# Tweede Kamer der Staten-Generaal

**2**

Vergaderjaar 2019–2020

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

**Nr. 2** **MEMORIE VAN TOELICHTING**

Ontvangen 24 april 2020

**INHOUDSOPGAVE**


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


Dummy

## A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

### Wetsartikel 1 en 2

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

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

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

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## B. BEGROTINGSTOELICHTING

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft drie begrotingen:
1. de beleidsbegroting (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting),
2. de begroting van het Mobiliteitsfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting)
3. de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

*Dummybegroting*

Voor u ligt de dummybegroting van het Mobiliteitsfonds.

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

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

Dummy

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

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

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

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

## 1. LEESWIJZER

**Structuur**

De opzet en de structuur van de begroting voor het Mobiliteitsfonds zijn gebaseerd op de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. Tevens is afgelopen jaren veelvuldig overleg geweest met de Tweede Kamer over de informatievoorziening in de begroting en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De nieuwe begroting van het Mobiliteitsfonds neemt de verbeteringen over die hiervan het resultaat zijn. De begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag- en behoefte verder kan worden ingezoomd.

1. Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2020 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de uitvoeringsagenda Mobiliteit is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2020 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2020 begint.

Dummy

3. Het laatste onderdeel van de agenda, «Begroting op hoofdlijnen», verstrekt inzicht in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
4. Budgetten binnen het Mobiliteitsfonds zijn verdeeld over verschillende artikelen. Binnen Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte is de planflexibele ruimte van het Mobiliteitsfonds begroot. Binnen dit artikel staat mobiliteit in plaats van modaliteit centraal. Door alle budgetten die voor nieuwe planvorming beschikbaar zij in één artikel te presenteren wordt een modaliteit overstijgende werkwijze gestimuleerd. Door middel van een proces van integrale afweging wordt de investeringsruimte bestemd voor mobiliteitsopgaven.
5. De modaliteitsartikelen (artikel 12, 13 en 15) en artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer blijven bestaan. Op deze artikelen wordt de instandhouding van het bestaande netwerk, maatregelen ter optimalisering van gebruik van infrastructuur, de planuitwerking en realisatie per netwerk of megaproject begroot. Door het behoud van de modaliteitsartikelen blijft transparant, aan welke categorieën uiteindelijk uitgaven worden gedaan, nadat de brede afweging tot besluitvorming heeft geleid.
6. Het artikel 14 regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's bevat de uitkeringen en subsidies aan regionale partijen en derden.
7. In de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel zijn de MIRT tabellen met de realisatieprojecten alsmede de verkenningen en planuitwerkingprogramma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt. De stand «vorig» betreft de stand in de eerste suppletoire begroting 2019. Meer gedetailleerde informatie over de projecten die zich thans in de fase van verkenning, planuitwerking en realisatie bevinden, kunt u vinden in de individuele projectbladen van het MIRT Overzicht 2020. Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht. Deze MIRT tabellen zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:
   - van een wijziging (anders dan door de verwerking van prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
   - van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project.
8. In de verdiepingsbijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit voor de volledige looptijd van het fonds (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).
9. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).

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

1. Naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015-2016, 34 475 XII, nr. 12) worden bij alle begrotingsartikelen op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de

Dummy

artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen. De norm voor het toelichten van de begrotingsmutaties op het niveau van artikelonderdeel is hiermee als volgt:

**Norm bij te verklaren verschillen**

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

2. In bijlage 1 zijn de uitgaven per modaliteit weergegeven. Daarbij is het verschil met artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van de begroting Hoofdstuk XII uitgewerkt. Dit verschil betreft de overige ontvangsten van het fonds (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).
3. Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extracomptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel weergegeven voor de looptijd tot en met 2033.
4. Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2033 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.
5. Voor beheer, onderhoud en vervanging is een aparte bijlage opgenomen. Specifiek voor Spoorwegen (artikelonderdeel 13.02) geldt dat een meer uitgebreide inhoudelijke toelichting is opgenomen op de aanwending van de bijdrage aan ProRail. In deze begroting is een specificatie van de uitgaven opgenomen, conform de specificatie zoals opgenomen in het beheerplan en de jaarrekening van ProRail (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).
6. Er is een zichtbare aansluiting tussen de uitgaven op het Mobiliteitsfonds en de uitgaven van ProRail. Dit is gedaan door de middelen voor ProRail apart zichtbaar te maken bij artikelonderdeel 13.03 Aanleg en door het opnemen van het grafische schema met de financiële stromen (bijlage 5 ProRail) (*bijlagen niet meegenomen in deze dummybegroting*).

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

Op de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds vinden jaarlijks kasschuiven plaats. Middels kasschuiven wordt ervoor gezorgd dat de beschikbare kas per jaar en per modaliteit blijft aansluiten op de in de begroting geactualiseerde programmering. Kasschuiven zijn altijd budgetneutraal, hetgeen betekent dat de hoeveelheid middelen die meerjarig beschikbaar is niet wijzigt als gevolg van de kasschuif. In de verdiepingsbijlage van de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn de significante kasschuiven in de begroting 2020 over de gehele looptijd van de begroting inzichtelijk gemaakt en toegelicht. Indien sprake is van politiek relevante kasschuiven dan worden deze tevens opgenomen en toegelicht in de begroting op hoofdlijnen. De begroting op hoofdlijnen treft u in de infrastructuuragenda van deze begroting.

Dummy

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

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

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

Dummy

## 2. UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT

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

### Mijlpalen en resultaten 2020

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

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

| Beheer, onderhoud en vervanging | | |
|---|---|---|
| Mijlpaal | | Project |
| Hoofdwegen | – | Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen. |
| | – | Uitvoering van het programma vervangingen |
| Spoorwegen | – | Verkeersleiding en capaciteitsmanagement. |
| | – | Reguliere beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations. |
| | – | Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen. |
| | – | Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing. |
| Hoofdvaarwegen | – | Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering. |
| | – | Beheer en onderhoudsmaatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren. |
| | – | Uitvoering van het programma vervangingen en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma. |

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenoverzicht 2020.

*Aanleg*
Hieronder volgen de mijlpalen die IenW in 2020 wil halen per modaliteit.

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

Dummy

| Spoorwegen | | |
|---|---|---|
| Mijlpaal | | Project |
| Indienststelling | – | Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fiets parkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen); |
| | – | Spooruitbreiding en station Driebergen-Zeist (onderdeel Traject Oost); |
| | – | PHS: kleine maatregelen Schiphol, extra opstelcapaciteit Lelystad, werkzaamheden Naarden-Bussum; |
| | – | Spooraansluiting Railterminal Venlo; |
| | – | Partiële spooruitbreiding Groningen – Leeuwarden (opdrachtgeverschap bij regio). |
| Start realisatie | – | Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fiets parkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen); |
| | – | PHS: werkzaamheden Sloe (elektrificatie), extra opstelcapaciteit Amsterdam, extra perronspoor Tilburg. |

| Hoofdvaarwegennet | | |
|---|---|---|
| Mijlpaal | | Project |
| Openstelling | – | Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde |
| Start realisatie | – | Ligplaatsen Merwedes: de aanleg van 4 extra ligplaatsen in de bestaande vluchthaven bij Gorinchem; |
| | – | Overnachtingshaven Lobith (onderdeel van Toekomstvisie Waal). |

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

## Begroting op hoofdlijnen

### Belangrijkste wijzigingen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2019. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in verdiepingsbijlage.

