



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Rijksbegroting 2020

## A Infrastructuurfonds

Van ons allemaal **Voor ons allemaal**



Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020**

**Nr. 1**

### **VOORSTEL VAN WET**

Ontvangen 17 september 2019

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in de overweging genomen hebben, dat ingevolge artikel 105 van de Grondwet de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Rijk bij de wet moet worden vastgesteld, dat artikel 2.1 van de Comptabiliteitswet 2016 bepaalt welke begrotingen tot de rijksbegroting behoren en dat de inrichting van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds moet geschieden met inachtneming van de Wet Infrastructuurfonds;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

### **Artikel 1**

De bij deze wet behorende begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds, genoemd in artikel 2 van de Wet Infrastructuurfonds, voor het jaar 2020 wordt vastgesteld.

### **Artikel 2**

De vaststelling van de begrotingsstaat geschiedt in duizenden euro's.

### **Artikel 3**

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari van het onderhavige begrotingsjaar. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven op of na deze datum van 1 januari, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum, van uitgifte van dat Staatsblad en werkt zij terug tot en met 1 januari.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven,

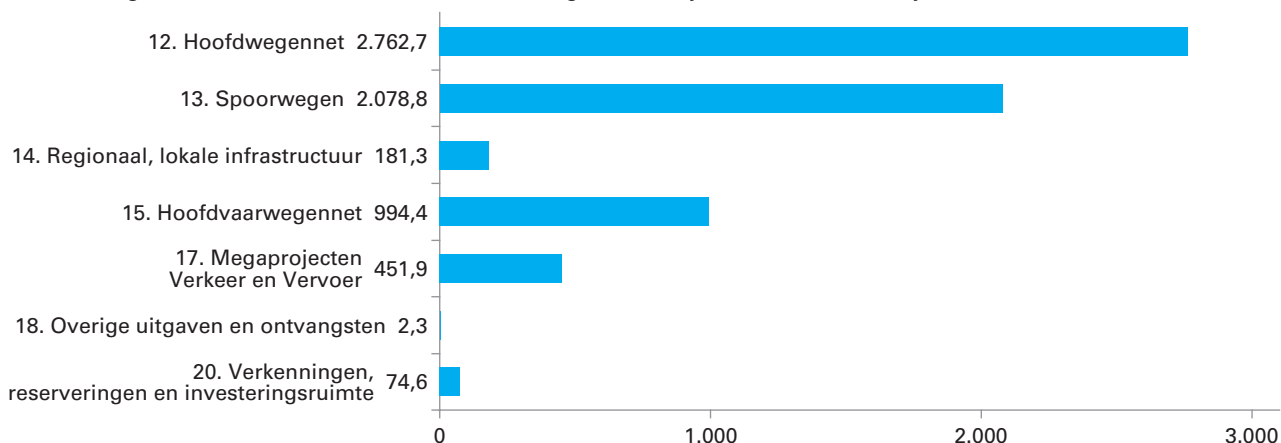
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

**Vastgestelde begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (bedragen x € 1.000)**

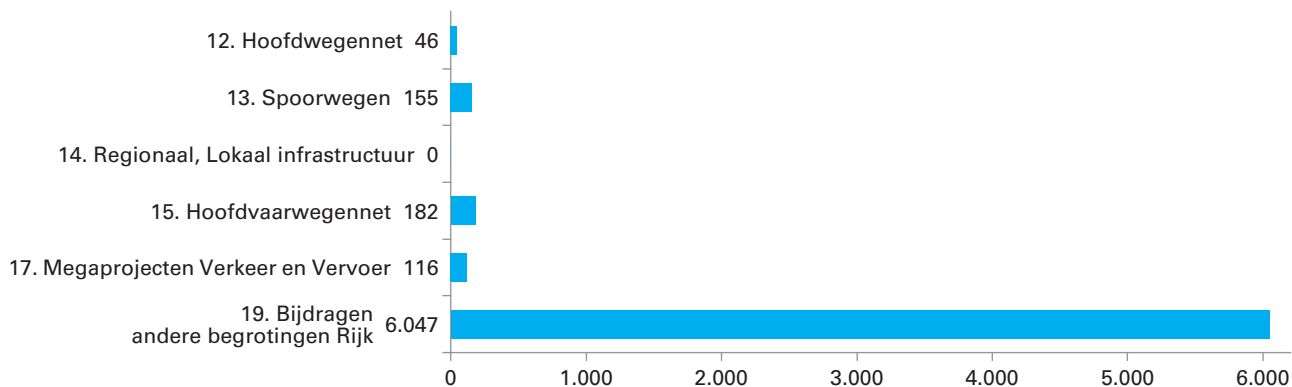
Art.	Omschrijving	Ontwerpbegroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
12	Hoofdwegennet	3.037.025	2.762.695	116.173
13	Spoorwegen	1.880.706	2.078.808	181.758
14	Regionaal, lokale infrastructuur	48.264	181.250	
15	Hoofdvaarwegennet	973.825	994.399	154.888
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	921.616	451.893	46.141
18	Overige uitgaven en ontvangsten	2.422	2.287	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			6.046.994
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	75.215	74.622	
	<b>Totaal</b>	<b>6.939.073</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.545.954</b>



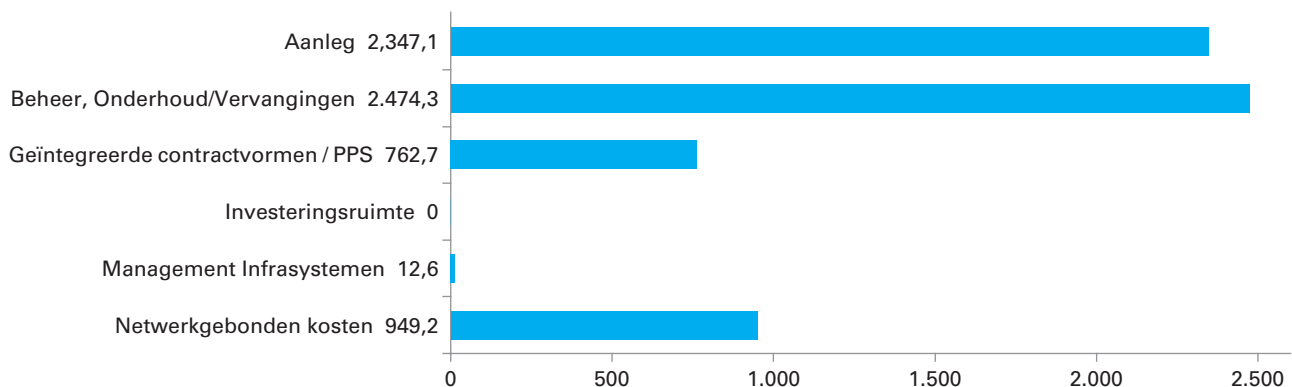
**Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds 2020 (bedragen x € 1 miljoen; totaal: € 6.546 miljoen)**



**Geraamde ontvangsten van het Infrastructuurfonds 2020 (bedragen x € 1 miljoen; totaal: € 6.546 miljoen)**



**Geraamde uitgaven van het Infrastructuurfonds voor 2020 naar soort (bedragen x € 1 miljoen; totaal: € 6.546 miljoen)**



Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Inhoudsopgave**

<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGS- WETSVOORSTEL</b>	<b>2</b>
<b>B.</b>	<b>BEGROTINGSTOELICHTING</b>	<b>3</b>
1.	<b>LEESWIJZER</b>	<b>3</b>
2.	<b>INFRASTRUCTUURAGENDA</b>	<b>6</b>
3.	<b>PRODUCTARTIKELEN</b>	<b>15</b>
	Artikel 12 Hoofdwegennet	15
	Artikel 13 Spoorwegen	34
	Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	48
	Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	54
	Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	68
	Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	82
	Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	86
	Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	89
4.	<b>BIJLAGEN</b>	<b>101</b>
	Bijlage 1 Voeding van het Infrastructuurfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel	101
	Bijlage 2 Verdiepingsbijlage	105
	Bijlage 3 Overzichtsconstructie Kustwacht	164
	Bijlage 4 Instandhouding	167
	Bijlage 5 ProRail	189
	Bijlage 6 DBFM-conversies	191
	Bijlage 7 Tol	192
	Bijlage 8 Lijst van afkortingen	197

## **A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETS- VOORSTEL**

### **Wetsartikel 1**

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

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

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



## B. BEGROTINGSTOELICHTING

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

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

Voor u ligt de begroting van het Infrastructuurfonds.

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

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

### 1. LEESWIJZER

#### Structuur

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

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

De stand «vorig» betreft de stand in de eerste suppletore 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.

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

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

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

#### 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 < 1.000	5	5
≥ 1.000	5	5

2. In bijlage 1 zijn de uitgaven per modaliteit weergegeven. Daarbij is het verschil met artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van de begroting Hoofdstuk XII uitgewerkt. Dit verschil betreft de overige ontvangsten van het fonds.
3. Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extracomptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel eergegeven voor de looptijd tot en met 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.
6. Er is een zichtbare aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van ProRail. Dit is gedaan door de middelen voor ProRail apart zichtbaar te maken bij artikelonderdeel 13.03 Aanleg en door het opnemen van het grafische schema met de financiële stromen (bijlage 5 ProRail).

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

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

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

### **Groeiparagraaf**

Dit jaar is zijn er geen grote wijzigingen aan de structuur van de Infrastructuurbegroting aangebracht.



## 2. INFRASTRUCTUURAGENDA

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

### Mijlpalen en resultaten 2020

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

#### *Beheer, onderhoud en vervanging*

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

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

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

#### *Aanleg*

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

### Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>– ViA15;</li><li>– deeltraject A9 Badhoevedorp binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere;</li><li>– A15 Papendrecht-Sliedrecht Oost.</li></ul>

### Spoorwegen

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

### Hoofdvaarwegennet

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

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

#### *Regionale/lokale infrastructuur*

Voor de grote regionale en lokale infrastructuurprojecten (kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger dan € 225 miljoen voor projecten die geheel of gedeeltelijk worden gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam of de gemeente 's-Gravenhage is gelegen, of € 112,5 miljoen indien het project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd) ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. IenW is dus niet zelf verantwoordelijk, maar kan een bijdrage leveren in de aanlegkosten van een dergelijk project als nut en noodzaak zijn aangetoond en het project van (boven)regionaal belang is. Op artikelonderdeel 14.01 zijn de grote regionale/lokale projecten nader aangeduid.

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor de lopende programma's wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen, de voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer en het MIRT Overzicht 2020.

**Begroting op hoofdlijnen**

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



Belangrijkste beleidsmatige mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)										
	art.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2032	2033	
<b>Stand ontwerpbegroting 2019</b>		<b>7.368.034</b>	<b>7.177.842</b>	<b>7.155.683</b>	<b>6.687.679</b>	<b>6.805.500</b>	<b>6.232.364</b>	<b>45.853.390</b>	<b>0</b>	
Mutaties 1e supplettoire begroting 2019		43.398	-362.711	-277.184	-353.200	193.102	171.061	722.677	66.399	
Stand na 1e supplettoire begroting 2019		7.411.432	6.815.131	6.878.499	6.334.479	6.998.602	6.403.425	46.576.067	66.399	
<b>Belangrijkste mutaties Infrastructuurfonds</b>		<b>- 1.401.991</b>	<b>- 269.177</b>	<b>94.644</b>	<b>408.393</b>	<b>265.745</b>	<b>831.486</b>	<b>2.082.138</b>	<b>5.934.097</b>	
<u>Kaderrelevante mutaties Hoofdstuk IF</u>										
1	div.	- 6.318	- 3.122	- 3.119	- 3.069	- 3.049	- 6.019			
2	Bijdragen derden								1.000	
	- Hoofdwegennet		2.750	3.618	4.295	6.434	3.818	15.466	799	
	- Spoorwegen	13/20	13.163	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 IF	div.							5.557.977	
	- 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	120.945	1.092.034	126.582	
6	Luchtverkningscapaciteit 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	378.751	- 58.550		
		13	- 60.952	- 11.678	15.425	14.245	- 146.543	231.430		
		15	- 430.604	- 215.930	161.797	237.569	206.079	- 139.068		
		17	- 291.387	- 85.562	- 311.887	- 245.866	252.589	782.818		
9	Diversen	div.	34.104	- 10.519	- 8.007	- 6.421	- 6.001	- 1.400	- 319	
<u>Niet Kaderrelevante mutaties Hoofdstuk IF</u>										
10	Kornwerderzand	15						15.000		
	Kornwerderzand	20						- 15.000		
<b>Stand ontwerpbegroting 2020</b>		<b>6.009.441</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.973.143</b>	<b>6.742.872</b>	<b>7.264.347</b>	<b>7.234.911</b>	<b>48.658.205</b>	<b>6.000.496</b>	

#### Ad 1. Aanvullende post infrastructuurfonds

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 Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte. De apparaatsuitgaven van lenW worden op de begroting Hoofdstuk XII verantwoord. Hiertoe wordt bij de begroting 2020 € 24,7 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda.

