2.985.934	2.811.894	2.683.601	2.128.926
Uitgaven	2.952.254	3.393.892	3.145.350	3.905.809	3.789.189	3.134.999	2.861.032
12.01 Exploitatie	4.589	4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.589	4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159
12.02 Onderhoud en vernieuwing	844.645	1.279.349	1.135.979	1.228.776	1.371.067	742.576	698.813
12.02.01 Onderhoud	693.767	1.014.725	837.575	903.683	892.027	373.275	373.852
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	693.767	1.014.725	837.575	903.683	892.027	373.275	373.852
12.02.04 Vernieuwing	150.878	264.624	298.404	325.093	479.040	369.301	324.961
12.03 Ontwikkeling	634.468	663.012	714.418	1.113.186	1.124.159	1.159.608	891.570
12.03.01 Aanleg	517.371	453.167	501.639	842.293	865.475	741.963	584.420
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	58.841	25.075	21.379	2.724	2.036	1.934	
12.03.02 Planning en studies	117.097	209.845	212.779	270.893	258.684	417.645	307.150
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	25.738	45.699	14.322	14.322	13.954	13.954	13.954
12.03.03 Optimalisering gebruik							
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	733.664	606.138	514.098	887.350	616.391	628.301	677.374
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	734.888	840.914	776.377	672.231	673.413	600.355	589.116
12.06.01 Apparaatskosten RWS	560.583	582.422	582.103	568.417	570.839	497.254	484.923
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	560.583	582.422	582.103	568.417	570.839	497.254	484.923
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	174.305	258.492	194.274	103.814	102.574	103.101	104.193
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	165.705	249.992	185.774	103.814	102.574	103.101	104.193
Ontvangsten	130.876	155.503	8.307	44.797	49.951	59.676	70.975
12.09 Ontvangsten	130.876	155.503	8.307	44.797	49.951	59.676	70.975
12.09.01 Ontvangsten		155.503	8.307	9.859	15.016	3.917	15.216
12.09.02 Tolopgave		0	0	34.938	34.935	55.759	55.759

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2023 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 18 Geschatte budgetflexibiliteit art. 12

	2023
Juridisch verplicht	93%
Bestuurlijk gebonden	7%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C Toelichting

12.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

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

- Verkeersbegeleiding 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 worden 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 RWS centraal worden uitgevoerd, worden bekostigd uit het budget voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer exploitatie, onderhoud en vernieuwing is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in bijlage 4 'Instandhouding' bij deze begroting.

Meetbare gegevens

Tabel 19 Specificatie bedieningsareaal m.b.t. exploitatie¹

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2021	Prognose 2022	Prognose 2023
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.914	2.914	2.914
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spitsstroken	km	308	308	293

¹ Bron: Rijkswaterstaat 2022

Toelichting

Voor de verkeerssignalering (de matrixborden) is in 2023 geen wijziging voorzien.

De lengte spitsstroken zal in 2023 afnemen doordat in het project A1 Apeldoorn-Azelo de spitsstroken tussen knooppunt Beekbergen en Twello vervallen om te worden vervangen door volwaardige rijstroken.

Tabel 20 Indicator exploitatie¹

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2022	Streefwaarde 2023
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders				
1. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-metlocaties dat goed functioneert	93%	94%	90%	90%
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	100%	96%	95%	95%

1 Bron: Rijkswaterstaat 2022

Toelichting

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

De indicator kent twee aspecten, namelijk:

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

De percentages worden berekend ten opzichte van de totalen.

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

Door middel van onderhoud en vernieuwing worden het hoofdwegenet en de direct omgeving op orde gehouden, zodat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is: het faciliteren van veilig, vlot en comfortabel vervoer van personen en goederen met aandacht voor de kwaliteit van het milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier onderhoud enerzijds en vernieuwingen anderzijds.

Producten

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

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

Maatregelen

Toevoeging Coalitieakkoord middelen instandhouding

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de jaren 2022-2025 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor

vernieuwing is in de periode 2026 tot en met 2030 € 200 miljoen per jaar gereserveerd (€ 160 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen voor het Deltafonds).

Programma brandwerendheid tunnels

In deze begroting is een nieuw programma op artikel 12.02 geplaatst, het programma Brandwerendheid tunnels. Dit programma richt zich op het aanbrengen van hittewerende bekleding in tunnels ten behoeve van brandwerendheid. RWS voert dit programma uit en verstrekt de opdracht zoveel mogelijk binnen bestaande werkzaamheden (zoals aanleg en onderhoud). Om de wegtunnels aantoonbaar te laten voldoen aan de wettelijke normen voor brandwerendheid is in 2018 besloten om hittewerende bekleding aan te brengen (Kamerstukken [29 296, nr. 34](#)). Het gaat daarbij om de wegtunnels opgeleverd in de periode 2000 – 2017. Op 24 december 2022 is de Kamer geïnformeerd (Kamerstukken [29296, nr. 41](#)) dat uit nader onderzoek is gebleken dat het op grote schaal aanbrengen van hittewerende bekleding in landtunnels mogelijk achterwege kan worden gelaten of slechts in beperkte mate hoeft te worden aangebracht. Dit vereist wel dat voor de verschillende landstunnels gezamenlijk met de gemeente (bevoegd gezag) tunnelspecifiek onderzoek wordt uitgevoerd. Samen met de desbetreffende gemeenten wordt momenteel door RWS gekeken naar de aanpak en planning van het vervolgtraject en de prioritering welke tunnels als eerste onderzocht worden.

Tunnels onder water zijn niet meegenomen in het onderzoek. Bij tunnels onder water kan de mogelijke gevolgschade van een brand namelijk zeer omvangrijk zijn en wordt om deze reden vastgehouden aan herstel met hittewerende bekleding. Dit vanwege de bereikbaarheid van een regio en de hoge kosten bij herstel van de tunnel. De eerste tunnel die wordt opgepakt is de 2e Coentunnel, de eerste werkzaamheden zijn voorzien in 2023.

12.02.01 Onderhoud

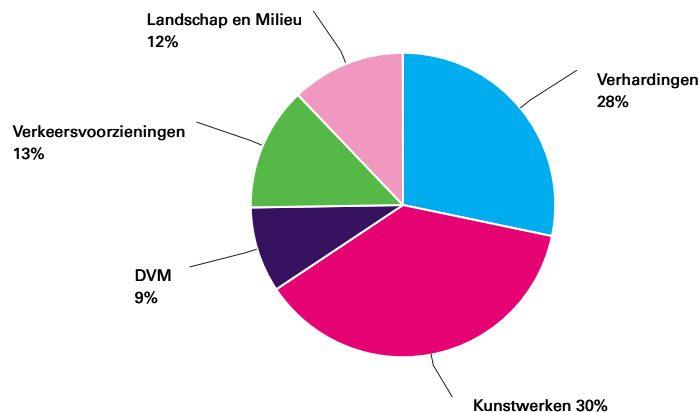
lenW zet lenW in op een optimale veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet over de hele levenscyclus van de infrastructuur. Die omhels wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrix borden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van het landschap en het milieu rond de rijkswegen als randvoorwaarden. Onderhoud betreft zowel het preventief als het correctief onderhoud.

De uitgaven voor het onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

Meetbare gegevens

Figuur 5



Tabel 21 Areaal rijkswegen¹

		Eenheid	Realisatie 2021	Prognose 2022	Prognose 2023
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.842	5.839	5.839
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.794	1.795	1.795
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	77,2	77,3	77,3
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15,3	15,3	15,3
Groen areaal		km ²	184	184	184

1 Bron: Rijkswaterstaat 2022

Toelichting

In 2023 zijn op dit moment geen wijzigingen voorzien

Tabel 22 Omvang areaal¹

	Areaal	Eenheid	Omvang 2023	Budget x € 1.000 2023
Wegen	Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92,6	745.605

1 Bron: Rijkswaterstaat 2022

Toelichting

In deze tabel wordt het totale areaal exclusief verzorgingsbanen weergegeven. In 2023 betreft dit in totaal 92,6 km².

Tabel 23 Indicatoren onderhoud¹

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2022	Streefwaarde 2023
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):	5,8%	6,5%	10,0%	10,0%
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	98,5%	98,5%	90,0%	97,0%
Veiligheid (2):				
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,70%	99,80%	99,70%	99,70%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	–	99%	95%	95%

1 Bron: Rijkswaterstaat 2022

Toelichting

1. Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1): Deze indicator betreft de verhouding 'Files door aanleg, beheer en onderhoud' ten opzichte van 'Alle files'. Hierbij worden alleen files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. De overige vertragingen, namelijk die met een snelheid tussen 50 en 100 km/uur en/of over korte lengte, worden niet benoemd als files, maar als congestie
2. Veiligheid (2): Deze indicator kent twee aspecten, namelijk: (a) het voldoen aan de veiligheidsnormen: dit wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming en (b) het tijdig bestrijden van wintergladheid: dit wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid.

12.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor vervanging en renovatie van het hoofdwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Op basis van onderzoek wordt jaarlijks een analyse gemaakt voor welke kunstwerken vervanging of renovatie aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma op een later moment concreet.

De werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 4 'Instandhouding'. In het MIRT-projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

12.03 Ontwikkeling

Motivering

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

Onzekerheid MIRT-programma in relatie tot stikstofproblematiek

Het MIRT-programma ondervindt gevolgen van de stikstofproblematiek. Dit is toegelicht in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

Maatregelen

Verkeersveiligheid hoofdwegennet

Er wordt op verschillende manieren gewerkt aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. De infrastructuur wordt veiliger gemaakt door bijvoorbeeld het verwijderen van obstakels uit de berm of het aanpassen van kruispunten. Dit betreffen maatregelen op zowel A- als N-wegen in beheer van het Rijk. Hieronder wordt voor de verschillende onderdelen een stand van zaken gegeven.

1. Toevoeging Coalitieakkoord middelen Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Er is vanuit het Coalitieakkoord voor de jaren 2023-2026 in totaal € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Op 28 juni 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak die hiervoor is uitgewerkt (Kamerstukken [29398](#), nr.

1014). De middelen zijn verdeeld in twee tranches. In tranche 1 is geprioriteerd op een snelle uitvoerbaarheid en gebruik gemaakt van inzichten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) (Kamerstukken 31305, nr. 328). Binnen deze tranche wordt gewerkt aan het verder verbeteren van de bermveiligheid en worden specifieke knelpunten aangepakt, zoals gevaarlijke kruispunten. Hiervoor is € 24,2 miljoen beschikbaar. Met de uitvoering van de eerste maatregelen in tranche 1 wordt gestart in de loop van 2023. In tranche 2 is gekozen voor een grootschalige en integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten. Daarbij is gebruik gemaakt van inzichten uit de IMA en onderzoek van Arcadis (Kamerstukken 29398, nr. 970). Het zwaartepunt in tranche 2 ligt op het aanbrengen van fysieke rijbaanscheiding op de N36 en de N50 tussen Kampen en Ramspol. Daarnaast wordt nader onderzoek gedaan naar maatregelen op de N44, N14, N59, en N915. Voor de maatregelen in tranche 2 is € 170,5 miljoen beschikbaar. Daarnaast is € 5,3 miljoen gereserveerd voor programmamiddelen. De Tweede Kamer wordt voor de zomer van 2023 geïnformeerd over de nadere uitwerking en de planning van de maatregelen in tranche 2.

2. Programma Veilige Bermen

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 is in uitvoering. Daarnaast is € 25 miljoen beschikbaar voor het veiliger maken van de bermen van N-wegen in beheer van het Rijk. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (Kamerstukken 34775-A nr. 64). Deze middelen zijn toegevoegd aan het Meer Veilig programma. Het budget wordt ingezet voor maatregelen op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48. Ook dit programma is inmiddels in uitvoering.

3. Programma Meer Veilig

In het kader van Meer Veilig worden maatregelen gerealiseerd voor de drie programma's Meer Veilig 3, Veilige Bermen Rijkswegen en aanpak veiligheid N-wegen in beheer van het Rijk. In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn van de 62 maatregelen 54 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 8 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 2 in uitvoering en 6 in voorbereiding zijn.

12.03.01 Aanleg

Mijlpalen Aanlegprojecten

In 2023 wil lenW de volgende mijlpalen realiseren:

Tabel 24 Mijlpalen Aanlegprojecten	
Mijlpaal	Project
Openstelling	
Start Aanleg	A27 Houten-Hoopolder A2 Vonderen-Kerensheide

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Kleine projecten / Afronding projecten: de stijging van het budget wordt voornamelijk veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 (€ 3 miljoen) en een nadeel (€ 3 miljoen) door het herzien van overeenkomsten met grondeigenaren ten behoeve van de veiligheid van het Dampoortacquaduct over de N57 Middelburg-Veersedam;
- A1/A28 Knooppunt Hoevelaken: dit project (inclusief budget) is teruggegaan van de realisatiefase naar de planuitwerkingsfase in verband met verbreken van het contract en uitvoeringstoetsen;
- A12-A15 Ressen – Oudenbroeken (ViA15): naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling 2022 (€ 23 miljoen), zijn er verdragingskosten gemaakt in verband met de stikstofproblematiek (€ 42 miljoen);
- Meer kwaliteit leefomgeving: voor de aanleg van het Ecoduct Notterveld over het traject N35 Nijverdal-Wieren wordt het projectbudget met € 7 miljoen verhoogd;
- Meer veilig: naast een verhoging van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling 2022 (€ 2 miljoen), is het budget verhoogd met € 1 miljoen als gevolg van een compensatie vanuit de Provincie Zeeland voor het BTW component op de Zanddijk.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen 2022.

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Aanleg Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Projecten Zuidwest-Nederland												
A15 Papendrecht-Sliedrecht	22	22	15	7							2021	2021
A4/A44 Rijnlandroute	561	547	285	97	96	56		27			Regio	Regio
A4 Burgerveen - Leiden	541	541	541								2015	2015
A4 Delft - Schiedam	642	642	642								2015	2015
A4 Vlietland / N14	16	16	16								2020	2020
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	18	17	4	5	9						2024	2023
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	110	1							2015	2015
Projecten Nationaal												
Kleine projecten / Afronding projecten	62	56		17	10	3	2	2	2	26		
Programma 130 km	55	55	51	2	1	1						
Programma aansluitingen	129	129	121	8								
Quick Wins Wegen	12	12	12									
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.477	1.477	1.476	–	1						2016	2016
Projecten Noord-Nederland												
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	855	836	503	135	92	61	38	15	11	–	2025	2025
N31 Leeuwarden (De Haak)	220	220	219	1							2014	2014
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	41	41	38				3				2018	2018

	Projectbudget					Kasbudget				Openstelling		
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	333	320	55	17	30	35	32	32	32	100	2032-2036	2032-2036
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.196	1.183	917	25	23	33	161	37			2027	2027
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	19	20	19								2015	2015
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	–	814									n.t.b.	n.t.b.
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.210	1.210	1.210	–	–						2012	2012
A9 Badhoevedorp	306	304	284	1	21						2017	2017
N50 Ens-Emmeloord	19	19	19								2016	2016
Projecten Oost-Nederland												
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (Via15)	665	598	162	5	51	385	32	21	6	3	n.t.b.	n.t.b.
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a	479	467	243	30	86	83	32	5	–		2023-2025	2023-2025
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	29	29	29				–				2017	2017
A50 Ewijk - Valburg	269	269	269								2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	319	319	317	–	1					1	2015	2015
N35 Wijthmen - Nijverdal	23	22	3	1	4	3		12			2018	2018
N35 Zwolle - Wijthmen	50	50	49	–	1						2018	2018
Projecten Zuid-Nederland												
A27 Houten-Hoopolder	1.932	1.841	77	36	79	247	260	260	214	75	2029-2031	2029-2031
A2 Passage Maastricht	685	685	678	1	1					6	2016	2016
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	260	260	259							1	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	60	60	45	15							Regio	Regio
A2 Vonderen-Kerensheide	337	41	18	16	13	17	32	76	112	53		
Projecten Overig												
Fileaanpak	61	61	52	7	1	1						
Meer kwaliteit leefomgeving	157	150	150		1	2	2	2				
Meer veilig	115	112	78	18	18					1		
Afrondingen	3	–	–	1	1	–1	1	1				
Totaal uitvoeringsprogramma	13.289	13.556	8.966	446	540	926	595	490	377	950		
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies	1.319	914	509	146	124	124	134	36	50	172		
Programma Aanleg	14.608	14.470	9.475	592	664	1.050	729	526	427	1.122		
Budget Aanleg (MF 12.03.01)				453	502	842	865	742	584			
Overprogrammering (-)				– 139	– 162	– 208	136	216	157			

12.03.02 Planning en studies

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Geluidsanerig Hoofdwegennet: dit gecombineerde spoor- en wegenprogramma loopt vanaf 2012. Op basis van de initiële ramingen was het grootste deel van het budget opgenomen binnen het programma

Hoofdwegennet. Op basis van verschuivingen, in de toenmalige globale MJPG-ramingen, is bij de Begroting van 2013 € 129 miljoen overgeboekt van MJPG-Wegen naar MJPG-Spoor. Inmiddels is het programma in uitvoering, zijn de ramingen verder gehard en is gebleken dat er een groter deel van het budget benodigd is voor het Hoofdwegenprogramma. Om die reden is € 151,1 miljoen overgeboekt van MJPG-Spoor naar MJPG-Wegen;

- Toevoeging Coalitieakkoord middelen verkeersveiligheid Rijks-N-wegen: vanuit de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën zijn de middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds op artikel 12.03.02. De middelen zijn overgeheveld in het ritme zoals opgenomen in het Coalitieakkoord: viermaal € 50 miljoen. Middels een generale kasschuif zijn deze middelen in een realistischer ritme geplaatst: in 2023 en 2024 tweemaal € 25 miljoen en in 2025 en 2026 tweemaal € 75 miljoen;
- Reservering Life Cycle Costs (LCC): de toename van het bedrag wordt verklaard door een toevoeging ten behoeve van het project A2 Het Vonderen-Kerensheide en het toepassen van de jaarlijkse extrapolatie en prijsindexering;
- Kosten voorbereiding tol: ophoging van € 72 miljoen ten behoeve van werkzaamheden voor de uitvoeringsfase van het project Tijdelijke Tolheffing. De totale uitvoeringskosten komen hiermee op € 115 miljoen. Dit is in lijn met de actuele ramingen en zoals vermeld aan de Kamer (Kamerstukken 35925-A, nr. 37);
- Kosten voorbereiding Vrachtwagenheffing: met de goedkeuring van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing door de Tweede- en Eerste Kamer wordt het budget opgehoogd met € 320 miljoen voor de realisatiefase. De totale uitvoeringskosten komen hiermee op € 400 miljoen. Dit is in lijn met de actuele ramingen en zoals vermeld aan de Kamer (Kamerstukken 31305, nr. 333). De raming kan bij de 1e supplettoire begroting van 2023 worden bijgesteld als de second opinion naar de kostenraming daar aanleiding toe geeft;
- Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV): dit betreft een ophoging van € 98 miljoen ten behoeve van de tweede tranche van de Impuls vanuit de reservering SPV op artikel 11.03;
- A1/A28 Knooppunt Hoevelaken: dit project is van de realisatiefase teruggezet naar planning en studies (€ 811 miljoen) vanwege de toegenomen onderzoekslast in verband met stikstofdepositie. Het tekort op dit project wordt aangevuld uit de getroffen risicoreservering binnen de generieke investeringsruimte (artikel 11.04; € 275 miljoen). Het tekort is ontstaan bij herijking van de raming na ontbinding van het contract met de aannemerscombinatie (Kamerstukken II, 2018–2019, 29 385, nr. 99). Ook is nu rekening gehouden met renovatie van de Arkervaartbrug;
- A27/A12 Ring Utrecht: het vervangen van de tuien Galecopperbrug, onderdeel van het VenR-programma, wordt niet meer gelijktijdig met het MIRT-project uitgevoerd in verband met de stikstofproblematiek. De hiervoor aanvullend benodigde middelen (€ 23 miljoen) zijn toegevoegd aan het projectbudget uit artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing. Het overige verschil wordt verklaard door het toepassen van de prijsindexatie;
- A2 Het Vonderen-Kerensheide: het projectbudget is met € 35 miljoen opgehoogd ten laste van de generieke investeringsruimte (artikel 11.04) vanwege diverse hogere kostenposten zoals kabels en leidingen, hogere organisatiekosten, extra benodigd zand en minder hinder maatregelen;

- N50 Kampen - Kampen Zuid: om de kostenstijging door prijsstijgingen, aangescherpte verkeersveiligheidsnormen en gewijzigde uitgangspunten voor de kostenraming op dit project te dekken heeft een ophoging van het projectbudget plaatsgevonden ten laste van de generieke investeringsruimte (artikel 11.04; € 3,2 miljoen).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen 2022.

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en Studies Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning	
	huidig	orig	TB	Openstelling
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies -projecten	- 1.263	- 1.674	nvt	nvt
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	95	95		nvt
Geluidsaneringprogramma – weg	528	356		nvt
Kosten voorbereiding tol	113	39		nvt
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	2	2		nvt
Reservering voor LCC	416	378		nvt
Snelfietsroutes	2	2		nvt
Reservering Blankenburgverbinding en ViA15	121	115		nvt
Voorbereiding vrachtheffing	368	48		nvt
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	279	174		nvt
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	200			
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	197	188		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	1.137	814		
A12/A27 Ring Utrecht	1.640	1.541	2020	*
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	353	335	2025	2030-2032
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	107	101	*	*
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	196	187	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	30	28	nvt	Regio
Projecten Zuidwest-Nederland		0		
A20 Nieuwkerk a/d IJssel – Gouda	145	138	2024	2028- 2030
A4 Burgerveen – N14	248	236	2023	2029-2031
A4 Haaglanden – N14	726	691	*	*
Projecten Zuid-Nederland		0		
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	4	*	*
N65 Vught – Haaren	88	84	nvt	Regio
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	210	200	2024	2030-2032
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	459	436	2023	2028-2030
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	10	9	nvt	nvt
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	0	0		nvt
Projecten Oost-Nederland				
A1/A30 Barneveld	89	84	2023-2026	*
N35 Nijverdal – Wierden	119	121	*	*
N35 Knooppunt Raalte	14	13	nvt	Regio
N50 Kampen – Kampen Zuid	8	5	*	*
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	32	31	nvt	nvt
Verkeersmaatregelen A28	32	30	nvt	nvt
A1/A35 Azelo-Buuren	5	5	nvt	nvt
Projecten Noord-Nederland				
N33 Zuidbroek-Appingedam	110	104	*	*
Overige projecten en reserveringen	173	146		
Projecten in voorbereiding				
Projecten Nationaal				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Programma DUMO				
Programma Fiets				
Strategisch plan Verkeersveiligheid				
Afrondingen				
Totaal programma planning en studies	6.996	5.070		
Begroting (MF 12.03.02)	6.996	5.070		

12.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03 Optimalisering gebruik hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

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

12.04 Geïntegreerdecontractvormen/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 financierders 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 zeker stellen. 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 geraamd worden op het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten

Bij de projecten N18 Varsseveld-Enschede, N31 Leeuwarden-Drachten, N33 Assen-Zuidbroek, 2e 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, A24 Blankenburgverbinding, A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (Badhoevedorp-Holendrecht): naast een verhoging van € 23 miljoen van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling 2022 is het budget verhoogd met € 8 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19;
- A16 Rotterdam: naast een verhoging van € 30 miljoen van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling 2022 is het budget verhoogd met € 5 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19;
- A24 Blankenburgtunnelverbinding: naast een verhoging van € 37 miljoen van het projectbudget met toegekende prijsbijstelling 2022 is het budget verhoogd met € 6 miljoen ter dekking van gemaakte meerkosten bij RWS door COVID-19.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen 2022.

Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget						Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Later	Huidig		Vorig
Projecten Oost-Nederland													
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	197	196	177	20							2022-2024		
A12 Ede-Grijsoord	184	182	85	10	10	10	10	10	10	39	2016	2016	2032
N18 Varsseveld-Enschede	450	447	255	16	11	11	11	11	11	124	2018	2018	2043
Projecten Noord-Nederland													
N31 Leeuwarden-Drachten	169	168	155	8	2			4	–		2007	2007	2022
N33 Assen-Zuidbroek	350	348	158	14	14	14	14	14	15	107	2014	2014	2034
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Tweede Coentunnel	2.209	2.190	1.338	57	57	57	57	57	57	529	2013	2013	2037
A12 Lunetten-Veenendaal	705	698	422	27	26	27	26	26	26	125	2012	2012	2033
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (Badhoevedorp-Holendrecht)	1.296	1.265	37	30	28	27	27	60	190	897	2027	2027	2040
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	1.867	1.846	743	63	63	62	65	62	62	747	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	384	379	100	20	18	18	15	19	16	178	2019	2019	2040
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.196	1.181	451	56	50	50	51	66	50	422	2020	2020	2038
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	371	365	84	18	15	15	15	15	15	194	2019	2019	2044

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget						Openstelling			Eind contract
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Later	Huidg	Vorig	
Aflossing tunnels	968	959	794	38	29	29	30	28	20				
Projecten Tolgefinancierd													
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	531	505		–	–	0	26	26	26	453			
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	–	–		–	–	–	–	–	–	–			
Projecten Zuid-Nederland													
A59 Rosmalen-Geffen	272	272	271							1	2005	2005	2020
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Maasvlakte-Vaanplein	2.307	2.289	1.573	82	59	59	65	56	57	356	2015	2015	2035
A16 Rotterdam	1.746	1.711	300	78	67	269	90	68	55	819	2025	2025	2043
A24 Blankenburgtunnelverbinding	2.017	1.974	321	69	65	241	116	105	70	1.030	2024	2024	2043
Afrondingen	– 6	– 1				– 2	– 2	1	– 3				
Totaal	17.213	16.974	7.264	606	514	887	616	628	677	6.021			
Budget (MF 12.04)				606	514	887	616	628	677				

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

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

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Totaal geraamde inkomsten tol

Met de Wet Tijdelijke Tolheffing (TTH) 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 is tot voor kort uitgegaan van een periode van 25 jaar. Met de komst van Betalen Naar Gebruik (BNG) per 2030 zal de tolheffing voortijdig worden beëindigd. De resterende tologpave wordt per 2030 gedekt uit de opbrengsten BNG. 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.