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

Dummy

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

1. Aanvullende post Mobiliteitsfonds
   Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Mobiliteitsfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte. De apparaatsuitgaven van IenW worden op de begroting Hoofdstuk XII verantwoord. Hiertoe wordt bij de begroting 2020 € 24,7 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Mobiliteitsfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.
2. Bijdragen derden
   Deze post bestaat uit diverse bijdragen van derden. De belangrijkste bijdragen zijn:
   - Hoofdwegennet: A4 Delft-Schiedam (€ 5,6 miljoen), N35 Nijverdal-Wierden (€ 5,5 miljoen), N35 Wijthmen - Nijverdal (€ 3,3 miljoen) en Programma Aansluitingen (€ 0,4 miljoen);
   - Spoorwegen: ontvangst BTW Noord-Zuidlijn (€ 10,8 miljoen), hogere HSL-concessievergoeding (€ 22,3 miljoen) en afrekening voorschotten ProRail ( € 1,2 miljoen).
   - Hoofdvaarwegennet: Nieuwe Sluis Terneuzen (- € 47 miljoen), Wilhelminakanaal (€ 1,6 miljoen) en verruiming Twentekanalen (€ 1,4 miljoen).
   - Megaprojecten Verkeer en Vervoer: HSL-Zuid (€ 0,3 miljoen), PHS Vught (€ 3,6 miljoen) en PHS Geldermalsen (€ 0,1 miljoen).
3. Extrapolatie Mobiliteitsfonds
   Bij de begroting 2020 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2033. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2032 stand begroting 2019 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2033 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 5,6 miljard beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding van het huidige areaal. Hiervoor is in 2033 circa € 4,1 miljard benodigd. De ruimte die in

Dummy

2033 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,5 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve het Mobiliteitsfonds.

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

Dummy

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

## Overprogrammering

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

Overprogrammering Mobiliteitsfonds[1] [2](bedragen x € mln.)

| Artikel | 2019 | 2020 | 2019-2024 | 2025-2033 |
|---|---|---|---|---|
| 12 Hoofdwegennet | – 148 | – 294 | – 1.464 | 1.464 |
| 13 Spoorwegen | – 31 | – 56 | | |
| 15 Hoofvaarwegennet | – 79 | – 72 | | |
| 17 Megaprojecten | – 36 | – 45 | | |
| **Totale overprogrammering** | **– 294** | **– 466** | **– 1.464** | **1.464** |

1 - is overprogrammering, + is onderprogrammering.

2 oveprogrammering artikel 12 is inclusief Zuidasdok.

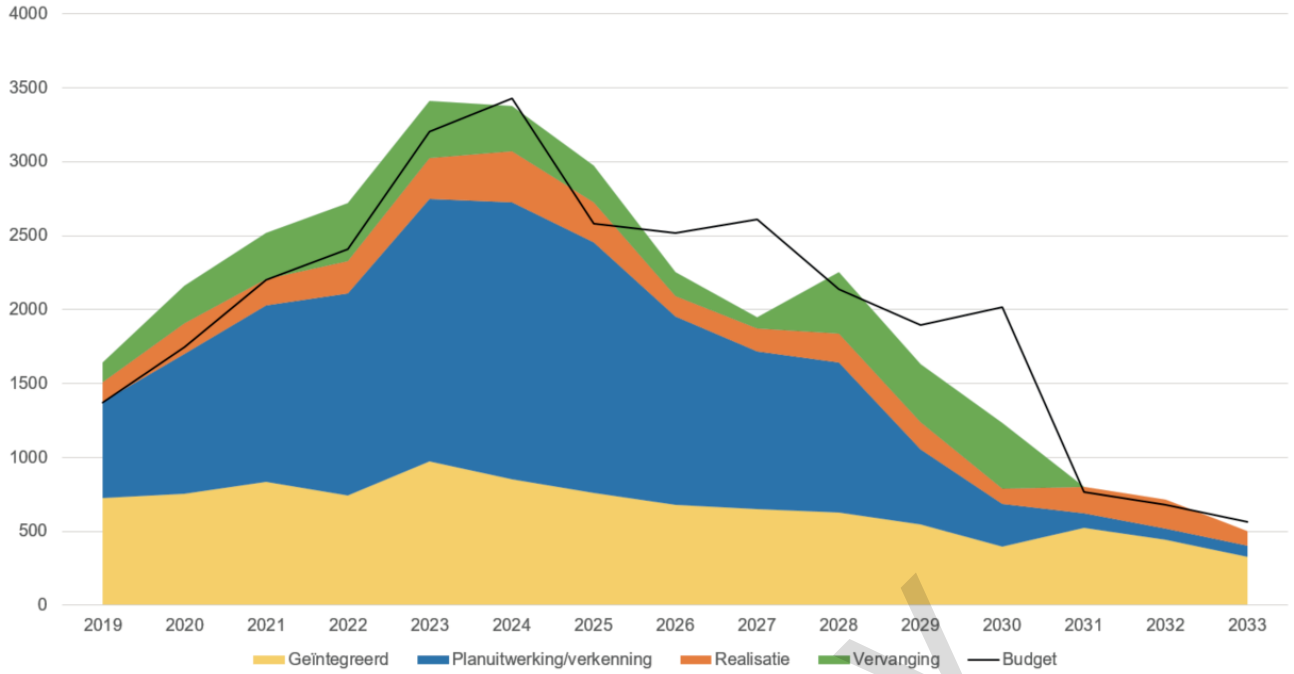
Totale overprogrammering fondsen (bedragen x € mln)

| **Fonds** | **2019** | **2019-2024** |
|---|---|---|
| Mobiliteitsfonds | – 292 | – 1.464 |
| Deltafonds | – 109 | – 516 |
| **Totale overprogrammering** | **– 401** | **– 1.980** |

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

Dummy

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




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

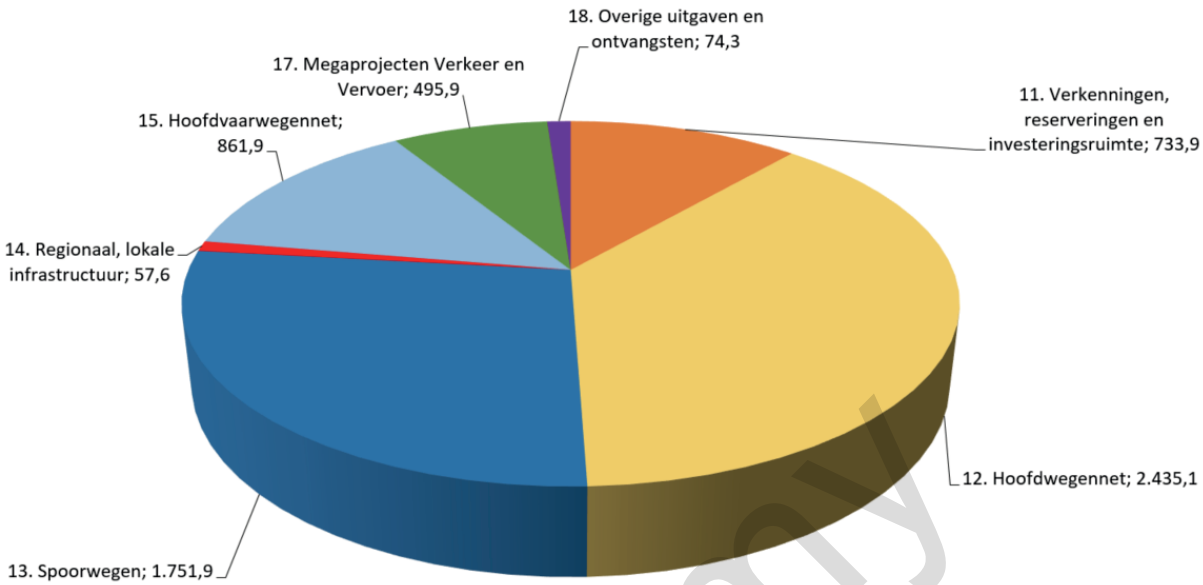
De zwarte lijn is het totale investeringsbudget, wat geldt als het budgettaire uitgavenplafond. De grafiek maakt zichtbaar dat in de eerste jaren het investeringsprogramma optelt tot een hoger bedrag dan het daadwerkelijke budget; er is sprake van overprogrammering in de eerste jaren. Deze systematiek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

Dummy

## Gemiddelde uitgaven

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

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




## Flexnorm

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

In de begroting 2019 zijn alle planflexibele budgetten van het Mobiliteitsfonds overgeheveld naar artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Hiermee wordt het inzicht in de flexnorm verder verbeterd.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2020 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken.