#### Ad 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 Twentekanaalen (€ 1,4 miljoen);
- Megaprojecten Verkeer en Vervoer: HSL-Zuid (€ 0,3 miljoen), PHS Vught (€ 3,6 miljoen) en PHS Geldermalsen (€ 0,1 miljoen).

#### Ad 3. Extrapolatie Infrastructuurfonds

Bij de begroting 2020 wordt de looptijd van het Infrastructuurfonds 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 € 5,8 miljard beschikbaar op het Infrastructuurfonds. 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 € 4,3 miljard benodigd. De ruimte die in 2033 resteert na aftrek van de doorlopende verplichtingen bedraagt circa € 1,5 miljard en wordt toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds.

#### Ad 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.

#### Ad 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.

#### Ad 6. Luchtverkenningcapaciteit Kustwacht

Dit betreft een overboeking aan Defensie voor de jaren 2022 tot en met 2031 voor de lenW-bijdrage aan het nieuwe contract Luchtverkenningcapaciteit van de Kustwacht Nederland.

#### Ad 7. Overboeking Deltafonds

Op basis van de prognose in 2017 is een tekort geconstateerd voor de vervanging- en renovatieopgave 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 VenR reservering voor het hoofdvaarwegennet. Ten behoeve van het resterende tekort voor de VenR opgave van het hoofdvaarwegennet is € 265 miljoen overgeheveld vanuit de reservering Vervanging en Renovatie op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds naar artikel 15 hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds. De overheveling vanuit het Deltafonds ligt in de lijn met het gegeven dat op het hoofdvaarwegennet uitgaven zijn verantwoord die bijdragen aan de deltafondsdienst «Veiligheid».

#### Ad 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.

#### Ad 10. Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand

Om de verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand financieel mogelijk te maken, wordt er € 15 miljoen vanuit de investeringsruimte vaarwegen toegevoegd aan de bestaande reservering voor dit project. Met de totale rijksbijdragen onderstreept het kabinet om met infrastructurele investeringen de economische ontwikkelingen in deze regio te stimuleren (zie ook Kamerstukken II 2018–2019, [35 000-A, nr. 124](#)).

#### **Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord**

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste supplettaire begroting 2018 meerjarig € 3,1 miljard aanvullend beschikbaar gesteld aan het Infrastructuurfonds. Met uitzondering van eenmalig € 100 miljoen voor fietsinfrastructuur en € 5 miljoen per jaar voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland, zijn deze



middelen conform de bestaande verdeelsleutel<sup>1</sup> tussen Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet verdeeld. Vanaf het jaar 2030 wordt de jaarlijkse ophoging niet meer verdeeld naar modaliteit, maar toegevoegd aan de generieke investeringsruimte ten behoeve van de vorming van het Mobiliteitsfonds.

In de begroting 2020 is naar aanleiding van bestuurlijke besluitvorming in het MIRT weer een deel van de inzet van deze middelen verwerkt en toebedeeld aan de specifieke artikelonderdelen op het Infrastructuurfonds. Bij Hoofdwegennet gaat het om de A1 Barneveld Stroe (€ 22 miljoen), de A7 Purmerend-Zaandam (€ 20 miljoen) en de A4-N14 nieuw Ringvaart aquaduct (€ 80 miljoen). Bij OV en Spoor gaat het om no-regret maatregelen in het kader van het gebiedsprogramma Utrecht (€ 13,9 miljoen), no-regret maatregelen bij Den Haag in het kader van het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag (€ 50 miljoen), maatregelen ten aanzien van regionale knelpunten (€ 16,4 miljoen), kleine projecten goederenvervoer (€ 19 miljoen) en omgevingsmaatregelen bij PHS Meteren – Bostel (€ 15 miljoen). Bij Hoofdvaarwegennet zijn geen middelen ingezet uit de aanvullende post. De aanvullende programmering leidt tot een hogere apparaatsbehoefte. Het gaat om zowel hogere apparaatsuitgaven van Rijkswaterstaat (€ 3,1 miljoen) als lenW (€ 21,6 miljoen).

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

### 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 Infrastructuurfonds 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. Voor de verdere toelichting voor opzet en werking van het instrument op de fondsen wordt naar de leeswijzer van het Infrastructuurfonds verwezen. In de artikelsgewijze toelichtingen is de jaarlijkse omvang van de overprogrammering opgenomen.

Overprogrammering Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)		
Artikel	2019	2019–2024
12 Hoofdwegen <sup>1</sup>	– 148	
13 Spoorwegen	– 31	– 1.464
15 Hoofdvaarwegen	– 79	
17 Megaprojecten	– 36	
<b>Totale overprogrammering</b>	<b>– 294</b>	<b>– 1.464</b>

<sup>1</sup> inclusief Megaproject Zuidasdok

<sup>1</sup> Hoofdwegennet 53,5%, Spoorwegen 39,5% en Hoofdvaarwegennet 7%.

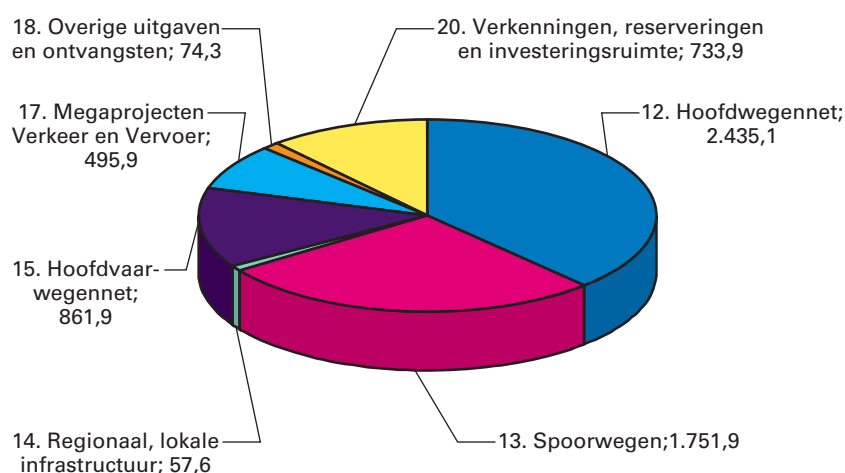
Vanuit beheersingsoogpunt is overprogrammering op de fondsen gemaximeerd in de begrotingsperiode op € 2,2 miljard.

Totale overprogrammering fondsen (bedragen x € 1.000)		
Fonds	2019	2019–2024
Infrastructuurfonds	– 294	– 1.464
Deltafonds	– 109	– 516
<b>Totale overprogrammering</b>	<b>– 403</b>	<b>– 1.980</b>

### Gemiddelde uitgaven

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

Gemiddelde jaarlijkse uitgaven van het Infrastructuurfonds 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 Infrastructuurfonds overgeheveld naar een nieuw artikel, namelijk artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte. Hiermee wordt het inzicht in de flexnorm verder verbeterd.

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

Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2033 (€ miljoen.)
20.01	Verkenningen	1.050
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10
20.03	Reserveringen	1.079
20.04	Generieke investeringsruimte	5.442
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	3.428
<b>Totaal</b>		<b>11.008</b>
<b>Als percentage van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte)</b>		<b>11,5%</b>

### 3. PRODUCTARTIKELEN

#### Artikel 12 Hoofdwegennet

##### 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.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>3.615.382</b>	<b>4.171.824</b>	<b>3.037.025</b>	<b>2.124.181</b>	<b>2.235.444</b>	<b>2.334.030</b>	<b>2.091.487</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.472.330</b>	<b>2.402.576</b>	<b>2.762.695</b>	<b>3.111.954</b>	<b>2.827.092</b>	<b>3.506.415</b>	<b>3.475.208</b>
<b>12.01 Verkeersmanagement</b>	3.736	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.736	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803
<b>12.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	717.007	651.043	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800
12.02.01 Beheer en onderhoud	669.477	576.726	501.379	568.529	442.150	436.749	426.156
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	669.477	576.726	501.379	568.529	442.150	436.749	426.156
12.02.04 Vervanging	47.530	74.317	190.701	251.980	268.341	265.770	174.644
<b>12.03 Aanleg</b>	558.823	578.689	905.318	1.226.155	1.054.121	1.464.864	1.672.794
12.03.01 Realisatie	537.107	455.466	783.303	891.638	530.682	565.830	586.036
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	32.508	15.399	18.603	24.070	4.088	0	0
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	21.716	123.223	122.015	334.517	523.439	899.034	1.086.758
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	17.670	18.297	24.077	23.465	17.065	12.753	12.753
<b>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	605.036	549.209	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553
<b>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</b>	587.728	619.823	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258
12.06.01 Apparaatskosten RWS	459.254	490.097	498.433	496.370	480.530	472.208	456.632
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	459.254	490.097	498.433	496.370	480.530	472.208	456.632
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	128.474	129.726	124.971	130.150	106.350	104.246	93.626
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	122.474	121.126	116.371	121.550	97.850	95.746	93.626
<b>12.07 Investeringsruimte</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>110.467</b>	<b>151.735</b>	<b>116.173</b>	<b>115.998</b>	<b>52.714</b>	<b>66.451</b>	<b>123.081</b>
<b>12.09 Ontvangsten</b>	<b>110.467</b>	<b>151.735</b>	<b>116.173</b>	<b>115.998</b>	<b>52.714</b>	<b>66.451</b>	<b>123.081</b>
12.09.01 Ontvangsten		151.735	116.173	115.998	29.414	21.938	78.568
12.09.02 Tolopgave					23.300	44.513	44.513

##### Budgetflexibiliteit

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

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

Bedragen x € 1.000			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>12</b>	<b>Hoofdwe-</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>2.402.576</b>	<b>2.762.695</b>	<b>3.111.954</b>	<b>2.827.092</b>	<b>3.506.415</b>	<b>3.475.208</b>	<b>3.220.611</b>	<b>2.439.758</b>
12.01	Verkeersma-		3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803	3.801	3.801
	management									
12.02	Beheer		651.043	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800	604.455	529.491
	onderhoud en									
	vervanging									
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		549.209	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553	555.673	471.760
	contractvormen/PPS									
12.06	Netwerkge-		619.823	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258	544.428	542.428
	bonden kosten									
	HWN									
12.07	Investerings-		0	0	0	0	0	0	0	0
	ruimte									
<b>12</b>	<b>Hoofdwe-</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>151.735</b>	<b>116.173</b>	<b>115.998</b>	<b>52.714</b>	<b>66.451</b>	<b>123.081</b>	<b>54.255</b>	<b>45.707</b>
12.09	Ontvangsten		151.735	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.255	45.707

Bedragen x € 1.000			2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019–2033
<b>12</b>	<b>Hoofdwe-</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>2.395.844</b>	<b>1.964.946</b>	<b>1.812.053</b>	<b>2.224.110</b>	<b>1.479.813</b>	<b>1.485.280</b>	<b>1.426.757</b>	<b>36.535.112</b>
12.01	Verkeersma-		3.801	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	57.100
	management									
12.02	Beheer		483.202	763.464	774.913	808.596	477.073	477.073	477.073	9.572.782
	onderhoud en									
	vervanging									
12.03	Aanleg		925.905	207.002	62.359	590.706	29.189	49.942	100.417	11.271.993
12.04	Geïntegreerde		445.446	446.808	431.380	281.407	430.150	414.889	305.891	7.183.779
	contractvormen/PPS									
12.06	Netwerkge-		537.490	543.863	539.592	539.592	539.592	539.567	539.567	8.449.458
	bonden kosten									
	HWN									
12.07	Investerings-		0	0	0	0	0	0	0	0
	ruimte									
<b>12</b>	<b>Hoofdwe-</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>45.013</b>	<b>49.213</b>	<b>44.513</b>	<b>44.513</b>	<b>44.515</b>	<b>40.370</b>	<b>49.458</b>	<b>1.043.709</b>
12.09	Ontvangsten		45.013	49.213	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458	1.043.709

### 12.01 Verkeersmanagement

#### Motivering

Met verkeersmanagement streeft IenW 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, bevordert.

## Producten

### Verkeersmanagement

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.

## Meetbare gegevens

Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	2018	2019	2020
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.781	2.829	2.836
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
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 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 en renovaties anderzijds.

#### Producten

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

In 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 en renovatie (VenR) betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en wegen, waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende is. Voornamelijk in de eerste helft en vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw zijn veel kunstwerken gerealiseerd die, mede door het intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie 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.