In 2023 wordt een bijdrage van € 8,3 miljoen verwacht. Dit komt met name ten bate van de projecten A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 2,6 miljoen) en A27 Houten-Hoopolder (€ 3,1 miljoen). Het restant is een optelsom van kleinere bijdragen ten bate van diverse andere projecten.

Tabel 29 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)					
	2022	2023	2024	2025	2026
Bijdragen van derden	156	8	10	15	4
geraamde inkomsten tol	0	0	35	35	56
Totaal	156	8	45	50	60

3.3 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2023 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 30 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen	2.441.760	3.353.472	2.520.017	10.568.893	1.750.199	1.694.915	1.487.802
Uitgaven	2.156.463	2.717.192	2.699.747	10.897.558	2.494.283	2.069.092	2.088.338
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.595.770	1.965.307	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044
13.03 Ontwikkeling	370.295	552.933	506.053	444.210	349.614	322.018	278.638
13.03.01 Aanleg personenvervoer	331.281	348.020	286.268	267.671	264.194	245.305	170.263
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	12.499	78.203	112.785	61.124	49.692	18.276	3.901
13.03.03 Optimalisering gebruik		2.000	2.000	2.000	1.500		
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	24.273	95.684	98.745	109.100	25.824	27.437	64.474
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	2.242	29.026	6.255	4.315	8.404	31.000	40.000
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	190.398	198.952	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656
13.07 Rente en aflossing				8.298.000			
Ontvangsten	187.656	246.722	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784
13.09 Ontvangsten	187.656	246.722	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2023 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 31 Geschatte budgetflexibiliteit art. 13

	2023
Juridisch verplicht	96%
Bestuurlijk gebonden	4%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Motivering

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

samenhangende voorzieningen, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. Jaarlijks wordt aan ProRail subsidie verstrekt voor de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur, overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds.

De beheerconcessie bevat instrumenten als prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen, audits en reviews, verplichtingen om informatie aan lenW 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 lenW en ProRail over de te bereiken prestaties en de te nemen maatregelen. De Minister van lenW 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 lenW.

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

Het voornemen is om ProRail 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. De financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting wordt met een jaar doorgeschoven van 1 januari 2023 naar 1 januari 2024. Definitieve bepaling van het moment van inwerkingtreding zal plaatsvinden na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel, waarbij met het oog op een zorgvuldige en beheerste start van het zbo voldoende implementatietijd in acht zal worden genomen.

Producten

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

Maatregelen

Toevoeging Coalitieakkoord middelen instandhouding

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks

€ 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de jaren 2022-2025 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor vernieuwing is in de periode 2026 tot en met 2030 € 200 miljoen per jaar gereserveerd (€ 160 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen voor het Deltafonds).

13.03 Ontwikkeling Spoor

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

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

13.03.01 Aanlegprogramma personenvervoer spoor

Maatregelen

Toevoeging Coalitieakkoord middelen fietsinfrastructuur (Fietsknooppunten- en fietsenstallingen OV)

Voor fietsenstallingen bij fietsknooppunten OV is € 50 miljoen gereserveerd in het Coalitieakkoord. Deze middelen zijn toegevoegd aan het programma Fietsparkeren. De maatregelen beogen een bijdrage te leveren aan het verminderen van de congestie op het (hoofd)wegennet en een modal shift naar duurzame vormen van personenvervoer, waarmee een reductie van de CO₂-uitstoot bereikt wordt. Bovendien bevordert fietsen de gezondheid. Om een goede ketenreis met het OV te kunnen bieden is voldoende fietsparkeercapaciteit bij OV knopen een belangrijke voorwaarde. De huidige capaciteit aan fietsparkeerplaatsen bij OV-knooppunten is onvoldoende om te voorzien in de groeiende behoefte de komende jaren. De middelen zullen voornamelijk worden ingezet voor: medebekostiging van aanleg, betere en veilige bereikbaarheid van fietsenstallingen door middel van kleinschalige maatregelen bij de toegangswegen van fietsparkeerplekken, programma-kosten ProRail (personeel ProRail en inhuur van extern advies voor projectvoorbereiding en engineering), bijdragen aan innovatieve benuttingsmaatregelen, pilots en innovaties om benutting te bevorderen en beleidsonderzoek (monitor klimaat effecten). Net als bij de fietsparkeerprojecten geldt ook voor deze maatregelen de co-financieringsregel.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Geluidsanering Spoorwegen: dit gecombineerde spoor- en wegenprogramma loopt vanaf 2012. Op basis van de initiële ramingen was het grootste deel van het budget opgenomen binnen het programma Hoofdwegennet. Op basis van verschuivingen, in de toenmalige globale MJPG-ramingen, is bij Begroting 2013 € 129 miljoen overgeboekt van MJPG-Wegen naar MJPG-Spoor. Inmiddels is het programma in uitvoering, zijn de ramingen verder gehard en is gebleken dat er een groter deel van het budget benodigd is voor het Hoofdwegenprogramma. Om die reden is € 151,1 miljoen overgeboekt van MJPG-Spoor naar MJPG-Wegen.

- Maatregelenpakket HSL-zuid: eind 2020 is gestart met het eerste deel van de realisatie van de geluidschermen van de HSL. Met de aanbidding van het tweede deel van de realisatie bleek het oorspronkelijke budget van € 70 miljoen niet meer toereikend. Het budget is aangepast voor inflatie, maar niet voor de veel hogere prijsstijgingen in de bouwsector. Daarnaast bleken de constructies complexer dan gedacht. Er is daarom bij de Begroting van 2022 een risicoreservering getroffen om alle beoogde maatregelen uit te kunnen voeren. Hiervan is in de begroting 2023 € 38 miljoen overgeheveld naar het budget. Daarnaast is er € 3 miljoen van het budget overgeboekt naar artikel 13.04 in verband met het in beheer nemen van de wind- en geluidschermen en de schakelaars in de spanningssluizen.
- Nazorg gereed gekomen lijnen en halten: de scope «trillingsmaatregelen deelproject Sporen in Den Bosch» is ondergebracht bij het project Nazorg PHS waardoor deze werkzaamheden binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer uitgevoerd kunnen worden. Het hiervoor binnen het projectbudget Nazorg gereedgekomen lijnen en halten gereserveerde budget ad € 3,2 miljoen is overgeboekt naar het PHS project Nazorg (artikel 17.10).
- Ontsnippering meerjarenprogramma tranche 2: de scope Notterveld wordt uitgevoerd door RWS en de hiervoor benodigde middelen ad € 6,7 miljoen zijn overgeboekt (artikel 12.03). Op basis van de door ProRail uitgevoerde inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord om de resterende middelen ad € 3,5 miljoen van het projectbudget onvoorzien vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (artikel 11.04).
- Programma Suïcide: het projectbudget is met € 10 miljoen verhoogd vanuit de generieke investeringsruimte (artikel 11.04) waardoor het programma verlengd kan worden tot en met 2026. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid om het aantal suïcides op het spoor te verminderen en wordt aangesloten bij de ambities vanuit de landelijke agenda suïcidepreventie.
- Maaslijn: In verband met de faseovergang van planuitwerking naar realisatie is het project overgeboekt van het planuitwerkingsprogramma naar het realisatieprogramma.
- Traject Oost: het deelproject Driebergen-Zeist is in dienstgesteld. Op basis van de door ProRail uitgevoerde inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord om € 16,8 miljoen van het projectbudget onvoorzien vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (artikel 11.04).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbepalingen 2022.

Tabel 32 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Aanlegprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Geluidsanering Spoorwegen	582	710	98	18	22	42	62	77	78	185	divers	divers
Programma Behandelen en Opstellen	161	155	20	19	27	27	22	21	10	15	divers	divers

Projectomschrijving	Projectbudget				Kasbudget					Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)	28	27	13	1	3	2	3	3	4		2011/2018-2024	2011/2018-2024
Verbeteraangepak stations	12	11	4	3	1	1	1	1	1	2	2023	2021
Spoorcapaciteit 2030	250	240	35	64	85	58	5	0	0	3	divers	divers
Innovatieprogramma Spoortrillingen	21	20	3	4	6	5	3	1		0	divers	
Maatregelenpakket HSL Zuid	167	128	94	40	21	12	0	0	0	0	divers	
Stations en stationsaanpassingen												
Kleine stations	12	12		0	0	6	6				divers	divers
Toegankelijkheid stations	514	505	339	34	22	28	16	18	16	41	divers	divers
Overige projecten/lijdelen etc.												
Aanleg ATBvv	75	72	8	4	5	5	15	15	15	8	divers	divers
Fietsparkeren bij stations	478	417	206	29	35	47	51	30	23	57	divers	divers
Kleine projecten personenvervoer	140	133		33	30	23	23	30	0	0	divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	27	30		4	5	6	7	3	2	0	divers	divers
Programma Overwegen	911	889	474	107	91	62	48	71	29	29	divers	divers
Ontsnippering	69	79	68	1	0	0	0	0			divers	divers
Programma aanpak suïcidepreventie	21	11	9	4	2	2	2	2		0	2021	2021
Programma kleine functiewijzigingen	389	382	257	16	15	15	15	18	13	40	divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland												
Amsterdam CS, Cuypershal	27	27	17	3	4	1	1				2022	2022
Projecten Zuidwest-Nederland												
Emplacement Den Haag centraal Maaslijn	74	71	15	2	10	20	19	4	5		2023-2026	2023-2026
Projecten Oost Nederland												
Traject Oost	220	236	189	1	2	10	12	2	1	3	divers	divers
Projecten Noord Nederland												
Zwolle - Herfte	266	264	236	19	5	2	4	0	0	0	2017-2022	2021
Sporendriehoek Noord-Nederland	144	142	94	26	20	3	2				divers	divers
Afrondingen				1	1		1					
Totaal ProRail projecten	4.744	4.709	2.179	455	469	432	339	296	197	383		
Totaal overige (niet ProRail) projecten												
Totaal uitvoeringsprogramma	4.744	4.709	2.179	455	469	432	339	296	197	383		
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	- 218	- 354	- 61	- 83	- 37	- 15	- 13	- 10		0		
Afrekening voorschotten	218	187	187	30								
Programma Aanleg	4.744	4.542	2.305	402	432	417	326	286	197	383		
Aanleguitgaven binnen planning en studies	36	29	1	8	10	10	5	0	0	0		
Budget Aanleg (MF 13.03.01)				348	286	268	264	245	170	0		
Overprogrammering (-)				- 62	- 156	- 159	- 67	- 40	- 26	508		

13.03.02 Aanlegprogramma goederenvervoer spoor

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Programma emplacementen op orde: om aan de eisen van de omgevingsvergunningen te voldoen zijn aanpassingen aan de brandblusvoorzieningen in het havengebied van Rotterdam noodzakelijk. Het projectbudget is hiervoor opgehoogd met € 100 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte (artikel 11.04).
- Kleine projecten: in Moerdijk worden twee sporen aangelegd om de overbelastverklaring (capaciteitsknelpunt) en het opstelknelpunt op te lossen. In het MIRT 2018 was hiervoor € 7 miljoen gereserveerd. Uit de nadere uitwerking bleek echter sprake van hogere bouwkosten dan geraamd, voornamelijk veroorzaakt door het moeten dempen van een kanaal en het moeten verleggen van kabels en leidingen. Om die reden is € 3,2 miljoen toegevoegd vanuit de generieke investeringsruimte (artikel 11.04).
- Geluidmaatregelen Zeeuwselijn: op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachte kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 0,9 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikel 11.04).
- Goederenroute Elst – Deventer – Twente (NaNOV): het deelproject Rheden is geconfronteerd met een kostenstijging veroorzaakt door de plaatselijk complexe treinbeveiliging waar in het verleden te weinig rekening mee is gehouden. Hiervoor is extra engineering nodig en is een extra treinvrije periode van 7 dagen nodig gedurende de bouw. Daarnaast is er sprake van duurdere grondstoffen en onverwachte prijsstijgingen op de aannemersmarkt. Tot slot moet de onderdoorgang robuuster worden uitgevoerd dan ingeschat als gevolg van de hoge grondwaterstand in het aangrenzende natuurgebied. Vanuit de generieke investeringsruimte (artikel 11.04) is € 3,75 miljoen toegevoegd ter dekking van de kostenstijging.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen 2022.

Tabel 33 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Aanlegprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget				Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Projecten Nationaal												
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	170	170	159	1	1	1	1	4	4	3	divers	divers
Programma Emplacementen op orde	198	94	19	67	97	15	–	–	–	–	divers	divers
Kleine projecten goederenvervoer	10	–	–	–	5	4	1	–	–	–	–	–
Projecten Zuidwest-Nederland												
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	22	23	20	1	1	–	–	–	–	–	divers	divers
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	239	231	73	7	4	30	46	25	25	30	divers	divers
Projecten Zuid-Nederland												
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	143	138	111	6	7	11	4	3	0	0	divers	divers
Overige projecten												

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig	
Nazorg gereedgekomen projecten	7	7		–	1	2	2	2				divers	divers
Afrondingen				1		1	1	–1					
Totaal uitvoeringsprogramma	789	663	382	83	116	64	55	33	29	30			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	– 116	– 112	– 29	– 7	– 3	– 3	– 5	– 15	– 25	– 30			
Afrekening voorschotten	20	18	18	2									
Programma Aanleg	693	569	371	78	113	61	50	18	4	0			
Aanleguitgaven binnen planning en studies													
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	693	569	371	78	113	61	50	18	4	0			
Overprogrammering (-)													

13.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van Infrastructuur. Dit zijn maatregelen die door ProRail worden uitgevoerd.

Tabel 34 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	vorig
Modal shift OVS	8		8
Totaal Optimalisering gebruik	8		8
Begroting (MF 13.03.03)	8		8

13.03.04 Planning en studies personenvervoer

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Grensoverschrijdend Spoorvervoer: vanuit de generieke investeringsruimte is € 1,4 miljoen toegevoegd ter dekking van de kostenstijging. De hogere projectkosten worden enerzijds veroorzaakt doot de toevoeging van het deelproject Opheffen ATBNG & NABO's Landgraaf-Grens en anderzijds door de toevoeging van de prijsbijstelling 2022.
- Studie- en innovatie: het budget voor Studie en Innovatie is verhoogd met € 4,675 miljoen vanuit de beschikbare € 500 miljoen ter uitwerking van het stikstofreductiepakket in de bouw. Dit wordt uitgewerkt binnen het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). ProRail heeft voor 2022 een bestedingsplan (projectniveau) opgesteld ter grootte van € 4,675 miljoen.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen 2022.

Tabel 35 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Planning en studies Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	PB of TB Indienststelling
Planning- en studiekosten van aanlegprogramma MF 13.03.01	218	354	
Projecten Nationaal			
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	10	10	divers
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	115	108	divers

	Budget		Planning	
Kleine projecten Personenvervoer	43	31		divers
Reizigersfonds	3	3		divers
Projecten Zuid-Nederland				
Toekomstvast Spoor Zuid NL	107	101		divers
Knooppunt Den Bosch	1	1		
Projecten Zuidwest-Nederland				
Projecten Oost-Nederland				
Quick scan decentraal spoor Gelderland	12	12		divers
Projecten Noordwest-Nederland				
Multimodale knoop Schiphol	278	264		divers
Overige projecten en reserveringen				
Studie en innovatiebudget	31	25		
afrekening voorschotten	11	9		
Totaal planning en studies personenvervoer	829	918		
Aanleguitgaven binnen planning en studies personenvervoer	- 36	- 29		
Begroting (MF 13.03.04)	793	889		

13.03.05 Planning en studies goederenvervoer Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Calandbrug: in de overeenkomst Theemswegtracé van 2016 tussen HBR en lenW is opgenomen dat lenW, naast de reeds beschikbaar gestelde € 112 miljoen, maximaal € 16,7 miljoen aanvullend bijdraagt indien de totale projectkosten meer dan € 262 miljoen zouden bedragen. Aangezien dit het geval is, is € 16,7 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de generieke investeringsruimte (artikel 11.04).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties voor verwerking van de prijsbijstelling 2022.

Tabel 36 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planning en studies Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.02	116	112		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	3	9	nvt	divers
Calandbrug	182	163		2020/ 2025
Overige projecten en reserveringen				
Afrekening voorschotten	1	1		
Totaal programma planning en studies goederenvervoer				
Begroting (MF 13.03.05)	301	285		

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, inclusief het verrichten van betalingen, wordt uitgevoerd door ProRail, met uitzondering van de rente- en belastingaanpassingen. ProRail ontvangt hiervoor een bijdrage van lenW.

Producten

Tabel 37 Tabel Projectoverzicht behorende bij 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Contractduur	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	start	einde
Beschikbaarheidsvergoeding	3.778	3.778	2.322	212	201	178	174	175	173	343	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen	- 138	- 138	- 142	- 13	2	2	2	2	2	7		
Totaal	3.640	3.640	2.180	199	203	180	176	177	175	350		
Begroting (MF 13.04)	3.640	3.640	2.180	199	203	180	176	177	175	350		

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 herzienings-btw tussen ProRail en de Belastingdienst als gevolg van de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo per 1 januari 2024. Over de achtergrond hiervan is de Kamer geïnformeerd bij de brieven van 11 december 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, [35 396, nr. 13](#)) en 4 februari 2021 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, [35 396, nr. 13](#)). De begrote transitie-bedragen zijn gebaseerd op transitie per 1 januari 2024. Bij vaststelling van de transitiedatum worden deze bedragen herbezien door middel van een vaststellingsbijeenkomst met de Belastingdienst.

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

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Concessievergoeding NS

Dit betreft de concessieprijs die NS betaalt voor de vervoerconcessie hoofd-railnet (artikel 66 van de Concessie HRN 2015-2025) en de HSL-heffing die NS betaalt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur (Besluit HSL-heffing 2015), alsmede de betaling van de uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid 2009-2014 (Onderhandelakkoord tussen 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 38 Ontvangsten artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Concessievergoedingen	201	207	228	358	203	203
Terugbetaling voorschotten	42					
Bijdragen van derden	4	2	2	1	1	1
Totaal	247	209	230	359	204	204
Begroting (MF 13.09)	247	209	230	359	204	204

3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 39 Budgettaire gevolgen van beleid art. 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen	5.939	60.451	2.677	2.677	10.407	10.407	10.408
Uitgaven	77.533	87.177	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408
14.01 Regionale infrastructuur	77.533	36.068	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok		496	2.677	2.677	10.407	10.406	10.407
14.01.03 Aanleg reg/lok	77.533	35.572	613	35.063	60.162	58.664	1
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		51.109					
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten		5					
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten		51.103					
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma		1					
Ontvangsten	1.004	42					
14.09 Ontvangsten	1.004	42					

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2023 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 40 Geschatte budgetflexibiliteit art. 14

	2023
Juridisch verplicht	19%
Bestuurlijk gebonden	81%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

14.01 Regionale infrastructuur

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten, waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan € 225 miljoen indien dat project geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam of de gemeente 's-Gravenhage is gelegen, of € 112,5 miljoen, indien dat project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd. Het project moet passen binnen de beleidsdoelstellingen voor

regionale bereikbaarheid, zoals verwoord in de begroting Hoofdstuk XII beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) en het Toekomstbeeld OV.

Producten
Algemeen

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

Planning en studies

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

14.01.02 Planning en studies Regionaal/lokaal

Tabel 41 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planning en studies Regionaal/lokaal (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Overige projecten en reserveringen				nvt
Projecten in voorbereiding	18	18		
Overige projecten in voorbereiding	36	34		
Gesignaleerde risico's				
Totaal planning en studies	54	52		
Begroting (MF 14.01.02)	54	52		

Legenda PB = Projectbesluit TB = Tracébesluit

14.01.03 Aanlegprogramma Regionaal/lokaal

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

Tabel 42 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Aanlegprogramma Regionaal/lokaal (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget				Kasbudget					Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Projecten Noordwest-Nederland												
Amstelveenlijn	83	81	54	29							2020/ 2024	2020/ 2024
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	225	217	63	7	1	35	60	59	0		divers	divers
Afrondingen												
Totaal	308	298	117	36	1	35	60	59	0	0		
Begroting (MF 14.01.03)	308	298	117	36	1	35	60	59	0	0		

14.03 Bereikbaarheidsprogramma's

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

14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten

Motivering

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

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 14.03.01 t/m 14.03.03: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig	
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten		592	589	541	51								
Begroting (MF 14.03)	0	592	589	541	51								
Totale rijksbijdrage Noord-Nederland		592	589	541	51								

3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII en vinden hun oorsprong in de NOVI. Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Mobiliteitsfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 44 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen	1.035.582	1.293.451	1.286.102	1.441.264	1.365.530	1.422.971	859.115
Uitgaven	1.385.294	1.530.325	1.351.229	1.441.225	1.443.672	1.447.464	935.846
15.01 Exploitatie	11.158	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	11.158	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661
15.02 Onderhoud en vernieuwing	463.177	541.864	591.958	744.527	704.055	352.138	270.351
15.02.01 Onderhoud	414.571	468.168	455.603	511.220	489.630	161.838	158.685
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	364.617	452.426	454.710	510.522	488.693	161.354	158.309
15.02.04 Vernieuwing	48.606	73.696	136.355	233.307	214.425	190.300	111.666
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1	1	1	1	1	1	1
15.03 Ontwikkeling	277.290	379.028	219.577	210.532	290.144	693.336	262.068
15.03.01 Aanleg	271.446	324.134	139.535	69.335	105.193	40.093	33.156
15.03.02 Planning en studies	5.844	45.514	70.642	131.767	177.841	653.043	228.912
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.255	8.018	8.019	1.709	1.907	1.239	1.078
15.03.03 Optimalisering gebruik		9.380	9.400	9.430	7.110	200	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	250.652	185.834	117.961	91.116	65.284	54.633	54.636
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	383.017	412.627	411.581	385.224	374.528	337.696	339.130
15.06.01 Apparaatskosten RWS	338.582	353.663	353.302	352.554	341.761	304.635	305.414
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	338.582	353.663	353.302	352.554	341.761	304.635	305.414
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	44.435	58.964	58.279	32.670	32.767	33.061	33.716
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	44.435	58.964	58.279	32.670	32.767	33.061	33.716
Ontvangsten	97.621	67.396	5.587	10.121	9.441	1741	489
15.09 Ontvangsten	97.621	67.396	5.587	10.121	9.441	1741	489

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2023 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 45 Geschatte budgetflexibiliteit art. 15

	2023
Juridisch verplicht	95%
Bestuurlijk gebonden	5%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

15.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (NMCA goederenvervoer integraal 2017), diedeels met exploitatie wordt gefaciliteerd.

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

- Het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij 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 sectorgewerkt aan het zo goed mogelijk vormgeven van de bediening van sluisen en beweegbare bruggen. De Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop RWS en haar collega vaarweg beheerders dit vormgeven, via het stuk «vergezicht bediening sluisen 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 46 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	2021	2022	2023
Begeleide vaarweg	km	592	592	592
Bediende objecten	stuks	243	242	243

Toelichting

In bovenstaande tabel staat de lengte, in kilometer, van vaarwegen waarop de scheepvaart wordt begeleid vanuit vaste verkeersposten. De vaarwegen die worden begeleid door middel van patrouillevaartuigen zijn hierin niet meegerekend. Daarnaast staat in de tabel het aantal bediende objecten dat

RWS beheert. Dit zijn beweegbare bruggen en schutsluizen die op afstand worden bediend door Rijkswaterstaat. In 2023 neemt het aantal bediende objecten toe door de ingebruikname van de nieuwe sluis bij Terneuzen.

15.02 Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

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

Producten

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

Maatregelen

Toevoeging Coalitieakkoord middelen instandhouding

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de jaren 2022-2025 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor vernieuwing is in de periode 2026 tot en met 2030 € 200 miljoen per jaar gereserveerd (€ 160 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen voor het Deltafonds).

15.02.01 Onderhoud

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

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

Kustwacht

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

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

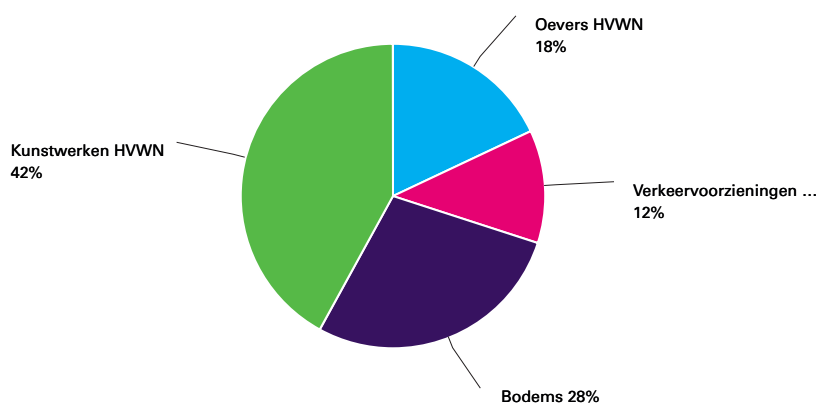
Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-Nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2002–2003, 28 600 XII, nr. 17). Op dit artikel wordt o.a. de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe en wegen en paden Texel verantwoord. Er is met de provincies Groningen en Drenthe overeenstemming bereikt over de hoogte van de afkoop van het onderhoud, waarmee de overdracht aan de provincies Groningen en Drenthe in 2023 definitief kunnen worden afgerond.