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

Dummy

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

Dummy

## 3. PRODUCTARTIKELEN

### Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

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

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

Dit artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd zijn aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de Schets Mobiliteit naar 2040. De planflexibele budgetten zijn de budgetten, flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten bijeen te plaatsen in één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd. Na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, worden deze ingezet bij de betreffende maatregelen. Het gaat om verkenningen, reserveringen voor maatregelen die bijdragen aan optimalisering van het gebruik van de infrastructuur, algemene reserveringen, generieke investeringsruimte en specifieke investeringsruimte. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de uitvoeringsagenda Mobiliteit.

**B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering**

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

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Verplichtingen** | **0** | **47.324** | **75.215** | **79.688** | **57.978** | **113.560** | **155.500** |
| **Uitgaven** | **0** | **32.514** | **74.622** | **73.105** | **52.394** | **111.110** | **155.500** |
| **11.01 Verkenningen** | 0 | 5.636 | 7.900 | 6.705 | 0 | 29.110 | 71.000 |
| **11.02 Reservering Maatregelen doelmatig gebruik Infrastructuur** | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.394 | 0 | 0 |
| **11.03 Reserveringen** | 0 | 26.878 | 66.722 | 66.400 | 42.000 | 42.000 | 16.500 |
| *11.03.01 Programma's* | 0 | 13.878 | 17.722 | 18.000 | 14.000 | 13.000 | 0 |
| *11.03.02 Overige reserveringen* | 0 | 13.000 | 49.000 | 48.400 | 28.000 | 29.000 | 16.500 |
| **11.04 Generieke investeringsruimte** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40.000 | 68.000 |
| **Ontvangsten** | **0** | **0** | **0** | **30.000** | **0** | **17.500** | **0** |
| **11.09 Ontvangsten** | 0 | 0 | 0 | 30.000 | 0 | 17.500 | 0 |

Dummy

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

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

| vervolg (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2019-2033 |
| **11** | **Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte** | **Uitgaven** | **481.449** | **968.722** | **1.234.956** | **1.127.941** | **1.937.892** | **1.934.862** | **1.820.638** | **11.008.412** |
| 11.01 | Verkenningen | | 212.829 | 210.000 | 125.986 | | | | | 1.049.938 |
| 11.02 | Maatregelen doelmatig gebruik Infrastructuur | | | | | | | | | 10.394 |
| 11.03 | Reserveringen | | 16.500 | 116.500 | 186.500 | 116.500 | 116.500 | 116.500 | 116.500 | 1.079.000 |
| 11.04 | Generieke investeringsruimte | | – | – | – | 672.156 | 1.665.847 | 1.598.818 | 1.504.739 | 5.441.560 |
| 11.05 | Investeringsruimte toebedeeld modaliteit | | 252.120 | 642.222 | 922.470 | 339.285 | 155.545 | 219.544 | 199.399 | 3.427.520 |
| 11 | **Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte** | **Ontvangsten** | | | | | | | | **47.500** |
| 11.09 | Ontvangsten | | | | | | | | | 47.500 |

Dummy

## C. Toelichting

### 11.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

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

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

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

In het MIRT-overzicht worden de verkenningen verder toegelicht.

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

Motivering

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

Producten

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Dummy

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

De eerste tranche aan maatregelen bestond uit:
- Meer bergers en weginspecteurs;
- Kleine inframaatregelen;
- Voorkomen van overlast van te hoge vrachtwagens;
- Spitsstroken (onderzoek naar automatisch openstellen spitsstroken met behulp van slimme camera's);
- Ontsluiten real time data voor 'infrastructuur klaar voor de toekomst'.

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

In de tweede tranche zijn twee stelposten opgenomen:
- Minder hinder: €5-10 miljoen;
- Spitsstroken: €2-5 miljoen.

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

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

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

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

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

| | Budget | | Planning |
|---|---|---|---|
| **Projectomschrijving** | **huidig** | **vorig** | **Voorkeursbeslissing** |
| **Projecten Nationaal** | | | |
| Korte termijn aanpak files | 10 | 100 | nvt |
| **Totaal korte termijn maatregelen** | **10** | | |
| **Begroting (MF 11.02)** | **10** | | |

Dummy

**11.03 Reserveringen**

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, programma's voor het gebruik van de fiets of reserveringen in het kader van de goederencorridors. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de verschillende decentrale overheden en/of andere partijen, waarbij (integraal) gekeken wordt naar de bereikbaarheidsopgaven, al dan niet in samenhang met andere opgaven zoals woningbouw, verduurzaming, veiligheid, economische ontwikkeling. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt, bijvoorbeeld met een verkenning of andersoortige (korte termijn) maatregelen, dan worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 11.

Producten

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

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

Dummy

is een maatregelpakket in ontwikkeling voor de jaren 2020-2024 van in totaal € 50 miljoen. Over de hoofdlijnen van dit te sluiten akkoord is deze zomer een Kamerbrief verstuurd (kamerstuk).
- Gebiedsprogramma Utrecht (€ 27 miljoen): bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een aantal no regret maatregelen vanuit het MIRT-onderzoek U-Ned. Dit is een eerste stap binnen het opgezette gebiedsprogramma Utrecht waarin vergelijkbaar met andere grote steden in brede samenhang gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen en stedelijke ontwikkeling.
- Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag: bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over no regret maatregelen in Den Haag (CID/Binckhorst). Daarvoor zijn rijksmiddelen (€ 50 miljoen) toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 11.05).

Projectoverzich behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1.000)

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

Dummy

### 11.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2033 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, verkenning of een modaliteit.

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

Dit kabinet vormt het Infrastructuurfonds om tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: wegen, spoorwegen en vaarwegen. Middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds en zullen op basis van een integraal afweegproces worden verdeeld. De keuze van een modaliteit is hierbij een uitkomst in plaats van het beginpunt. Instrumenten als de NMCA, MKBA en de MIRT-spelregels ondersteunen dit proces.

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

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

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

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

**11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit**

Motivering

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

Producten

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

Dummy

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

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

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

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

Dummy

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

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

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

**11.05.02 Spoor**

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

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

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

Dummy

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

| 11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Investeringsruimte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.325 |
| Totaal | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.325 |

| (vervolg) 11.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2019-2033 |
| Investeringsruimte | 13.298 | 10.547 | 5.798 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39.968 |
| Totaal | 13.298 | 10.547 | 5.798 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39.968 |

**11.05.03 Vaarwegen**

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

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

Belangrijkste aanpassingen:

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

Dummy

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

Dummy

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

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

## Artikel 12 Hoofdwegennet

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

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

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

Dummy

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

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

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

vervolg (bedragen x € 1.000)

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

## C. Toelichting

### 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

Producten

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

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

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

Dummy

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

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

De uitgaven voor verkeersmanagement hebben betrekking op het verspreiden van verkeersdata en op besturingssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur. Samen met de weginspecteurs van Rijkswaterstaat resulteert dit in:
– Verkeersgeleiding bij grote drukte, inclusief grootschalige evenementen en crisissituaties zoals bij een weeralarm.
– Hulpverlening, bevorderen doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement).
– Maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag, bijvoorbeeld ter voorkoming van bumperkleven en het negeren van rode kruizen.
– Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

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

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

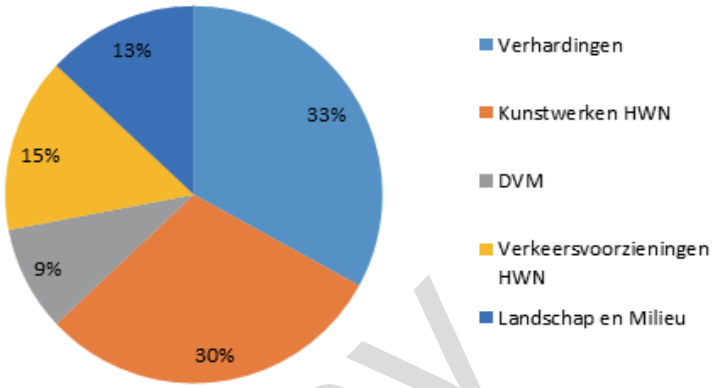
**12.02.01 Beheer en onderhoud**
Voor het gebruik van het wegennet zet IenW in op een optimale beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid over de levenscyclus van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij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