#### **12.02.01 Beheer en Onderhoud**

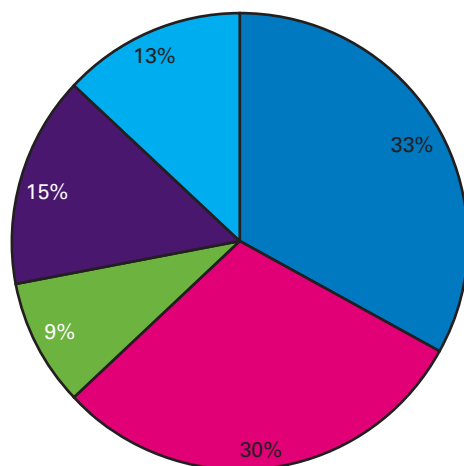
Voor het gebruik van het wegennet zet IenW in op een optimale beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid over de levenscyclus van de infrastructuur van wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van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

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

#### **Meetbare gegevens**

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



■ Verhardingen	■ Kunstwerken HWN	■ DVM
■ Verkeersvoorzieningen HWN	■ Landschap en Milieu	

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

#### Toelichting

De lengte van de hoofdrijbaan zal in 2020 enigszins toenemen door SAA-3 A9 Holendrecht – Diemen (Gaasperdammerweg). De lengte van de verbindingswegen en op- en afritten zal in 2020 toenemen door met name de SAA-3 A9 Holendrecht – Diemen (Gaasperdammerweg) en de A16/N3 Aansluiting Dordtse Kil.

Het areaal asfalt neemt toe door bovengenoemde projecten alsmede door A1 Apeldoorn – Azelo (fase 1), maar dit blijft binnen de afronding.

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

<sup>1</sup> Exclusief verzorgingsbanen

## 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).	%	4%	–	–	–
– vanaf 2018: Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	%	–	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)	%	99,8%	99,8%	99,7%	99,7%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	%	99%	97%	95%	95%

### Ad 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.

### Ad 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.

#### 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 en Renovatie van het Hoofdwegennet. Op begrotingsartikel 18 staan de VenR middelen voor 2032 en 2033, die nog moeten worden toebedeeld. In het MIRT projectenoverzicht<sup>2</sup> worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet.

Deze werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 4 Instandhouding.

#### 12.03 Aanleg

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:

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 van 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

<sup>2</sup> Zie het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: [www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen](http://www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen)

Motivering

Producten

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

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

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord Rutte III. Daarvan is € 25 beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 miljoen voor maatregelen op Provinciale N-wegen. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34 775-A nr. 64). De financiële middelen voor N-wegen in beheer van 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 projectaf-



spraken 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 [www.mjpo.nl](http://www.mjpo.nl).

### **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 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 AIR BIM. Het project AIR BIM betreft de ontwikkeling van een informatiemanagementsysteem dat door verbeterde areaal-informatie zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als de instandhouding. Bij de volgende projecten in realisatie zijn besparingen ingeboekt: o.a. A10 Nieuwe Meer Amstel, A28-A1 knooppunt Hoevelaken, A27 Houten-Hoopolder en A1 Apeldoorn Azelo.

Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)												
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Nationaal</b>												
Kleine projecten / Afronding projecten	41	53		3	2				16	20	nvt	nvt
Programma 130 km	45	45	35	1	2	7					-	-
Programma aansluitingen	117	116	48	33	28	6	2				nvt	nvt
Quick Wins Wegen	12	12	11					1			-	-
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.488	1.490	1.474	2	1	1			1	9	2016	2016
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	20	20	19			1					2015	2015
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	2.133	2.094	745	135	192	225	179	169	204	284	2025-2027	2024-2026
A10 Amsterdam praktijkproef FES	53	51	31	5	3	1	13				2018	2018
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	309	305	35	24	43	50	43	31	21	62	2028	2028
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
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
A4 Burgerveen – Leiden	548	548	541			7					2015	2015
A4 Delft – Schiedam	641	639	641								2015	2015
A4 Vlietland / N14	16	16	14	2							2020-2022	2020-2022
A4-A44 Rijnlandroute	574	566	141	37	105	116	96	79			Regio	Regio
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	12	11	1		3	6	2				2020	2020
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	108	1						2	2015	2015
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>												
A2 Passage Maastricht	680	679	673	3					4		2016	2016
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	258	264	256	1						1	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	59	59	45			14					Regio	Regio
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
A1 Apeldoorn – Azelo: fase 1 en fase 2a	256		10	92	120	33	1					
A1 Apeldoorn Zuid – Beekbergen	32	32	29						3		2017	2017
A12-A15 Ressen – Oudenbroeken	576		70	28	240	184	51		3			
A50 Ewijk – Valburg	269	271	269								2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	319	319	316				3				2015	2015
N35 Wijthmen – Nijverdal	19	15		3	4	6	6				2018	2018
N35 Zwolle – Wijthmen	54	54	37	6	1	2		8			2018	2018
<b>Projecten Noord-Nederland</b>												
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	700	689	169	77	92	120	98	61	24	58	2021–2023	2019–2021
N31 Leeuwarden (De Haak)	219	219	217	2							2014	2014
<b>Overige maatregelen</b>												
Fileaanpak	54		1	12	19	18	4					
Meer kwaliteit leefomgeving	145	178	147	3		-5						
Meer veilig	50	49	38			12						
Afrondingen	-1			-7	-2	1	1	1				
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>												
	<b>12.144</b>	<b>11.237</b>	<b>7.724</b>	<b>494</b>	<b>873</b>	<b>844</b>	<b>516</b>	<b>448</b>	<b>414</b>	<b>825</b>		
Realisatie uitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking				67	82	48	15	12				
<b>Programma Realisatie</b>				<b>561</b>	<b>955</b>	<b>892</b>	<b>531</b>	<b>460</b>	<b>414</b>	<b>825</b>		
<b>Budget Realisatie (IF 12.03.01)</b>				<b>455</b>	<b>783</b>	<b>892</b>	<b>531</b>	<b>566</b>	<b>586</b>	<b>825</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>-106</b>	<b>-172</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>172</b>			

In kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2018–2019, 27 840, 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 verdeelsleu-

tel is teruggeboekt naar de investeringsruimte van verschillende modaliteiten.

- Reserveringen voor Life Cycle Costs (LCC): deze zijn geactualiseerd voor de verlenging van het Infrastructuurfonds 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](#)).  
Vorbereiding 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 teruggestuurd 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 van Hoofdwegenet 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 Infrastructuurfonds 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 Vervanging en Renovatie worden de opleggingen en voegovergangen van de Galecopperbrug vervangen. Om dubbele hinder voor de gebruiker te voorkomen worden deze werkzaamheden meegenomen in het project Ring Utrecht. Het hiervoor benodigde VenR-budget van € 18 miljoen is aan het projectbudget Ring Utrecht toegevoegd.
- A20 Nieuwekerk a/d IJssel – Gouda: Bij het vaststellen van het Voorkeursbesluit A20 Nieuwekerk – Gouwe is er een nieuwe raming opgesteld voor het project en is het taakstellend budget hieraan gelijkgesteld. Het restant is toegevoegd aan de investeringsruimte (€ 46 miljoen).
- A2 Het Vonderen – Kerensheide: In voorbereiding op de realisatie van dit project is een deel van het taakstellend budget overgeboekt naar het realisatieartikel (€ 35 miljoen).
- A4 Burgerveen – N14: Het taakstellend budget is met € 80 miljoen verhoogd, bestemd voor de realisatie van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken.
- A27 Houten-Hoopolder: 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 Apeldoorn – Azelo: fase 1 en 2a van het project zijn met het realisatiebudget van € 256 miljoen van de Verkenningen en planuitwerkingen naar de realisatiefase overgegaan (zie ook het projectoverzicht bij 12.03.01).
- 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 project AIR BIM 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.

Mirt tabel 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatie uitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 209	- 292	nvt	nvt
<b>Projecten Nationaal</b>			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		
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
A12/A27 Ring Utrecht	1.206	1.171	2017	2027–2028
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	305	300		
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	53	52	2020	2023
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	179	176	nvt	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	27	27	nvt	Regio
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
A15 Papendrecht – Sliedrecht	16	16	2018	2020–2021
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	165	178	2022	2023–2026
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen – N14	133	50	2021	
A4 Haaglanden – N14	467	460	2020	
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding	3	3	nvt	nvt
N59 Verkeersveiligheid	10	5	nvt	nvt
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>				
A2 't Vonderen – Kerensheide	273	266	2019	2025–2027

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
A27 Houten – Hooipolder	1.432	1.345	2019	Zuid: 2027–2029 Noord: 2028–2030
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	5	2020	2021–2022
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	26	26	nvt	Regio
N65 Vught – Haaren	113	99	nvt	2024–2026
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	157	154	2020	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	412	412	2020	2022–2024
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	22	31	nvt	nvt
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
A1 Apeldoorn – Azelo: fase 2b	191	440	Fase2b 2020–2022	Fase2b: 2020–2022
A1/A30 Barneveld	42	10	2022	
N35 Nijverdal – Wierden	121	107	2018	2022–2024
N35 Raalte	13	13	nvt	Regio
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5	2021	2022–2024
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	30	29	nvt	nvt
<b>Projecten Noord-Nederland</b>				
N33 Zuidbroek-Appingedam	100	99	2020	2022–2024
<b>Overige projecten en reserveringen</b>				
	245	127		
Projecten in voorbereiding				
<b>Projecten Nationaal</b>				
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken				
Programma DUMO				
Programma Fiets				
Strategisch plan Verkeersveiligheid				
<b>afrondingen</b>	3	- 1		
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>6.756</b>	<b>6.735</b>		
<b>Begroting (IF 12.03.02)</b>	<b>6.756</b>	<b>6.735</b>		

## 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

### Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private Opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na openstelling van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de

Opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht.

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

## Producten

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

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

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

De aanbesteding van de projecten A9 Badhoevedorp – Holendrecht en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) wordt in 2020 afgerond. De DBFM-conversie, overheveling van de begrotingsbedragen vanuit de budgetten voor aanleg (artikelonderdeel 12.03) en onderhoud (artikelonderdeel 12.02) naar dit begrotingsartikel, zal plaatsvinden na de «financial close» van deze contracten. Na afloop van het DBFM-contract zal het budget voor Beheer en Onderhoud weer worden toegevoegd aan artikelonderdeel 12.02. Beheer, Onderhoud en Vervanging. Bij verlenging van de periode van het Infrastructuurfonds worden deze budgetten gezien als een doorlopende verplichting.

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

- A10 Tweede Coentunnel: De projectdaling wordt verklaard door enerzijds een meevaller in het aanleg gedeelte 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 Blankenburgverbin-



ding. De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering en het inboeken van de verwachte baten ter financiële dekking van AIR BIM. Het project AIR BIM betreft de ontwikkeling van een informatiemanagementsysteem dat door verbeterde areaal-informatie zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als de instandhouding. Bij de volgende projecten in realisatie zijn besparingen ingeboekt: o.a. A24 Blankenburgverbinding en A16 Rotterdam.

Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)													
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Eind contract
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>													
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A1/A6)	1.816	1.798	558	74	71	60	59	59	60	875	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A6 Almere)	394	381	14	40	20	21	17	17	17	248	2020	2020	2040
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.139	1.122	260	58	63	49	91	49	49	520	2020	2021	2038
A10 Tweede Coentunnel	2.154	2.162	1.177	53	58	53	53	53	53	654	2013	2013	2037
A12 Lunetten – Veenendaal	684	677	346	25	25	25	25	25	25	188	2012	2012	2033
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	358	354	28	29	14	14	14	14	14	231	2018–2020	2018–2020	2044
Aflossing tunnels	951	944	660	47	48	48	36	28	30	54	–	–	–
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>													
A15 Maasvlakte – Vaanplein	2.252	2.230	1.309	82	112	72	55	56	55	511	2015	2015	2035
A16 Rotterdam	1.498	1.397	83	48	43	23	20	155	157	969			
A24 Blankenburgverbinding	1.800		154	39	38	30	29	238	131	1.136			
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>													
A59 Rosmalen – Geffen	272	272	269	1	2						2005	2005	2020
<b>Projecten Oost-Nederland</b>													
A12 Ede – Grijsoord	184	181	44	16	15	9	9	9	9	73	2016	2016	2032
N18 Varsseveld – Enschede	455	450	215	14	10	10	19	10	10	167	2018	2018	2043
<b>Projecten Noord-Nederland</b>													
N31 Leeuwarden – Drachten	168	167	137	6	6	6	6	7			2007	2007	2022
N33 Assen – Zuidbroek	341	335	115	14	14	14	14	14	14	142	2014	2014	2034
Afrondingen													
<b>Tolgefinancierde uitgaven (NCW)</b>													

Projectomschrijving	Projectbudget						Kasbudget				Openstelling		Eind contract
	huidig	orig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	orig	
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		nvt	nvt	nvt
<b>Totaal</b>	<b>11.595</b>	<b>11.367</b>	<b>5.367</b>	<b>549</b>	<b>538</b>	<b>435</b>	<b>472</b>	<b>759</b>	<b>648</b>	<b>5.924</b>			
<b>Begroting (IF 12.04)</b>			<b>4.977</b>	<b>549</b>	<b>538</b>	<b>435</b>	<b>472</b>	<b>759</b>	<b>648</b>				

## 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.

### 12.07 Investeringsruimte

Bij Ontwerpbegroting 2019 is de investeringsruimte Hoofdwegen overgeheveld naar begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Hoofdwegennet (artikelonderdeel 20.05.01).