Meetbare gegevens

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

Figuur 6



Tabel 47 Areaal onderhoud

	Eenheid	Omvang 2023	Budget x 1.000 2023
Vaarwegen	km	7.071	455.603

Toelichting

In bovenstaande tabel staat de totale omvang van het areaal aan vaarwegen. Dit betreft hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen, zee-corridors, zeetoegangseu-len, en overige vaarwegen. In totaal afgerond 3.426 kilometer en zee-corridors en zeetoegangseu-len van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.071 kilometer. Er worden in 2023 geen veranderingen voorzien.

Tabel 48 Indicatoren Onderhoud

Indicator	2020	2021	Streef- waarde 2022	Streef- waarde 2023
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,3%	2,0%	0,8%	0,8%
- Hoofdtransportas	0,1%	1,7%	0,8%	0,8%
- Hoofdvaarweg	0,2%	1,1%	0,8%	0,8%
- Overige Vaarweg	0,5%	3,2%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,4%	1,0%	0,2%	0,2%
- Hoofdtransportas	0,1%	0,4%	0,2%	0,2%
- Hoofdvaarweg	0,4%	1,3%	0,2%	0,2%
- Overige Vaarweg	0,4%	0,8%	0,2%	0,2%

Toelichting

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

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

15.02.04 Vernieuwing

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

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

15.03 Ontwikkeling

Motivering

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

15.03.01 Aanleg

Producten

In 2023 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

Tabel 49 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2023

Mijlpaal	Project
Openstelling	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek
	Zeetoegang IJmond

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Walradarsystemen: naar aanleiding van het convenanten overleg tussen I&W en de Koninklijke Marine over de invulling van de nautische veiligheid nabij de haven van Den Helder is de programming voor de VTS Den Helder voor 2022 opgesteld. Hieruit blijkt een tegenvaller van € 3 miljoen, hetgeen aan het projectbudget is toegevoegd;
- Nieuwe Sluis Terneuzen: de stijging van het budget wordt voornamelijk veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 (€ 12,7 miljoen) en toekennen claim voor extra kosten Covid-19 (€ 7,7 miljoen);
- Maasroute, modernisering fase 2: de stijging van het budget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 (€ 3 miljoen) en extra budget (€ 24 miljoen) doordat de waterdichte bodem van het Julianakanaal in het proefvak niet deugdelijk is hersteld;
- Toekomstvisie Waal: de stijging van het budget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022;
- Verruiming Twentekanalen fase 2: de stijging van het budget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 (€ 5,8 miljoen) en door hogere kosten als gevolg van scheefstand van de damwanden, waarvoor het budget is opgehoogd (€ 12 miljoen).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstellingen 2022.

Tabel 50 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Aanleg Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Beter Benutten	16	16	16									
Impuls Dynamisch Verkeermanagement	101	101	100					1			2018	2018
Walradarsystemen	29	26	25	4								
Regeling Kademuren	10	10		6	2	1	1					
Subsidie Walstroom	0	0										
Projecten Noordwest-Nederland												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10			3					2020	2020
Lichtenen buitenhaven IJmuiden	39	37	14	14	1	8			1		2023	2023
Projecten Zuidwest-Nederland												
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	14	14	5	7					2		2023	2023
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede	10	10	7						3		2021	2021

	Projectbudget				Kasbudget				Openstelling			
Nieuwe Sluis Terneuzen	1.058	1.038	723	168	104	50	12			2023	2023	
Projecten Zuid-Nederland												
Maasroute modernisering fase 2	684	657	604	18	16	18	4	4	4	16	2023	2023
Wilhelminakanaal Tilburg	98	98	95	1			1			1	2019	2019
Wilhelmina kanaal Sluis II	7	7	4	2	1						2025	2025
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	431	431	424					1		6	2015	2015
Projecten Oost-Nederland												
Toekomstvisie Waal	142	138	63	26	29	13				11	2024	2024
Verruiming Twenthekanalen fase 2	194	175	64	120	10						2023	2023
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	59	59	59								2017	2017
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbreding tot klasse Va	293	293	282	11							2019	2019
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37						2		2017	2017
Overige Projecten												
Kleine projecten / afronding projecten	191	191	190	1								
Afrondingen		- 2					1	- 1	- 1			
Totaal uitvoeringsprogramma	3.428	3.351	2.722	378	163	93	19	7	9	34		
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies				10	8	0	22	1				
Programma Aanleg				388	171	93	41	8	9	34		
Budget Aanleg (MF 15.03.01)				324	139	69	105	40	33	34		
Overprogrammering (-)				- 64	- 32	- 24	64	32	24			

15.03.02 Planning en studies

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Bijdrage aan agentschap RWS: door de extrapolatie naar 2036 en prijsbijstelling over 2022 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 6 miljoen toegenomen;
- Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2036 en prijsbijstelling over 2022 is de reservering voor LCC met € 40 miljoen toegenomen;
- Door de extrapolatie naar 2036 en prijsbijstelling over 2022 zijn de overige projecten en reserveringen met € 94 miljoen toegenomen.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsbijstelling 2022.

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Planning en studies
Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TBOpenstelling	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	- 41	- 43	nvt	nvt
Uitgaven mbt planning en studies op IF 15.03.02 mbt het programma aanleg	15	14	nvt	nvt
Projecten Nationaal				
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	37	31	nvt	nvt
Reservering voor LCC	346	306	nvt	nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	6	2025- 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	30	28	nvt	
Projecten Zuidwest-Nederland				
Capaciteit Volkeraksluizen	165	157	2025- 2027	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2025- 2027
Projecten Oost-Nederland				
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	39	38	2026- 2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	30	29	2019	2023- 2024
Projecten Noord-Nederland				
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand	102	97	2025- 2028	
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	233	222	2017	2024- 2028
Overige projecten en reserveringen	1491	1397		
Projecten in voorbereiding				
Projecten Noordwest-Nederland				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)				
Projecten Zuidwest-Nederland				
Kreekraksluizen				
Projecten Oost-Nederland				
Verkenning IJssel fase 2				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's afrondingen				
	- 1	1		
Totaal programma planning en studies	2.463	2.293		
Begroting (MF 15.03.02)	2.463	2.293		

15.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	
Modal shift van weg naar water	36	36	nvt
Totaal Optimalisering gebruik	36	36	
Begroting (MF 15.03.03)	36	36	

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 dienstuitgevraagd, te wetende 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), alssprake 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 onderpres-teren 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 (artikel onderdeel 15.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten

De projecten Zeetoegang IJmond, Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis en sluis Eefde zijn opengesteld. Er is sprake van een volledige beschikbaarheidsvergoeding.

De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis: de verhoging van het projectbudget wordt verklaard door mutaties ten aanzien van prijsbijstelling 2022;

- Zeetoegang IJmond: de verhoging van het projectbudget wordt verklaard door de mutaties ten aanzien van prijsbijstelling 2022.

Tabel 53 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget						Openstelling		Eind contract	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland													
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	406	400	80	16	15	15	15	15	15	235	2019	2019	2046
Zeetoegang IJmond	1.182	1.159	298	160	93	68	40	31	31	461	2022	2022	2045
Projecten Oost-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	157	155	37	7	6	5	7	6	6	83	2020	2020	2047
Projecten Zuid-Nederland													
Keersluis Limmel	92	91	28	3	3	3	3	3	3	46	2018	2018	2048
afrondingen	1				1								
Totaal	1.838	1.805	443	186	118	91	65	55	55	825			

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

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

Rijksrederij

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

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

15.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden aan de producten op het gebied van 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 54 Ontvangsten artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdragen van derden	67	6	10	9	2	0
Ontvangsten Vaarwegen	67	6	10	9	2	0

3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 55 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen	1.268.857	1.025.455	857.315	137.447	606.440	61.617	21.923
Uitgaven	351.089	479.702	399.662	351.297	409.913	516.747	617.344
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.700	1.335	799	700	810	690	810
17.07 ERTMS	84.040	107.712	46.074	54.226	123.354	125.816	158.998
17.07.01 Aanleg ERTMS	82.517	106.479	44.864	54.226	123.354	125.816	158.998
17.07.02 Planning en studies ERTMS	1.523	1.233	1.210	0	0	0	0
17.08 Zuidasdok	60.312	137.750	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	204.858	232.905	168.809	139.159	208.484	270.482	302.400
17.10.01 Aanleg PHS	192.580	225.523	162.118	131.231	113.829	182.400	193.880
17.10.02 Planning en studies PHS	12.278	7.382	6.691	7.928	94.655	88.082	108.520
Ontvangsten	51.675	92.083	56.232	67.078	62.366	67.926	45.852
17.09 Ontvangsten	51.675	92.083	56.232	67.078	62.366	67.926	45.852

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2023 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 56 Geschatte budgetflexibiliteit art. 17

	2023
Juridisch verplicht	98%
Bestuurlijk gebonden	2%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

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. De Tweede Kamer heeft vervolgens in Q3 2021 ingestemd met het beëindigen van de grootprojectstatus, waarop de Commissie lenW tegelijkertijd heeft verzocht om jaarlijks geïnformeerd te worden over de resterende aandachtspunten van PMR.

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 Rhoon is in uitvoering nadat het nieuwe streefbeeld in 2018 is vastgesteld.

De volgende producten worden onderscheiden:

- Uitvoeringsorganisatie: betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing;
- 750 hectare Natuur- en recreatiegebied: betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van 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 aanleg van de Duincompensatie Delfland (Spanjaards Duin), welke nog de nodige tijd nodig heeft om te ontwikkelen, en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Betreft tevens de natuurcompensatie in de Voordelta, waarover momenteel een dialoog plaatsvindt tussen de PMR-partijen en de meest betrokken omgevingspartijen (natuur- en milieuorganisaties en visserij) om tot adequate natuurcompensatiemaatregelen te komen. Voorts zijn uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en wordt de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;
- Btw Buitencontour: betreft de niet-compensabele btw over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR. Als gevolg van de verbreding van het Breeddiep is een aanvulling op de uitwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam afgesloten. Dit was reeds als scopewijziging aangekondigd in de 13e Voortgangsrapportage PMR ([Kamerstukken II 2014–2015, 24 691, nr. 121](#) en [Kamerstukken II 2014–2015, 24 691, nr. 122](#)). De dekking van de bijdrage van lenW wordt gevonden in de Post Onvoorzien;
- Voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam heeft lenW € 35 miljoen beschikbaar gesteld ([Kamerstukken II 2015–2016, 34 003, nr. 25](#)). De dekking van de bijdrage van lenW is gevonden in de post onvoorzien. Wegens opgetreden projectrisico's (zoals aangetroffen kabels en leidingen en extra baggerinspanningen) is de post onvoorzien verder aangesproken, zodat de verdieping in totaal € 44 miljoen heeft gekost. Met het Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectare onherroepelijk;

- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 2014 Groene Verbinding opgeleverd en in gebruik genomen;
- 2014 Laatste infrastructurele projecten voor aansluiting Maasvlakte II op Maasvlakte I gereed;
- 2015 Officiële opening eerste terminal Maasvlakte II;
- 2016 De verbreding van het 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;
- 2022 Deelprojecten BRG en 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdelen Vlinderstrik en Schiezone afgerond;
- 2026 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdeel Buytenland van Rhoon (650 ha) afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Tabel 57 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie	20	20	18							1	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											2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	104	103	95	1	1	1	1	1	1	6	nbn	nbn
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	101	100	46	1						52	nbn	nbn
Afrondingsverschillen	2	1										
Programma	1.168	1.165	1.100	2	1	1	1	1	1	59		
Begroting (MF 17.06)	1.168	1.165	1.100	2	1	1	1	1	1	59		

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 202/21, [23645, nr. 746](#)) zet erop in lange termijn keuzes voor het OV met bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland te realiseren. Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen om de doelen van Toekomstbeeld OV te bereiken. Het vervangen van het analoge huidige systeem, dat stamt uit de jaren '50-60, door de digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale

verbindingen (TEN-T kernnetwerk). Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.

Producten

Op 17 mei 2019 heeft het Kabinet de programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018/19, 33652, n2. 65) genomen en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem landelijk te vervangen door ERTMS. Tot en met 2030 worden door ProRail en vervoerders tientallen werkprocessen aangepast om treinen te kunnen laten rijden, circa 1.300 treinen en locomotieven omgebouwd of opgewaardeerd naar ERTMS en tenminste 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 11.03.

Het programma ERTMS is in volle uitvoering en steeds wordt duidelijker wat nodig is om de opgave te realiseren. In het voorjaar van 2022 is de aanbesteding voor het ERTMS-systeem voor de infrastructuur volgens planning gegund. Met de marktpartijen wordt getoetst of de in de studiefase bedachte plannen haalbaar zijn, zodat er meer zekerheid komt voor wat betreft het tijdpad richting de uitrol van ERTMS op de eerste baanvakken en het benodigde budget. In het najaar van 2022 worden de planning en het budget van het programma herijkt op basis van de uitkomsten van enkele grote aanbestedingen. Ook komt de landelijke uitrol van ERTMS steeds dichterbij en hiervoor worden de nodige voorbereidingen getroffen. In 2023 verschijnt het eindrapport van de studie naar de landelijke uitrolvolgorde van ERTMS na 2030, zodat het meegenomen kan worden in de evaluatie van de Europese uitrolstrategie van ERTMS in 2023. Daarnaast blijkt dat de aangebrachte scheiding tussen nu en 2030 en daarna minder hard is dan gedacht; er wordt bekeken hoe de opgave (ook budgettaire) meer integraal bekeken kan worden.

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daarom twee keer per jaar door middel van een voortgangsrappportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrappportage van de staatssecretaris van IenW betreft de zestiende voortgangsrappportage (Kamerstukken II 20/21, [33562, nr. 84](#)).

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Naar aanleiding van het besluit om de uitrol van ERTMS op de Noordelijke Lijnen toe te voegen aan de scope van het programma ERTMS is € 60 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de hiervoor op MF 11.03 gereserveerde middelen. Dit bedrag zal, conform de afgesloten bestuursovereenkomst, via een Specifieke Uitkering (SPUK) als eenmalige lumpsumbijdrage aan de regio worden overgemaakt (zie TK 2020-2021, [33652, nr. 80](#) en VGR15 ERTMS, bijlage bij TK 2020-2021, [33652, nr. 82](#)).

Tabel 58 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
ERTMS												
Aanleg	2.591	2.418	240	121	109	143	142	145	183	1.509	divers	divers

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Planning en studies	96	96	89	1	1	0	0	0	0	5	divers	divers
Programma	2.687	2.514	329	122	110	143	142	145	183	1.514		
Afrekening voorschotten	24	22	22	2								
Begroting (MF 17.07.01)	2.711	2.536	351	108	46	54	123	126	159	1.744		
Overprogrammering (-)				- 16	- 64	- 89	- 19	- 19	- 24	230		

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 van de stations capaciteit ben kwalitatieve opwaardering van station Amsterdam Zuid is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In de Kamerbrief van 17 mei 2022 is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van Zuidasdok (Kamerstukken [32668](#), nr. 20).

Producten

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Het projectbudget is verhoogd door het toerekenen van de prijsbijstelling 2022.

Tabel 59 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Zuidasdok												
Generieke en ruimtelijke inrichting	87	87	79	8								
Projectorganisatie en voorbereiding	292	285	202	52	38							
Tunnel en A10	901	945	103	6	48	58	18	83	155	430		
OVT incl. keerspoor	522	420	157	72	98	99	59	37				
Afrondingen												
Programma	1.802	1.737	541	138	184	157	77	120	155	2032-430	2036	2036
Begroting (MF 17.08)	1.802	1.737	541	138	184	157	77	120	155	430		

Overzicht van de bijdragen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de financiering van het programma. 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 60 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

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

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later
Bijdragen Rijk	1.165	335	67	135	97	15	53	109	354
Bijdrage gemeente Amsterdam	240	65	21	27	33	34	37	23	
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	198	49	20	22	27	28	30	22	
Bijdrage Provincie Noord Holland	87	57	30						
EU-ontvangsten	3	3							
Bijdrage derden	109	32						1	76
Totaal programma	1.802	541	138	184	157	77	120	155	430
Begroting (IF 17.08)	1.802	541	138	184	157	77	120	155	430

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Vanaf 2018 heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de status van groot project. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van PHS verantwoord. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, is in april 2019 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 92). Sindsdien zijn er halfjaarrapportages naar de Kamer gestuurd, de laatste betreft de eerste helft van 2022 (VGR 2021-2). Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Ook het spoorgoederenvervoer neemt toe. Dat vraagt om een aanpak om meer capaciteit te bieden en een hoogwaardig spoorvervoer mogelijk te maken. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomst vaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. Het gaat om de volgende corridors en frequenties:

- Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters);
- Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen);
- Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen (6 intercity's op de corridor en 4 sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist);
- Den Haag-Rotterdam-Breda (8 intercity's en 6 sprinters tussen Den Haag en Rotterdam en 4 intercity's tussen Rotterdam en Breda);
- Breda-Eindhoven (4 intercity's en 4 sprinters Breda-Tilburg);
- Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad (4 intercity's en 4 sneltreinen tussen Flevoland, via Amsterdam Zuid, en Schiphol, 4 intercity's tussen Schiphol, via Amsterdam Zuid, en Hilversum, 6 sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal, 4 sprinters tussen Hilversum/Gooi en Amsterdam Centraal);
- 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. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt. Inmiddels is een aantal projecten uitgevoerd en gaat PHS steeds verder in realisatie en worden onderdelen vastgelegd in subsidiebeschikkingen. In het MIRT overzicht is per onderdeel in realisatie een MIRT-blad opgenomen en is de voortgang van de diverse PHS onderdelen aangegeven. Elk halfjaar wordt in de opeenvolgende voortgangsrapportages PHS de inhoudelijke en financiële voortgang van PHS en de diverse corridors aangegeven. In de laatste VGR2021-2 is aangegeven dat het PHS-programma in volle uitvoering is en tot circa 80% van het budget in 2021 is verplicht. Ook is duidelijk geworden dat een aantal belangrijke onderdelen eerst rond 2029-2030 gereed zullen zijn. Zoals aangegeven in de VGR 2021-2 en het beleidsprogramma IenW ter uitwerking van het coalitieakkoord zijn de eerstvolgende verbeteringen in de treindienst eind 2024 gepland.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- PHS projecten < € 50 miljoen: ten behoeve van de scope trillingsmaatregelen deelproject Sporen in Den Bosch is € 3,2 miljoen toegevoegd vanuit het MIRT project Nazorg Personenvervoer waardoor deze werkzaamheden binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 7,7 miljoen in verband met de faseovergang van planuitwerking naar realisatie van het deelproject Geluidschermen Bloemendalerpolder;
- PHS Planuitwerking: de scope seinoptimalisatie Gouda-Woerden wordt gelet op de efficiency uitgevoerd binnen het project 'Saneren Oudewater' (onderdeel van het EOv). Om die reden is deze scope en het bijbehorende budget ad € 4,2 miljoen overgeboekt naar dit programma. Daarnaast was binnen het budget Spoorcapaciteit 2030 rekening gehouden met uitgaven voor het onderzoek naar een ingroei-model Alkmaar – Amsterdam. Omdat deze studie wordt uitgevoerd binnen PHS is het hiervoor gereserveerde budget ad € 0,9 miljoen overgeboekt van Spoorcapaciteit 2030 naar PHS. Tot slot is vanuit de voor de stikstofproblematiek gereserveerde middelen is € 7,5 miljoen toegevoegd ten behoeve van de stikstofproblematiek bij de deelprojecten PHS Meteren-Boxtel en PHS Boxtel.

Tabel 61 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
Aanleg	3.386	3.287	1.457	242	220	178	130	209	223	724		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	253	253	252	0	0	0					2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	141	141	134	6	1	0					2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	681	649	41	22	28	36	50	91	93	320	2028-2029	2028-2029

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	later	huidig	vorig
PHS: Rijswijk - Rotterdam	375	364	146	80	49	26	18	18	12	26	2023-2026	2023-2025
PHS Ede	61	58	8	17	14	9	2	1	8		2024	2024
PHS Amsterdam	870	832	82	67	43	64	45	90	101	378	2030-2032	2030-2032
OV-SAAL korte termijn	630	630	630								2016	2016
OV-SAAL middellange termijn	99	103	96	3							2026-2026-2028	2028
PHS maatregelen TEV	77	74	8	15	26	29					divers	divers
PHS Alkmaar-Amsterdam	27	26	6	5	16						2027/2027/2028	2028
PHS Nijmegen en West-entree	10	10	1	5	4	1					2027	2027
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	162	147	53	22	39	14	15	10	9	0	divers	divers
Afrondingen												
Planning en studies	923	888										
Corridor Alkmaar-Amsterdam												
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven												
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen												
Corridor Breda-Eindhoven												
Corridor Den Haag- Rotterdam												
Corridor OV SAAL middellange termijn												
Routering goederenvervoer Zuid-Nederland												
Overige (planstudiekosten)												
Afrondingen				1		2	1					
Programma	4.309	4.175	1.457	243	220	180	131	209	223	724		
Afrekening voorschotten	63	48	48	15								
Begroting (MF 17.10.01)	4.372	4.223	1.505	226	162	131	114	182	194	936		
Overprogrammering (-)				- 32	- 58	- 49	- 17	- 27	- 29	212		

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

Tabel 62 Ontvangsten artikel 17 (bedragen x € 1 miljoen)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdragen van derden	33	13	22	8	7	

3.7 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 63 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Verplichtingen	1.583	5.993					
Uitgaven	1.619	5.851					
18.06 Externe veiligheid	1.619	3.345					
18.08 Netwerkoverstijgende kosten		2.506					
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat		2.506					
18.12 Nader toe te wijzen Onderhoud en vernieuwing							
18.12.01 Onderhoud							
18.12.02 Vernieuwing							
Ontvangsten	- 279.865	245.270					
18.09 Ontvangsten		4.310					
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	- 279.865	240.960					

Budgetflexibiliteit

De budgetten voor externe veiligheid zijn 2023 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2023. De middelen afroming eigen vermogen Rijkswaterstaat zijn beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 64 Geschatte budgetflexibiliteit art. 18

	2023
Juridisch verplicht	57%
Bestuurlijk gebonden	
Beleidsmatig gereserveerd	43%
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

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 2021 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen worden in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

Belangrijkste budgettaire aanpassing

Van het surplus aan eigen vermogen dat de dit jaar is afgeroomd (totaal € 4,3 miljoen euro) is € 1,8 miljoen overgeboekt naar de netwerkgebonden kosten RWS (artikel 12.06) en wordt ingezet voor de verbetering van generieke processen.