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

Dummy

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

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




Dummy

| Areaal Rijkswegen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Eenheid | 2018 | 2019 | 2020 |
| Rijbaanlengte | Hoofdrijbaan | km | 5.867 | 5.837 | 5.838 |
| Rijbaanlengte | Verbindingswegen en op- en afritten | km | 1.723 | 1.723 | 1.753 |
| Areaal asfalt | Hoofdrijbaan | km² | 77 | 77 | 77 |
| Areaal asfalt | Verbindingswegen en op- en afritten | km² | 15 | 15 | 15 |
| Groen areaal | | km² | 182 | 182 | 182 |

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

| Omvang areaal | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Areaal | Eenheid | Omvang 2020 | Budget 2020 (x € 1.000) |
| Beheer, onderhoud en aanleg | Oppervlakte wegdek[1] | km² | 92 | 501.379 |

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

Toelichting:

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

| Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Areaalomschrijving | Eenheid | 2018 | 2019 | 2020 |
| Verkeerssignalering | km op rijbaan | 2.781 | 2.829 | 2.836 |
| Verkeerscentrales | aantal | 6 | 6 | 6 |

Dummy

| Areaalomschrijving | Eenheid | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|
| Spitsstroken | km | 319 | 307 | 302 |

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

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

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

**12.02.04 Vervanging**

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.

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

[1] Zie het programma Vervangingenhoofdwegen: www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen

Dummy

dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet.

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

**12.03.01 Realisatie**
*Mijlpalen realisatieprojecten*
In 2020 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

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

*Overige maatregelen*
*Meer veilig*
In het kader van Meer Veilig worden maatregelen gerealiseerd voor de drie programma's Meer Veilig 3, Veilige Bermen Rijkswegen en aanpak veiligheid N-wegen in beheer bij het Rijk. Het programma Meer Veilig 2 is inmiddels afgerond.

In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn inmiddels 43 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 20 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 2 in uitvoering en 18 in voorbereiding zijn. Hiervan worden er 11 in 2019 uitgevoerd. De overige 9 maatregelen worden in 2020 en 2021 uitgevoerd veelal gecombineerd met al gepland onderhoud.

Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger makken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. Dit met als doel om het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop, als gevolg van een botsing met een obstakel in de berm terug te dringen. Het programma wordt in drie tranches uitgevoerd. In 2018 is gestart met de uitvoering van een eerste tranche maatregelen ad € 10 miljoen. In 2019 wordt gestart met de tweede tranche maatregelen €15,0 miljoen. Met de uitvoering van de derde tranche maatregelen €15,0 miljoen wordt gestart in 2020.

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord Rutte III. Daarvan is € 25 beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer bij het Rijk en €25 miljoen voor maatregelen op Provinciale N-wegen. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34775-A nr. 64). De financiële middelen

Drimmy

voor N-wegen in beheer bij het Rijk ad € 25 miljoen zijn toegevoegd aan het Meer Veilig programma. De maatregelen die binnen dit programma zullen worden uitgevoerd zijn nog in onderzoek.

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

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

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

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

Dummy

Badhoevedorp–Holendrecht; wisselstroken bij de A9 Gaasperdammerweg en Badhoevedorp–Holendrecht). De inspanningsverplichting om SAA binnen het taakstellend budget te realiseren, is hiermee succesvol ingevuld, maar strakke sturing op de risico's blijft noodzakelijk.

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

Dummy

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

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

| | Projectbudget | | | Kasbudget | | | | | | | Openstelling | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Projectomschrijving | huidig | vorig | t/m 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | later | huidig | vorig |
| A2 Holendrecht - Oudenrijn | 1.210 | 1.210 | 1.208 | | | | 2 | | | | 2012 | 2012 |
| A28 Knooppunt Hoevelaken | 785 | 774 | 105 | 21 | 19 | 10 | 15 | 88 | 138 | 389 | 2023-2025 | 2023-2025 |
| A9 Badhoevedorp | 320 | 328 | 271 | 10 | | 29 | | 10 | | | 2017 | 2017 |
| N50 Ens - Emmeloord | 20 | 20 | 19 | | 1 | | | | | | 2016 | 2016 |
| **Projecten Zuidwest-Nederland** | | | | | | | | | | | | |
| A4 Burgerveen - Leiden | 548 | 548 | 541 | | | 7 | | | | | 2015 | 2015 |
| A4 Delft - Schiedam | 641 | 639 | 641 | | | | | | | | 2015 | 2015 |
| A4 Vlietland / N14 | 16 | 16 | 14 | 2 | | | | | | | 2020-2022 | 2020-2022 |
| A4-A44 Rijnlandroute | 574 | 566 | 141 | 37 | 105 | 116 | 96 | 79 | | | Regio | Regio |
| N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid) | 12 | 11 | 1 | | 3 | 6 | 2 | | | | 2020 | 2020 |
| N61 Hoek-Schoondijke | 111 | 111 | 108 | 1 | | | | | | 2 | 2015 | 2015 |
| **Projecten Zuid-Nederland** | | | | | | | | | | | | |
| A2 Passage Maastricht | 680 | 679 | 673 | 3 | | | | | 4 | | 2016 | 2016 |
| A4 Dinteloord-Bergen op Zoom | 258 | 264 | 256 | 1 | | | | | | 1 | 2014 | 2014 |
| A76 Aansluiting Nuth | 59 | 59 | 45 | | | 14 | | | | | Regio | Regio |
| **Projecten Oost-Nederland** | | | | | | | | | | | | |
| A1 Apeldoorn - Azelo | 256 | | 10 | 92 | 120 | 33 | 1 | | | | | |
| A1 Apeldoorn Zuid - Beekbergen | 32 | 32 | 29 | | | | | | 3 | | 2017 | 2017 |
| A12-A15 Ressen - Oudenbroeken | 576 | | 70 | 28 | 240 | 184 | 51 | | 3 | | | |
| A50 Ewijk - Valburg | 269 | 271 | 269 | | | | | | | | 2017 | 2017 |
| N35 Combiplan Nijverdal | 319 | 319 | 316 | | | | 3 | | | | 2015 | 2015 |
| N35 Wijthmen - Nijverdal | 19 | 15 | | 3 | 4 | 6 | 6 | | | | 2018 | 2018 |
| N35 Zwolle - Wijthmen | 54 | 54 | 37 | 6 | 1 | 2 | | 8 | | | 2018 | 2018 |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | | | | | | | | | | |
| A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 | 700 | 689 | 169 | 77 | 92 | 120 | 98 | 61 | 24 | 58 | 2021-2023 | 2019-2021 |
| N31 Leeuwarden (De Haak) | 219 | 219 | 217 | 2 | | | | | | | 2014 | 2014 |
| **Overige maatregelen** | | | | | | | | | | | | |
| Fileaanpak | 54 | | 1 | 12 | 19 | 18 | 4 | | | | | |
| Meer kwaliteit leefomgeving | 145 | 178 | 147 | 3 | | – 5 | | | | | | |
| Meer veilig | 50 | 49 | 38 | | | 12 | | | | | | |
| Afrondingen | – 1 | | | – 7 | – 2 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| **Totaal uitvoeringsprogramma** | **12.144** | **11.237** | **7.724** | **494** | **873** | **844** | **516** | **448** | **414** | **825** | | |
| Realisatie uitgaven op MF 12.03.01 mbt planuitwerking | | | | 67 | 82 | 48 | 15 | 12 | | | | |
| **Programma Realisatie** | | | | **561** | **955** | **892** | **531** | **460** | **414** | **825** | | |
| **Budget Realisatie (MF 12.03.01)** | | | | **455** | **783** | **892** | **531** | **566** | **586** | **825** | | |
| **Overprogrammering (-)** | | | | **– 106** | **– 172** | **0** | **0** | **106** | **172** | | | |

Dummy

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

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

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

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

Beter Benutten is in 2019 met uitzondering van de onderdelen Intelligente Transport Systemen en Decentraal Spoor (lopen door tot en met 2020) afgerond. Het restantbudget is teruggeboekt naar de modaliteiten. Het gaat om een bedrag van 171 miljoen dat naar rato van de inleggers weer is teruggegeven. Het betreft voor Beter Benutten zelf: €171 miljoen, €6 miljoen, Beter Benutten Decentraal spoor, dus in totaal €177 miljoen, die via de gebruikelijke verdeelsleutel is teruggeboekt naar de investeringsruimte van verschillende modaliteiten.