### 12.09 Ontvangsten

### Motivering

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

### Producten

#### *Bijdragen van derden*

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

#### *Totaal geraamde inkomsten tol*

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

Projectomschrijving	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bijdragen van derden	152	116	116	29	22	79
Totaal geraamde inkomsten tol				23	45	45
<b>Totaal</b>	<b>152</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>52</b>	<b>67</b>	<b>124</b>

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

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

## Artikel 13 Spoorwegen

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.436.876</b>	<b>1.986.295</b>	<b>1.880.706</b>	<b>1.704.940</b>	<b>1.543.314</b>	<b>1.558.075</b>	<b>1.482.977</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.123.334</b>	<b>2.052.531</b>	<b>2.078.808</b>	<b>2.034.070</b>	<b>2.002.059</b>	<b>1.847.380</b>	<b>1.746.091</b>
<b>13.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	1.514.397	1.461.729	1.472.225	1.405.086	1.311.026	1.267.232	1.263.417
<b>13.03 Aanleg</b>	457.267	418.452	431.554	451.417	511.367	398.896	299.208
<i>13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer</i>	382.065	361.625	332.102	262.864	323.526	303.664	222.948
<i>13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer</i>	57.867	22.257	22.227	54.297	52.841	31.306	15.917
<i>13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer</i>	16.652	31.216	57.408	102.507	99.849	54.851	51.268
<i>13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer</i>	683	3.354	19.817	31.749	35.151	9.075	9.075
<b>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	141.680	162.360	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476
<b>13.07 Rente en aflossing</b>	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
<b>13.08 Investeringsruimte</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>222.780</b>	<b>211.574</b>	<b>181.758</b>	<b>195.878</b>	<b>208.458</b>	<b>213.339</b>	<b>217.430</b>
<b>13.09 Ontvangsten</b>	<b>222.780</b>	<b>211.574</b>	<b>181.758</b>	<b>195.878</b>	<b>208.458</b>	<b>213.339</b>	<b>217.430</b>

### 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.

Bedragen x € 1.000												
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026			
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>2.052.531</b>	<b>2.078.808</b>	<b>2.034.070</b>	<b>2.002.059</b>	<b>1.847.380</b>	<b>1.746.091</b>	<b>1.699.585</b>	<b>1.677.780</b>		
13.02	Beheer onderhoud en vervanging	1.461.729	1.472.225	1.405.086	1.311.026	1.267.232	1.263.417	1.269.121	1.280.169			
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			
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990			
13.08	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0			
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>211.574</b>	<b>181.758</b>	<b>195.878</b>	<b>208.458</b>	<b>213.339</b>	<b>217.430</b>	<b>327.223</b>	<b>200.399</b>		
13.09	Ontvangsten	211.574	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	217.430	327.223	200.399		
<b>(Vervolg) bedragen x € 1.000</b>												
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033			
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>1.669.910</b>	<b>1.620.545</b>	<b>1.517.929</b>	<b>1.470.271</b>	<b>1.559.082</b>	<b>1.745.947</b>	<b>26.278.145</b>			
13.02	Beheer onderhoud en vervanging	1.299.920	1.296.218	1.339.479	1.343.394	1.501.972	1.542.963	1.735.957	20.789.908			
13.03	Aanleg	184.509	160.200	83.139	31.177	7.130	6.129	0	3.435.206			
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	175.491	154.137	85.321	85.710	42.385	0	0	1.903.181			
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	149.850			
13.08	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0			
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>200.399</b>	<b>3.158.852</b>			
13.09	Ontvangsten	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	3.158.852			

### 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging

#### Motivering

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

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

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

#### Producten

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

Het Beheerplan 2020 wordt uiterlijk 15 november 2019 door ProRail ingediend en wordt in december 2019, nadat de Minister van IenW daarmee heeft ingestemd, aan de Tweede Kamer toegezonden.

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

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

### **13.03 Aanleg Spoor**

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

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

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

##### **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 suicidepreventie: € 4,7 miljoen;
- Programma Kleine functiewijzigingen;



- Cameratoezicht op Stations: € 3,8 miljoen;
- ATB-Vv: € 0,6 miljoen.

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

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

#### *Programma Behandelen en Opstellen*

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

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

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 Brabandrouten verlaagd. Naast overboekingen voor beheer en onderhoud, is de vrijval binnen het project ATB-Vv A2 corridor + Brabandrouten (€ 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, [35 000A, 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 lifecyclemanagement) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's toegevoegd aan het projectbudget:

- Programma Toegankelijkheid € 1,5 miljoen;
- Uitvoeringsprogramma Geluid € 3,4 miljoen;
- Beheer en onderhoud € 4,9 miljoen;
- Kleine functiewijzigingen € 12,1 miljoen.

Hierna resteerde nog een verschil met de geactualiseerde raming van het project. Vanuit de investeringsruimte spoorwegen (artikelonderdeel 20.05) is € 3,2 miljoen aangevuld. (Zie hiervoor ook de brief van 22 november 2018 over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg en de voortgang van het MIRT (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)).

#### Zwolle-Herfte

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

Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)													
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling		
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig	
<b>Projecten Nationaal</b>													
Be- en bijsturing toekomst	15	15	6	3	4	2	0	0	0	0	2019	2019	
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum	7	9	6	1	0	0	0	0	0	0	2015	2015	
Geluidsanering Spoorwegen	609	601	61	15	30	35	53	60	72	284	divers	divers	
Programma Behandelen en Opstellen	157	196	5	14	17	27	30	23	7	34	divers	divers	
Uitvoeringsprogramma geluid emplacements (UPGE)	27	30	13	0	1	3	3	3	4	0	divers	divers	
Verbeteraanpak stations	12	12	3	3	1	1	1	1	1	2	2020	2020	
Verbeteraanpak trein	51	50	31	7	5	0	4	4	0	0	2018/2019	2018/2019	
Vervolgfase Beter en Meer / Opstelcapaciteit	45	44	0	5	15	6	9	10	0	0	divers	divers	
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>													
Cameratoezicht op stations	14	13	12	1	1	0	0	0	0	0			
Kleine stations	18	17		6	0	3	5	5		0	divers	divers	
Toegankelijkheid stations	496	493	228	38	40	30	26	15	17	101	divers	divers	
<b>Overige projecten/lijdelen etc.</b>													
Aanleg ATBvv	69	67	1	5	3	13	16	15	17	0	divers	divers	
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	17	18	17	0	0	0	0	0	0	0			
Booggeluid	3	4	1	0	0	0	0	2	0	0	divers	divers	
Fietsparkeren bij stations	348	344	107	56	61	42	37	24	15	7	divers	divers	
Kleine projecten personenvervoer	30	32	6	5	9	5	2	1	1	0	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	27	14	2	6	9	9	0	0	0	0	divers	divers	

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
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 suïcide-preventie	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
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	17	2	3	2	2	0	0	0	2020	2020
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	413	413	400	6	3	3	0	1	0	0	2016	2016
Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	898	911	882	6	3	3	3	0	0	0	divers	divers
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
Emplacement Den Haag Centraal	65	39	10	2	1	3	3	21	21	5	2023 – 2025	2023 – 2025
Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft	607	607	590	11	4	3	0	0	0	0	2017	2017
<b>Projecten Oost Nederland</b>												
Traject Oost	239	237	140	25	22	10	13	18	6	6	divers	divers
<b>Projecten Noord Nederland</b>												
Zwolle – Herfte	213	208	51	55	46	36	12	12			2021	2021
Sporendriehoek Noord-Nederland	136	134	63	10	25	19	12	7	0	0	divers	divers
Afrondingen	0	0	0	3	-3	-3	0	0	-2	0		
<b>Totaal ProRail projecten</b>	<b>5.986</b>	<b>5.934</b>	<b>3.477</b>	<b>367</b>	<b>391</b>	<b>328</b>	<b>315</b>	<b>277</b>	<b>216</b>	<b>613</b>		
<b>Overige (niet ProRail) projecten</b>												
<b>Totaal overige (niet ProRail) projecten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>5.986</b>	<b>5.954</b>	<b>3.477</b>	<b>367</b>	<b>391</b>	<b>328</b>	<b>315</b>	<b>277</b>	<b>216</b>	<b>613</b>		
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking				-7	-9	-15	-41	-23	-18	-17		
Afrekening voorschotten	27	0	0	27	0	0	0	0		0		
<b>Programma Realisatie</b>	<b>6.013</b>	<b>5.954</b>	<b>3.477</b>	<b>387</b>	<b>382</b>	<b>313</b>	<b>274</b>	<b>254</b>	<b>198</b>	<b>596</b>		
<b>Budget Realisatie (IF 13.03.01)</b>	<b>6.013</b>	<b>5.954</b>	<b>3.477</b>	<b>362</b>	<b>332</b>	<b>263</b>	<b>324</b>	<b>304</b>	<b>223</b>	<b>596</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>-25</b>	<b>-50</b>	<b>-50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>25</b>			

### 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

#### Afgesloten projecten

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

- Emplacementen op orde: Born brandbeveiligingsmaatregelen

- Externe veiligheid Drechtsteden: Ontsporingseleiding Zwijndrecht-Dordrecht

### **Overige wijzigingen**

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

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

#### *Nazorg gereedgekomen projecten*

Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en rekening houdend met de mogelijke risico's is het budget verlaagd met € 0,8 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen (artikelonderdeel 20.05). Verder heeft het project Betuweroute niet langer de status van *Groot Project* waardoor de uitgaven op het reguliere goederenartikel verantwoord kunnen worden. De eerder op IF 17 geraamde nazorguitgaven voor het project Betuweroute ad € 8,5 miljoen zijn daarom toegevoegd aan deze post Nazorg gereedgekomen projecten.

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

Projectomschrijving	Projectbudget			2019	2020	2021	2022	2023	Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018						2024	later	huidig	vorig
<b>ProRail Projecten</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Kleine projecten goederenvervoer	5	5	1	2	1	1						
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	169	169	153	2	1	1	4	1	2	5	divers	divers
PAGE risico reductie	19	19	9	1	0	2	4	1	3		divers	divers
Programma Emplacements op orde	60	59	5	7	5	5	6	6	6	20	divers	divers
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
Calandbrug	161	160	118	0	0	20	23				2020/ 2021	2020/ 2021
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	27	27	18	2	2	1	3				divers	divers
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	225	222	72	1	5	45	40	18	9	35	divers	divers
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>												
<b>Projecten Oost Nederland</b>												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	136	140	93	4	11	9	3	10	4	2	divers	divers
<b>Overige projecten</b>												
Nazorg gereedgekomen projecten	8	2	0	0	0	0	2	4	1	1	divers	divers
Afrondingen	0	0	-1	0	1	-1	0	0		0		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>810</b>	<b>803</b>	<b>468</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>83</b>	<b>85</b>	<b>40</b>	<b>25</b>	<b>63</b>		
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. IF 13.03.05	-4	-4		-1	-4	-29	-32	-9	-9	-35		
Afrekening voorschotten	4	1		4	0	0	0	0		0		
<b>Programma Realisatie</b>	<b>810</b>	<b>800</b>	<b>468</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>28</b>		
<b>Budget Realisatie (IF 13.03.02)</b>	<b>810</b>	<b>800</b>	<b>468</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>28</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>												

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

### 13.03.04 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).

#### *Studie- en innovatie budget*

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

#### *Regionale knelpunten*

In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt met de regio over verbetering van het spoor in regio's met een decentrale spoorconcessie. In totaal zijn daarbij afspraken gemaakt voor € 11,4 miljoen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, [35 000 A, nr. 78](#)). Voor de perronfasering Arnhem is reeds € 1,8 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds. De middelen zijn gereserveerd vanuit de door het huidige kabinet beschikbaar gestelde middelen voor een inhaalslag infrastructuur.