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 2021 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen zijn in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

3.8 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 65 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ontvangsten	6.976.246	7.480.565	8.416.715	17.491.916	9.272.269	8.463.853	7.986.526
19.09 Ten laste van begroting IenW	6.976.246	7.480.565	8.416.715	17.491.916	9.272.269	8.463.853	7.986.526

C. Toelichting

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

4. Bijlagen

Bijlage 1: Voeding van het Mobiliteitsfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel

Tabel 66 Voeding van het Mobiliteitsfonds																
Bedragen € x 1.000	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															
	Uitgaven															
11.01	Verkenningen	2.019	2.750	17.100	4.111	223.903	368.275	644.736	554.517	409.001	260.716	99.793				2.586.921
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	672														672
11.03	Reserveringen	68.709	1.088.036	1.178.607	1.472.970	1.192.247	1.288.102	1.322.560	1.261.358	1.442.800	1.279.208	919.208	732.208	224.370	117.028	136.216
11.04	Generieke investeringsruimte	2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781	230.940	363.458	188.791	377.374	269.918	401.642	279.626	392.167	1.799.662
	Ontvangsten															
11.09	Ontvangsten					47.500										47.500
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	73.442	1.096.826	2.10.085	5.161.559	6.081.794	6.582.198	232.179	332.040	592.191	298.133	850.503	996.150	951.951	872.198	7.432.987
Bedragen € x 1.000	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
12	Hoofdwegennet															
	Uitgaven															
12.01	Exploitatie	4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	63.212
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.279.349	1.135.979	1.228.776	1.371.067	742.576	698.813	590.563	498.495	618.164	780.550	816.988	848.038	824.842	863.689	3.078.439
12.03	Ontwikkeling	663.012	714.418	1.113.186	1.124.159	1.159.608	891.570	225.505	809.373	587.039	832.067	396.672	561.506	1.022.902	573.354	267.489
12.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	606.138	514.098	887.350	616.391	628.301	677.374	543.998	537.679	531.440	520.293	485.222	476.934	369.844	391.663	374.365
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	840.914	776.377	672.231	673.413	600.355	589.116	596.034	591.394	591.394	591.394	585.667	586.172	586.172	586.172	452.472
	Ontvangsten															
12.09	Ontvangsten	155.503	8.307	44.797	49.951	59.676	70.975	81.082	134.384	89.766	61.686	55.759	151.386	74.802	53.978	53.978
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	2.616.377	1.03.813	681.824	539.434	836.619	506.152	554.858	769.189	1.883.379	420.042	973.484	1.688.332	457.114	110.309	1.825.996

Bedragen € x	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 -2036
1.000																
Bedragen € x	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 -2036
1.000																
13	Spoorwegen															
	Uitgaven															
	Exploitatie															
13.02	1.965.307	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044	1.439.812	1.464.555	1.610.523	1.630.035	1.672.155	1.761.286	1.860.699	1.834.041	1.979.713	66.977.368
	en vernieuwing															
13.03	552.933	506.053	444.210	349.614	322.018	278.638	251.042	170.206	134.112	83.145	103.625	234.990	64.995	120.878	66.977.368	436
	Geïntegreerde															
13.04	198.952	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656	131.495	85.815	86.053	46.989						1.460.211
	PPS															
13.07																8.298.000
	Rente en aflossing															
	Ontvangsten															
13.09	246.722	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784.286
	Ontvangsten															
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)															
	2.470.470	490.484	667.756	135.168	1.865.308	1.884.554	1.618.565	1.516.792	1.626.904	1.556.385	1.571.996	1.792.492	1.910.175	1.135.184	2.908.651	2.825
Bedragen € x	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 -2036
1.000																
14	Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's															
	Uitgaven															
14.01	36.068	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408	17.392									244.537
	Regionale infrastructuur															
14.03																51.109
	Bereikbaarheidsprogramma's															
	Ontvangsten															
14.09																42
	Ontvangsten															
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)															
	87.135	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408	17.392									295.604
Bedragen € x	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 -2036
1.000																

Bedragen € x	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036		
1.000																		
15	Hoofdvaarwegennet																	
	Uitgaven																	
15.01	Exploitatie	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	146.882	
15.02	Onderhoud en vernieuwing	541.864	591.958	744.527	704.055	352.138	270.351	241.556	224.286	202.278	317.978	332.437	350.732	423.300	395.642	395.642	6426.088.744	
15.03	Ontwikkeling	379.028	219.577	210.532	290.144	693.336	262.068	296.832	257.213	87.497	82.397	82.398	82.548	93.065	98.514	98.013	33.233.162	
15.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	185.834	117.961	91.116	65.284	54.633	54.636	54.575	54.477	53.555	53.614	52.930	54.023	52.089	52.465	41.536	1.038.728	
15.06	Netwerkgebonden kosten HVVN	412.627	411.581	385.224	374.528	337.696	339.130	340.806	341.324	339.804	339.104	339.104	339.104	339.104	339.104	339.104	3.318.044	
15.09	Ontvangsten	67.396	5.587	10.121	9.441	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150	96.125	
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	1.462.9291.345.6421.431.1041.434.2311.445.723 935.357 943.280 886.811 692.645 803.304 816.380 835.918 917.069 895.236 883.806																
1.000		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036	
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer																	
	Uitgaven																	
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	335	799	700	810	690	810	1.810	690	690	690	690	57.186				66.900	
17.07	ERMTS	107.712	46.074	54.226	123.354	125.816	158.998	249.867	456.615	314.896	276.330	319.153	50.537	25.537	25.537	25.537	25.536	360.188
17.08	ZuidasDok	137.750	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136	149.941	100.965	107.531	44.223	27.868					1.261.630	
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	232.905	168.809	139.159	208.484	270.482	302.400	408.461	338.338	151.938	113.677	106.885	78.865	36.753	36.756	36.753	630.665	
17.09	Ontvangsten	92.083	56.232	67.078	62.366	67.926	45.852	2	76.111								467.650	
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	387.619 343.430 284.219 347.547 448.821 571.492 810.077 896.608 498.944 434.920 454.596 186.588 62.290 62.293 62.289																

Bedragen € x 1.000	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
Totaal Ontvangsten	807.016	279.389	351.798	480.873	333.127	368.600	285.018	338.318	369.811	265.620	259.693	355.320	278.736	257.912	257.912	257.9125.289.143
Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	7.480.568	4.116.719	7.197.491	9.910.272	8.269.463	8.853.986	5.208.466	7.367.786	2.697.101	5.247.378	6.693.328	4.116.242	7.255.961	5.587.544	8.080.766	7.481.688.653

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 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Tabel 67 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie														
Ontwerpbegroting 2022	5.000	4.000	109.063	173.871	339.458	474.467	634.519	544.365	181.032						
artikelonderdeel 11.01 Verkenningen	- 1.481	- 1.500	- 91.963	170.267	116.949	108.815	- 1.536	- 1.467	212.310	213.941	61.888				
Mutaties Voorjaarsnota 2022															
Stand eerste supplettoire wet 2022	3.519	2.500	17.100	3.604	222.509	365.652	632.983	542.898	393.342	213.941	61.888				
artikelonderdeel 11.01 Verkenningen	0	- 1.500	250		- 250	1.500									
Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	126.985			507	1.644	1.123	11.753	11.619	15.659	46.775	37.905				
Loon- en prijsbijstelling 2022															
Mutaties Miljoenennota 2023	- 1.500	250	250	507	1.394	2.623	11.753	11.619	15.659	46.775	37.905				
Stand ontwerpbegroting 2023	2.019	2.750	17.100	4.111	223.903	368.275	644.736	554.517	409.001	260.716	99.793				
artikelonderdeel 11.01 Verkenningen															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	5.639														
Mutaties Voorjaarsnota 2022	- 5.000														
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	639														
Loon- en prijsbijstelling 2022	33	33													
Mutaties Miljoenennota 2023	33														
Stand ontwerpbegroting 2023	672														
artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen															
Ontwerpbegroting 2022	176.256	171.825	110.001	69.001	103.657	87.195	161.612	109.750	66.269	105.000	159.000	106.700	287.352	116.770	107.354
artikelonderdeel 11.03 Reserveringen	339.830	1.962.290	2.902.673	3.347.294	7.500.121	8.473.122	8.805.118	8.806.187	930.000	912.907	750.000	- 54.000	- 1.700	- 7.550	
Mutaties Voorjaarsnota 2022															
Stand eerste supplettoire wet 2022	516.086	2.134.115	2.783.348	3.016.501	3.221.130	3.100.000	3.418.039	3.750.979	176.855	855.000	105.000	105.000	279.802	116.770	107.354
artikelonderdeel 11.03 Reserveringen	- 8.000												- 8.000		
Aanvulling beveiligde truckparking	55.800														
Aanvulling cyberssecurity															
Afrekening Service Level Agreement (SLA)	173.100	173.100													
Aanvulling SPV Regeling 2022	- 98.000	- 49.000	- 49.000												
Aanvulling uitrol scope ERTMS op Noordelijke Lijnen	- 60.000														
HXII: Bijdrage Aerius	- 2.800	- 1.400	- 1.400												
HXII: Opdrachten MaaS	- 1.667	- 400	- 667	- 600											
HXII: Overboeking inhuur MaaS	- 833	- 600	- 233												
HXII: Opdrachten Caribisch Nederland (CN)	- 200	- 200													

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
HXII: Personele uitgaven Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)	- 2.000	- 1.000	- 1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HXII: Roemer	- 3.680	- 1.200	- 2.480	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kaderaanpassingen reserveringen	0	736.125	745.570	661.305	130.000	- 20.000	-	260.000	450.000	470.000	500.000	613.000	-	-	-
Coalitieakkoord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	151.639	119.767	45.183	117.771	1.750	- 32.496	- 49.000	-	- 11.250	288.750	- 11.250	- 78.052	-	-
Loon- en prijsbijstelling 2022	88.806	762	1.297	14.006	5.228	1.297	1.032	5.638	10.608	13.624	258	258	5.420	258	28.862
Modaliteitsspecifieke reservering	45.000	-	-	-	-	-	-	-	-	11.250	11.250	11.250	11.250	-	-
Overboeking fte's voor ontsluiting woningbouw	- 14.650	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	-	-	-	-	-	-	-	-
Overboeking Schoon en Emisieloos Bouwen (SEB)	- 5.000	- 5.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toevoegingen ten behoeve van EOVI (Exploitatie, onderhoud en vernieuwing)	840.400	- 66.000	313.941	460.459	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verdeling CA-middelen naar RWS-netwerken	1.275.100	133.775	599.489	541.836	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties Miljoenennota 2023	447.377	1.046.080	1.604.741	1.543.531	129.883	- 21.898	- 26.858	221.608	463.624	424.208	814.208	627.208	- 55.432	258	28.862
Stand ontwerpbegroting 2023	68.709	1.088.035	1.178.607	1.472.970	1.192.247	1.288.102	1.322.560	1.261.358	1.442.800	1.279.208	919.208	732.208	224.370	117.028	136.216
artikelonderdeel 11.03 Reserveringen	68.709	1.088.035	1.178.607	1.472.970	1.192.247	1.288.102	1.322.560	1.261.358	1.442.800	1.279.208	919.208	732.208	224.370	117.028	136.216
Ontwerpbegroting 2022	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Mutaties Voorjaarsnota 2022	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Stand eerste supplettoire wet 2022	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Aanvulling A2 Vonderen-Kerenheide	- 42.200	-	- 497	- 647	- 647	- 35.880	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647	- 647
Aanvulling actieve verkeersbegeleiding Waddenzee	- 10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling activiteiten voor Smart mobility	- 32.188	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling brandblusvoorzieningen Rotterdamse Haven	100.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling budget gemaakte Covid-19-kosten	- 34.855	- 6.531	- 281	- 15	- 6.162	- 8.100	-	- 6.000	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling budget knooppunt Hoevelaken	275.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling budget vertragskosten VIA 15	- 42.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling cyberssecurity	- 55.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanvulling Jan Blankenburg (Hoofdwegennet/Fiets)	- 250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Aanvulling maatregelenpakket HSL-zuid	- 37.531												- 37.531			
Aanvulling minregel Vrachtwagenheffing	320.291									- 80.291	- 80.000	- 80.000	- 80.000			
Aanvulling N50 Kampen-Kampen Zuid	- 3.100									- 3.100						
Aanvulling suicidepreventie	- 10.000									- 10.000						
BTW Zanddijk provincie Zeeland	- 1.070								- 1.070							
Claim stikstofreservering naar PHS Meteren Bostel	- 6.293									- 6.293						
Correctie indexering 2021 nazorg	109	109														
Cybersecurity	- 9.656	- 4.828	- 4.828													
Extrapolatie 2036	- 9.179															- 9.179
HXII: BOA Agentschapsbijdrage	- 6.350	- 3.215	- 1.920	- 1.215												
HXII: Bijdrage Aerijs	- 5.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000	- 1.000										
HXII: Implementatierichtlijn RISM	- 9.800									- 1.400	- 1.400	- 1.400	- 1.400	- 1.400	- 1.400	- 1.400
HXII: Onderweg in Nederland (ODIN)	- 2.752	- 688	- 688	- 688	- 688	- 688										
HXII: Unit innovatie	- 18.500	- 3.500	- 5.000	- 5.000	- 5.000	- 5.000										
Kadaaraanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)	0	147.435	278.733	188.791	273.709	73.579	164.668	202.282	- 478.779							
Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	- 35.991	- 42.117	- 10.286	- 16.594	20.245	86.127	163.933	85.547	38.342	- 95.740	115.622	- 7.569	- 12.455	- 7.112	127.345	4.655
Kustwacht Maritieme Veiligheid	- 1.890	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135	- 135
Loon- en prijsbijstelling 2022	629.217	62.688	31.679	39.006	62.173	67.754	57.863	- 1.260	53.165	- 52.609	55.158	- 77.576	65.222	99.395	88.210	78.349
Modaliteitsspecifieke reservering	- 45.000									- 11.250	- 11.250	- 11.250	- 11.250	- 11.250		
Reservering niet verschuldigde treinpaden op 50% brengen	0	- 1.500										1.500				
Reservering voor prestatiebonus op 50% brengen	0	- 1.000										1.000				
Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen	- 9.163					- 1						- 9.162				
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	2.440	936	- 1.000	519							1.985					
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	- 39.185												- 39.185			
Stikstofreservering voor PHS Meteren Bostel	- 1.177												- 1.177			
Toevoeging nieuw programma: (reservering) Brandwerendheid tunnels	125.600									- 25.120	- 25.120	- 25.120	- 25.120	- 25.120		
Toevoeging voor tegenvallers subsidieaanvraag ProRail 2022	165.000															165.000
Vaargaul de Boontjes 2022-2026	- 2.500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500										
Mutaties Miljoenennota 2023		- 458	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781	230.940	363.458	100.659	611.333	259.157	420.135	253.751	264.196	71.643

	Totaal mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte	2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781	230.940	363.458	188.791	377.374	269.918	401.642	279.6261.392.167	1.799.662		
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	186.895	175.825	219.064	242.872	443.115	561.662	796.131	654.115	603.820	1.151.387	695.755	1.014.157	828.409	1.796.133	1.835.373	
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2022																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	522.7442.136	6152.800.448	3.020.105	1.544.639	1.675.652	1.982.401	1.582.648	1.661.968	2.057.648	695.963	926.777	813.179	1.773.133	1.835.373		
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	73.442	1.096.826	1.210.085	1.545.516	1.559.608	1.842.158	2.198.236	2.179.333	2.040.592	1.917.298	1.288.919	1.133.850	503.996	1.509.195	1.935.878	
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten			17.500	30.000												
Mutaties Voorjaarsnota 2022							47.500									
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten							47.500									
Mutaties Miljoenennota 2023																
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten							47.500									
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2022																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte							47.500									
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte							47.500									

Aanvulling A2 Vonderen-Kerensheide

Dit betreft een budgettoevoeging om het uitvoeringsbesluit te kunnen nemen. De bedragen vallen uiteen in aanvullingen voor het aanlegbudget, maatregelen voor geluidsanering en instandhouding. De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet).

Aanvulling actieve verkeersbegeleiding Waddenzee

Met deze aanvulling vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 is budget vrijgemaakt voor actieve verkeersbegeleiding op de Waddenzee. Het budget wordt toegevoegd aan artikel 15.03.02 (planning en studies hoofdvaarwegennet).

Aanvulling activiteiten voor Smart mobility

Dit betreft een ophoging van de middelen voor Smart Mobility vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet) ten behoeve van urgente activiteiten. Het betreft uitgaven voor onder andere uitvoeringstoetsen van de RDW, het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) en de Centrale Netwerkregistratie.

Aanvulling beveiligde truckparking

Vanuit het programma Goederenvervoer Corridors (GVC) zijn middelen gereserveerd voor beveiligde truckparkings. Afgesproken is om deze middelen over te hevelen van artikel 11.03 (reserveringen) naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet) om de opdrachten te kunnen uitvoeren.

Aanvulling brandblusvoorzieningen Rotterdamse Haven

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar artikel 13.03.02 (aanleg spoorwegen) ten behoeve van brandblusvoorzieningen Rotterdamse haven.

Aanvulling budget gemaakte Covid-19-kosten

Er zijn extra kosten gemaakt als gevolg van Covid-19-maatregelen. Deze kosten zijn tijdelijk voorgefinancierd. Ter compensatie hiervan is het projectbudget verhoogd met de hoogte van de gemaakte Covid-19-kosten. Dit budget is overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar de artikelen 12 (hoofdwegennet) en 15 (hoofdvaarwegennet).

Aanvulling aanlegbudget knooppunt Hoevelaken

Het aanlegbudget van knooppunt Hoevelaken wordt opgehoogd in verband met vervanging van de Arkervaartviaduct. Hiervoor wordt budget overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet).

Aanvulling budget verdragingskosten ViA15

Vanwege verdragingskosten is budget overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.01 (aanleg hoofdwegennet).

Aanvulling cybersecurity

Dit betreft een aanvulling van de apparaatsmiddelen voor versterking van de cybersecurity van RWS. De beveiliging van de primaire processen is nodig om het cyberrisico te verlagen naar een acceptabel niveau voor RWS. De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.06.01 (apparaat hoofdwegennet).

Aanvulling maatregelenpakket HSL-zuid

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar het opdrachtenbudget op artikel 13.03.01 (aanleg spoorwegen) ten behoeve van een opdracht voor geluidsmaatregelen.

Aanvulling minregel vrachtwagenheffing

Met de goedkeuring van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing door de Tweede- en Eerste Kamer is het budget opgehoogd met € 320 miljoen voor de realisatiefase. De totale uitvoeringskosten komen hiermee op € 400 miljoen. Dit is in lijn met de vigerende kostenramingen. De hogere uitvoeringskosten worden voorgefinancierd met een minregel op de generieke investeringsruimte op artikel 11.04. De middelen zijn overgeboekt naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet). De raming kan bij de 1e suppletore begroting van 2023 worden bijgesteld als de second opinion naar de kostenraming daar aanleiding toe geeft.

Aanvulling SPV Regeling 2022

Dit betreft een overheveling van vanuit de reservering Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) op artikel 11.03 (reserveringen) naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet) ten behoeve van de ophoging van de Regeling Impuls Verkeersveiligheid.

Aanvulling suicidepreventie

Met inachtneming van de evaluatie heeft ProRail aan lenW een voorstel gedaan om het huidige programma suicidepreventie te verlengen voor de periode 2022-2026. De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 13.03.01 (aanleg spoorwegen).

Aanvulling uitrol scope ERTMS op Noordelijke Lijnen

Dit betreft een aanvulling vanuit de op artikel 11.03 gereserveerde middelen ten behoeve van het besluit om de uitrol van ERTMS toe te voegen aan de Noordelijke lijnen. De scope van het programma ERTMS wordt hiermee uitgebreid. Dit bedrag zal conform de afgesloten bestuursovereenkomst via een Specifieke Uitkering (SPUK) als eenmalige lumpsum bijdrage aan de regio worden overgemaakt. De middelen zijn toegevoegd aan artikel 17.07.01 (aanleg ERTMS).

Afrekening Service Level Agreement (SLA)

Dit betreft de afrekening van de SLA 2018-2021 waarbij het verschil tussen de ontvangen agentschapsbijdrage en gemaakte kosten over deze periode wordt afgerekend. Budget voor deze afrekening is overgeboekt vanuit de reservering voor de Coalitieakkoord-middelen instandhouding op artikel 11.03.

Kaderaanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)

Dit betreffen kaderaanpassingen (via het generale beeld) en kaderruilen om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen onder de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kaderaanpassingen reserveringen Coalitieakkoord

Dit betreft kasschuiven op de reserveringen artikel 11.03. In totaal wordt er € 2,3 miljard van 2029-2033 naar 2023-2027 geschoven. Het gaat hier om de reservering Nationaal Groeifonds (€ 2,3 miljard) en de instandhoudingsmiddelen (€ 52 miljoen van 2024-2025 naar 2023).

Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

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

Loon- en prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Modaliteitsspecifieke reservering

Om specifieke afwegingen binnen modaliteiten te kunnen maken zijn middelen overgeheveld vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 11.03 (reserveringen).

Overboeking fte's voor ontsluiting woningbouw

Dit betreft middelen voor fte's die ten behoeve van de uitvoering van het programma ontsluiting Woningbouw naar lenW en van lenW naar het Ministerie van BZK worden overgeheveld. Deze middelen zijn centraal gereserveerd op artikel 11.03 (reserveringen).

Overboeking Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)

Op basis van het bestedingsplan 2022 voor het traject Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) worden middelen overgeboekt van artikel 11.03 (reserveringen) naar artikel 13.02.01 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing spoorwegen) en 13.03.04 (planning en studies personenvervoer).

Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen

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

Toevoeging nieuw programma: (reservering) brandwerendheid tunnels

In deze begroting is een nieuw programma op artikel 12.02 geplaatst, het programma Brandwerendheid tunnels. Dit programma richt zich op het aanbrengen van hittewerende bekleding in tunnels ten behoeve van brandwerendheid. RWS voert dit programma uit en verstrekt de opdracht zoveel mogelijk binnen bestaande werkzaamheden (zoals aanleg en onderhoud). Dit budget is overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar artikel 12.02.04 (vernieuwing hoofdwegennet).

Toevoegingen ten behoeve van EOV (Exploitatie, onderhoud en vernieuwing)

Dit betreffen overboekingen met betrekking tot tegenvallers in 2021 als gevolg van de gerechtelijke uitspraak inzake de PGO-contracten die vanuit de Coalitieakkoord middelen wordt gedekt. Daarbij betreft dit ook een overboeking vanuit de Coalitieakkoord middelen EOV Spoor om het tekort in de periode 2024 en 2025 af te dekken. Deze middelen zijn overgeboekt vanuit de reservering van de Coalitieakkoord middelen op artikel 11.03 naar artikel 13.02.01 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing spoorwegen).

Toevoeging voor tegenvallers subsidieaanvraag ProRail 2022

In de subsidieaanvraag 2022 van ProRail worden tegenvallers gemeld waarvan de havenproblematiek, incidentenbestrijding beheer, vervanging ICT en indexering de belangrijkste zijn. Om deze tegenvallers te dekken zijn middelen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 13.02.01 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing spoorwegen).

Verdeling Coalitieakkoord-middelen naar RWS-netwerken

Dit betreft de verdeling van de Coalitieakkoord middelen instandhouding met een verdeelsleutel over de netwerken.

HXII: BOA Agentschapsbijdrage

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar Hoofdstuk XII artikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) ten behoeve van een afgesproken bijdrage voor de inzet van fte's ten behoeve van Beleids-ondersteuning en advies (BOA).

HXII: Bijdrage Aerius

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar Hoofdstuk XII artikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) ten behoeve van de jaarlijkse bijdrage voor de Aerius-calculator (rekeninstrument voor stikstofneerslag voor toestemmingsverlening en monitoring).

HXII: Implementatierichtlijn RISM

Naleving van de implementatierichtlijn RISM leidt tot een budgetoverheveling vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies hoofdwegennet). Daarnaast is budget overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

HXII: Unit innovatie

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar Hoofdstuk XII artikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) ten behoeve van diverse beleidsopdrachten voor innovatieprojecten voor met name een «toekomstvast» mobiliteitssysteem. Ook uitgaven in het kader van datage-dreven monitoring en evaluatie worden hieruit betaald.

Artikel 12 Hoofdwegennet

Tabel 68 Artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	Totaal mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
12 Hoofdwegennet																
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 12.01 Exploitatie		3.959	3.958	3.957	3.955	3.955	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963
Mutaties Voorjaarsnota 2022		300	300	100												
Stand eerste suppletore wet 2022																
artikelonderdeel 12.01 Exploitatie		4.259	4.258	4.057	3.955	3.955	3.955	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963	3.963
Loon- en prijsbijstelling 2022		3.106	220	220	209	204	204	205	205	205	205	205	205	205	205	205
Mutaties Miljoenennota 2023																
Mutaties Miljoenennota 2023		220	220	209	204	204	204	205	205	205	205	205	205	205	205	205
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 12.01 Exploitatie		4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing		1.192.166	1.362.001	864.112	1.021.045	696.951	603.388	497.207	497.335	479.188	631.609	631.609	666.260	773.305	882.777	821.293
Mutaties Voorjaarsnota 2022		-	2.077	285.221	-	17.107	-	3.574	1.164	53.138	56.382	-	37.000	75.526	77.521	77.519
Stand eerste suppletore wet 2022																
artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing		1.190.089	1.076.780	847.005	1.017.471	698.115	656.526	553.589	460.335	554.714	709.130	709.130	743.779	773.305	882.777	821.293
Aanvullend budget gemaakte Covid-19-kosten		6.126		126												
Afrekening Service Level Agreement (SLA)		140.700	140.700													
Kasschuiven hoofdwegennet		0	2.604	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985	7985
Loon- en prijsbijstelling 2022		612.495	61.751	57574	44.537	53.099	36.476	34.302	28.989	24.175	30.345	38.315	40.104	41.628	40.489	42.396
Overeenkomst beheer en onderhoud 2022-2023		-	193.798	115.242	-	78.556										
Overboeking budget vervanging tuien A12/A27 Ring Utrecht		-	23.353	-	553	-	19.900	-	2.900							
Toevoeging nieuw programma: (reservering) brandwerendheid tunnels																
Verdeling Coalitieakkoord-middelen naar RWS-netwerken																
Mutaties Miljoenennota 2023		89.260	59.199	381.771	353.596	44.461	42.287	36.974	38.160	63.450	71.420	71.420	73.209	74.733	-	57.935
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing		1.279.349	1.135.979	1.228.776	1.371.067	742.576	698.813	590.563	498.495	618.164	780.550	780.550	816.988	848.038	824.842	863.689
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling		600.636	830.865	896.302	942.495	949.299	629.404	604.567	603.517	1.170.545	582.900	719.052	693.411	766.590	36.831	57.318
Mutaties Voorjaarsnota 2022		87.785	139.747	22.236	169.659	138.354	105.944	-	50.133	79.477	218.441	253.352	140.872	-	99.230	-
Stand eerste suppletore wet 2022																
artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling		688.421	970.612	918.538	1.112.154	1.087.653	735.348	554.434	682.994	952.104	329.548	578.180	594.181	765.540	53.588	57.318