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

Dummy

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

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

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

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

Dummy

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

### 12.03.03 Optimalisering gebruik (Beter Benutten)

Motivering

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

Producten

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

| Projectomschrijving | Budget huidig | Budget vorig | Planning |
|---|---|---|---|
| **Totaal programma optimalisering gebruik** | **0** | **0** | |
| **Begroting (MF 12.03.03)** | **0** | **0** | |

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassinge**

### 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Dummy

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

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

Producten

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

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

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

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

Dummy

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

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

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

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

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

Dummy

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

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

**12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet**

Motivering

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

**12.09 Ontvangsten**

Motivering

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

Producten

*Bijdragen van derden*

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

*Totaal geraamde inkomsten tol*

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

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

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

Dummy

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

Dummy

## Artikel 13 Spoorwegen

### A. Omschrijving samenhang met beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2020 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

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

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

Dummy

## C. Toelichting

### 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

De beheerconcessie geeft invulling aan de beleidsambities uit de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (LTSA 2), namelijk scherpere sturing door de concessieverlener. Hiertoe bevat de concessie instrumenten als prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen, audits en reviews, verplichtingen om informatie aan IenW te verstrekken en/of besluiten voor te leggen en verplichtingen met betrekking tot samenwerking en transparantie. De ruggengraat van de concessie is de jaarcyclus waarmee in het beheerplan jaarlijks afspraken worden gemaakt tussen de Minister van IenW en ProRail over de te bereiken prestaties en de te nemen maatregelen. De Minister van IenW geeft jaarlijks in de beleidsprioriteitenbrief aan welke prestaties het komende jaar van ProRail worden verwacht. ProRail stelt op basis van de beleidsprioriteitenbrief een beheerplan op en consulteert belanghebbenden over de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan. Vervolgens legt ProRail het beheerplan ter instemming voor aan de Minister van IenW.

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

Producten

RDe beheer-, onderhoud- en vervangingsactiviteiten zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties per prestatiegebied zoals opgenomen in de beheerconcessie. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met verkeersleiding en capaciteitsmanagement. In het beheerplan zelf wordt jaarlijks een uitgebreide beschrijving opgenomen van de belangrijkste activiteiten die voor dat jaar zijn gepland. ProRail ontvangt voor de uit te voeren activiteiten een bijdrage van het Rijk. Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor beheer, onderhoud en vervanging wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding die ProRail ontvangt van de vervoerders en eventuele bijdragen van andere partijen voor onderhoudsactiviteiten.

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

Drukproef

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

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

**13.03 Aanleg**
IenW is verantwoordelijk voor de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wordt in belangrijke mate gefinancierd met middelen uit de Rijksbegroting. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven begroot die noodzakelijk zijn voor:
– door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
– door IenW uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
– voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
– uitvoering van deze projecten.

**13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor**
*Afgesloten projecten*
Onderstaande projecten zijn afgesloten en indien noodzakelijk zijn de resterende werkzaamheden toegevoegd aan het projectbudget Nazorg gereedgekomen lijnen en halten:
– Aanlanding Eurostar op Rotterdam Centraal
– Eindhoven nieuwe Stationspassage (onderdeel punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)
– Utrecht-Harderwijk: Kort volgen (Beter Benutten)
– Robuustheid verhogende maatregelen Valleilijn
– OV SAAL KT (Cluster A en C en transferknelpunten Bussum Zuid en Hilversum mediapark)
– Geluid: Pre-NoMo
– Diverse deelprojecten Sporendriehoek Noord Nederland

*Overige wijzigingen*
*Overboekingen naar beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02)*
Vanwege areaalgroei zijn diverse middelen overgeboekt vanuit aanleg naar beheer en onderhoud. Dit gaat om onderstaande mutaties:
– Geluidsanering Spoorwegen: € 1,9 miljoen;
– Booggeluid: € 1 miljoen;
– Beter en Meer - Verbeteraanpak Stations: € 0,9 miljoen;
– Behandelen en Opstellen: € 0,1 miljoen;
– Programma aanpak suïcidepreventie: € 4,7 miljoen;
– Programma Kleine functiewijzigingen;
– Cameratoezicht op Stations: € 3,8 miljoen;
– ATB-Vv: € 0,6 miljoen.

Dummy

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

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

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

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

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

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

*Emplacement Den Haag*
In totaal is het projectbudget verhoogd van € 39 miljoen naar € 65 miljoen. In het project worden vele kleinere werkzaamheden meegenomen die vanuit andere doelstellingen (toegankelijkheid, leefbaarheid en lifecycle-management) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's toegevoegd aan het projectbudget:
– Programma Toegankelijkheid € 1,5 miljoen;
– Uitvoeringsprogramma Geluid € 3,4 miljoen;
– Beheer en onderhoud € 4,9 miljoen;

Dummy

– Kleine functiewijzigingen € 12,1 miljoen.

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

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

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

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

Dummy

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

Dummy

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

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

**13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor**

*Afgesloten projecten*

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

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

*Overige wijzigingen*

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

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

*Nazorg gereedgekomen projecten*

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

Dummy

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

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

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

Dummy

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

**13.03.03 Optimalisering gebruik (Beter Benutten)**

Motivering

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

Producten

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

| Projectomschrijving | huidig | Budget vorig | Planning |
|---|---|---|---|
| **Totaal programma optimalisering gebruik** | **0** | **0** | |
| **Begroting (MF 13.03.03)** | **0** | **0** | |

**13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor**

*Nieuw opgenomen projecten*

*Maaslijn*

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

*Overige wijzigingen*

*Beter Benutten*

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

*Sporen Schiedam-Rotterdam*

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

Dummy

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

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

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

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

Dummy

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

Legenda:
PB = Projectbesluit
TB = Tracébesluit

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

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

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

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

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

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

Dummy

| | | |
|---|---|---|
| Overige projecten in voorbereiding | | |
| Gesignaleerde Risico's | | |
| **Totaal programma planuitwerking en verkenning** | | |
| **Begroting (MF 13.03.05)** | **26** | **14** |

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

Legenda:
PB = Projectbesluit
TB = Tracébesluit

**13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

Motivering

De Staat betaalt volgens de contractuele overeenkomst met Infraspeed voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals deze door het consortium Infraspeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw) tot en met 2031. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van IenW.

Producten

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

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

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

**13.09 Ontvangsten**

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan IenW voor spooruitgaven. ProRail int de gebruiksvergoeding van vervoerders en het grootste deel van de onderhoudsbijdragen van derde partijen, deze zijn daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting onder artikelonderdeel 13.02. Terugbetalingen van subsidievoorschotten door ProRail die betrekking hebben op afgesloten jaren zijn niet gesaldeerd met de uitgaven voor het lopende jaar, maar zijn gedesaldeerd opgenomen in de ontvangsten en uitgaven.

Dummy

Producten

*Concessievergoedingen*

Dit betreft de concessieprijs die NS betaalt voor de vervoerconcessie hoofdrailnet (artikel 66 van de Concessie HRN 2015–2025) en de HSL-heffing die NS betaalt ter dekking van de uitgaven voor de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur (Besluit HSL-heffing 2015), alsmede de betaling van de uitgestelde concessievergoeding HSL-Zuid 2009–2014 (Onderhandelakkoord tussen IenW en de NS in 2011).