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

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

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

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

**13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer**

**Overige wijzigingen**

*Kleine projecten: Verbetering spooraansluiting Moerdijk*

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

*Kleine Projecten: Railterminal Valburg*

De provincie Gelderland wil een Railterminal Gelderland (RTG) in Valburg realiseren bij het huidige Container Uitwisselpunt (CUP) aan de Betuwe-route. 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: Spoor aansluiting Born*

De provincie Limburg is niet langer van plan een spoor aansluiting bij VDL NedCar te Born te realiseren (Tweede Kamer, 29 984, 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 innovatie budget binnen het planuitwerkingsprogramma personenvervoer (artikelonderdeel 13.03.04).

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

Projectomschrijving	Budget		PB of TB	Indienststelling
	huidig	vorig		
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	4	4		
<b>Projecten Nationaal</b>				
Kleine projecten Goederenvervoer	26	14	nvt	divers
<b>Overige projecten en reserveringen</b>				
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde Risico's				
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>				
<b>Begroting (IF 13.03.05)</b>	<b>26</b>	<b>14</b>		

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

Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

**13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

**Motivering**

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

## Producten

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

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	Start	Eind
Beschikbaarheidsvergoeding <sup>1</sup>	3.636	3.632	1.790	155	162	163	164	165	168	869	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen <sup>2</sup>	- 126	- 139	- 136	- 16	3	3	3	3	3	11		
Diverse afrekeningen etc. <sup>3</sup>	83	91	36	23	0	2	3	3	2	14		
<b>Totaal</b>	<b>3.593</b>	<b>3.584</b>	<b>1.690</b>	<b>162</b>	<b>165</b>	<b>168</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>173</b>	<b>894</b>		
<b>Begroting (IF 13.04)</b>	<b>3.593</b>	<b>3.584</b>	<b>1.690</b>	<b>162</b>	<b>165</b>	<b>168</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>173</b>	<b>894</b>		

<sup>1</sup> De beschikbaarheidsvergoeding is inclusief de verwachte toekomstige indexeringen.

<sup>2</sup> Rente wordt halfjaarlijks verrekend op basis van de werkelijke Euribor-stand; de belastingwijziging is een technische, voor de Staat budgetneutrale, correctie die bij de Belastingdienst leidt tot even grote ontvangsten.

<sup>3</sup> Dit betreft diverse afrekeningen en wijzigingen aan de HSL-Zuid infrastructuur waaronder de aanpassing van het ERTMS-systeem (voor de Intercity Nieuwe Generatie), de uitgevoerde pilot geluidsmaatregelen en de zettingen bij Schuilingervliet.

### 13.07 Rente en Aflossing

#### Motivering

Onder deze categorie uitgaven vallen de rente en aflossing van de bij ProRail uitstaande leningen, waarmee in het verleden spoorinfrastructuur gefinancierd is.

#### Producten

Het uitstaand saldo van de leningen per eind 2018 bedraagt nog € 148 miljoen. Hiervan moet ProRail in 2020 € 75 miljoen aflossen en in 2027 € 73 miljoen. In 2020 wordt besloten of tot herfinanciering of schuldreductie wordt overgegaan.

### 13.08 Investeringsruimte

Bij de begroting 2019 is de investeringsruimte Spoor overgeheveld naar begrotingsartikel 20 naar het onderdeel investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05.02).

### 13.09 Ontvangsten

#### Motivering

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

#### Producten

#### Concessievergoedingen

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

*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.

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

## Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>8.201</b>	<b>66.983</b>	<b>48.264</b>	<b>1.607</b>	<b>47.622</b>	<b>1.606</b>	<b>1.606</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>97.268</b>	<b>160.512</b>	<b>181.250</b>	<b>7.979</b>	<b>90.406</b>	<b>32.606</b>	<b>33.126</b>
<b>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</b>	94.429	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126
<i>14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok</i>	253	2.104	1.606	1.606	1.606	1.606	1.606
<i>14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok</i>	94.176	110.110	149.329	5.489	42.099	31.000	31.520
<i>14.01.04 Investeringsruimte</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>14.02 Regionale Mob. Fondsen</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid</b>	2.839	48.298	30.315	884	46.701	0	0
<i>14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten</i>	2.839	43.298	25.291	884	0	0	0
<i>14.03.02 RSP-ZZL: mob. Fondsen</i>	0	5.000	0	0	46.701	0	0
<i>14.03.03 RSP-ZZL: REP</i>	0	0	5.024	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.219</b>	<b>1.108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>14.09 Ontvangsten</b>	<b>2.219</b>	<b>1.108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 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.

Bedragen x € 1.000												
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026			
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>160.512</b>	<b>181.250</b>	<b>7.979</b>	<b>90.406</b>	<b>32.606</b>	<b>33.126</b>	<b>40.336</b>	<b>40.905</b>		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126	40.336	40.905			
14.02	Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0	0	0			
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	48.298	30.315	884	46.701	0	0	0	0			
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>1.108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
14.09	Ontvangsten	1.108	0	0	0	0	0	0	0	0		
<b>(Vervolg) bedragen x € 1.000</b>												
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019–2033			
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>17.179</b>	<b>11.672</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>615.971</b>			
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	17.179	11.672	0	0	0	0	0	489.773			
14.02	Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0	0	0			
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	0	0	0	0	0	0	0	126.198			
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>1.108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.108</b>			
14.09	Ontvangsten	1.108	0	0	0	0	0	0	1.108			

## 14.01 Grote regionale/lokale projecten

### Motivering

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

### Producten

#### *Algemeen*

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

#### *Verkenningen*

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

### 14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

Van een project dat in de planuitwerkingstabel is opgenomen 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: Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen.)

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

#### Legenda:

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

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

#### 14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/lokaal

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

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

##### 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 14.01.03: Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen.)												
Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Amstelveenlijn	80	79	12	25	15	0	28	0		0	2020	2020
Utrecht, tram naar de Uithof	112	112	82	0	31	0	0	0		0	2019	2019
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	211	207	55	2	1	5	14	31	32	70	divers	2021 – 2023
Rotterdamsebaan	298	294	112	83	103	0	0	0		0	regio	regio
Afrondingen	0		0	0	-1	0	0	0	1	0		
<b>Totaal</b>	<b>701</b>	<b>692</b>	<b>261</b>	<b>110</b>	<b>149</b>	<b>5</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>70</b>		
<b>Begroting (IF 14.01.03)</b>												

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

#### 14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

##### Motivering

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

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

##### Producten

Nu de oplevering van de Sluiskiltunnel heeft plaatsgevonden is duidelijkheid over de financiële afhandeling van het Mobiliteitsfonds Zeeland. De resterende middelen in het Mobiliteitsfonds Zeeland worden samen met een aanvulling vanuit artikel 14.02 van € 1,3 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincie Zeeland. Dit ter invulling van de bestuurlijke

afpraak over de financiële bijdrage van het Rijk aan de N62 Sloeweg van in totaal € 5,0 miljoen (BO-MIRT Zuidwest Nederland najaar 2016).

De resterende middelen (€ 7,9 miljoen) die op artikel 14.02 nog voor de Sluiskiltunnel beschikbaar waren, worden overgeheveld naar de investeringsruimte Wegen.

#### **14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid**

#### Motivering

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

Binnen de projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid gaat het in totaal om vijf concrete bereikbaarheidsprojecten, zie 14.03.01. De rijksbijdrage voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 en de N50 Ramspol-Ens zijn inmiddels overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegen.

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

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



## Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

### *Concrete bereikbaarheidsprojecten*

Het opdrachtgeverschap van het project partiele spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgegaan van lenW naar de Regio. Het binnen het realisatieprogramma personenvervoer beschikbare budget ad € 23,702 miljoen is om die reden overgeboekt van artikelonderdeel 13.03 naar artikelonderdeel 14.03. De middelen worden via stortingen in het Provincie- en btw-compensatiefonds beschikbaar gesteld aan de Regio.

### *Regionale Mobiliteit*

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

### Projectoverzicht behorende bij 14.03: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	115	90	46	42	25	1	0	0	0	0		
14.03.02 Regionale Mobiliteit	543	537	491	5	0	0	47	0	0	0		
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	5	5	0	0	5	0	0	0	0	0		
Afronding	663	632	537	47	30	1	47	0	0	0		
Afrekening voorschotten				1								
<b>Begroting (IF 14.03)</b>	<b>663</b>	<b>632</b>	<b>537</b>	<b>48</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
LMCA Spoor: sporendriehoek (IF 13.03.01)	136	134	63	10	25	19	12	7	0	0		
<b>Totale rijksbijdrage Noord-Nederland</b>	<b>799</b>	<b>766</b>	<b>600</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>20</b>	<b>59</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		

## Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII 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 Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art.15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>724.468</b>	<b>939.219</b>	<b>973.825</b>	<b>838.957</b>	<b>787.062</b>	<b>781.518</b>	<b>824.909</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>845.570</b>	<b>952.996</b>	<b>994.399</b>	<b>1.255.031</b>	<b>1.108.668</b>	<b>942.466</b>	<b>926.970</b>
<b>15.01 Verkeersmanagement</b>	8.655	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.655	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
<b>15.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	334.496	361.554	398.074	311.437	326.637	315.081	324.692
<i>15.02.01 Beheer en onderhoud</i>	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
<i>15.02.04 Vervanging</i>	45.652	57.464	66.245	57.138	121.633	119.833	131.405
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	1	1	1	1
<b>15.03 Aanleg</b>	159.164	202.091	171.166	325.818	307.175	219.733	220.938
<i>15.03.01 Realisatieprogramma</i>	157.949	171.976	171.166	316.317	236.183	120.078	105.786
<i>15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen</i>	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
<b>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	28.867	51.152	75.293	264.214	122.791	64.397	52.937
<b>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</b>	314.388	329.369	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573
<i>15.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	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
<i>15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	28.647	33.389	31.815	31.960	29.735	29.733	30.157
– Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	28.647	33.389	31.815	31.960	29.735	29.733	30.157
<b>15.07 Investeringsruimte</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>81.365</b>	<b>102.191</b>	<b>154.888</b>	<b>89.065</b>	<b>20.711</b>	<b>240</b>	<b>9.186</b>
<b>15.09 Ontvangsten</b>	<b>81.365</b>	<b>102.191</b>	<b>154.888</b>	<b>89.065</b>	<b>20.711</b>	<b>240</b>	<b>9.186</b>

## 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.

Bedragen x € 1.000												
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026			
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>952.996</b>	<b>994.399</b>	<b>1.255.031</b>	<b>1.108.668</b>	<b>942.466</b>	<b>926.970</b>	<b>738.189</b>	<b>849.367</b>		
15.01	Verkeersmanagement	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	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			
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>102.191</b>	<b>154.888</b>	<b>89.065</b>	<b>20.711</b>	<b>9.186</b>	<b>3.404</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
15.09	Ontvangsten	102.191	154.888	89.065	20.711	240	9.186	3.404	0	0		
<b>(Vervolg) bedragen x € 1.000</b>												
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033			
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>663.251</b>	<b>775.609</b>	<b>885.116</b>	<b>925.692</b>	<b>655.829</b>	<b>613.247</b>	<b>12.928.558</b>			
15.01	Verkeersmanagement	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	132.450			
15.02	Beheer onderhoud en vervanging	233.679	324.551	302.649	318.856	212.807	259.932	223.515	4.473.706			
15.03	Aanleg	60.272	79.126	211.557	236.103	41.257	25.827	25.909	2.416.882			
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	48.945	48.943	47.920	47.743	64.674	47.080	40.833	1.076.743			
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	311.525	314.159	314.160	314.160	314.160	314.160	314.160	4.828.777			
15.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>379.685</b>			
15.09	Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	379.685			

## 15.01 Verkeersmanagement

### Motivering

De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

### Producten

#### 15.01.01 Verkeersmanagement

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

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

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 Beheer, onderhoud en vervanging**

### Motivering

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

### Producten

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

In 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 en renovatie (VenR) 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 of renovatie aan de orde is.