Totaal mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
12 Hoofdwegennet															
Aanvulling A2 Vonderen-Kerenseide	42.200			497		35.880	647	647	647	647	647	647	647	647	647
Aanvulling aanlegbudget knooppunt Hoevelaken	275.000									76.250	66.250	66.250	66.250	66.250	66.250
Aanvulling activiteiten voor Smart mobility	32.188							32.188							
Aanvulling beveiligde truckparking	8.000												8.000		
Aanvulling budget gemaakte Covid-19-kosten	1.590	200	140	1.250											
Aanvulling budget vertragskosten VIA15	42.000									26.000	16.000				
Aanvulling minregel vrachtwagenheffing	320.291								80.291	80.000	80.000	80.000	80.000		
Aanvulling N50 Kampen-Kampen Zuid	3.100									3.100					
Aanvulling SPV-regeling 2022	98.000	49.000	49.000												
Aanvulling tijdelijke tolheffing	71.892		7.191	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189
Bijdragen derden Hoofdwegennet	- 3.903	- 20	- 2.700	- 3.765	2.582										
BTW Zanddijk provincie Zeeland	1.070								1.070						
Extrapolatie 2036	9.178														9.178
Externe inhuur OVS	- 74	- 74													
HXII: Aanvulling inhuur Beter Benutten (uit 2021)	- 893	- 293	- 200	- 200	- 200										
HXII: Bijdrage uitvoeringstoetsen RDW	- 5.100	- 3.538	- 1.054	- 508											
HXII: Implementatierichtlijn RISM	9.800								1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
HXII: Inhuur N35 Wijkthmen - Nijverdal	- 687	- 335	- 352												
HXII: Ondersteuning capaciteit RWS	- 140	- 70	- 70												
HXII: Personele budgetten Mobiliteit en Gebieden	- 9.000	- 1.800	- 1.800	- 1.800	- 1.800	- 1.800									
HXII: Proceskosten Bouw	- 1.200	- 600	- 600												
HXII: Subsidie Onderzoek TSL	0	500	- 500												
ILT: Vrachtwagenheffing	- 578	- 289	- 289												
Jan Blankenbrug (Hoofdwegennet/ Fiets)	250								250						
Kaderaanpassingen A16 Rotterdam, Ring Utrecht en VIA15	0	359.900	340.000	19.900											
Kaderaanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)	0	129.000	176.000			205.000	598.903	49.076	785.957	129.720	406.844	238.206	141.155	420.143	192.010
Kasschuiven Hoofdwegennet	35.991	- 86.263	75.360	- 44.494	138.595	- 50.385	131.265	- 61.036	2.673	125.816	141.635	36.334	41.220	35.877	85.451
Loon- en prijsbijstelling 2022	550.619	17.556	68.792	45.042	46.828	27.530	29.418	95.368	36.794	142.041	6.578	6.416	8.825	4.033	12.125
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	- 455	- 936	1.000	- 519											

	Totaal mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
12 Hoofdwegennet	200.000		25.000	25.000	75.000	75.000										
Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	1.000	1.000														
Opdrachten Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)	23.353	553	19.900	2.900												
Overboeking budget vervanging tuien A12/A27 Ring Utrecht	151.100				10.000	10.000	10.000	30.000	30.000	30.000	30.000	11.100				
Overboeking MJPG spoor naar wegen	6.655	1.079	1.801	1.936	1.839											
Overboeking ontsnippering Nottenveld																
Mutaties Miljoenennota 2023		- 25.409	256.194	194.648	12.005	71.955	156.222	671.071	126.379	365.065	502.519	181.508	- 32.675	257.362	519.766	210.171
Stand ontwerpvergroting 2023																
artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling		663.012	714.418	1.113.186	1.124.159	1.159.608	891.570	1.225.505	809.373	587.039	832.067	396.672	561.506	1.022.902	573.354	267.489
Ontwerpvergroting 2022																
artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		525.002	644.721	721.101	580.398	633.084	658.461	527.463	524.864	521.563	519.351	480.595	434.526	352.917	392.094	375.305
Mutaties Voorjaarsnota 2022		55.969	- 3.982	4.458	16.644	- 28.587	5.387	5.732	2.246	- 846	- 7.438	- 4.895	29.391	8.730	- 16.757	
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		580.971	640.739	725.559	597.042	604.497	663.848	533.195	527.110	520.717	511.913	475.700	463.917	361.647	375.337	375.305
Aanvullende Covid-19 claim HWN en HWVN		19.055	6.043		4.912	8.100										
Kadaaraanpassingen A16 Rotterdam, Ring Utrecht en VIA15		0	143.700	143.700												
Kasschuiven Hoofdwegennet		0													8.318	- 8.318
Loon- en prijsbijstelling 2022		186.523	19.124	17.059	18.091	14.437	13.526	10.803	10.569	10.723	10.365	9.522	13.017	8.197	8.008	7.378
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet															- 1.985	
Mutaties Miljoenennota 2023		25.167	126.641	161.791	19.349	23.804	13.526	10.803	10.569	10.723	8.380	9.522	13.017	8.197	16.326	- 940
Stand ontwerpvergroting 2023																
artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		606.138	514.098	887.350	616.391	628.301	677.374	543.998	537.679	531.440	520.293	485.222	476.934	369.844	391.663	374.365
Ontwerpvergroting 2022																
artikelonderdeel 12.06		660.477	652.834	630.344	634.318	569.517	564.305	571.030	566.535	566.535	566.535	566.509	566.509	566.997	566.997	566.997
Netwerkgebonden kosten HWN		10.922	5.917	7.989	5.471	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344	- 1.344
Mutaties Voorjaarsnota 2022																
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 12.06		671.399	658.751	638.333	639.789	568.173	562.961	569.686	565.191	565.191	565.191	565.165	565.165	565.653	565.653	565.653
Netwerkgebonden kosten HWN		8.568	4.284	4.284												
Aanvulling cybersecurity																

	Totaal mutatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
12 Hoofdwegennet															
Afrekening Service Level Agreement (SLA)	16.700	16.700													
Bijdrage aan RWS vanuit Programma Open Overheid	1.344	448	448	448											
HXII: Detachering DG Clima	234	68	117	49											
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	- 695	- 695													
HXII: SAP Verbetering Generieke Processen	- 1.800	- 1.800													
Loon- en prijsbijstelling 2022	313.868	23.623	23.001	22.553	22.577	20.271	20.122	20.315	20.170	20.170	20.169	20.169	20.186	20.186	20.186
Overeenkomst beheer en onderhoud 2022-2023	193.798	115.242	78.556												
POK aanvulling	1.257	1.257													
SAP Verbetering Generieke Processen	1.800	1.800													
SZW: Teruggave structurele bijdrage financiering RSO	3.405	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227
Verbetering informatievoorziening RWS: wettelijke verplichtingen	27.049	5.655	4.587	5.415	5.614	5.778									
Verdeling teruggekeerde fie's EB	1.590	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106
Werk aan Uitvoering	53.400	2.600	6.300	5.100	5.800	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700
Mutaties Miljoenennota 2023	169.515	117.626	33.898	33.624	32.182	26.155	26.348	26.203	26.203	26.203	20.502	20.502	20.519	20.519	20.519
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 12.06	840.914	776.377	672.231	673.413	600.355	589.116	596.034	591.394	591.394	591.394	585.667	585.667	586.172	586.172	586.172
Netwerkgebonden kosten HWN															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022															
Hoofdwegennet	2.982.2403	494.3793	115.816	3.182.2112	852.8062	459.5132	204.2302	196.2142	741.7942	304.3582	401.7282	364.6692	463.7721	882.662	1.824.876
Totaal Uitgaven stand eerste															
supplettoire wet 2022 Hoofdwegennet	3.135.1393	3.351.1403	133.4923	3.370.4112	962.3932	622.6382	214.8672	239.5932	596.689	2.119.7452	332.1382	371.0052	470.1081	881.318	1.823.532
Totaal Uitgaven stand															
ontwerpbegroting 2023	3.393.8923	145.3503	905.8093	789.1893	134.9992	861.0322	960.268	2.441.1092	332.2052	728.4722	252.2792	445.2632	831.1242	380.199	2.095.883
Hoofdwegennet															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386	90.567	46.186	46.186	46.186	137.119	71.131	51.329	51.329
Mutaties Voorjaarsnota 2022	127.722	- 44.379	- 20.090	- 23.992	- 11.604	12.906	14.510	32.563	32.338	5.634					
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	155.446	10.972	39.936	41.365	47.484	60.655	70.896	123.130	78.524	51.822	46.186	137.119	71.131	51.329	51.329
Aanvulling Tijdelijke Tolheffing	71.892		7.191	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189	7.189
Bijdragen derden Hoofdwegennet	- 3.903	- 20	- 2.700	- 3.765	2.582										
Loon- en prijsbijstelling 2022	40.717	77	35	1.435	1.397	2.421	3.131	2.997	4.065	4.053	2.675	2.384	7.078	3.671	2.649
Mutaties Miljoenennota 2023	57	- 2.665	4.861	8.586	12.192	10.320	10.186	11.254	11.242	9.864	9.573	14.267	3.671	2.649	2.649

	Totaal mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
12 Hoofdwegennet																
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten	155.503	8.307	44.797	49.951	59.676	70.975	81.082	134.384	89.766	61.686	55.759	151.386	74.802	53.978	53.978	
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022																
Hoofdwegennet	27.724	55.351	60.026	65.357	59.088	47.749	56.386	90.567	46.186	46.188	46.186	137.119	71.131	51.329	51.329	
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2022																
Hoofdwegennet	155.446	10.972	39.936	41.365	47.484	60.655	70.896	123.130	78.524	51.822	46.186	137.119	71.131	51.329	51.329	
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023																
Hoofdwegennet	155.503	8.307	44.797	49.951	59.676	70.975	81.082	134.384	89.766	61.686	55.759	151.386	74.802	53.978	53.978	

Aanvulling A2 Vonderen-Kerensheide

Dit betreft een budgettoevoeging om het uitvoeringsbesluit te kunnen nemen. De bedragen vallen uiteen in aanvullingen voor het aanlegbudget, maatregelen voor geluidsanering en instandhouding. De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies).

Aanvulling aanlegbudget knooppunt Hoevelaken

Het aanlegbudget van knooppunt Hoevelaken wordt opgehoogd in verband met vervanging van de Arkervaartviaduct. Hiervoor wordt budget overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies).

Aanvulling activiteiten voor Smart mobility

Dit betreft een ophoging van de middelen voor Smart Mobility vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies) ten behoeve van urgente activiteiten. Het betreft uitgaven voor onder andere uitvoeringstoetsen van de RDW, het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) en de Centrale Netwerkregistratie.

Aanvulling beveiligde truckparking

Vanuit het programma Goederenvervoer Corridors (GVC) zijn middelen gereserveerd voor beveiligde truckparkings. Afgesproken is om deze middelen over te hevelen van artikel 11.03 (reserveringen) naar artikel 12.03.02 (planning en studies) om de opdrachten te kunnen uitvoeren.

Aanvulling budget gemaakte Covid-19-kosten

Er zijn extra kosten gemaakt als gevolg van Covid-19-maatregelen. Deze kosten zijn tijdelijk voorgefinancierd. Ter compensatie hiervan wordt het projectbudget verhoogd met de hoogte van de gemaakte Covid-19-kosten. Dit budget is overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar de artikelen 12.02 (onderhoud en vernieuwing), 12.03 (aanleg) en 12.04 (Geïntegreerde contractvormen/PPS).

Aanvulling budget vertragingskosten ViA15

Vanwege vertragingskosten is budget overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.01 (aanleg).

Aanvulling cybersecurity

Dit betreft een aanvulling van de apparaatsmiddelen voor versterking van de cybersecurity van RWS. De beveiliging van de primaire processen is nodig om het cyberrisico te verlagen naar een acceptabel niveau voor RWS. De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.06.01 (apparaat).

Aanvulling minregel vrachtwagenheffing

Met de goedkeuring van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing door de Tweede- en Eerste Kamer is het budget opgehoogd met € 320 miljoen voor de realisatiefase. De totale uitvoeringskosten komen hiermee op € 400 miljoen. Dit is in lijn met de vigerende kostenramingen. De hogere uitvoeringskosten worden voorgefinancierd met een minregel op de generieke investeringsruimte op artikel 11.04. De middelen zijn overgeboekt naar artikel 12.03.02 (planning en studies). De raming kan bij de 1e suppletoire begroting van 2023 worden bijgesteld als de second opinion naar de kostenraming daar aanleiding toe geeft.

Aanvulling SPV-regeling 2022

Dit betreft een budgetoverheveling vanuit de reservering Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) op artikel 11.03 (reserveringen) naar artikel 12.03.02 (planning en studies) ten behoeve van de ophoging van de Regeling Impuls Verkeersveiligheid.

Aanvulling tijdelijke tolheffing

In 2022 is er een doorstart gemaakt van het programma en is een nieuwe raming opgesteld. Hiervoor zijn door de uitvoerende partijen uitvoeringstoetsen uitgevoerd met als gevolg dat het taakstellend budget van Tijdelijke Tolheffing is opgehoogd op artikel 12.03.02 (planning en studies). Ophoging van het budget wordt gefinancierd uit de toekomstige tolontvangsten.

Afrekening Service Level Agreement (SLA)

Dit betreft de afrekening van de SLA 2018-2021 waarbij het verschil tussen de ontvangen agentschapsbijdrage en gemaakte kosten over deze periode wordt afgerekend. Budget voor deze afrekening is overgeboekt vanuit de reservering voor de Coalitieakkoord-middelen instandhouding op artikel 11.03.

Bijdrage derden hoofdwegennet

De bijdrage van ProRail inzake MJPG ecoduct Notterveld is komen te vervallen. Deze wordt rechtstreeks aan RWS verstrekt. Op het project ViA15 is per abuis een ontvangst van Hengelder dubbel gesaldeerd in verband met niet ontvangen ontvangsten. Dit wordt met met een mutatie gecorrigeerd.

HXII: Bijdrage uitvoeringstoetsen RDW

Dit betreft een bijdrage voor 2 uitvoeringstoetsen van Smart Mobility die zijn ontstaan vanuit het Europese Reglement 155 en 156. Deze middelen zijn overgeboekt naar de begroting Hoofdstuk XII (artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid).

HXII: Personele budgetten Mobiliteit en Gebieden

De projectenpool van DGMO is de afgelopen jaren flink in omvang van fte's gegroeid zonder dat hier structurele financiële dekking tegenover staat. Tevens worden er fte's 'uitgeleend' aan de directies Wegen en Verkeersveiligheid en Openbaar Vervoer en Spoor voor werkzaamheden welke eveneens niet structureel zijn gefinancierd. Voor de korte termijn (2022-2026) is budget overgeboekt naar de begroting Hoofdstuk XII.

HXII: Implementatierichtlijn RISM

Naleving van de implementatierichtlijn RISM leidt tot een budgetoverheveling vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 12.03.02 (planning en studies). Daarnaast is budget overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

Kaderaanpassingen A16 Rotterdam, Ring Utrecht en ViA15

Er zijn generale kaderaanpassingen doorgevoerd voor de A16 Rotterdam, Ring Utrecht en ViA15. Budgetten worden via het generale beeld doorgeschoven naar latere jaren. Voor de A16 Rotterdam worden middelen doorgeschoven van 2023 naar 2024 vanwege een doorgeschoven betaling; voor Ring Utrecht schuiven middelen door van 2023 naar 2025 als gevolg van stikstofproblematiek en voor de ViA15 worden middelen doorgeschoven van 2023 naar 2024 omdat realisatie niet is voorzien in 2023 omdat de uitspraak van de Raad van State over dit project pas in het najaar van 2022 wordt verwacht.

Kaderaanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)

Dit betreffen kaderaanpassingen (via het generale beeld) en kaderruilen om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen onder de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kasschuiven Hoofdwegennet

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

Loon- en prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overboeking budget vervanging tuien A12/A27 Ring Utrecht

Vanuit artikelonderdeel 12.02.04 (vernieuwing) is budget overgeboekt naar artikelonderdeel 12.03.01 (aanleg) ten behoeve van vervanging van de tuien.

Overboeking MJPG spoor naar wegen

In de huidige MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) programmeringen is er bij het MJPG-wegendeel een budgetspanning en op het spoordeel een overschot. Vanuit RWS is aangegeven dat voor de verdere uitvoering van de sanering op rijkswegen een dekkingprobleem dreigt waardoor vanaf medio 2022 geen verplichtingen meer kunnen worden aangegaan voor de vast te stellen saneringsplannen. Gelet op deze situatie is de beheersmaatregel voorgesteld om de MJPG-middelen over te boeken van artikel 13 naar artikel 12.

Overboeking ontsnippering Notterveld

Het deelproject Notterveld wordt gelet op de samenhang met het project N35 Nijverdal uitgevoerd door RWS. Hiervoor is aanlegbudget overgeheveld van artikel 13 naar artikel 12.

Overeenkomst beheer en onderhoud 2022-2023

Op basis van de overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023 heeft er per netwerk een budgetneutrale overboeking plaatsgevonden van artikelonderdeel 12.02.01 (Onderhoud) naar artikelonderdeel 12.06 (Overige Netwerkgebonden Kosten).

Toevoeging nieuw programma: (reservering) brandwerendheid tunnels

In deze begroting is een nieuw programma op artikel 12.02 geplaatst, het programma Brandwerendheid tunnels. Dit programma richt zich op het aanbrengen van hittewerende bekleding in tunnels ten behoeve van brandwerendheid. RWS voert dit programma uit en verstrekt de opdracht zoveel mogelijk binnen bestaande werkzaamheden (zoals aanleg en onderhoud). Dit budget is overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar artikel 12.02.04 (vernieuwing).

Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Vanuit het Coalitieakkoord zijn middelen ter beschikking gesteld voor verbetering van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Vanuit de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën zijn de middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds op artikel 12.03.02 (planning en studies). De middelen zijn overgeheveld in het ritme zoals opgenomen in

het Coalitieakkoord: viermaal € 50 miljoen. Middels een generale kasschuif zijn deze middelen in een realistischer ritme geplaatst: in 2023 en 2024 tweemaal € 25 miljoen en in 2025 en 2026 tweemaal € 75 miljoen.

Verbetering informatievoorziening RWS: wettelijke verplichtingen

Het zeer kritische rapport Ongekeerd Onrecht van de Parlementaire Onderzoekingscommissie Kinderopvangtoeslag heeft er toe geleid dat het Kabinet aan alle onderdelen van het Rijk (dus ook RWS) opdracht heeft gegeven om de informatievoorziening te verbeteren. Hiervoor zijn middelen ter beschikking gesteld op artikel 12.06.01 (apparaat).

Verdeling Coalitieakkoord-middelen naar RWS-netwerken

Dit betreft de verdeling van de Coalitieakkoord middelen instandhouding met een verdeelsleutel over de netwerken.

Werk aan uitvoering

Vanuit het Ministerie van Financiën is budget beschikbaar gesteld voor het programmabureau Werk aan Uitvoering. Deze middelen zijn toegevoegd aan artikel 12.06.01 (apparaat).

Artikel 13 Spoorwegen

Tabel 69 Artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

13 Spoorwegen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie															
onderhoud en vernieuwing	1.559.243	1.705.842	1.467.824	1.326.341	1.472.761	1.534.436	1.348.246	1.372.680	1.509.395	1.530.270	1.570.582	1.736.402	1.891.175	1.867.634	1.863.540
Mutaties Nota van Wijziging															
Mutaties Voorjaarsnota 2022	40.000														
Mutaties Voorjaarsnota 2022	6.793	3.058	5.803	1.248	200	200	200	1.017	3.213	772	500	250	1.902		
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie															
onderhoud en vernieuwing	1.606.036	1.708.900	1.473.627	1.327.589	1.472.961	1.534.636	1.348.446	1.373.697	1.512.608	1.531.042	1.571.082	1.736.652	1.893.077	1.867.634	1.863.540
Kasschuiven spoorwegen	0	212.458	153.810	91.556	92.176							- 85.000	150.000	315.000	
Loon- en prijsbijstelling 2022	1.226.282	80.488	88.056	75.769	68.466	76.024	79.208	70.858	77.915	78.993	81.073	89.634	97.622	96.407	96.173
Omvorming ProRail tot zbo	300.000		40.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Overboeking Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)	325	325													
Overboeking scope PHS naar EO (Exploitatie, onderhoud en vernieuwing)	4.170				1.200	1.200	1.770								
Toevoegingen ten behoeve van EO (Exploitatie, onderhoud en vernieuwing)	840.400	66.000	313.941	460.459											
Toevoeging voor tegenvallers subsidieaanvraag ProRail 2022	165.000													165.000	
Mutaties Mijoennota 2023	359.271	281.866	501.266	641.101	97.224	100.408	91.366	90.858	97.915	98.993	101.073	24.634	- 32.378	- 33.593	116.173
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie															
onderhoud en vernieuwing	1.965.307	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044	1.439.812	1.464.555	1.610.523	1.630.035	1.672.155	1.761.286	1.860.699	1.834.041	1.979.713
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling															
Mutaties Voorjaarsnota 2022	424.047	365.959	318.628	450.140	286.531	228.991	193.600	152.731	187.448	137.275	440.166	12.752	7.557	48.450	4.000
Stand eerste supplettoire wet 2022	18.657	1.728	2.654	- 893	- 13.911	11.441	1.929	- 25.981	- 21.689	41.210	53.500	79.450	- 852	23.000	
artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling															
Aanvulling brandblusvoorzieningen Rotterdamse Haven	100.000									25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	
Aanvulling maatregelenpakket HSL-zuid	37.531											37.531			
Aanvulling suïcidepreventie	10.000									10.000					
Afrekening voorschotten ProRail 2021	35.532	35.532													
BCF afdracht SPUK Deurne (Liesselseweg)	- 56	- 56													
BCF afdracht SPUK Enschede-Zwolle	- 79	- 79													
Correctie indexering 2021 nazorg	- 109	- 109													
Kaderaanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)	0	38.776	206.889	181.717	- 24.670	43.645	38.093	67.821	61.751	- 20.908	107.179	131.443	- 20.524	120.465	276.480

	Totaal mutatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
13 Spoorwegen															
Kasschuiven spoorwegen	0	21.442	103.398	- 92.244	- 92.864	- 688				6.502	296.250	88.750	153.750	315.000	
Loon- en prijsbijstelling 2022	165.906	3.333	10.954	11.164	19.836	21.477	10.113	17.692	11.705	19.261	337	17.090	12.031	5	10.908
Overboeking MJPJG spoor naar wegen	151.100	-			- 10.000	- 10.000	- 30.000	- 30.000	- 30.000	- 30.000	- 30.000	- 11.100			
Overboeking ontsnippering Notterveld	- 6.655	- 1.079	- 1.801	- 1.936	- 1.839										
Overboeking Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)	4.675	4.675													
Overboeking Scope Den Bosch	- 3.197				- 3.197										
Reservering niet verschuldigde treinpaden op 50% brengen	0	1.500									- 1.500				
Reservering voor prestatiebonus op 50% brengen	0	1.000									- 1.000				
Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen	13.378	4.215		1							9.162				
Studie ZuidasDok	- 908		- 908												
Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Fietsknooppunten- en fietsenstallingen OV	50.000		25.000	25.000											
Mutaties Miljoenennota 2023	110.229	138.366	122.928	- 99.633	49.398	38.206	55.513	43.456	- 31.647	- 95.340	390.041	142.788	58.290	49.428	62.977
Stand ontwerpbegroting 2023	552.933	506.053	444.210	349.614	322.018	278.638	251.042	170.206	134.112	83.145	103.625	234.990	64.995	120.878	66.977
artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	167.006	168.799	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301					
Mutaties Voorjaarsnota 2022	31.946	34.129	8.988	4.340	3.944	- 1.653	- 25.495	- 3.506	- 3.431	4.688					
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	198.952	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656	131.495	85.815	86.053	46.989					
Mutaties Miljoenennota 2023															
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	198.952	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656	131.495	85.815	86.053	46.989					
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing	7.336.000														
Mutaties Nota van Wijziging															
Mutaties Voorjaarsnota 2022															
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing															7.597.000

	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
13 Spoorwegen																
	Totaal mutatie	701.000	7.597.000	8.298.000												
Omvorming ProRail tot zbo			7.597.000	8.298.000												
Mutaties Miljoenennota 2023			7.597.000	8.298.000												
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing				8.298.000												
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Spoorwegen		2.190.296	9.837.600	1.957.919	1.948.120	1.932.237	1.939.736	1.698.836	1.614.732	1.786.327	1.709.846	2.010.748	1.749.154	1.898.732	1.916.084	1.867.540
Totaal Uitgaven stand eerste supplementaire wet 2022 Spoorwegen		2.247.629	8.765.515	1.975.364	1.952.815	1.922.470	1.949.724	1.675.470	1.586.262	1.764.420	1.756.516	2.064.748	1.828.854	1.899.782	1.939.084	1.867.540
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Spoorwegen		2.717.192	2.699.747	897.558	2.494.283	2.069.092	2.088.338	1.822.349	1.720.576	1.830.688	1.760.169	1.775.780	1.996.276	1.925.694	1.954.919	2.046.690
Ontwerpbegroting 2022		208.458	214.089	217.180	329.108	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten																
Mutaties Voorjaarsnota 2022		- 1.441	- 4.826	12.622	30.007											
Stand eerste supplementaire wet 2022		207.017	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten																
Afrekening voorschotten ProRail 2021		35.532														
Correctieboekings aanpassen negatieve stand artikel 14		958														
Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen		3.215														
Mutaties Miljoenennota 2023				39.705												
Stand ontwerpbegroting 2023		246.722	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784
artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten																
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022 Spoorwegen		208.458	214.089	217.180	329.108	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784
Totaal Ontvangsten stand eerste supplementaire wet 2022 Spoorwegen		207.017	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Spoorwegen		246.722	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784	203.784

Afrekening voorschotten ProRail 2021

Het betreft hier de terugbetaling van de te hoge bevoorschotting aan ProRail van het 2e halfjaar 2021. Dit wordt in 2022 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden zijn tegelijkertijd de uitgaven verhoogd.

Aanvulling brandblusvoorzieningen Rotterdamse Haven

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar artikel 13.03.02 (aanleg) ten behoeve van brandblusvoorzieningen Rotterdamse haven.

Aanvulling maatregelenpakket HSL-zuid

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar het opdrachtenbudget op artikel 13.03.01 (aanleg) ten behoeve van een opdracht voor geluidsmaatregelen.

Aanvulling suicidepreventie

Met inachtneming van de evaluatie heeft ProRail aan lenW een voorstel gedaan om het huidige programma suicidepreventie te verlengen voor de periode 2022-2026. De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 13.03.01 (aanleg).

Kaderaanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)

Dit betreffen kaderaanpassingen (via het generale beeld) en kaderruilen om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen onder de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kasschuiven spoorwegen

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

Loon- en prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Omvorming ProRail tot zbo

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

Overboeking MJPG spoor naar wegen

In de huidige MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) programma-ramingen is er bij het MJPG-wegendeel een budgetspanning en op het spoordeel een overschot. Vanuit RWS is aangegeven dat voor de verdere uitvoering van de sanering op rijkswegen een dekkingsprobleem dreigt waardoor vanaf medio 2022 geen verplichtingen meer kunnen worden

aangegaan voor de vast te stellen saneringsplannen. Gelet op deze situatie is de beheersmaatregel voorgesteld om de MJPG-middelen over te boeken van artikel 13 naar artikel 12.

Overboeking ontsnippering Notterveld

Het deelproject Notterveld wordt gelet op de samenhang met het project N35 Nijverdal uitgevoerd door RWS. Hiervoor wordt aanlegbudget overgeheveld van artikel 13 naar artikel 12.

Overboeking scope PHS naar EOv (Exploitatie, onderhoud en vernieuwing)

De scope seinoptimalisatie Gouda-Woerden wordt gelet op de efficiency uitgevoerd binnen het project «Saneren Oudewater» (onderdeel van het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing). Om die reden wordt deze scope en het bijbehorende budget overgeboekt van artikel 17.10 (PHS) naar artikel 13.02.01 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing).

Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen

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

Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Fietsknooppunten- en fietsenstallingen OV

Vanuit het Coalitieakkoord zijn middelen ter beschikking gesteld voor investeringen in fietsknooppunten en fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Vanuit de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën worden de middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds op artikel 13.03.01 (aanleg).

Toevoegingen ten behoeve van EOv (Exploitatie, onderhoud en vernieuwing)

Dit betreffen overboekingen met betrekking tot tegenvallers in 2021 als gevolg van de gerechtelijke uitspraak inzake de PGO-contracten die vanuit de Coalitieakkoord middelen wordt gedekt. Daarbij betreft dit ook een overboeking vanuit de Coalitieakkoord middelen EOv Spoor om het tekort in de periode 2024 en 2025 af te dekken. Deze middelen zijn overgeboekt vanuit de reservering van de Coalitieakkoord middelen op artikel 11.03 naar artikel 13.02.01 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing).

Toevoeging voor tegenvallers subsidieaanvraag ProRail 2022

In de subsidieaanvraag 2022 van ProRail worden tegenvallers gemeld waarvan de havenproblematiek, incidentenbestrijding beheer, vervanging ICT en indexering de belangrijkste zijn. Om deze tegenvallers te dekken zijn middelen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 13.02.01 (exploitatie, onderhoud en vernieuwing).

Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

Tabel 70 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Totaal mutatie														
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur	41.774	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742								
Mutaties Voorjaarsnota 2022	- 7.113	- 31.537	1.775	28.012	17.999	- 8.593									
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur	34.661	3.290	37.740	70.569	61.147	10.408	14.742								
Loon- en prijsbijstelling 2022	11.980	1.407			7.923		2.650								
Mutaties Miljoenennota 2023	1.407				7.923		2.650								
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur	36.068	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408	17.392								
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	48.594			48.594											
Mutaties Voorjaarsnota 2022	6			6											
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	48.600														
Loon- en prijsbijstelling 2022	2.509	2.509													
Mutaties Miljoenennota 2023	2.509														
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	51.109														
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	90.368	34.827	35.965	42.557	43.148	19.001	14.742								
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2022 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	83.261	3.290	37.740	70.569	61.147	10.408	14.742								
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	87.177	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408	17.392								
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten															
Mutaties Voorjaarsnota 2022															
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten															

14 Regionale infrastructuur en bereik- baarheidsprogramma's	Totaal mutatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Correctieboeking aanpassen negatieve stand artikel 14	- 958	- 958													
Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen	1.000	1.000													
Mutaties Miljoenennota 2023	42														
Stand ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	42														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's															
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2022 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's															
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	42														

Loon- en prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Tabel 71 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
15 Hoofdvaarwegennet															
Totaal mutatie	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 15.01 Exploitatie	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187
Mutaties Voorjaarsnota 2022															
Stand eerste supplettoire wet 2022	10.433	9.654	9.344	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187	9.187
artikelonderdeel 15.01 Exploitatie	7.207	539	498	482	474	474	474	474	474	474	474	474	474	474	474
Loon- en prijsbijstelling 2022															
Mutaties Miljoenennota 2023	539	498	482	474	474	474	474	474	474	474	474	474	474	474	474
Stand ontwerpbegroting 2023	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661
artikelonderdeel 15.01 Exploitatie															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing	450.556	460.281	396.001	428.415	341.046	258.768	227.226	212.064	192.237	345.086	358.826	376.222	402.194	376.222	376.222
Mutaties Voorjaarsnota 2022	77.180	79.027	55.770	2.460	- 7.724	- 2.439	1.617	1.120	- 11	- 42.716	- 42.706	- 42.705	328		
Stand eerste supplettoire wet 2022	527.736	539.308	451.771	430.875	333.322	256.329	228.843	213.184	192.226	302.370	316.120	333.517	402.522	376.222	376.222
artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing															
Afrekening Service Level Agreement (SLA)	21.000	21.000													
Afwerken slibdepot Lateraalkanaal	10.200	500	8.300	1.400											
Bijdrage noodstroomvoorziening en betonningsvaartuigen 2022	- 2.700	- 2.700													
Loon- en prijsbijstelling 2022	277.150	27.279	28.036	23.516	23.356	18.316	14.022	12.713	11.102	10.052	15.608	16.317	17.215	20.778	19.420
Overeenkomst beheer en onderhoud 2022-2023	- 58.442	- 32.451	- 25.991												
Vaargeul de Boontjes 2022-2026	2.500	500	500	500	500	500									
Verdeling Coalitieakkoord middelen naar RWS-netwerken	558.469	41.805	267.340	249.324											
Mutaties Miljoenennota 2023	14.128	52.650	292.756	273.180	18.816	14.022	12.713	11.102	10.052	15.608	16.317	17.215	20.778	19.420	19.420
Stand ontwerpbegroting 2023	541.864	591.958	744.527	704.055	352.138	270.351	241.556	224.286	202.278	317.978	332.437	350.732	423.300	395.642	395.642
artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling	357.466	184.835	219.754	259.425	266.798	168.340	58.197	137.443	141.008	118.906	143.572	78.712	259.598	56.892	42.515
Mutaties Voorjaarsnota 2022	- 36.588	- 91.823	- 24.891	26.333	436.420	9.390	29.932	21.966	58.188	49.996	39.874	38.584	- 2.851	- 9.128	
Stand eerste supplettoire wet 2022	320.878	93.012	194.863	285.758	703.218	177.730	88.129	159.409	199.196	168.902	183.446	117.296	256.747	47.764	42.515
artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling															
Aanvulling budget gemaakte Covid-19-kosten	8.084	288	15	15								7.766			
Afwerken slibdepot Lateraalkanaal	- 10.200	- 500	- 8.300	- 1.400											
Bijdrage RWS buisleidingen	- 20	- 20													
HXII: Inhuur beleidsondersteuning	- 19	- 19													

	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
15 Hoofdvaaarwegennet	mutatie	0	129.000				100.498	197.900	75.311	-75.041	-58.658	-73.201	-52.506	203.161	-93.445	53.303
Kaderraanpassing en kaderruilen (tussen modaliteiten)		0	47.849	-4.074	8.608	-6.838	-44.539	-42.273	-1.120							
Kaaschuiven Hoofdvaaarwegennet																
Kustwacht Maritieme veiligheid		-9.072	-9.072													
Loon- en prijsbijstelling 2022		156.341	19.624	9.924	8.446	11.224	34.657	26.113	11.923	22.493	1.403	1.403	1.411	1.927	2.195	2.195
Saldo mee- en tegenvallers																
Hoofdvaaarwegennet		39.185														39.185
Waddenzee actieve verkeersbegeleiding			10.000													10.000
Mutaties Miljoenennota 2023		58.150	126.565	15.669	4.386	-9.882	84.338	208.703	97.804	111.699	-86.505	101.048	-34.748	163.682	50.750	55.498
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling		379.028	219.577	210.532	290.144	693.336	262.068	296.832	257.213	87.497	82.397	82.398	82.548	93.065	98.514	98.013
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		106.058	106.045	91.657	59.778	55.128	54.686	62.296	54.534	53.540	59.873	49.100	48.885	42.085	42.393	40.618
Mutaties Voorjaarsnota 2022		72.769	7.761	-3.399	3.938	-1.539	-1.095	-8.763	-1.094	-1.009	-7.280	2.832	4.121	9.023	9.128	
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		178.827	113.806	88.258	63.716	53.589	53.591	53.533	53.440	52.531	52.593	51.932	53.006	51.108	51.521	40.618
Loon- en prijsbijstelling 2022		26.659	7.007	4.155	2.858	1.568	1.044	1.042	1.037	1.024	1.021	998	1.017	981	944	918
Mutaties Miljoenennota 2023		7.007	4.155	2.858	1.568	1.044	1.045	1.042	1.037	1.024	1.021	998	1.017	981	944	918
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		185.834	117.961	91.116	65.284	54.633	54.636	54.575	54.477	53.555	53.614	52.930	54.023	52.089	52.465	41.536
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 15.06		371.163	368.925	368.112	358.702	323.834	325.210	328.000	328.002	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779
Netwerkgebonden kosten HVVN		1.876	2.576	3.652	2.700	1.886	1.886	750	1.250							
Mutaties Voorjaarsnota 2022																
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 15.06		373.039	371.501	371.764	361.402	325.720	327.096	328.750	329.252	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779	327.779
Netwerkgebonden kosten HVVN																
Afreckening Service Level Agreement (SLA)		-5.300	-5.300													
Bijdrage RWS buisleidingen		20	20													
Cybersecurity		1.088	544	544												
EZK: Gevolgkosten Wind op Zee terugboeking		-610	-610													
HXII: Maatwerk KNMI-RWS		-578	-578													
Kustwacht Maritieme Veiligheid		1.890	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
Loon- en prijsbijstelling 2022		173.315	12.661	12.610	12.625	12.291	11.141	11.199	11.221	11.237	11.190	11.190	11.190	11.190	11.190	11.190
Overeenkomst beheer en onderhoud 2022-2023		58.442	32.451	25.991												

	Totaal														
	mutatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
15 Hoofdvaaarwegennet															
Werken aan Uitvoering	6.800	400	800	700	700	700	700	700	700	700	700	700			
Mutaties Miljoenennota 2023	39.588	40.080	13.460	13.126	11.976	12.034	12.056	12.072	12.025	12.025	11.325	11.325	11.325	11.325	11.325
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 15.06															
Netwerkgebonden kosten HVVN	412.627	411.581	385.224	374.528	337.696	339.130	340.806	341.324	339.804	339.804	339.104	339.104	339.104	339.104	339.104
Totaal Uitgaven stand	1.295.676	1.129.740	1.084.868	1.115.507	995.993	816.191	684.906	741.230	723.751	860.831	888.464	840.785	1.040.843	812.473	796.321
supplettoire wet 2022															
Hoofdvaaarwegennet	1.410.913	1.127.281	1.116.000	1.150.938	1.425.036	823.933	708.442	764.472	780.919	860.831	888.464	840.785	1.047.343	812.473	796.321
Totaal Uitgaven stand	1.530.325	1.351.229	1.441.225	1.443.672	1.447.464	935.846	943.430	886.961	692.795	803.454	816.530	836.068	917.219	895.386	883.956
ontwerpbegroting 2023															
Hoofdvaaarwegennet															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Mutaties Voorjaarsnota 2022	- 6.845	- 370	494	6.470											
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	67.396	5.587	10.121	9.441	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Mutaties Miljoenennota 2023															
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	67.396	5.587	10.121	9.441	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten stand	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
ontwerpbegroting 2022															
Hoofdvaaarwegennet	74.241	5.957	9.627	2.971	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten stand eerste															
supplettoire wet 2022															
Hoofdvaaarwegennet	67.396	5.587	10.121	9.441	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten stand	67.396	5.587	10.121	9.441	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150
ontwerpbegroting 2023															
Hoofdvaaarwegennet	67.396	5.587	10.121	9.441	1.741	489	150	150	150	150	150	150	150	150	150

Aanvulling actieve verkeersbegeleiding Waddenzee

Met deze aanvulling vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 is budget vrijgemaakt voor actieve verkeersbegeleiding op de Waddenzee. Het budget wordt toegevoegd aan artikel 15.03.02 (planning en studies).

Aanvulling budget gemaakte Covid-19-kosten

Er zijn extra kosten gemaakt als gevolg van Covid-19-maatregelen. Deze kosten zijn tijdelijk voorgefinancierd. Ter compensatie hiervan is het project-budget verhoogd met de hoogte van de gemaakte Covid-19-kosten. Dit budget is overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar artikel 15.03.01 (aanleg).

Afrekening Service Level Agreement (SLA)

Dit betreft de afrekening van de SLA 2018-2021 waarbij het verschil tussen de ontvangen agentschapsbijdrage en gemaakte kosten over deze periode wordt afgerekend. Budget voor deze afrekening is overgeboekt vanuit de reservering voor de Coalitieakkoord-middelen instandhouding op artikel 11.03.

Kaderaanpassingen en kaderruilen (tussen modaliteiten)

Dit betreffen kaderaanpassingen (via het generale beeld) en kaderruilen om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen onder de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

Kasschuiven Hoofdvaarwegennet

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

Loon- en Prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overboeking afwerking slibdepot Lateraalkanaal

Dit betreft een opdracht tot uitvoering van de meest urgente maatregel voor het afdekken van het slibdepot Lateraalkanaal (drinkwaterveiligheid). De middelen zijn overgeboekt van artikel 15.03.02 (planning en studies) naar 15.02.01 (onderhoud).

Overboeking van het Mobiliteitsfonds naar het Ministerie van Defensie

Vanaf 2021 is de noodsliephulp op de Noordzee door de Kustwacht Nederland uitgebreid om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen. Het betreffende schip (ETV Zuid) huurt de Kustwacht bij de Rijksrederij. In de loop van 2022 zal de capaciteit met een tweede schip worden uitgebreid. In het tarief voor de inzet in 2022 is met deze uitbreiding rekening gehouden. De middelen zijn overgeheveld van artikel 15.03.02 (planning en studies) naar het Ministerie van Defensie.

Overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023

Op basis van de overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023 heeft er per netwerk een budgetneutrale overboeking plaatsgevonden van artikel 15.02.01 (Onderhoud) naar artikel 15.06.02 (Overige Netwerkgebonden Kosten; de zogenoemde Landelijke Taken).

Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet

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

Verdeling Coalitieakkoord middelen naar RWS-netwerken

Dit betreft de verdeling van de Coalitieakkoord middelen instandhouding met een verdeelsleutel over de netwerken.

Waddenzee actieve verkeersbegeleiding

Vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 zijn middelen overgeboekt naar artikel 15.03.02 (planning en studies) voor actieve verkeersbegeleiding op de Waddenzee ten behoeve van scheepvaartveiligheid.

Werken aan Uitvoering

Vanuit het Ministerie van Financiën is budget beschikbaar gesteld voor het programmabureau Werk aan Uitvoering. Deze middelen zijn toegevoegd aan artikel 15.06.01 (apparaat).

Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

Tabel 72 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)

Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie															
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 1706 Project															
Mainportontwikkeling Rotterdam	679	679	679	679	669	669	669	669	669	669	669	669	669	669	54.712
Mutaties Voorjaarsnota 2022	3.338														
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 1706 Project															
Mainportontwikkeling Rotterdam	4.017	679	679	669	669	669	669	669	669	669	669	669	669	669	54.712
Bijdrage derden Project Mainport Rotterdam (PMR)	152	152													
Kasschuiven Megaprojecten verkeer en vervoer	0	- 2.834	120	120	120	120	1.120					1.354			
Loon- en prijsbijstelling 2022	1.309		21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	1.120
Mutaties Miljoenennota 2023															
Stand ontwerp-begroting 2023															
artikelonderdeel 1706 Project															
Mainportontwikkeling Rotterdam	1.335	799	700	810	690	810	810	810	690	690	690	690	690	690	57.186
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 1707 ERMITS	146.041	73.282	10.371	229.142	262.553	180.164	172.208	185.059	244.164	278.483	339.255	5.527	47.524		
Mutaties Voorjaarsnota 2022	- 2.824	7.678	6.694												
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 1707 ERMITS	143.217	80.960	17.065	229.142	262.553	180.164	172.208	185.059	244.164	278.483	339.255	5.527	47.524		
Aanvulling uitrol scope ERTMS op Noordelijke Lijnen	60.000									60.000					
Afrekening voorschotten ProRail 2021	1.942	1.942													
Kaderaanpassing en kaderruilen (tussen modaliteiten)	0	- 37.417	- 34.886	37.161	105.788	136.737	- 21.166	77.659	271.556	70.732	- 62.153	133.057	45.010	- 21.987	25.536
Loon- en prijsbijstelling 2022	112.955											112.955			
Overboeking naar agentschapsbijdrage subsidieregeling ERTMS	- 30	- 30													
Mutaties Miljoenennota 2023															
Stand ontwerp-begroting 2023															
artikelonderdeel 1707 ERMITS	107.712	46.074	54.226	123.354	125.816	158.998	249.867	456.615	314.896	276.330	319.153	50.537	25.537	25.537	25.536
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 1708 ZuidasDok	91.541	132.554	138.892	113.344	134.383	149.937	143.248	98.232	104.463	56.080	12.462				
Mutaties Voorjaarsnota 2022	39.447	42.394	10.603	- 39.872	- 20.503	- 2.416	- 667	- 2.223	- 2.210	- 14.028	14.038				
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 1708 ZuidasDok	130.988	174.948	149.495	73.472	113.880	147.521	142.581	96.009	102.253	42.052	26.500				
Loon- en prijsbijstelling 2022	61.931	6.762	9.032	7.717	3.793	5.879	7.615	7.360	4.956	5.278	2.171	1.368			
Mutaties Miljoenennota 2023	6.762	9.032	7.717	3.793	5.879	7.615	7.360	4.956	5.278	2.171	1.368				

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Totaal															
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie															
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	137.750	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136	149.941	100.965	107.531	44.223	27.868				
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	217.569	244.198	246.285	272.001	446.324	314.175	89.279	200.513	225.114	66.527	135.478	13.242	13.242		
Mutaties Voorjaarsnota 2022	1.559	-2.958	-500	-2.000	-125	0	0	0	0	0	0	0	0		
Stand eerste supplettoire wet 2022															
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	219.128	241.240	245.785	270.001	446.199	314.175	89.279	200.513	225.114	66.527	135.478	13.242	13.242		
Afrekening voorschotten ProRail 2021	14.964	14.964													
kaderaanpassing en kaderruilen (tussen modaliteiten)	0	-1.359	-74.376	-111.424	-62.875	178.666	-16.927	316.088	126.578	-82.559	18.854	-62.421	32.067	23.511	36.753
Loon- en prijsbijstelling 2022	128.373	172	1.945	3.890	1.358	952	4.864	11.247	9.383	22.003	32.651	33.556			
Overboeking Scope Den Bosch	3.197				3.197										
Scope PHS naar Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV)	-4.170				-1.200	-1.200	-1.770								
Studie ZuidasDok	908	908								6.293	1.177				
Toevoeging budget naar aanleiding van nieuwe regels na PAS-uitspraak	7.470														
Mutaties Miljoenennota 2023	13.777	-72.431	106.626	-61.517	175.717	-11.775	319.182	137.825	-73.176	47.150	-28.593	65.623	23.511	36.756	36.753
Stand ontwerpbegroting 2023															
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	232.905	168.809	139.159	208.484	270.482	302.400	408.461	338.338	151.938	113.677	106.885	78.865	36.753	36.756	36.753
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022	455.830	450.713	396.227	615.156	843.929	644.945	405.404	484.473	574.410	401.759	487.864	73.481	60.766		
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2022	497.350	497.827	413.024	573.284	823.301	642.529	404.737	482.250	572.200	387.731	501.902	73.481	60.766		
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023	479.702	399.662	351.297	409.913	516.747	617.344	810.079	896.608	575.055	434.920	454.596	186.588	62.290	62.293	62.289
Ontwerpbegroting 2022															
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929	36.569					72.375				
Mutaties Voorjaarsnota 2022	22.549	9.979	7.039	1.597	1.663	7.032	2								
Stand eerste supplettoire wet 2022	71.569	53.848	64.114	59.305	64.592	43.601	2				72.375				
Afrekening voorschotten ProRail 2021	16.906	16.906													
Bijdrage derden Project Mainport Rotterdam (PMR)	152	152													
Loon- en prijsbijstelling 2022	21.186	3.456	2.384	2.964	3.061	3.334	2.251				3.736				

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Totaal															
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie	20.514	2.384	2.964	3.061	3.334	2.251			3.736						
Mutaties Miljoenennota 2023															
Stand ontwerpbegroting 2023	92.083	56.232	67.078	62.366	67.926	45.852	2		76.111						
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten															
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022	49.020	43.869	57.075	57.708	62.929	36.569	0	0	72.375						
Megaprojecten Verkeer en Vervoer															
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2022 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	71.569	53.848	64.114	59.305	64.592	43.601	2	0	72.375						
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023	92.083	56.232	67.078	62.366	67.926	45.852	2	0	76.111						
Megaprojecten Verkeer en Vervoer															

Aanvulling uitrol scope ERTMS op Noordelijke Lijnen

Dit betreft een aanvulling vanuit de op artikel 11.03 gereserveerde middelen ten behoeve van het besluit om de uitrol van ERTMS toe te voegen aan de Noordelijke lijnen. De scope van het programma ERTMS wordt hiermee uitgebreid. Dit bedrag zal conform de afgesloten bestuursovereenkomst via een Specifieke Uitkering (SPUK) als eenmalige lumpsum bijdrage aan de regio worden overgemaakt. De middelen zijn toegevoegd aan artikel 17.07.01 (aanleg ERTMS).