*Prestatieboetes NS en ProRail*

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

*Terugbetaling voorschotten ProRail*

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

*Bijdragen van derden*

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

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

Dummy

## Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

### A. Omschrijving samenhang met beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's, waaronder het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL), toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII bij beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid, beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor en beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2032 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

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

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

Dummy

## C. Toelichting

### 14.01 Regionale infrastructuur

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor regionale aanlegprojecten, waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan € 225 miljoen indien dat projectpakket geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam of de gemeente 's-Gravenhage is gelegen, of € 112,5 miljoen, indien dat project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd. Het project moet passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid, zoals verwoord in de begroting HXII beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en beleidsartikel, beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens en de Schets Mobiliteit naar 2040.

Producten

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

### 14.01.01 Realisatie

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

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

*Rotterdamsebaan*

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

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

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

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

Dummy

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

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

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

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

Legenda:
PB = Projectbesluit
TB = Tracébesluit

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

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

Dummy

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

Producten
*Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn*
Op dit artikelonderdeel zijn middelen begroot n.a.v. het convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn tussenRijk-Regio (Kamerstukken II 2007-2008, 27 658, nr. 43). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid in Noord-Nederland (concrete bereikbaarheidsprojecten en Regionaal Mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk-economisch programma (REP), tevens ten behoeve van Noord-Nederland. De voorwaarden voor het RSP zijn beschreven in het op 23 juni 2008 ondertekende convenant Rijk-Regio (Kamerstukken II 2008-2009, 21 700 A, nr. 19). Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks met een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd.
Binnen de projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid gaat het in totaal om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten, zie 14.03.01. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 en de N50 Ramspol-Ens zijn inmiddels overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegennet.
In 2009 is het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) RSP opgericht voor Noord-Nederland (zie Regionale Mobiliteit in tabel). Het totale budget RMf RSP is € 970 miljoen. Dit bestaat uit € 500 miljoen bijdrage van het Rijk en € 470 miljoen bijdrage van de regio. Binnen het RMf RSP is € 100 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten; zie 14.03.02. Deze bijdrage vervalt als na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is en blijft beschikbaar voor het RMf RSP. De inzet van middelen uit het RMf RSP is een decentrale verantwoordelijkheid. Het RMf RSP is beschikbaar voor projecten, die kunnen worden gerealiseerd vóór 2020. Enkele projecten lopen langer door dan 2020, zoals ook eerder is gemeld in de voortgangsrapportages van het Regio specifiek pakket Zuiderzeelijn.
Binnen het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) wordt onderscheid gemaakt tussen een rijksdeel (€ 150 miljoen) en een regionaal deel (€ 250 miljoen). Het rijksdeel valt onder regie van het ministerie van EZK. Het betreffende rijksbudget werd tot en met 2012 verantwoord op de EZ-begroting, daarna is in 2012 het resterende deel via het Provinciefonds gedecentraliseerd. Het regionale deel, in totaal € 250 miljoen, valt onder regie van de regio. De rijksbijdrage voor het regionale deel, € 150 miljoen, is opgenomen op de begroting Mobiliteitsfonds; zie 14.03.03. Deze bijdrage wordt in jaartranches overgeboekt via het provinciefonds naar de regio. Van de oorspronkelijke € 150 miljoen vanuit het Rijk is nog € 50 miljoen niet uitgekeerd. Dat zal naar verwachting de komende jaren plaatsvinden. Ook de regio heeft € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor het regionale deel van het REP.

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**
*Concrete bereikbaarheidsprojecten*
Het opdrachtgeverschap van het project partiele spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgegaan van IenW naar de Regio. Het binnen het realisatieprogramma personenvervoer beschikbare budget ad

Ontwerp

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

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

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

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

Dummy

## Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

### A. Omschrijving samenhang met beleid

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII over 2017 en vinden hun oorsprong in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II 2004-2005, 29 644, nr. 6).

Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Mobiliteitsfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art.15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

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

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

Dummy

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

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

## C. Toelichting

### 15.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

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

Producten

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

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

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

Dummy

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

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:
– Verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering;
– Monitoring en informatieverstrekking;
– Vergunningverlening en handhaving;
– Crisisbeheersing en preventie.

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (NMCA goederenvervoer integraal 2017) , die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde te worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:
– Het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluizen in de hoofdvaarwegen;
– Het afstemmen van de bediening van bruggen en sluizen op de vraag vanuit de markt.

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

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

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

**15.02.01 Beheer en onderhoud**
Een voorwaarde voor het optimaal gebruiken van het vaarwegennet is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur van de vaarwegen.

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

Dummy

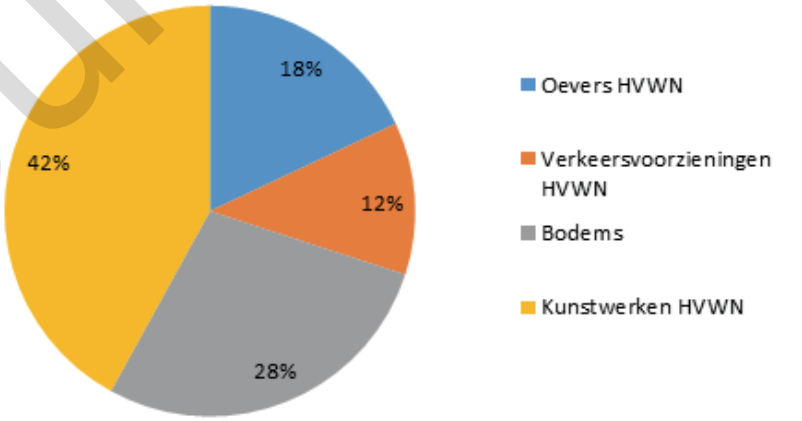
Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden zowel de werkzaamheden binnen beheer en onderhoud als werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma goed afgestemd;. Binnen beheer en onderhoud vallen zowel het preventief als het correctief onderhoud

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

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

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

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




| Areaal Beheer en onderhoud | | | |
|---|---|---|---|
| | Eenheid | Omvang 2020 | Budget x € 1.000 2020 |
| Vaarwegen | km | 7.082 | 331.829 |

Dummy

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

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

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

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

Toelichting:
Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn derhalve niet meegerekend.

Er zijn in 2020 voor deze indicatoren geen veranderingen voorzien.

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

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

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

[2] Zie het programma Vervangingen hoofdvaarwegen

Dummy

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

**15.03 Aanleg**

Motivering

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

**12.03.01 Realisatie**

*Mijlpalen realisatieprojecten*

In 2020 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren:

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

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

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

Dummy

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

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

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

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

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

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

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

Dummy

| Projectomschrijving | Budget huidig | vorig | Planning TB | Openstelling |
|---|---|---|---|---|
| **Projecten Nationaal** | | | | |
| Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen | 12 | 8 | nvt | nvt |
| Reservering voor LCC | 250 | 223 | nvt | nvt |
| **Projecten Noordwest-Nederland** | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer | 6 | 6 | | 2025- 2027 |
| Lichteren buitenhaven IJmuiden | 65 | 65 | nnb | nnb |
| Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 36 | 36 | | 2023 |
| **Projecten Zuidwest-Nederland** | | | | |
| Capaciteit Volkeraksluizen | 151 | 152 | | 2024- 2026 |
| Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil | 10 | 10 | 2016 | 2025- 2027 |
| **Projecten Oost-Nederland** | | | | |
| Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) | 36 | 36 | | 2026- 2028 |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel | 28 | 28 | 2019 | 2021- 2022 |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | | |
| Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 | 102 | 102 | 2017 | 2023- 2025 |
| **Overige projecten en reserveringen** | 563 | 507 | | |
| Projecten in voorbereiding | | | | |
| **Projecten Noordwest-Nederland** | | | | |
| Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand | | | | |
| Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP) | | | | |
| **Projecten Zuidwest-Nederland** | | | | |
| Kreekraksluizen | | | | 2026- 2028 |
| **Projecten Oost-Nederland** | | | | |
| Reservering garantstelling Twentekanalen | | | | 2018- 2020 |
| Verkenning IJssel fase 2 | | | | 2028 |
| Overige projecten in voorbereiding | | | | |
| Gesignaleerde risico's | | | | |
| afrondingen | – 2 | | | |
| **Totaal programma planuitwerking en verkenning** | **1.227** | **1.137** | | |
| **Begroting (MF 15.03.02)** | **1.241** | **1.137** | | |