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

### **15.02.01 Beheer en Onderhoud**

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

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

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

### Kustwacht

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

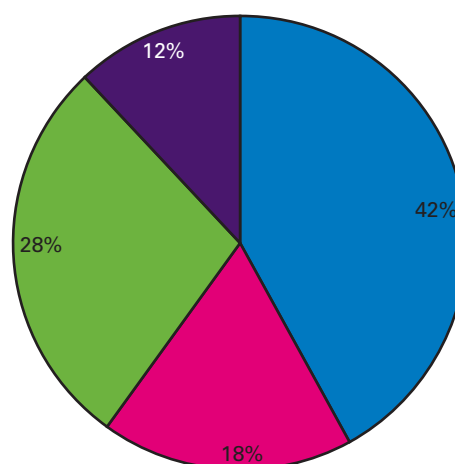
De Minister van IenW is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht. De overzichtskonstructie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

### Overdracht Brokx-Nat

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

### Meetbare gegevens

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



 Kunstwerken HVWN	 Oevers HVWN
 Bodems	 Verkeersvoorzieningen HVWN

Areaal Beheer en Onderhoud			
	Eenheid	Omvang 2020	Budget x € 1.000 2020
Vaarwegen	km	7.082	331.829

### *Toelichting*

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.437 kilometer en van zeecorridors en 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)	0,5%	0,8%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,4%	0,2%	0,2%

### *Toelichting*

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

#### **15.02.04 Vervanging**

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de jaren '60 van de vorige eeuw is de vervangingsopgave toegenomen. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het MIRT Overzicht<sup>3</sup>. Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudingsbijlage toegelicht.

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

#### **15.03 Aanleg**

### Motivering

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

#### **15.03.01 Realisatie**

### Producten

In 2020 wil lenW de volgende mijlpalen realiseren:

<sup>3</sup> Zie het programma [Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegen](#)



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

#### **De 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 Merwedede: 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 Vervanging en Renovatieprogramma (VenR) hoofdvaarwegen. Daarnaast komt de resterende € 15 miljoen uit de investeringsruimte vaarwegen voor de beheersing van de grondwaterproblematiek.
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering en het inboeken van de verwachte baten ter financiële dekking van AIR BIM. Het project AIR BIM betreft de ontwikkeling van een informatiemanagementsysteem dat door verbeterde areaal-informatie zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als de instandhouding. Onder andere bij de volgende projecten in realisatie zijn besparingen ingeboekt: Twentekanalen en Toekomstvisie Waal.

**Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € miljoen.)**

Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Projecten Nationaal</b>												
Beter Benutten	18	18	16	0	0	0				2	–	–
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	101	101	97	1	2	1					2018	2018
Walradarsystemen	26	26	23	1	0					2	2021	2021
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10				3				2020	2020
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>												
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	13	1	1	0	2	9				2023	2019
Uitbreiding overnachtingshavens Merwedens	20	20	0	1	6	2				10		
Nieuwe Sluis Terneuzen	947	1.025	190	176	180	160	145	30	30	35	2022	2022
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>												
Maasroute, modernisering fase 2	641	630	576	11	21	22	8	3			2023	2018
Wilhelminakanaal Tilburg	96	100	93	1	2	0	0			1	na 2017	na 2017
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel	431	430	424	1						6	2015	2015
<b>Projecten Oost Nederland</b>												
Toekomstvisie Waal	136	134	30	3	14	35	23	18	11	3	2022–2024	2021
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	65	65	57	3		1				5	2017	2017
Verruiming Twentekanalens fase 2	169	95	6	4	4	94	43	18			2023	2019
<b>Projecten Noord-Nederland</b>												
Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	284	284	280	4							2019	2019
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37	0						2	2017	2017
<b>Overige projecten</b>												
Kleine projecten / Afronding projecten	1	2		0	0					0		
Afrondingen				1	1	– 1	1			1		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>3.000</b>	<b>2.995</b>	<b>1.840</b>	<b>208</b>	<b>230</b>	<b>316</b>	<b>232</b>	<b>69</b>	<b>41</b>	<b>67</b>		
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking				3	2	0	4	12	4	0		
<b>Programma Realisatie</b>				<b>211</b>	<b>232</b>	<b>316</b>	<b>236</b>	<b>81</b>	<b>45</b>	<b>67</b>		
<b>Budget Realisatie (IF 15.03.01)</b>				<b>172</b>	<b>171</b>	<b>316</b>	<b>236</b>	<b>120</b>	<b>106</b>	<b>67</b>		
<b>Overprogrammering (–)</b>				<b>– 39</b>	<b>– 61</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>61</b>	<b>0</b>		

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

### **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 Merwedde is naar realisatie gegaan.

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

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 30	- 36	nvt	nvt
<b>Projecten Nationaal</b>				
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	12	8	nvt	nvt
Reservering voor LCC	250	223	nvt	nvt
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6		2025–2027
Lichter en buitenhaven IJmuiden	65	65	nbn	nbn
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36		2023
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
Capaciteit Volkeraksluizen	151	152		2024–2026
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2025–2027
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36		2026–2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2019	2021–2022
<b>Projecten Noord-Nederland</b>				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2017	2023–2025
<b>Overige projecten en reserveringen</b>				
	563	507		
Projecten in voorbereiding				
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)				
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
Kreekraksluizen				2026–2028
<b>Projecten Oost-Nederland</b>				
Reservering garantstelling Twentekanal				2018–2020
Verkenning IJssel fase 2				2028
Overige projecten in voorbereiding				
Gesignaleerde risico's				
afrondingen	- 2			
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>1.227</b>	<b>1.137</b>		
<b>Begroting (IF 15.03.02)</b>	<b>1.227</b>	<b>1.137</b>		

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

**Legenda:**  
 PB = Projectbesluit  
 TB = Tracébesluit

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

## Producten

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

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 Infrastructuurfonds 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 35 000 A, Nr. 28). 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 budgettophoging is de prijsindexering 2019.

- Keersluis Limmel: Het projectbudget is verlaagd met € 4 miljoen. Er is sprake van een harde meevaller. Een deel van de risicoservering is niet meer benodigd voor het project.
- De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van prijsindexering 2019.

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

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

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

#### 15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

##### Motivering

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

### *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.

### **15.07 Investeringsruimte**

Bij OB2019 is de investeringsruimte Vaarwegen overgeheveld naar begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (artikelonderdeel 20.05.3).

### **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.

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

## Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- 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.

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.039.763</b>	<b>1.443.443</b>	<b>921.616</b>	<b>892.295</b>	<b>559.595</b>	<b>324.185</b>	<b>654.798</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>269.333</b>	<b>391.493</b>	<b>451.893</b>	<b>491.004</b>	<b>662.253</b>	<b>824.370</b>	<b>898.016</b>
<b>17.02 Betuweroute</b>	1.599	1.986	0	0	0	0	0
<b>17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid</b>	80	1.459	4.420	1.711	0	0	0
<i>17.03.01 Realisatie HSL-zuid</i>	80	1.459	4.420	1.711	0	0	0
<b>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	20.184	21.670	6.859	1.146	260	260	260
<b>17.07 ERTMS</b>	50.733	118.311	155.813	133.793	158.581	223.051	318.753
<i>17.07.01 Realisatieprogramma ERTMS</i>	32.864	109.822	151.456	127.736	158.581	223.051	318.753
<i>17.07.02 Verkenning en planuitwerking ERTMS</i>	17.869	8.489	4.357	6.057	0	0	0
<b>17.08 ZuidasDok</b>	78.938	106.436	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349
<b>17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>	117.798	141.631	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654
<i>17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma</i>	90.826	116.855	151.226	151.871	136.095	70.311	57.836
<i>17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking</i>	26.972	24.776	47.585	95.289	197.557	308.176	349.818
<b>Ontvangsten</b>	<b>37.373</b>	<b>181.004</b>	<b>46.141</b>	<b>75.445</b>	<b>43.616</b>	<b>57.494</b>	<b>44.358</b>
<b>17.09 Ontvangsten</b>	<b>37.373</b>	<b>181.004</b>	<b>46.141</b>	<b>75.445</b>	<b>43.616</b>	<b>57.494</b>	<b>44.358</b>

### 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.



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	Betuwroute		1.986	0	0							
17.03	Hogesnelheidsrein-Zuid		1.459	4.420	1.711	0						
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		21.670	6.859	1.146	260	260	260	260	260		
17.07	ERMITS		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		
17.09	Ontvangsten	<b>Ontvangsten</b>	181.004	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151		
<b>(Vervolg) bedragen x € 1.000</b>												
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Uitgaven	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033		
17.02	Betuwroute		0	0	0	0	0	0	0	1.986		
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid		0	0	0	0	0	0	0	7.590		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam		260	52.886	0	0	0	0	0	84.121		
17.07	ERTMS		338.421	258.500	81.043	159.976	0	44.435	0	2.342.368		
17.08	ZuidasDok		59.360	17.205	281.190	0	0	0	0	1.371.499		
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		302.430	224.497	245.978	81.844	67.006	8.310	0	3.135.653		
17.09	Ontvangsten	<b>Ontvangsten</b>	18.110	7.877	65.430	0	0	0	0	630.079		

## 17.02 Betuweroute

### Motivering

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

#### Projectoverzicht behorende bij 17.02 Betuweroute (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
Betuweroute	4.887	4.895	4.885	2	0	0	0	0		0	2007	2007
<b>Begroting (IF 17.02)</b>	<b>4.887</b>	<b>4.895</b>	<b>4.885</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		

## 17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

### Motivering

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

In de Voortgangsrapportage HSL-Zuid wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de restpunten van de aanleg van de gehele HSL-Zuid vervoersysteem. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op 13 februari 2017 besloten de grootproject-status 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 evaluevaluatie 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 grondvererving en schades en uit te voeren evaluaties. De geschatte einddatum is 2021. Het budget voor zettingsproblematiek van € 9 miljoen is overgeheveld naar artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS.

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

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Oplevering		
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
HSL-Zuid	6.144	6.154	6.137	1	4	2	0	0		0		
<b>Begroting (IF 17.03)</b>	<b>6.144</b>	<b>6.154</b>	<b>6.137</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		

### 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

## Motivering

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

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

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

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

lenW is in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstukken II 2006–2007, [30 351, nr. 3](#)) aangewezen als coördinerend projectministerie. Als zodanig is de Minister van lenW verantwoordelijk voor de overall-projectbeheersing. De projectbeheersing is zodanig ingericht dat zij adequaat kan rapporteren over de processen die leiden tot de realisatie van de deelprojecten en sturing kan geven aan de uitvoering van het deelproject Natuurcompensatie dat rechtstreeks onder haar verantwoordelijkheid valt. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op voorstel van de minister (Kamerstukken II 2015–2016, [24 691, nr. 125](#)), vanwege de fase waarin PMR zich bevindt, ingestemd met een eenvoudiger governance structuur en ermee ingestemd dat de voortgangsrapportage voortaan bestaat uit toezending van de jaarlijkse 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 lenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde lenW-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de instelling van een Bodembeschermingsgebied, de aanleg van de Duincompensatie Delfland en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Voorts zijn uit dit budget de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;
- Btw Buitencontour: betreft de niet-compensabele btw over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR. Als gevolg van de verbreding van het Breiddiep is een aanvulling op de uitwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam afgesloten. Dit was reeds als scopewijziging aangekondigd in de 13<sup>e</sup> Voortgangsrapportage PMR (Kamerstukken II 2014–2015, [24 691, nr. 121](#) en Kamerstukken II 2014–2015, [24 691, nr. 122](#)). De dekking van de bijdrage van lenW wordt gevonden in de Post Onvoorzien.
- Voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam heeft lenW € 35 miljoen beschikbaar gesteld (Kamerstukken II 2015–2016, [34 003, nr. 25](#)). De dekking van de bijdrage van lenW is gevonden in de post onvoorzien. Met het Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

## Meetbare gegevens

### Project Mainportontwikkeling Rotterdam

- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectare onherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 2014 Groene Verbinding opgeleverd en in gebruik genomen;

- 2014 Laatste infrastructurele projecten voor aansluiting Maasvlakte II op Maasvlakte I gereed;
- 2015 Officiële opening eerste terminal Maasvlakte II;
- 2016 De verbreding van het Breddiep is toegevoegd aan het project en gerealiseerd;
- 2018 De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project;
- 2019 Verdieping van de Nieuwe Waterweg gereed;
- 2021 Deelprojecten 750 hectare natuur- en recreatieterrein en BRG afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

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

Projectomschrijving	Project-budget		Kasbudget							Opleve- ring		
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>												
Uitvoeringsorganisatie <sup>1</sup>	24	24	18							5	n nb	n nb
750 ha	30	30	30								n nb	n nb
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
<b>Landaanwinning</b>												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	115	115	89	2	1	1				22	n nb	n nb
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	81	80	29	19	5					27	n nb	n nb
Afrondingsverschillen	1		1	1	1							
<b>Programma</b>	<b>1.164</b>	<b>1.162</b>	<b>1.080</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>1</b>				<b>54</b>		
<b>Begroting (IF 17.06)</b>	<b>1.164</b>	<b>1.162</b>	<b>1.080</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>1</b>				<b>54</b>		