Afrekening voorschotten ProRail 2021

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

Kasschuiven Megaprojecten verkeer en vervoer

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

Loon- en prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Toevoeging budget naar aanleiding van nieuwe regels na PAS-uitspraak

Het betreft hier budget voor de kosten die - direct en indirect – extra zijn gemaakt om te voldoen aan de nieuwe regels na de PAS-uitspraak. Procedures zijn weer opnieuw gedaan (indirecte kosten) en stikstofrechten zijn aangekocht (directe kosten). De middelen zijn overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar artikel 17.10.02 (planning en studies PHS) ten behoeve van PHS Boxtel.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Tabel 73 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
18 Overige uitgaven en ontvangsten	mutatie															
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid																
Mutaties Voorjaarsnota 2022		3.345														
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		3.345														
Mutaties Mijjoenennota 2023																
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		3.345														
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 18.08																
Netwerkoverstijgende kosten																
Mutaties Voorjaarsnota 2022																
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 18.08																
Netwerkoverstijgende kosten																
Afroming eigen vermogen RWS		4.306	4.306													
SAP Verbetering Generieke Processen		- 1.800	- 1.800													
Mutaties Mijjoenennota 2023																
Stand ontwerpbegroting 2023		2.506														
artikelonderdeel 18.08																
Netwerkoverstijgende kosten		2.506														
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging																
Mutaties Voorjaarsnota 2022																
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging																
Mutaties Mijjoenennota 2023																
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2022 Overige uitgaven en ontvangsten																
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2022 Overige uitgaven en ontvangsten																

	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
18 Overige uitgaven en ontvangsten	mutatie															
Totaal Uitgaven stand																
ontwerpbegroting 2023 Overige																
uitgaven en ontvangsten		5.851														
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten			4		4											
Mutaties Voorjaarsnota 2022																
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten			4		4											
Afoming eigen vermogen RWS		4.306	4.306													
Mutaties Miljoenennota 2023			4.306													
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		4.310														
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 18.10 Saldo van de	afgesloten rekeningen															
Mutaties Voorjaarsnota 2022			240.960													
Stand eerste supplettoire wet 2022																
artikelonderdeel 18.10 Saldo van de	afgesloten rekeningen		240.960													
Mutaties Miljoenennota 2023																
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 18.10 Saldo van de	afgesloten rekeningen	240.960														
Totaal Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2022 Overige	uitgaven en ontvangsten															
Totaal Ontvangsten stand eerste	supplettoire wet 2022 Overige															
uitgaven en ontvangsten			240.964													
Totaal Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2023 Overige	uitgaven en ontvangsten		245.270													

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Tabel 74 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)

	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk mutatie																
Ontwerpbegroting 2022																
artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		14.137.862	7.189.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	5.701.193	6.017.457	6.152.089	6.068.847
Mutaties Nota van Wijziging																
Mutaties Voorjaarsnota 2022		7.296.000	7.597.000													
Stand eerste suppletore wet 2022 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		316.190	1.926.680	2.696.144	2.377.617	1.637.699	1.216.398	1.181.898	931.898	913.756	748.656	-1.344	-1.344	-1.344	-1.344	-1.344
BCF afdracht SPUK Deurne (Lieselseweg)		-56	-56													
BCF afdracht SPUK Enschede-Zwolle		-79	-79													
Bijdrage aan RMS vanuit Programma Open Overheid		1.344	448	448	448	448										
Bijdrage noodsteun en betonningsvaartuigen 2022		-2.700	-2.700													
Externe inhuur OVS		-74	-74													
Extrapolatie 2036		-1														-1
EZK: Gevolgkosten Wind op Zee terugboeking		-610	-610													
HXII: Aanvulling inhuur Beter Benutten (uit 2021)		-893	-293	-200	-200	-200										
HXII Bijdrage Aeries		-5.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000	-1.000									
HXII: Bijdrage uitvoeringstoetsen RDW		-5.100	-3.538	-1.054	-508											
HXII BOA AGB 2022		-6.350	-3.215	-1.920	-1.215											
HXII: Detachering DG Clima		234	68	117	49											
HXII: Implementatierichtlijn RISM		-2.800		-1.400	-1.400											
HXII: Inhuur beleidsondersteuning		-19	-19													
HXII: Inhuur N35 Wijthmen - Nijverdal		-687	-335	-352												
HXII: Maatwerk KNMI-RWS		-1.273	-1.273													
HXII: Oprachten Caribisch Nederland (CN)		-200	-200													
HXII: Oprachten MaaS		-1.667	-400	-667	-600											
HXII: Ondersteuning capaciteit RWS		-140	-70	-70												
HXII Onderweg in Nederland (ODIN)		-2.752		-688	-688	-688	-688									
HXII: Overboeking inhuur innovatieve projecten		-4.530	-750	-1.260	-1.260	-1.260										
HXII: Overboeking inhuur MaaS		-833	-600	-233												
HXII: Personele budgetten Mobiliteit en Gebieden		-9.000	-1.800	-1.800	-1.800	-1.800	-1.800									
HXII: Personele uitgaven Strategisch Plan Veerkracht (SPV)		-2.000	-1.000	-1.000												

	Totaal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk mutatie																
HXII Proceskosten Bouw		- 1.200	- 600	- 600												
HXII: Roemer		- 3.680	- 1.200	- 2.480												
HXII: SAP Verbetering Generieke Processen		- 1.800	- 1.800													
HXII Subsidie Onderzoek TSL		0	500	- 500												
HXII: Unit innovatie		- 13.970	- 2.750	- 3.740	- 3.740	- 3.740										
ILT: Vrachtwagenheffing		- 578	- 289	- 289												
Kaderaanpassingen A16 Rotterdam, Ring Utrecht en Via15		0	503.600	483.700	19.900											
kaderaanpassingen (modaliteiten)		0	97.627	- 68.546	193.333	271.758	305.498	1.405.806	863.005	704.942	353.125	733.387	398.827	383.229	64.632	370.579
Kaderaanpassingen reserveringen																
Coalitieakkoord		0	736.125	745.570	661.305	130.000	- 20.000	260.000	450.000	470.000	500.000	613.000				
Kustwacht Maritieme veiligheid		- 9.072	- 9.072													
Loon- en prijsbijstelling 2022		4.801.666	344.005	362.413	325.533	342.982	343.033	308.370	308.370	308.370	308.370	308.370	308.370	308.370	308.370	308.370
Omvorming ProRail tot zbo		1.001.000	7.557.008	318.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Oprachten Strategisch Plan																
Verkeersveiligheid (SPV)		1.000	1.000													
Overboeking fte's voor ontsluiting woningbouw		- 14.650	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930	- 2.930
Overboeking naar agentschapsbijdrage subsidieregeling ERTMS		- 30	- 30													
POK aanvulling		1.257	1.257													
SZW: Teruggave structurele bijdrage financiering RSO		3.405	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227	227
Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Fietsknooppunten- en fietsenstallingen OV		50.000	25.000	25.000												
Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen		200.000	25.000	25.000	75.000	75.000										
Verbetering informatievoorziening RWS: wettelijke verplichtingen		27.049	5.655	4.587	5.415	5.614	5.778									
Verdeling teruggekeerde fte's EB RWS		1.590	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106
Werken aan Uitvoering		60.200	3.000	7.100	5.800	6.500	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400	6.400
Mutaties Miljoenennota 2023			322.5138.296.2838.359.821	396.627	42.468	617.671.1.740.909.1.458.108	80.161	451.978	95.316	542.876	- 54.526	393.335	699.281			
Stand ontwerpbegroting 2023																
artikelonderdeel 19.09 Tien laste van begroting len'W			7.480.5658.416.7197.491.9169.272.2698.463.853	7986.5268.466.736	7.786.269	7.101.524	7.378.6936.328.4116	.242.7255.961.5876	.544.080	6.766.784						

	Totaal														
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk mutatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2022 Bijdragen andere begrotingen Rijk	6.841.862	4.786.318	6.435.951	6.691.279	6.783.686	6.152.457	5.543.929	5.396.263	6.107.607	6.178.059	6.234.439	5.701.193	6.017.457	6.152.089	6.068.847
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2022 Bijdragen andere begrotingen Rijk	7.158.052	6.712.998	6.132.095	6.668.896	6.421.385	7.368.855	6.725.827	6.328.161	7.021.363	6.926.715	6.233.095	6.699.849	6.016.113	6.150.745	6.067.503
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Bijdragen andere begrotingen Rijk	7.480.565	8.416.718	7.491.916	9.272.269	8.463.853	7.986.526	8.466.736	7.786.269	7.101.524	7.378.693	6.328.411	6.242.725	5.961.587	6.544.080	6.766.784

HXII: Bijdrage Aerius

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar Hoofdstuk XII artikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) ten behoeve van de jaarlijkse bijdrage voor de Aerius-calculator (rekeninstrument voor stikstofneerslag voor toestemmingsverlening en monitoring).

HXII: Bijdrage uitvoeringstoetsen RDW

Dit betreft een bijdrage voor 2 uitvoeringstoetsen van Smart Mobility die zijn ontstaan vanuit het Europese Reglement 155 en 156. Deze middelen zijn overgeboekt naar de begroting Hoofdstuk XII (artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid).

HXII: Personele budgetten Mobiliteit en Gebieden

De projectenpool van DGMO is de afgelopen jaren flink in omvang van fte's gegroeid zonder dat hier structurele financiële dekking tegenover staat. Tevens worden er fte's 'uitgeleend' aan de directies Wegen en Verkeersveiligheid en Openbaar Vervoer en Spoor voor werkzaamheden welke eveneens niet structureel zijn gefinancierd. Voor de korte termijn (2022-2026) is budget overgeboekt naar de begroting Hoofdstuk XII.

HXII: Unit innovatie

Dit betreft een overboeking vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 naar Hoofdstuk XII artikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) ten behoeve van diverse beleidsopdrachten voor innovatieprojecten voor met name een «toekomstvast» mobiliteitssysteem. Ook uitgaven in het kader van datage driven monitoring en evaluatie worden hieruit betaald.

Kaderaanpassingen (modaliteiten)

Dit betreffen kaderaanpassingen via het generale beeld om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen.

Kaderaanpassing reserveringen Coalitieakkoord

Dit betreft kasschuiven op de reserveringen artikel 11.03. In totaal wordt er € 2,3 miljard van 2029-2033 naar 2023-2027 geschoven. Het gaat hier om de reservering Nationaal Groeifonds (€ 2,3 miljard) en de instandhoudingsmiddelen (€ 52 miljoen van 2024-2025 naar 2023).

Loon- en prijsbijstelling 2022

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overboeking van het Mobiliteitsfonds naar het Ministerie van Defensie

Vanaf 2021 is de noodsleephulp op de Noordzee door de Kustwacht Nederland uitgebreid om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen. Het betreffende schip (ETV Zuid) huurt de Kustwacht bij de Rijksrederij. In de loop van 2022 zal de capaciteit met een tweede schip worden uitgebreid. In het tariefvoor de inzet in 2022 is met deze uitbreiding rekening gehouden. De middelen zijn overgeheveld van artikel 15.03.02 (planning en studies) naar het Ministerie van Defensie.

Omvorming ProRail tot zbo

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

de belastingopbrengsten. Dat maakt verrekening via plafondcorrecties mogelijk. De fiscale verrekeningen worden op basis van ex ante ramingen ingepast. Dit betreft de plafondcorrectie voor de incidentele dividendbelasting, omzetbelasting en herzieningsbtw, incidentele vpb in verband met de omvorming van ProRail tot zbo en plafondcorrecties voor de btw-vrijval op de apparaatsuitgaven van ProRail en btw-compensatie voor derdenwerken.

Overboeking fte's voor ontsluiting woningbouw

Dit betreft middelen voor fte's die ten behoeve van de uitvoering van het programma ontsluiting Woningbouw naar lenW worden overgeheveld. Deze middelen worden gereserveerd op artikel 11.03.

Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Fietsknooppunten- en fietsenstallingen OV

Vanuit het Coalitieakkoord zijn middelen ter beschikking gesteld voor investeringen in fietsknooppunten en fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Vanuit de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën worden de middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds op artikel 13.03.01 (aanleg).

Toevoeging Coalitieakkoord middelen: Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Vanuit het Coalitieakkoord zijn middelen ter beschikking gesteld voor verbetering van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Vanuit de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën zijn de middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds op artikel 12.03.02 (planning en studies). De middelen zijn overgeheveld in het ritme zoals opgenomen in het Coalitieakkoord: viermaal € 50 miljoen. Middels een generale kasschuif zijn deze middelen in een realistischer ritme geplaatst: in 2023 en 2024 tweemaal € 25 miljoen en in 2025 en 2026 tweemaal € 75 miljoen.

Verbetering informatievoorziening RWS: wettelijke verplichtingen

Het zeer kritische rapport Ongekend Onrecht van de Parlementaire Onderzoekingscommissie Kinderopvangtoeslag heeft er toe geleid dat het Kabinet aan alle onderdelen van het Rijk (dus ook RWS) opdracht heeft gegeven om de informatievoorziening te verbeteren. Hiervoor zijn middelen ter beschikking gesteld op artikel 12.06.01 (apparaat).

Werk aan uitvoering

Vanuit het Ministerie van Financiën is budget beschikbaar gesteld voor het programmabureau Werk aan Uitvoering. Deze middelen zijn toegevoegd aan artikel 12.06.01 (apparaat).

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 uitvoeringstaken 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 uitvoeringstaken 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 uitvoeringstaken 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 uitvoeringstaken door de Kustwacht» en wordt door IenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht Nederland zelf (exploitatie en investering) en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht Nederland verrichten (kosten).

Defensie / CSZK / Kustwacht Nederland (uitgaven):

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

Justitie en Veiligheid:

- De inzet van Politie helikopters op planning of afroep voor luchtvaartneming 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 Marine (personeel) bestaande uit; Kustwacht centrum, Maritiem Informatie Knooppunt, de beheerskosten van Defensie en inzet Mijnenbestrijdingsvaartuigen;
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, Defensie beheerd daarbij vanaf 2022 het contract. Tot die tijd is dit in beheer van I&W.

Infrastructuur en Waterstaat:

- De inzet voor instandhouden vaarwegmarkering, betonningsvaartuigen, C2000/P2000t.b.v. KNRM en MIRG.NL. 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.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:

- De inzet van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (personeel) bestaande uit; opstappers voor de schepen, luchtwaarnemers, 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 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
DEFENSIE / KUSTWACHT (Uitgaven):										
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie personeel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken		7.472	7.472	8.477	8.477	8.477	8.477
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie materieel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	36.326	26.933	35.336	35.366	35.375	35.373	35.373
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investerings, o.a. t.b.v het MOC (DMO/JIVC en DLP)	11.876	46.505	41.137	45.435	29.581	29.564	33.287
Subtotaal eigen uitgaven Kustwacht				48.202	73.438	76.473	80.801	64.956	64.937	68.660
UITGAVEN BIJ DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Politie	VI	Inzet Politie personeel & helikopter,	Algemene handhaving / wetgeving / scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.779	2.021	2.021	2.021	2.021	2.021	2.021
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.081	1.376	1.376	1.376	1.376	1.376	1.376
Defensie	X	Inzet KM personeel, beheerskosten, Kmar personeel, vliegers Dornier, ICT uitgaven bij DMO/JIVC en mijnenbestijdingsvaartuigen	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillance beheerskosten Defensie / mijnenbestrijding	11.431	8.531	7.916	7.766	7.766	7.766	7.766
Infrastructuur en Waterstaat	XII	Inzet ILT personeel, RWS personeel, RWS materieel, inhuur SAR helikopter tot medio 2022, ETV/ betonningsvaartuigen en Windenergie op Zee.	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	12.312	24.638	24.504	24.456	26.760	26.760	26.760
Economische zaken en Klimaat	XIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	19	28	28	28	28	28	28
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	591	617	617	617	617	617	617
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				27.213	37.211	36.462	36.264	38.568	38.568	38.568
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				75.415	110.649	112.935	117.065	103.524	103.505	107.228

Bijlage 4: Instandhouding

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdspoorweginfrastructuur en het hoofdwatersysteem. Dit doet IenW samen met Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail. De netwerken beschermen ons tegen het water, dragen bij aan de economische ontwikkeling van ons land en zorgen ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, goederen en diensten kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van de wereld.

Vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw is een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Deze raakt op leeftijd en kent een steeds intensiever en zwaarder gebruik. Daarnaast stellen ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en cyberveiligheid nieuwe eisen aan onze infrastructuur. In de afgelopen perioden heeft de instandhouding achterstanden opgelopen. Om het benodigde kwaliteitsniveau voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland vast te houden zijn extra inspanningen nodig.

In deze bijlage wordt eerst toegelicht wat de vier netwerken omvatten, en hoe de instandhouding van deze netwerken wordt aangepakt. Vervolgens zijn de overzichten met de benodigde en beschikbare middelen voor instandhouding tot en met 2036 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 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. Daardoor omvatten de netwerken voorzieningen als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluisen en stormvloedkeringen. Deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog serviceniveau, maar vergen ook onderhoud. Figuren 1 en 2 illustreren de omvang van netwerken.

Netwerken Rijkswaterstaat



Hoofdwegennet	Hoofdvaarwegennet	Hoofdwatersysteem
<ul style="list-style-type: none"> • 5.842 km rijbaanlengte • 1.794 km op- en afritten en verbindingswegen • 55 eoducten • 20 tunnelcomplexen • 17 aquaducten • 54 beweegbare bruggen 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.426 km kanaal en rivier • 3.646 km zeetoegangsgeulen en zeecorridors • 130 schutsluiskolken • 113 beweegbare bruggen 	<ul style="list-style-type: none"> • 90.197 km² oppervlaktewater • 201 km dijken, dammen en duinen • 6 stormvloedkeringen • 10 stuwcomplexen • Afsluitdijk en Houtribdijk
<p>* Een deel van de bekostiging voor de BES eilanden komt vanuit HXII</p>		

Netwerk ProRail



Scope van instandhouding

Bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur. De begrippen die hierbij in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden gehanteerd zijn: exploitatie, onderhoud en vernieuwing infrastructuur:

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

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

Werkwijze instandhouding

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

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

- Het kan ook voorkomen dat een bepaald schadebeeld of een ongeplande gebeurtenis vraagt om tussentijds ingrijpen (bijvoorbeeld de overstromingen in Limburg of de aanvaring bij de Gerrit Krolbrug). Die tussentijdse maatregelen worden dan geprioriteerd ten koste van een reeds geprogrammeerde maatregelen. Het onderhoud dat als gevolg daarvan wordt uitgesteld, 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 uitgesteld onderhoud, is vaak ook meer sprake van verstoringen en hinder. De beheerders proberen dit voor het gehele netwerk zoveel mogelijk te beperken.

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

Om de systematische werkwijze op een hoger niveau te brengen worden externe toetsingen ingezet. Deze leveren waardevolle inzichten op voor zowel de interne processen als het in beeld hebben van de opgave buiten. In 2020 is de budgetbehoefte van RWS en ProRail extern gevalideerd: eerst door Horvat en vervolgens door PWC | REBEL. Aan de aanbevelingen uit deze validaties wordt voor RWS invulling gegeven via het Ontwikkelplan Assetmanagement.

Werkwijze vernieuwing bij RWS

De objecten en onderdelen zoals sluizen, bruggen en tunnels, hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vernieuwd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is sprake van een flinke vernieuwingsopgave.

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

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

Het vernieuwingsprogramma (programma Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het netwerk betreft,

wordt ook gekeken naar eventuele verstandige, aanvullende investeringen in het kader van beleidsdoelstellingen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het primaire doel blijft echter het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd.

Te leveren prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Over de indicatoren met daarbij horende (streef)waarden worden prestatieafspraken gemaakt met RWS en ProRail en hiervoor worden budgetten beschikbaar gesteld. Met RWS is een tweejarig Service Level Agreement gesloten (looptijd 2022-2023), waarin afspraken zijn gemaakt over de uit te voeren werkzaamheden. Met ProRail zijn prestatieafspraken gemaakt die zijn opgenomen in de tienjarige beheerconcessie (2015-2025) en de (twee)jaarlijkse beheerplannen. Voor de korte termijn (periode tot en met 2025) worden de extra middelen uit het coalitieakkoord Rutte IV ingezet om de programmering van RWS en ProRail op te hogen. Er wordt toegewerkt naar een stabilisatie van het uitgestelde onderhoud en hiervoor moeten keuzes worden gemaakt. Dit betekent dat in de eerste jaren, ondanks de grotere financiële ruimte, het uitgestelde onderhoud op de RWS-netwerken nog niet kan worden ingelopen. De extra middelen uit het coalitieakkoord Rutte IV zijn daarbij niet toereikend om al onze wensen en ambities (tegelijk) te realiseren. In deze kabinetsperiode zal daarom ook kritisch moeten worden gekeken naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Dit betekent dat er keuzes worden gemaakt over prestatieniveaus voor instandhouding, nieuwe eisen aan de infrastructuur, zoals klimaatadaptatie, circulair en cyberveiligheid. Vooruitlopend hierop zullen wel de eerste (no-regret) stappen worden gezet op het gebied van klimaatadaptatie, duurzaamheid en cybersecurity.

Tabel 76 Indicatoren RWS

Indicator	Streef- waarde 2019-2022	Realisatie 2020	Realisatie 2021
Hoofdwegennet			
Beschikbaarheid			
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	6%	7%
Levering verkeersgegevens:			
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	94%
– Actualiteit data voor derden	95%	100%	96%
Veiligheid			
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,70%	99,80%
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95% voldoende		99%
Hoofdvaarwegennet			
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid			
Stremmingen gepland onderhoud	0,80%	0,30%	2,00%
Stremmingen ongepland onderhoud	0,20%	0,40%	1,00%
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)			
– Toegangsgeulen	99%	100%	100%
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%

Indicator	Streef- waarde 2019-2022	Realisatie 2020	Realisatie 2021
– Hoofdvaarwegen	85%	83%	80%
– Overige vaarwegen	85%	87%	83%
Veiligheid			
Vaarwegmarkering op orde	95%	91%	92%
Hoofdwatersysteem			
Waterveiligheid			
Handhaving kustlijn	90%	91%	90%
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	83%
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	50%	100%
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	100%	96%

Tabel 77 Indicatoren ProRail

KPI	Bodemwaarde ¹	Streefwaarde	Realisatie 2020	Realisatie 2021
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6	6
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	88,9%	91,5%	93,5%	94,4%
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	96,7%	97,4%	97,9%	98,1%
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	82,1%	84,2%	85,2%	89,2%
Betrouwbaarheid regionale series (3 min)	90,7%	93,7%	94,4%	93,7%
Impactvolle verstoringen	520	450	361	410

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

2. Budgettair beeld

In het coalitieakkoord Rutte IV zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks €1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel €1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. De extra middelen uit het coalitieakkoord voor de jaren 2022-2025 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van beheer en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor Vernieuwing is in de periode 2026 tot en met 2030 € 200 miljoen per jaar overgeheveld naar de betreffende begrotingen van lenW (€ 160 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen voor het Deltafonds).

In het Beleidsprogramma lenW zoals gedeeld met de Kamer wordt aangegeven dat in lijn met de motie Stoffer c.s.¹ wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Het plan is gericht op een stabiele langdurige programmering, waarbij op termijn het uitgesteld onderhoud kan worden ingelopen. Het versterken van assetmanagement blijft noodzakelijk². Voor de langere termijn werkt het ministerie van lenW samen met de Kamer, decentrale overheden en overige externe partners toe naar het definiëren van een nieuw kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuurnetwerken. Bij het in kaart brengen van de keuzes en

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 63

² Kamerstuk 35 570-A, nr.46

prioriteringen voor het aangepaste basiskwaliteitsniveau wordt het ministerie van IenW ondersteund door een externe audit. Zoals u bent geïnformeerd wordt de audit voor de RWS-netwerken in 2022 uitgevoerd en de audit ProRail in 2024³. Middelen, (netwerk) prestaties en risico's worden in evenwicht gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van onze infrastructuurnetwerken.

Instandhoudingsopgave RWS

Budgetbehoefte

In december 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de validatie door Horvat en PwC|Rebel. Daaruit is gebleken dat wanneer alle kosten voor instandhouding worden opgeteld, de budgetbehoefte (prijsspeil 2019) uitkomt op een bandbreedte van € 2,1 – € 2,4 miljard per jaar voor de korte termijn (2022–2025) en van € 2,3 – € 2,6 miljard per jaar voor de lange termijn (2026–2035).

Bovenop de validatie van PwC|REBEL zijn er nog enkele ontwikkelingen waardoor de kosten voor instandhouding verder zullen stijgen:

- De huidige tijd stelt nieuwe eisen aan het areaal, u kunt daarbij denken aan ontwikkelingen zoals klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving, de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur en ook aan de mogelijkheden van smart maintenance, smart shipping en smart mobility
- Beheersing van risico's als gevolg van het uitgesteld onderhoud. In het jaarverslag 2021 is uw Kamer geïnformeerd dat het uitgesteld onderhoud ultimo 2021 een volume heeft van € 1,333 miljard. Dit zal ook in 2022-2023 nog verder oplopen.
- Q3 2022 is een nieuw prognoserapport VenR opgeleverd.

De budgetbehoefte voor deze ontwikkelingen zal de komende periode verder gevalideerd worden.

Voor de langere termijn werkt het ministerie van IenW toe naar het definiëren van een nieuw kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuurnetwerken.

Beschikbare budgetten Exploitatie en onderhoud

Met eerdere financiële impulsen is het beschikbare budget de afgelopen jaren toegenomen. Met het coalitieakkoord Rutte IV worden ook in de toekomst structureel extra middelen uitgetrokken voor instandhouding en het inlopen van achterstanden. Met de beschikbaar gekomen middelen zullen de budgetten voor exploitatie en onderhoud verder worden opgehoogd. Vanaf 2023 loopt dit budget op naar in totaal ca. € 2,1 miljard per jaar voor de RWS-netwerken (prijsspeil 2022). Uitgangspunt is het uitgesteld onderhoud RWS zo spoedig mogelijk te stabiliseren en vervolgens in te zetten op het inlopen van het uitgesteld onderhoud. Het beschikbare budget in de periode 2022-2025 sluit hiermee aan bij de tot nu gevalideerde behoefte.

Beschikbare budgetten Vernieuwing

Tot dit moment zijn voor 4 tranches vernieuwingsprojecten opdracht verleend aan RWS. Een deel van de projecten is reeds afgerond. Een deel van de projecten bevindt zich in de planfase, een ander deel is in voorbereiding of realisatie. Tranche 4 beslaat 50 projecten verdeeld over de drie netwerken van RWS. Opdracht voor deze tranche is in 2018 verleend aan

³ Kamerstuk 35 925-A, nr. 14

RWS. Deze tranche is groter dan de eerste drie tranches gezamenlijk. In het MIRT-overzicht zijn de lopende vernieuwingsprojecten (onder het Programma Vervanging en Renovatie) opgenomen.

Het budget voor vernieuwing zal de eerstkomende jaren over de drie RWS netwerken tezamen groeien van ca. € 355 miljoen in 2022 naar ruim € 600 miljoen in 2026. Ten opzichte van de begroting 2022 zijn middelen naar achteren geschoven in verband met de complexiteit van de opgave. Enkele projecten hebben meer tijd nodig om de uitvoering goed voor te bereiden.

Na 2026 nemen de budgetten weer af tot gemiddeld € 445 miljoen per jaar, hoewel de vernieuwingsopgave in deze periode naar verwachting juist blijft doorgroeien richting de € 1.000 miljoen per jaar. Dit bedrag is nog niet gevalideerd. Om gesteld te staan voor deze oplopende vernieuwingsopgave, worden de extra middelen vanuit het coalitieakkoord Rutte IV ook ingezet om de budgetten voor vernieuwing op te hogen. In eerste instantie is vanuit de middelen uit het coalitieakkoord Rutte IV in de periode 2026-2030 jaarlijks € 160 miljoen overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen naar het Deltafonds.

Instandhoudingsopgave ProRail

Budgetbehoefte

In december 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de validatie door Horvat en PwCIRebel. Daaruit is gebleken dat de budgetbehoefte uitkomt op gemiddeld ca. € 1,7 miljard per jaar op prijspeil 2019. Rekening houdend met achtereenvolgens de indexering naar prijspeil 2021 en 2022 (GWW 4212b - publicatie CBS) is dat gemiddeld resp. ca. € 1,8 miljard per jaar en ca. € 2,1 miljard per jaar.

Bovenop de validatie van PWC | REBEL zijn er nog enkele ontwikkelingen waardoor de kosten voor instandhouding stijgen:

- Mutaties in de subsidieaanvraag van ProRail voor 2022: gemiddeld ca. € 100-150 miljoen per jaar;
- Nieuwe eisen aan de infrastructuur voor duurzaamheid, klimaat en cyber: ca. € 150-200 miljoen per jaar.

De totale budgetbehoefte komt hiermee uit op gemiddeld ca. € 2,4 miljard per jaar op prijspeil 2022. In de periode 2022-2024 zullen de uitgavenreeksen van ProRail opnieuw worden herijkt en extern worden gevalideerd. Voor de langere termijn werkt het ministerie van IenW toe naar het definiëren van een nieuw kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuurnetwerken.