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

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

Producten

| Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering gebruik Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen) | | | |
|---|---|---|---|
| | | Budget | Planning |
| Projectomschrijving | huidig | vorig | |

Dummy

| | | |
|---|---|---|
| **Totaal programma optimalisering gebruik** | **0** | **0** |
| **Begroting (MF 15.03.03)** | **0** | **0** |

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**
– XX
– XX

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

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

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

Drukproef

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

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

**Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen**

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

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

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

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

Dummy

**15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet**

Motivering

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

*Rijksrederij*

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

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

**15.09 Ontvangsten**

Motivering

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

Producten

*Bijdragen van derden*

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

Overzicht ontvangsten (bedragen x € 1.000)

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bijdragen van derden | 102.191 | 154.888 | 89.065 | 20.711 | 240 | 9.186 |
| **Ontvangsten Vaarwegen** | **102.191** | **154.888** | **89.065** | **20.711** | **240** | **9.186** |

Dummy

## Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

### A. Omschrijving samenhang met beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-Zuid
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- ERTMS
- Zuidasdok
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

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

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

Dummy

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

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

## C. Toelichting

### 17.02 Betuweroute

**[[[Motivering]]]**

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

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

### 17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid corridor is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheidsspoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid corridor kan ruwweg opgedeeld worden in enerzijds de nieuw aangelegde

Dummy

hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en anderzijds het bestaande conventionele spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn op de delen met hogesnelheidsinfrastructuur ERTMS en 25kV in bedrijf. Het traject tussen Amsterdam en Rotterdam is per 7 september 2009 officieel in gebruik genomen, het traject tussen Rotterdam en Antwerpen per 13 december 2009 en de aftakkingen naar Breda per 3 april 2011 en 9 april 2018. Naar aanleiding van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstukken II 2015–2016, 33 678, nr. 16) zet het kabinet in op een betere benutting van de HSL-Zuid met kortere reistijd voor de reizigers en een betrouwbare dienstverlening. In 2018 is met de introductie van de IC Amsterdam–Brussel en de Eurostar over de HSL, het alternatieve aanbod zoals overeengekomen na de Fyra gerealiseerd.

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

Producten

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

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

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

**17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam**

Motivering

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

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

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

Dummy

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

IenW is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstukken II 2006–2007, 30 351, nr. 3) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de Minister van IenW verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat zij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op voorstel van de minister (Kamerstukken II 2015–2016, 24 691, nr. 125), vanwege de fase waarin PMR zich bevindt, ingestemd met een eenvoudiger governance structuur en ermee ingestemd dat de voortgangsrapportage voortaan bestaat uit toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging (de zogenoemde Integrale rapportage Visie en Vertrouwen). De laatste reguliere Voortgangsrapportage betreft de veertiende Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2015–2016, 24 691, nr. 123/124).

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 natuurcompensatie is aangelegd en wordt gemonitord en van het BRG-programma is meer dan de helft van de projecten uitgevoerd. Het deelproject 750 hectare zijn onderdelen gereed en in uitvoering of voorbereiding van uitvoering.
De volgende producten worden onderscheiden:

- Uitvoeringsorganisatie: betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing;
- 750 hectare Natuur- en recreatiegebied: betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van IenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde IenW-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de ontwikkeling van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts zijn uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en wordt de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de ontwikkeling van de buitencontour;
- Btw Buitencontour: betreft de niet-compensabele btw over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;

Dit is nu

- 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 IenW wordt gevonden in de Post Onvoorzien.
- Voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam heeft IenW € 35 miljoen beschikbaar gesteld (Kamerstukken II 2015–2016, 34 003, nr. 25). De dekking van de bijdrage van IenW is gevonden in de post onvoorzien. Met het Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

Meetbare gegevens

**Project Mainportontwikkeling Rotterdam**

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectareonherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 2014 Groene Verbinding opgeleverd en in gebruik genomen;
- 2014 Laatste infrastructurele projecten voor aansluiting Maasvlakte II op Maasvlakte I gereed;
- 2015 Officiële opening eerste terminal Maasvlakte II;
- 2016 De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project en gerealiseerd;
- 2018 De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project;
- 2019 Verdieping van de Nieuwe Waterweg gereed;
- 2021 Deelprojecten 750 hectare natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

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

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

Dummy

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

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

Motivering

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

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:
- Verhogen van de veiligheid van het spoorsysteem;
- Verhogen van de interoperabiliteit van het spoorsysteem;
- Vergroten van de capaciteit van het spoorsysteem;
- Verhogen van de snelheid van de treinen;
- Verhogen van de betrouwbaarheid van het spoorsysteem.

Producten

Op 17 mei 2019 heeft het Kabinet de programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018–2019, 33 652, nr. 65) genomen. Hiermee is het programma overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase. In deze fase wordt tot en met 2030 345 km spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien, worden circa 1.300 treinen en locomotieven aangepast en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid. Tevens heeft het Kabinet besloten structureel middelen te reserveren voor de uitrol van ERTMS in de rest van Nederland in de periode 2030-2050. Hiervoor zijn middelen gereserveerd op artikelonderdeel 20.03.

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

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daarom twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de staatssecretaris van IenW betreft de tiende voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2018–2019, 33 652, nr. 64). Met het afronden van de planuitwerkingsfase zal het resterende budget van de planuitwerkingsfase worden toegevoegd overgeboekt naar artikelonderdeel voor de realisatiefase.

Dummy

| Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen.) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Projectbudget | | | Kasbudget | | | | | | | Oplevering | |
| Projectomschrijving | huidig | vorig | t/m 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | later | huidig | vorig |
| **ERTMS** | | | | | | | | | | | | |
| **Realisatiefase** | 2362 | 0 | 39 | 136 | 176 | 153 | 184 | 248 | 318 | 1107 | | |
| **Planuitwerkingsfase** | 92 | 2409 | 72 | 8 | 4 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | | |
| **Programma** | **2454** | **2409** | **111** | **144** | **181** | **159** | **184** | **248** | **318** | **1108** | | |
| Afrekening voorschotten | 0 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | |
| **Begroting (MF 17.07)** | **2454** | **2416** | **118** | **118** | **156** | **134** | **159** | **223** | **318** | **1234** | | |
| **Overprogrammering (-)** | | | | **– 26** | **– 25** | **– 25** | **– 25** | **– 25** | | **126** | | |

### 17.08 Zuidasdok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de stations capaciteit is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2018-2019, 27840, nr. 1) is de kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

Producten

Het integrale project Zuidasdok is te onderscheiden in verschillende project-onderdelen. In de begroting zijn de volgende onderdelen onderscheiden:
- Projectorganisatie en voorbereiding (inclusief Knopen);
- Uitbreiding van de ov-terminal (inclusief keersporen, regionaal ov en ketenmobiliteit);
- Tunnel en uitbreiding van A10;
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

Overzicht van de bijdragen:

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

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

Dummy

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

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

**17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

Motivering

Vanaf 2018 heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de status van groot project. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van PHS verantwoord. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, is in april 2019 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019, 34 404, nr. 92).

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

Het gaat om de volgende corridors en frequenties:
- Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters)
- Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen)
- Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen (6 intercity's op de corridor en 4 sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist)
- Den Haag-Rotterdam-Breda (8 intercity's en 6 sprinters tussen Den Haag en Rotterdam en 4 intercity's tussen Rotterdam en Breda)
- Breda-Eindhoven (4 intercity's en 4 sprinters Breda-Tilburg)
- Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) (6 intercity's en 6 sprinters, 4 IC's Amsterdam Centraal naar Almere en 2 sprinters Almere-Hilversum-Utrecht
- Goederenroutering Zuid-Nederland

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen

Dummy

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

Producten
Op 4 juni 2010 (Kamerstukken II 2009-2010, 32 404, nr. 1) heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS. Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking. PHS is een samenhangend en langlopend programma en wordt stap voor stap gerealiseerd tot en met 2028. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt.