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

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

##### Motivering

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

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

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

## Producten

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

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

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

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

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Oplevering	
	huidig	vorig	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	later	huidig	vorig
<b>ERTMS</b>												
<b>Realisatiefase</b>	2.362	0	39	136	176	153	184	248	318	1.107		
<b>Planuitwerkingsfase</b>	92	2.409	72	8	4	6	0	0	0	1		
<b>Programma</b>	<b>2.454</b>	<b>2.409</b>	<b>111</b>	<b>144</b>	<b>181</b>	<b>159</b>	<b>184</b>	<b>248</b>	<b>318</b>	<b>1.108</b>		
Afrekening voorschotten	0	7	7	0	0	0	0	0		0		
<b>Begroting (IF 17.07)</b>	<b>2.454</b>	<b>2.416</b>	<b>118</b>	<b>118</b>	<b>156</b>	<b>134</b>	<b>159</b>	<b>223</b>	<b>318</b>	<b>1.234</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>-26</b>	<b>-25</b>	<b>-25</b>	<b>-25</b>	<b>-25</b>		<b>126</b>		

### 17.08 Zuidasdok

## Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de stations capaciteit is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds

gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2018–2019, [27 840, nr. 1](#)) is de kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

## Producten

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

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

Overzicht van de bijdragen:

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

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

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2018	2019	2020	2021	2022	2023	Kasbudget	
								2024	later
<b>Bijdragen Rijk</b>	1.095	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	27				
EU-ontvangsten	3	3							
Bijdrage derden	101	32							69
Afrondingen	- 1								
<b>Programma</b>	<b>1.670</b>	<b>299</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>171</b>	<b>508</b>
<b>Begroting (IF 17.08)</b>	<b>1.670</b>	<b>299</b>	<b>106</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>171</b>	<b>508</b>



Overzicht van de uitgaven:

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

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

### 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

#### Motivering

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

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

Het gaat om de volgende corridors en frequenties:

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

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer e.d.). Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat de PHS-corridors onderdeel vormen van een samenhangend 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 marktvrage per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties. De scope, planning en financiële stand van zaken (peildatum eind 2018) zijn opgenomen in de basisrapportage PHS; deze dient als referentie voor de opeenvolgende voortgangsrapportages over PHS die elk half jaar verschijnen.

## Producten

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

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

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

#### *Doorstroomstation Utrecht*

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

#### *Rijswijk – Rotterdam*

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

#### *Planuitwerkingsfase PHS*

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

- In verband met de faseovergang PHS Amsterdam (kleine maatregelen) is € 10 miljoen overgeboekt van het planuitwerking naar realisatie voor maatregelen bij station Amsterdam Amstel.
- Vanwege de areaalgroei wordt € 21,8 miljoen overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging.
- In verband met het rijden van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Alkmaar-Amsterdam is € 28,5 miljoen overgeboekt naar het overwegenprogramma als bijdrage het aanpassen van de overweg Guisweg.
- Het budget is verhoogd met € 90,7 miljoen in verband met gereali-seerde (aanbestedings)meevallers op de deelprojecten OV SAAL Cluster A en C.
- Er is € 43 miljoen vanuit het programma Behandelen en Opstellen toegevoegd omdat de onder dat programma geraamde scope voor Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen PHS.
- Voor omgevingsmaatregelen (geluid en trillingen) is € 15 miljoen toegevoegd vanuit de extra middelen van het huidig kabinet binnen de investeringsruimte Spoor voor het project Meteren – Boxtel.
- Er is er vanuit het gereserveerde budget voor Sporen Schiedam € 1,6 miljoen toegevoegd voor de te zijner tijd over te boeken beheer en onderhoudskosten voor dit project.

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

Projectomschrijving	Projectbudget			2019	2020	2021	2022	2023	Kasbudget		Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2018						2024	later	huidig	vorig
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>												
<b>Realisatiefase</b>	<b>1.636</b>	<b>1.697</b>	<b>919</b>	<b>116</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	<b>121</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>36</b>		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	275	317	241	7	6	6	6	6	2	0	2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	138	135	9	17	28	30	29	11	13		2021	2021
PHS: Meteren – Bostel	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		
<i>Afrondingen</i>		1	-1	1	1		-1		1			
<b>Planuitwerkingsfase</b>	<b>2.630</b>	<b>2.489</b>										
Corridor Alkmaar-Amsterdam												
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven												
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen												
Corridor Breda-Eindhoven												
Corridor Den Haag- Rotterdam												
Corridor OV SAAL middel-lange termijn												
Routering goederenvervoer Zuid-Nederland												
Overige (planstudiekosten)												
<i>Afrondingen</i>		-1										
<b>Programma</b>	<b>4.265</b>	<b>4.185</b>	<b>918</b>	<b>116</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	<b>121</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>42</b>		
Afrekening voorschotten	11			11								
<b>Begroting (IF 17.10)</b>	<b>4.276</b>	<b>4.185</b>	<b>918</b>	<b>117</b>	<b>151</b>	<b>152</b>	<b>136</b>	<b>70</b>	<b>58</b>	<b>42</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>				<b>- 10</b>	<b>- 15</b>	<b>- 15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>0</b>		

## 17.09 Ontvangsten

### Motivering

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

### Producten

#### ERTMS

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

*Afrekening voorschotten ProRail*

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

## Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

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

Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.666</b>	<b>16.779</b>	<b>2.422</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1.729</b>	<b>16.819</b>	<b>2.287</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>waarvan juridisch verplicht</i>			<b>100%</b>				
<b>18.06 Externe veiligheid</b>	1.729	3.396	2.287	0	0	0	0
<b>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</b>	0	13.423	0	0	0	0	0
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat</i>	0	13.423	0	0	0	0	0
<b>18.11 Investeringsruimte</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging</b>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.01 Beheer en onderhoud</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.12.02 Vervanging</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif</b>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.15.01 Ramingsbijstelling</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.15.02 Kasschuif</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.16 Reservering Omgevingswet</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.09 Ontvangsten</b>	<b>12.381</b>	<b>1.047</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>78.728</b>	<b>195.506</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 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.

Bedragen x € 1.000											
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>Uitgaven</b>									
18.06	Externe veiligheid	16.819	2.287	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	3.396	2.287								
18.11	Investeringsruimte	13.423	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en Kasschuif	0	0			0					
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0								
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>196.553</b>								
18.09	Ontvangsten	1.047									
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	195.506									
<b>(Vervolg) bedragen x € 1.000</b>											
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>Uitgaven</b>									
18.06	Externe veiligheid	0	0	0	10.706	345.458	345.457	393.907	1.114.634	5.683	
18.08	Netwerkoverstijgende kosten									13.423	
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging				10.706	345.458	345.457	393.907	1.095.528		
18.15	Ramingsbijstelling en Kasschuif									0	
18.16	Reservering Omgevingswet			0	0					0	
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>196.553</b>								
18.09	Ontvangsten	1.047									
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	195.506									

## **18.06 Externe Veiligheid**

### Motivering

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

## **18.08 Netwerkgebonden kosten**

### Motivering

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

## **18.11 Investeringsruimte**

### Motivering

Op dit artikelonderdeel werd in de afgelopen begrotingen de investeringsruimte die nog niet concreet is toebedeeld aan modaliteiten verantwoord. Binnen de investeringsruimte wordt onderscheid gemaakt tussen programmaruimte en beleidsruimte. In beginsel is alle investeringsruimte aangemerkt als programmaruimte, tenzij wordt besloten om (delen van) de investeringsruimte als beleidsruimte aan te merken. De programmaruimte betrof ruimte die reeds in de huidige kabinetsperiode ingezet kan worden voor ambities en risico's. De beleidsruimte betrof de ruimte waarover de besluitvorming werd overgelaten aan een volgend kabinet. Met het aantreden van het nieuwe kabinet Rutte III komt dit onderscheid te vervallen. Daarnaast zijn bij OB2019 de investeringsruimtes voor het Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Spoor overgeheveld naar begrotingsartikel 20. Verder toelichting over de investeringsruimte is terug te vinden bij begrotingsartikel 20

## **18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging**

### Motivering

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

Het budget voor Vervanging en Renovatie is op het niveau van 2030 doorgetrokken, maar wordt voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging en nog niet toebedeeld aan de modaliteiten. Voor Spoor zijn de middelen die



gereserveerd waren op dit artikelonderdeel met deze begroting toegevoegd aan artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor.

Budgettaire wijzigingen:

- Uit de reservering voor nader toe te wijzen beheer en onderhoud (artikelonderdeel 18.12) is € 124 miljoen overgeboekt naar de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging ten behoeve van de vervangingsopgave bovenleidingportalen;
- Er zijn middelen gereserveerd (€ 42,8 miljoen) teneinde het uitgesteld onderhoud in te lopen;
- Om een impuls aan het onderhoud van Rijkswaterstaat uit te voeren is er € 96,9 miljoen overgeboekt naar de onderhoudsartikelen. Er is € 11 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 12.02 Hoofdwegennet en € 85,9 miljoen naar artikelonderdeel 15.02 Hoofdvaarwegennet. Met deze impuls wordt een deel van het uitgesteld onderhoud op wegen en vaarwegen aangepakt.
- De middelen zijn geëxtrapoleerd naar 2033.

### **18.16 Reservering Omgevingswet**

Motivering

Op dit artikelonderdeel was een reservering opgenomen de Omgevingswet. De Omgevingswet valt sinds het kabinet Rutte-III onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Dit artikelonderdeel is derhalve niet meer in gebruik.

### **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 Infrastructuurfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

## Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

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

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.

Bedragen x € 1.000											
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026			
<b>19</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>										
	<b>Ontvangsten</b>										
19.09	5.165.276	6.046.994	6.466.757	6.417.373	6.909.323	6.840.856	6.306.627	5.681.866			
	5.165.276	6.046.994	6.466.757	6.417.373	6.909.323	6.840.856	6.306.627	5.681.866			
<b>(vervolg) Bedragen x € 1.000</b>											
	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019–2033			
<b>19</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>										
	<b>Ontvangsten</b>										
19.09	5.664.582	5.637.093	5.747.923	5.755.628	5.788.460	5.792.486	5.750.639	89.971.883			
	5.664.582	5.637.093	5.747.923	5.755.628	5.788.460	5.792.486	5.750.639	89.971.883			

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

#### Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

## Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

### Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

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

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

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

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>47.324</b>	<b>75.215</b>	<b>79.688</b>	<b>57.978</b>	<b>113.560</b>	<b>155.500</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>32.514</b>	<b>74.622</b>	<b>73.105</b>	<b>52.394</b>	<b>111.110</b>	<b>155.500</b>
<b>20.01 Verkenningen</b>	0	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000
20.01.01 Verkenningen	0	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000
<b>20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen</b>	0	0	0	0	10.394	0	0
20.02.01 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	10.394	0	0
<b>20.03 Reserveringen</b>	0	26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500
20.03.01 Gebiedsprogramma's	0	13.878	17.722	18.000	14.000	13.000	0
20.03.02 Overige reserveringen	0	13.000	49.000	48.400	28.000	29.000	16.500
<b>20.04 Generieke investeringsruimte</b>	0	0	0	0	0	0	0
20.04.01 Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
<b>20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit</b>	0	0	0	0	0	40.000	68.000
20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet	0	0	0	0	0	0	0
20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen	0	0	0	0	0	40.000	68.000
20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegen	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>0</b>	<b>17.500</b>	<b>0</b>
<b>20.09 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>0</b>	<b>17.500</b>	<b>0</b>

**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.

Bedragen x € 1.000												
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026			
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>32.514</b>	<b>74.622</b>	<b>73.105</b>	<b>52.394</b>	<b>111.110</b>	<b>155.500</b>	<b>503.385</b>	<b>499.322</b>		
20.01	Verkenningen	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000	171.022	209.750			
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	10.394							
20.03	Reserveringen	26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500	16.500	16.500	16.500		
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	0	40.000	68.000	315.863	273.072			
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>17.500</b>	<b>30.000</b>	<b>17.500</b>							
20.09	Ontvangsten			30.000		17.500						
<b>(Vervolg) bedragen x € 1.000</b>												
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033			
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>481.449</b>	<b>968.722</b>	<b>1.234.956</b>	<b>1.127.941</b>	<b>1.937.892</b>	<b>1.820.638</b>	<b>11.008.412</b>			
20.01	Verkenningen	212.829	210.000	125.986					1.049.938			
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen								10.394			
20.03	Reserveringen	16.500	116.500	186.500	116.500	116.500	116.500	116.500	1.079.000			
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	672.156	1.665.847	1.598.818	1.504.739	5.441.560			
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	252.120	642.222	922.470	339.285	155.545	219.544	199.399	3.427.520			
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>47.500</b>	<b>47.500</b>								
20.09	Ontvangsten			47.500					47.500			

## 20.01 Verkenningen

### Motivering

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

### Producten

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

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

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

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>			
A9 Rottepolderplein	30	30	n nb
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	165	165	n nb
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>			
A15 Papendrecht-Gorinchem	337	332	2020
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>			
A2 Den Bosch-Deil	457	457	2020
A58 Breda-Tilburg	54	53	n nb
<b>Totaal verkenningsprogramma</b>	<b>1.050</b>	<b>1.037</b>	
<b>Begroting (IF 20.01)</b>	<b>1.050</b>	<b>1.037</b>	

## 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

### Motivering

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

### Producten

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

#### Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Korte termijn aanpak files: Bij het BO MIRT najaar 2017 is aangekondigd € 100 miljoen te reserveren voor de korte termijn aanpak files. Met 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 € 100,0 miljoen beschikbaar gesteld. Met de eerste tranche was circa € 40,0 miljoen van het budget gemoeid. De tweede tranche bestond uit circa € 60,0 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 € 5,0 miljoen euro uit de korte termijn fileaanpak te halen voor EUROP-(veiligheids)maatregelen op de A57/A59.