Beschikbare budgetten

Met eerdere financiële impulsen is het beschikbare budget in de afgelopen jaren toegenomen tot gemiddeld ca. € 1,5 miljard per jaar op prijspeil 2021. Met het coalitieakkoord Rutte IV worden extra middelen uitgetrokken voor instandhouding en het inlopen van achterstanden. Met de beschikbaar gekomen middelen zullen de budgetten voor instandhouding spoor verder worden opgehoogd met gemiddeld ca. € 300 miljoen per jaar, waarmee er gemiddeld ca. € 1,8 miljard per jaar beschikbaar is op prijspeil 2021.

Rekening houdend met de prijsbijstelling 2022 (op basis van de IBOI) en de dekking van de tegenvallers voor het jaar 2022 van ca. € 165 miljoen die binnen de bestaande middelen op het Mobiliteitsfonds is gevonden, bedragen de totale beschikbare middelen gemiddeld ca. € 2,0 miljard per jaar voor de periode 2022-2025 (op prijspeil 2022). Het beschikbare budget in deze periode sluit hiermee aan bij de tot nu gevalideerde behoefte.

Tabel 78 Budgetten Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud RWS

Artikelonderdeel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Hoofdwegen															
MF 12.01 Exploitatie	4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	63.212
MF 12.02.01 Onderhoud	1.014.725	837.575	903.683	892.027	373.275	373.852	410.566	449.220	450.519	512.436	512.436	514.976	546.026	549.247	588.0948.928.657
Overige netwerkgebonden kosten	249.992	185.774	103.814	102.574	103.101	104.193	102.990	102.990	102.990	102.990	102.963	102.963	102.989	102.989	1.776.301
Totaal budget Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen	1.269.196	1.027.827	1.011.763	998.760	480.535	482.204	517.724	556.378	557.677	619.594	619.567	622.107	653.183	656.404	695.2510.768.170
Hoofdvaanwegen															
MF 15.01 Exploitatie	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	146.882
MF 15.02.01 Onderhoud	452.426	454.710	510.522	488.693	161.354	158.309	190.051	196.081	194.230	187.822	187.822	187.823	232.733	232.733	232.7334.068.042
Overige netwerkgebonden kosten	58.964	58.279	32.670	32.767	33.061	33.716	32.096	32.096	32.096	32.096	32.096	32.096	32.096	32.096	538.321
Totaal budget Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaanwegen	522.362	523.141	553.018	531.121	204.076	201.686	231.808	237.838	235.987	229.579	229.579	229.580	274.490	274.490	274.4904.753.245
Hoofdwatersysteem															
DF 3.01.01 Watermanagement	8.028	8.028	8.055	8.055	8.055	8.283	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	118.965
DF 3.02.01 Onderhoud	143.882	253.507	280.907	315.655	110.956	113.266	109.256	111.948	108.066	86.743	76.087	80.393	110.034	110.034	110.0342.120.768
DF 3.02.02 Zoetwatervoorziening	94.939	94.939	20.026	19.997	3.890	3.890	3.890	3.890	3.890	3.889	3.889	3.889	3.889	3.889	19.436 281.894
Overige netwerkgebonden kosten	103.831	93.449	71.065	71.384	71.513	73.203	69.424	69.083	69.083	69.083	69.083	69.083	69.083	69.083	69.083 1.106.533
Totaal budget Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem	344.342	449.923	380.053	415.091	194.414	198.642	190.399	192.750	188.868	167.544	156.888	161.194	190.835	190.835	206.3823.628.160
Totaal budget Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud	2.135.902	2.000.891	1.944.834	1.944.972	879.025	882.532	939.931	986.966	982.532	1.016.717	1.006.034	1.012.881	1.118.508	1.121.729	1.176.1239.149.575

Budgetten instandhouding

In de periode tot en met 2036 zijn de volgende budgetten beschikbaar voor instandhouding:

Tabel 79 Budgetten Vernieuwing RWS

Artikelonderdeel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036Z022-2036
Hoofdwegen															
MF 12.02.04 Vernieuwing	264.624	298.404	325.093	479.040	369.301	324.961	179.997	49.275	167.645	268.114	268.114	302.012	302.012	275.595	275.595 4.149.782
Hoofdvaarwegen															
MF 15.02.04 Vernieuwing	73.696	136.355	233.307	214.425	190.300	111.666	51.236	28.042	7.992	130.145	130.144	148.397	148.397	148.397	148.397 1.900.896
Hoofdwatersysteem															
DF 3.02.03 Vernieuwing	17295	15.168	19.309	63.511	62.723	11.171	86.684	78.490	61.320	166.320	166.317	106.299	96.299	106.299	106.299 1.163.504
Totaal budget Vernieuwing	355.615	449.927	577.709	756.976	622.324	447.798	317.917	155.807	236.957	564.579	564.575	556.708	546.708	530.291	530.291 7.214.182

Tabel 80 Gereserveerde budgetten instandhouding

Artikelderdeel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	20362022-2036
Mobiliteitsfonds															
MF 12.03.02			284	347	2.919	8.433	39.191	48.495	48.495	49.412	50.079	50.079	50.079	54.147	53.903 455.863
MF 15.03.02		20.684	20.684	20.683	20.684	24.000	26.284	26.300	26.857	26.857	26.858	26.524	26.524	26.524	345.987
MF 11.03.03				161.400	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000				961.400
Totaal reserveringen Mobiliteitsfonds		20.684	20.968	182.430	183.603	192.433	225.475	234.795	235.352	76.269	76.937	76.603	76.603	80.671	80.427 1.763.250
Deltafonds															
DF 1.02.01				1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.742				13.929
DF 5.04.01		7.500	12.000	12.000	12.225	55.000	62.500	40.000	40.000						241.225
Totaal reserveringen Deltafonds		7.500	12.000	13.741	13.966	56.741	64.241	41.741	41.741	1.741	1.742				255.154
Totaal reserveringen		28.184	32.968	196.171	197.569	249.174	289.716	276.536	277.093	78.010	78.679	76.603	76.603	80.671	80.427 2.018.404

Tabel 81 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor

Artikelderdeel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	20362022-2036
Hoofdspoorweginfrastructuur															
MF 13.02	Exploitatie	258.756	261.121	247.879	243.466	242.268	241.950	241.943	241.935	241.954	241.956	242.570	242.969	242.997	240.973 3.674.689
MF 13.02	Onderhoud	894.307	830.497	831.521	830.654	832.153	831.543	829.937	845.592	847.442	877.765	892.729	889.760	911.308	917.64112.894.746
MF 13.02	Vernieuwing	804.562	941.740	951.175	943.701	524.918	503.430	408.904	571.500	587.198	595.163	678.754	780.249	760.962	904.374 10.397.619
	Overige netwerkkebonden														
MF 13.02	kosten	406.722	348.079	338.610	355.425	379.762	467.864	369.448	370.690	374.897	379.449	380.992	382.195	353.269	349.463 5.629.424
MF 13.02	Gebruiksheffing vervoerders	399.040	390.671	394.292	404.556	408.916	409.743	410.420	421.063	421.456	422.178	433.759	434.474	434.495	432.738 6.238.774
	Totaal budget														
	Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor	1.965.307	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044	1.439.812	1.610.523	1.630.035	1.672.155	1.761.286	1.860.699	1.834.041	1.979.71326.357.704

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 exploitatie en onderhoudsbudget van reeds aanwezige infrastructuur en (iii) het budget voor areaalgroei voor dat deel van de infrastructuur dat nieuw wordt aangelegd. Ten behoeve van de aanbesteding van een DBFM-contract wordt een referentieraming opgesteld voor de te verwachten aanleg- en exploitatie en onderhoudskosten bij traditionele uitvoering. Deze referentieraming wordt gebruikt om de plafondprijs (het acceptabele maximum) voor de bieding te bepalen. Deze ramingen worden op dezelfde wijze uitgevoerd als de ramingen die voor LCC worden uitgevoerd. De aanbesteding verloopt in een aantal stappen. Na de laatste stap vindt ook de budgettaire verwerking in de begroting plaats. De beschikbare middelen vanuit Aanleg en exploitatie en onderhoud (incl. areaalgroei) worden overgeboekt naar het GIV/PPS-artikel. De middelen worden met eenzelfde «netto contante waarde» omgezet in een langjarige reeks ter betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit is de zogenaamde financiële inpassing of DBFM conversie. Er wordt hiermee geen budget toegevoegd aan het project, de kasreeks wordt alleen aangepast aan de contractvorm. De prestatie-eisen en uitrustingsniveaus van de infrastructuur binnen het DBFM-contract zijn dezelfde als die aan RWS worden gesteld. Op het moment van aanbesteden wordt bij de M (maintain) van DBFM, een serviceniveau uitgevraagd dat past bij het onderhoudsregime wat op dat moment van toepassing was. Dat niveau geldt voor de looptijd van het contract en is daarmee niet budgettair flexibel. Bij DBFM geldt dat voor een periode van 20–25 jaar het consortium verantwoordelijk is voor het onderhoud van infrastructuur. Na afloop van het DBFM-contract valt dit deel van het areaal weer binnen het reguliere exploitatie- en onderhoud van RWS. De mutaties tussen het exploitatie-, onderhoud- en vernieuwingartikel (voor wegen artikelonderdeel 12.02, vaarwegen artikelonderdeel 15.02, voor het hoofdwatersysteem artikel 3.02) en het DBFM artikel (voor wegen artikelonderdeel 12.04, vaarwegen artikelonderdeel 15.04, voor het hoofdwatersysteem artikel 4.02) zijn zichtbaar in de begroting en worden toegelicht. Na afloop van een DBFM-contract wordt het exploitatie- en onderhoudsdeel weer aan de reguliere exploitatie- en 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 exploitatie- en onderhoudsbudget (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		
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.

Project	Areaalinformatie		Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034 2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035 31,7 mln.
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042 11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–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	Maasdeltatunnel, Hollandtunnel	2x3	2043 10,1 mln.
A16 Rotterdam	37 km	Rottemerentunnel	2x2+2x3	2043 7,2 mln.
A9 Badhoevedorp – Holendrecht (Amstelveen)	52 km		2x4+1	2038 2,6 mln.
A15/A12 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	87 km	Brug over het Pannerdensch kanaal	2x3 + 2x2	2044 6,1 mln.
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	<i>Vaarweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>		
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048 0,4 mln.
Beatrixsluis 3e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046 2,8 mln.
Zeetoeegang 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.

Bijlage 5: ProRail

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

- A. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2023 (spoor);
- B. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2021–2027;
- C. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2021;
- D. Balansposten ProRail 2021.

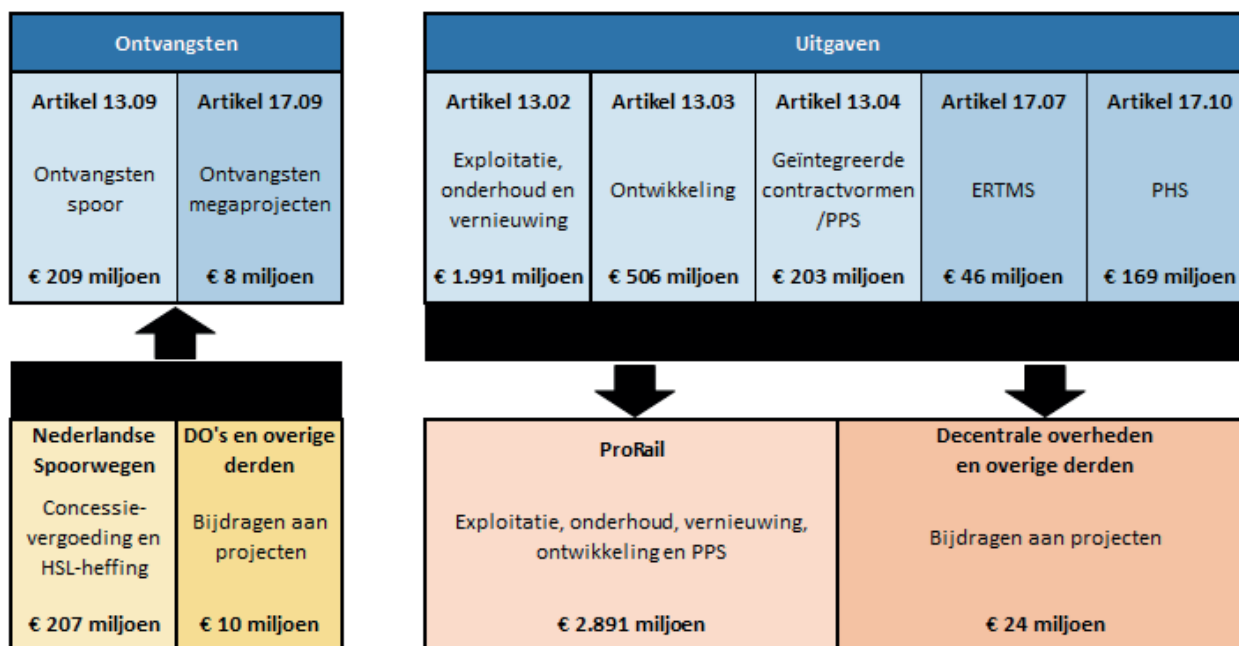
In bijlage 4 Instandhouding zijn de gegevens over het areaal, de prestaties en budgetten opgenomen.

In verband met de voorgenomen omvorming van ProRail van bv naar zbo wordt gezien of deze bijlage vanaf de ontwerpbegroting 2024 blijft bestaan. De Kamer zal hier te zijner tijd over worden geïnformeerd.

- A. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2023 (spoor)

Figuur 7

Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2023 (spoor)



B. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2021–2027

Tabel 83 Staat van baten lasten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Staat van baten en lasten ProRail 2021-2027	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Bedragen x EUR mln							
Exploitiatiebijdrage moederdepartement	910	957	934	961	990	959	1.027
Gebruiksvergoeding vervoerders	343	383	373	379	390	389	390
Geactiveerde uren en overige opbrengsten	173	189	196	189	185	172	168
Baten	1.426	1.529	1.503	1.529	1.565	1.520	1.585
Kosten van uitbesteed werk	780	808	785	820	860	823	822
Personeelskosten en overige kosten	629	622	619	610	606	598	591
Kapitaallasten	102	99	99	99	99	99	172
Lasten	1.511	1.529	1.503	1.529	1.565	1.520	1.585
Saldo van baten en lasten	- 85	0	0	0	0	0	0

C. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2021

Tabel 84 Kasstroomoverzicht ProRail 2021 (bedragen x € 1 miljoen)

Kasstroomoverzicht ProRail 2021 (Bron: jaarrekening ProRail 2021)	Operati- onele activiteiten	Investe- rings- activiteiten	Totaal
---	-----------------------------------	------------------------------------	--------

Bedragen x EUR mln

Kasstroomoverzicht ProRail 2021 (Bron: jaarrekening ProRail 2021)	Operati- onele activiteiten	Investe- rings- activiteiten	Totaal
Ontvangsten uit Infrastructuurfonds	1.076	1.054	2.130
Ontvangsten van vervoerders	343	0	343
Ontvangsten van derden	105	147	252
Ontvangsten totaal	1.524	1.201	2.725
Betalingen aan leveranciers	1.213	1.074	2.287
Betalingen aan werknemers	316	109	425
Betalingen aan banken (rente en aflossing)	5	0	5
Afdracht BTW aan fiscus	103	0	103
Betalingen totaal	1.637	1.183	2.820
Mutatie liquide middelen	- 113	18	- 95
Liquide middelen per 31-12-2021	276		
Liquide middelen per 31-12-2020	371		
Afname liquide middelen 2021	- 95		

D. Balansposten ProRail 2021

Tabel 85 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Liquide middelen ProRail 2021 (Bron: jaarrekening ProRail 2021)	EOV	Aanleg	Totaal
Bedragen x EUR mln			
Vooruit ontvangen bijdragen van derden	193	44	237
Vooruit ontvangen bijdragen van lenW	- 62	18	- 44
Vooruit ontvangen bijdragen	131	62	193
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	35	58	93
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	- 58	0	- 58
Nog te egaliseren bijdragen	- 23	58	35
Getroffen voorzieningen en overige reserves			63
Saldo nog te betalen / vooruit betaalde kosten			- 15
Nog te betalen kosten			48
Liquide middelen per 31-12-2021			276

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.⁴ 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

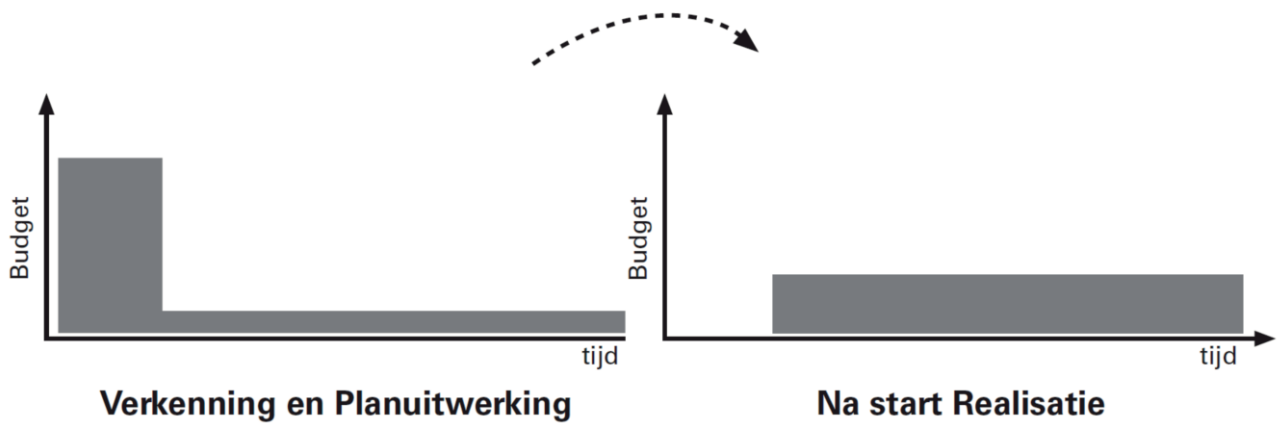
Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting worden in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de lenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract.⁵ 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.

⁴ Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het kabinet-Rutte II. Deze regel is door het huidig kabinet bestendigd.

⁵ Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.

Figuur 8

Budgettaire Verwerking DBFM-contract



Bijlage 7: Tol

Scope

De Wet Tijdelijke Tolheffing (TTH) Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, bevat het wettelijk kader om voor de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) tol te heffen. In de wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een 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.

Het uitvoeringsplan en het handavingsplan worden naar verwachting in 2023 aan de Kamer voorgelegd. Dat is ruim voor de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de start van de tolheffing, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2024 plaatsvindt.

Eind 2017 is de start van de realisatie aangehouden als gevolg van vertragingen in de uitvoeringsprojecten. In het tweede kwartaal van 2020 heeft het project Tijdelijke Tolheffing, op basis van de huidige planning van de beide aanlegprojecten (openstelling van de Blankenburgverbinding is voorzien in Q4 2024), een herstart gemaakt. De Kamer is in het voorjaar van 2022 geïnformeerd over de actuele stand van zaken sindsdien (Kamerstukken 35925-A, nr. 37). De begroting is hierop bijgesteld. De wet ter wijziging van de vigerende wet Tijdelijke Tolheffing is voor het zomerreces ingediend bij de Tweede Kamer (Kamerstukken [36137, nr. 2](#)).

Financieel

Per aanlegproject is een tologgave vastgesteld. Voor de Blankenburgverbinding (BBV) is deze tologgave € 363 miljoen (prijspeil 2022) en voor de ViA15 € 328 miljoen (prijspeil 2022). Dit betreffen de absolute getallen/netto contante waarde (de ontvangsten worden begroot op artikel 12.09 van het Mobiliteitsfonds).

In deze bedragen zijn tevens inbegrepen de uitvoeringskosten die gepaard gaan met het innen van tol, de handhaving en het beheren en onderhouden van het tolsysteem. Bij tolheffing werd tot voor kort uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tologgave op een wegdeel eerder zou worden gerealiseerd, dan zou de tolheffing op dat wegdeel worden beëindigd en vice versa. Met de komst van Betalen Naar Gebruik (BNG) per 2030 zal de Tijdelijke Tolheffing voortijdig worden beëindigd. De resterende tologgave wordt gedekt uit de opbrengsten uit BNG. De uitwerking van dit voorstel wordt in een volgende begroting verwerkt.

Planning

De tolheffing wordt samen met de beoogde uitvoeringsorganisaties 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 is in 2018 aangehouden in verband met de aansluiting op de openstellingen van beide projecten. De herstart is gekoppeld aan de openstellingen van de Blankenburgverbinding en de ViA15 en heeft in 2020 plaatsgevonden.

Organisatie

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

Specificatie inkomsten en uitgaven

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2022–2024 en wordt een doorkijk gegeven voor wat betreft de tolinkomsten voor de jaren daarna. Hiermee wordt informatie verstrekt die de financiële stromen en de voortgang van het realiseren van de tologpave per project inzichtelijk maakt.

Tabel 86 Specificatie inkomsten en uitgaven (bedragen x € 1.000)																		
Uitgaven	artikel	t/m 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 e.v.
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	MF 12.04				23.212	23.212	23.212	23.212	23.212	23.212	23.212	23.211	23.212	56.370	33.154	33.154	33.154	233.460
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie		1.727	16.430	19.938	14.570	4.030	8.614	8.615	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	MF 12.06/12.03	0	595	949	1.017	0												
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	MF12.03 202	11.344	13.734	12.494	3.434													
- bijdrage aan ILT	HXII art. 24	0	0	0	0	0												
- bijdrage aan Centraal Justitiele Incassobureau	MF 12.03	0	420	3.520	0	0												
- uitgaven programmaorganisatie	MF 12.03/12.04	1419	3.984	1.162	1.036	504												
- nog toe te wijzen	MF12.03	107	87	574	24	92	8.614	8.615										
Subtotaal Blankenburgverbinding		1.727	16.430	19.938	37.782	27.242	31.826	31.827	23.212	23.212	23.212	23.211	23.212	56.370	33.154	33.154	33.154	233.460
Rijksbijdrage voor project V/A15	MF 12.04						20.824	20.824	20.824	20.824	20.824	20.827	20.824	83.297	41.648	20.824	20.824	219.581
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie		1.058	10.070	10.062	8.930	2.470	5.358	5.357	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	MF 12.06/12.03	0	365	581	623	0												
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	MF12.03 123	6.953	8.417	7.657	2.105													
- bijdrage aan ILT	HXII art. 24	0	0	0	0	0												
- bijdrage aan Centraal Justitiele Incassobureau	MF 12.03	0	257	0	0	0												
- uitgaven programmaorganisatie	MF 12.03/12.04	869	2.442	712	635	309												
- nog toe te wijzen	MF12.03	65	54	351	15	56	5.358	5.357	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. Daarnaast betreft het ook de uitvoeringskosten van IenW.
- Voor het mogelijk maken om tol te kunnen innen, moeten de uitvoeringsorganisaties zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De kosten die hierbij worden gemaakt komen ten laste van de tologgave en worden voorgefinancierd uit de reservering tol. Voor de verdeling van de kosten over de projecten is een verdeelsleutel bepaald op basis van verkeersvolumes.
- De kosten van de beoogde uitvoeringsorganisaties worden toebedeeld aan respectievelijk de Blankenburgverbinding en ViA15 en zullen worden gedekt uit de toekomstige tolontvangsten op deze verbindingen. De resterende tologgave na 2030 wordt gedekt uit de ontvangsten BNG.
- De kostenverhouding tussen de Blankenburgverbinding en de ViA15 is momenteel gebaseerd op een verdeelsleutel.
- Het kasritme van de ontvangsten wordt geactualiseerd na vaststelling van het uitvoerings- en handavingsplan;
- Cijfers per uitvoeringsorganisatie zijn gespecificeerd op basis van de Uitvoeringstoetsen en Plannen van Aanpak van de uitvoeringsorganisaties en het project tijdelijke tolheffing.

Bijlage 8: Lijst van afkortingen

Tabel 87 Lijst van afkortingen

Afkorting	
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATBNG	Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BBV	Blankenburgverbinding
BenO	Beheer en onderhoud
BNG	Betalen naar gebruik
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CA	Coalitieakkoord
CSZK	Commando Zeerijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafondsen
DUMO	Duurzame Mobiliteit
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EOV	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ETV	Emergency Towing Vessels
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
FES	Fonds Economische Structuurversterking
GF	Gemeentefonds
GWW	Grond-, weg- en waterbouw
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofstuk 12 begroting Ministerie van Infrastructuur en waterstaat
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse
IR	Investeringsruimte
IWKS	Intelligente wegkantsystemen
KPI	Kernprestatie indicatoren
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
MF	Mobiliteitsfonds
MOC	Maritiem Operatie Centrum
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
NaNov	Na Noord-Oostelijke Verbinding
NCW	Netto contante waarde
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NGF	Nationaal Groiefonds
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NoMo	Nota Mobiliteit
NOVI	Nationale Omgevingsvisie

NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
NVGS	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen
OV	Openbaar Vervoer
OV S	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PB	Projectbesluit
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Publiek Private Comparator
PPS	Publiek-Private Samenwerking
RBV	Rijksbegrotingsvoorschriften
RDW	Rijksdienst voor Wegverkeer
RISM	Road Infrastructure Safety Management
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RWS	Rijkswaterstaat
SAA	Schiphol-Amsterdam-Almere
SAAL	Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
SAR	Search and Rescue-helikopters
SCM	Strategisch Capaciteitsmanagement
SEB	Schoon en Emissieloos Bouwen
SLA	Service Level Agreement
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
TTH	Tijdelijke Tolheffing
UPGE	Uitvoeringsprogramma geluidemplacementen
UWO	Uitwerkingsovereenkomst
VGR	Voortgangsrapportage
VTS	Vessel Traffic Service
zbo	Zelfstandig bestuursorgaan
ZZL	Zuiderzeelijn