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

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

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

*Planuitwerkingsfase PHS*
Naast prijsbijstelling van het budget naar 2019 (€ 52 miljoen) zijn binnen het planuitwerkingsbudget PHS verschillende wijzigingen opgenomen in de begroting:
- In verband met de faseovergang PHS Amsterdam (kleine maatregelen) is € 10 miljoen overgeboekt van het planuitwerking naar realisatie voor maatregelen bij station Amsterdam Amstel.
- Vanwege de areaalgroei wordt € 21,8 miljoen overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging.

Dummy

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

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

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

Dummy

**17.09 Ontvangsten**

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden voor de realisatie van de Megaprojecten verkeer en vervoer, die rechtstreeks aan IenW worden betaald, verantwoord.

Producten

*ERTMS*

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

*Afrekening voorschotten ProRail*

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

Dummy

## Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

### A. Omschrijving samenhang met beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

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

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

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

Onderstaand zijn de beschikbare budgetten tot en met 2033 per jaar gepresenteerd op het niveau van artikelonderdeel. In de verdiepingsbijlage bij de begroting zijn de mutaties op hetzelfde detailniveau toegelicht voor de periode tot en met 2033.

| Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| 18 | Overige uitgaven en ontvangsten | Uitgaven | 16.819 | 2.287 | – | – | – | – | – | |
| 18.06 | Externe veiligheid | | 3.396 | 2.287 | | | | | | |
| 18.08 | Netwerkoverstijgende kosten | | 13.423 | – | – | | | | | |
| 18.12 | Nader toe te wijzen beheer, onderhoud en vervanging | | | – | – | – | | | | |
| **18** | **Overige uitgaven en ontvangsten** | **Ontvangsten** | **196.553** | | | | | | | |
| 18.09 | Ontvangsten | | 1.047 | | | | | | | |
| 18.10 | Saldo van de afgesloten rekeningen | | 195.506 | | | | | | | |

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

Dummy

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

**C. Toelichting**

**18.06 Externe Veiligheid**

Motivering

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

**18.08 Netwerkgebonden kosten**

Motivering

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

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

Motivering

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

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

Budgettaire wijzigingen:

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

Dummy

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

**18.09 Ontvangsten**

Motivering

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

Dummy

## Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

### A. Omschrijving samenhang met beleid

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

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

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

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

| Budgetflexibiliteit (bedragen x € 1.000) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| **19** | **Bijdragen andere begrotingen Rijk** | **Ontvangsten** | **5.165.276** | **6.046.994** | **6.466.757** | **6.417.373** | **6.909.323** | **6.840.856** | **6.306.627** | **5.681.866** |
| 19.09 | Ten laste van begroting IenW | | 5.165.276 | 6.046.994 | 6.466.757 | 6.417.373 | 6.909.323 | 6.840.856 | 6.306.627 | 5.681.866 |

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

### C. Toelichting

**19.09 Bijdragen ten laste van begroting Hoofdstuk XII**
Motivering
Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

## 4. BIJLAGEN

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

### 1. Conversietabel

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

Dummy

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

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

## Conversietabellen Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Infrastructuurfonds / Mobiliteitsfonds / Standen Mobiliteitsfonds

Conversietabel artikel 11

| Artikel | | Verplichtingen | Artikel | Verplichtingen | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 20 | Verplichtingen | 11 | Verplichtingen | 47.324 | 75.215 | 79.688 | 57.978 | 113.560 | 155.500 | 449.245 | 499.322 |
| | | **Uitgaven** | | **Uitgaven** | | | | | | | | |
| 20.01 | | Verkenningen | 11.01 | Verkenningen | 5.636 | 7.900 | 6.705 | 0 | 29.110 | 71.000 | 171.022 | 209.750 |
| 20.02 | | Korte termijn mobiliteitsmaatregelen | 11.02 | Korte termijn mobiliteitsmaatregelen | 0 | 0 | 0 | 10.394 | | | | |
| 20.03 | | Reserveringen | 11.03 | Reserveringen | 26.878 | 66.722 | 66.400 | 42.000 | 42.000 | 16.500 | 16.500 | 16.500 |
| 20.04 | | Generieke investeringsruimte | 11.04 | Generieke investeringsruimte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20.05 | | Investeringsruimte toebedeeld modaliteit | 11.05 | Investeringsruimte toebedeeld modaliteit | 0 | 0 | 0 | 0 | 40.000 | 71.376 | 312.487 | 273.072 |
| | | **Ontvangsten** | | | | | | | | | | |
| 20.09 | | Ontvangsten | 11.09 | Ontvangsten | | | 30.000 | 0 | 17.500 | | | |

Conversietabel artikel 13

| Artikel | | Uitgaven | | Uitgaven | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13.07 | | Rente en aflossing | 13.02 | Beheer, onderhoud en vervanging | 1.471.719 | 1.482.215 | 1.415.076 | 1.321.016 | 1.277.222 | 1.273.407 | 1.279.111 | 1.290.159 |

Conversietabel artikel 14

| Artikel | | Uitgaven | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14.01 | | Grote regionaal/ lokale projecten | 14.01 | Regionale infrastructuur | 112.214 | 150.935 | 7.095 | 43.705 | 32.606 | 33.126 | 40.336 | 40.905 |
| 14.03 | | RSP-ZZL: Pakket bereikbaarheid | 14.02 | Bereikbaarheidsprogramma's | 46.298 | 30.315 | 884 | 46.701 | | | | |

Dummy

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

| Infrastructuurfonds | | Mobiliteitsfonds | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Conversietabel artikel 11 | | | | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
| Artikel | **Verplichtingen** | Artikel | **Verplichtingen** | | | | | | | |
| 20 | Verplichtingen | 11 | Verplichtingen | 481.449 | 970.722 | 1.274.969 | 1.050.165 | 1.937.892 | 1.934.862 | 1.820.638 |
| | **Uitgaven** | | **Uitgaven** | | | | | | | |
| 20.01 | Verkenningen | 11.01 | Verkenningen | 212.829 | 210.000 | 125.986 | | | | |
| 20.02 | Korte termijn mobiliteitsmaatregelen | 11.02 | Korte termijn mobiliteitsmaatregelen | | | | | | | |
| 20.03 | Reserveringen | 11.03 | Reserveringen | 16.500 | 116.500 | 186.500 | 116.500 | 116.500 | 116.500 | 116.500 |
| 20.04 | Generieke investeringsruimte | 11.04 | Generieke investeringsruimte | 0 | 0 | 0 | 672.156 | 1.665.847 | 1.598.818 | 1.504.739 |
| 20.05 | Investeringsruimte toebedeeld modaliteit | 11.05 | Investeringsruimte toebedeeld modaliteit | 252.120 | 642.222 | 922.470 | 339.285 | 155.545 | 219.544 | 199.399 |
| | **Ontvangsten** | | | | | | | | | |
| 20.09 | Ontvangsten | 11.09 | Ontvangsten | | | | | | | |

| Conversietabel artikel 13 | | | | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Artikel | **Uitgaven** | | **Uitgaven** | | | | | | | |
| 13.07 | Rente en aflossing | 13.02 | Beheer, onderhoud en vervanging | 1.309.910 | 1.306.208 | 1.349.469 | 1.353.384 | 1.511.962 | 1.552.953 | 1.745.947 |

| Conversietabel artikel 14 | | | | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Artikel | **Uitgaven** | | | | | | | | | |
| 14.01 | Grote regionaal/lokale projecten | 14.01 | Regionale infrastructuur | 17.179 | 11.672 | | | | | |
| 14.03 | RSP-ZZL: Pakket bereikbaarheid | 14.02 | Bereikbaarheidsprogramma's | | | | | | | |

Dummy

## 2. Lijst met afkortingen

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

Dummy

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

Dummy