De resterende € 10,0 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 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen.)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
<b>Projecten Nationaal</b>			
Korte termijn aanpak files	10	100	nvt
<b>Totaal korte termijn maatregelen</b>	<b>10</b>		
<b>Begroting (IF 20.02)</b>	<b>10</b>		

### 20.03 Reserveringen

#### Motivering

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

heidsprogramma's wordt de bereikbaarheidsopgave in deze gebieden adaptief en integraal opgepakt. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de verschillende decentrale overheden. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt bijvoorbeeld met een verkenning of andersoortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 20.

## Producten

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

- BenO Caribisch Nederland: In het Regeerakkoord is opgenomen dat vanuit de aanvullende middelen voor het Infrastructuurfonds € 5 miljoen per jaar structureel beschikbaar wordt gesteld voor de (structurele) exploitatie 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 noodslleephulp 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 [35 000 A, nr. 78](#)) zijn afspraken gemaakt om invulling te geven aan de ambities uit het Regeerakkoord aangaande slimme en duurzame mobiliteit. Hiervoor wordt additioneel € 66 miljoen gereserveerd als toevoeging aan de lopende programma's.
- Schone Luchtakkoord (€ 50 miljoen): Voor de uitvoering van luchtkwaliteitsmaatregelen als onderdeel van het te sluiten Schone Lucht Akkoord is een reservering getroffen. Met het Schone Lucht Akkoord wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Hiervoor is een maatregelpakket in ontwikkeling voor de jaren 2020–2024 van in totaal € 50 miljoen. Over de hoofdlijnen van dit te sluiten akkoord is deze zomer een Kamerbrief verstuurd (kamerstuk).
- Gebiedsprogramma Utrecht (€ 27 miljoen): bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een aantal no regret maatregelen vanuit het MIRT-onderzoek U-Ned. Dit is een eerste stap binnen het opgezette gebiedsprogramma Utrecht waarin vergelijkbaar met andere grote steden in brede samenhang gekeken wordt naar mobiliteitsmaatregelen en stedelijke ontwikkeling.

- Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag: bij de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over no regret maatregelen in Den Haag (CID/Binckhorst). Daarvoor zijn rijksmiddelen (€ 50 miljoen) toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).

Projectoverzicht behorende bij 20.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen.)			
Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
<b>Gebiedsprogramma's</b>			
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>			
Gebiedsprogramma Amsterdam	170	170	nmb
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	27		Nvt
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>			
Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag	200	200	nmb
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	50		nvt
<b>Reserveringen</b>			
BenO 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
Overige reserveringen			
<b>Totaal reserveringen</b>	<b>1 079</b>	<b>515</b>	
<b>Begroting (IF 20.03)</b>	<b>1 079</b>	<b>515</b>	

## 20.04 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, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

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

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

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 Infrastructuurfonds 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.

20.04 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) 20.04 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

## 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit

### Motivering

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

### Producten

Hieronder is per modaliteit een toelichting opgenomen. Tot en met Ontwerpbegroting 2018 waren deze investeringsruimten weergegeven bij de modaliteitartikelen op het Infrastructuurfonds. Voor de conversie naar artikel 20 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 20.

#### 20.05.01 Wegen

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

De stand van de beschikbare investeringsruimte opgenomen in begroting 2019 tot en met 2032 bedroeg € 1.924 miljoen. Door de hieronder vermelde belangrijkste (budgettaire) aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1<sup>e</sup> suppletore 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, de zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, zoals hogere kosten voor schadeherstel door de toename van het verkeer en eerder gemaakte kosten voor implementatie van de tunnelwetgeving, wordt middelen toegevoegd aan het Beheer en onderhoudsbudget (– € 73 miljoen).
- Met het programma AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat nog beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor het HWN een aanvullende investering gedaan van € 28,9 miljoen verdeeld over de jaren 2018–2020. Deze investering wordt gedekt door de positieve financiële baten die AIRBIM op termijn gaat opleveren bij aanlegprojecten en werkzaamheden in het kader van instandhouding.

20.05.01 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) 20.05.01 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

**20.05.02 Spoor**

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

De stand van de beschikbare investeringsruimte opgenomen in de begroting 2019 tot en met 2032 bedroeg € 1.749 miljoen. Door de hieronder vermelde (belangrijkste) budgettaire aanpassingen en de aanpassingen vermeld in de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2019, bedraagt deze ruimte in de begroting 2020 € 1.759 miljoen:

- Ophoging budget Den Haag emplacement (- € 3 miljoen). In verband met kleinere werkzaamheden die vanuit andere doelstellingen gewenst zijn is de totale ophoging € 26 miljoen. De bijdragen vanuit de andere doelstellingen is in totaal € 23 miljoen, het restant ad € 3 miljoen wordt gefinancierd uit de investeringsruimte.
- Ophoging budget beheer, onderhoud en vervanging (- € 151 miljoen). Deze toevoeging dekt de opgetreden meerkosten in de periode 2019-2021;
- Ophoging budget ten behoeve van de Maaslijn (- € 10 miljoen). In 2019 is met de regio afgesproken dat het Rijk het opdrachtgeverschap overneemt van de provincie en een extra bijdrage levert. Hiervoor wordt € 10 miljoen overgeboekt vanuit de investeringsruimte;
- Dekking van meerkosten beton- en zettingsproblematiek HSL-Zuid (-15 miljoen);
- Ophoging budget programma Overwegenaanpak vanwege afspraken overweg Guisweg (- € 12 miljoen);
- Specifiek reserveren budgetten in begroting n.a.v. besluiten BO MIRT 2018 waaronder Railterminal Gelderland, Spoor aansluiting Moerdijk, diverse regionale projecten, No-regret maatregelen Den Haag, aanvullende maatregelen trillingen en geluid PHS Meteren-Boxtel en een bijdrage voor de fiets aan programma U-Ned (- € 114 miljoen);
- Extrapolatie ontvangsten HSL-heffing en concessie HRN (€ 222 miljoen);
- Saldo van mee- en tegenvallers projecten in realisatie (€ 35 miljoen), waaronder Sporen Schiedam-Rotterdam (€ 8 miljoen), vervallen Spoor aansluiting Born (€ 5 miljoen), Vervallen deelproject Onderdoorgang Kerkweg (€ 5 miljoen);
- Meevaller Infraspied (€ 15 miljoen). Als gevolg van de lage rentestand is de beschikbaarheidsvergoeding HSL-zuid lager uitgevallen.

**20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringsruimte	0	0	0	0	40.000	68.000	179.058	194.808
Totaal	0	0	0	0	40.000	68.000	179.058	194.808

(Vervolg) 20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019–2033
Investeringsruimte	158.129	123.446	382.810	99.808	124.808	188.807	199.399	1.759.073
Totaal	158.129	123.446	382.810	99.808	124.808	188.807	199.399	1.759.073

### 20.05.03 Vaarwegen

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

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

Belangrijkste aanpassingen:

- Het projectbudget van de Zeetoeegang IJmond is met € 64 miljoen verhoogd vanuit de investeringsruimte om tegenvallers en noodzakelijke aanpassingen aan het ontwerp te dekken (Kamerstuk [35 000 A, Nr. 28](#)).
- Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet, zogenoemde 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 systeem (– € 6,4 miljoen kosten en + € 14 miljoen baten). Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat nog beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor het HVWN een aanvullende investering gedaan van € 6,4 miljoen verdeeld over de jaren 2018–2020. Deze investering wordt gedekt door de positieve financiële baten die AIRBIM op termijn gaat opleveren bij aanlegprojecten en werkzaamheden in het kader van instandhouding. De verwachte baten zijn ingeboekt op een aantal projecten in voorbereiding.
- Het restantbudget van het programma Beter Benutten Vervolg is teruggeboekt naar de investeringsruimte van de verschillende modaliteiten die destijds hebben bijgedragen aan het programma (+ 12,4 miljoen voor het hoofdvaarwegennet). Hiervan is € 5 miljoen ingezet voor afspraken uit het BO MIRT op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit.
- RWS Strategisch Capaciteitsmanagement (SCM) (– € 27,3 miljoen): vanuit de investeringsruimte van het hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op 15.06 ten behoeve van de doorloop van het aanlegprogramma.



- De toevoeging van het positieve saldo van mee- en tegenvallers op de projecten op het hoofdvaarwegennet aan de investeringsruimte (+ € 2,5 miljoen). Hieronder vallen onder andere de tegenvaller op 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, 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, [35 000 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.

20.05.03 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) 20.05.03 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



#### 4. BIJLAGEN

### BIJLAGE 1 VOEDING VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS EN BEGROTINGSSTAAT PER PRODUCTONDERDEEL

Bedragen x € 1.000		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>12</b>	<b>Hoofdwegen</b>	<b>2.402.576</b>	<b>2.762.695</b>	<b>3.111.954</b>	<b>2.827.092</b>	<b>3.506.415</b>	<b>3.471.832</b>	<b>3.223.987</b>	<b>2.439.758</b>	<b>2.395.844</b>	<b>1.964.946</b>	<b>1.812.053</b>	<b>2.224.110</b>	<b>1.479.813</b>	<b>1.485.280</b>	<b>1.426.757</b>	<b>36.535.112</b>
12.01	Verkeersmanagement	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803	3.801	3.801	3.801	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	57.100
12.02	Beheer onderhoud en vervanging	651.043	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800	604.455	529.491	483.202	763.464	774.913	808.596	477.073	477.073	477.073	9.572.782
12.03	Aanleg	578.689	905.318	1.226.155	1.054.121	1.464.864	1.669.418	1.515.630	892.278	925.905	207.002	62.359	590.706	29.189	49.942	100.417	11.271.993
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	549.209	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553	555.673	471.760	445.446	446.808	431.380	281.407	430.150	414.889	305.891	7.183.779
12.06	Netwerkbonden kosten/HWN	619.823	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258	544.428	542.428	537.490	543.863	539.592	539.592	539.592	539.567	539.567	8.449.458
12.07	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12.09	Ontvangsten	151.735	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.255	45.707	45.013	49.213	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458	1.043.709
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	2.250.841	2.646.522	2.995.956	2.774.378	3.439.964	3.348.751	3.169.732	2.394.051	2.350.831	1.915.733	1.767.540	2.179.597	1.435.298	1.444.910	1.377.299	35.491.403
	Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>2.052.531</b>	<b>2.078.808</b>	<b>2.034.070</b>	<b>2.002.059</b>	<b>1.847.380</b>	<b>1.746.091</b>	<b>1.689.585</b>	<b>1.677.780</b>	<b>1.669.910</b>	<b>1.620.545</b>	<b>1.577.929</b>	<b>1.470.271</b>	<b>1.561.477</b>	<b>1.559.082</b>	<b>1.745.947</b>	<b>26.283.465</b>
13.02	Beheer onderhoud en vervanging	1.461.729	1.472.225	1.405.086	1.311.026	1.267.232	1.263.417	1.269.121	1.280.169	1.299.920	1.296.218	1.339.479	1.343.394	1.501.972	1.542.963	1.735.957	20.789.908
13.03	Aanleg	418.452	431.554	451.417	511.367	398.896	299.208	245.648	211.700	184.509	160.200	83.139	31.177	7.130	6.129	0	3.440.526
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	162.360	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476	174.826	175.921	175.491	154.137	85.321	85.710	42.385			1.903.181
13.07	Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	149.850
13.08	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13.09	Ontvangsten	211.574	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	327.223	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	3.158.852
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	1.840.957	1.897.050	1.838.192	1.793.601	1.634.041	1.528.661	1.372.362	1.477.381	1.469.511	1.420.146	1.317.530	1.269.872	1.361.078	1.358.683	1.545.548	23.124.613

Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>14 Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>160.512</b>	<b>181.250</b>	<b>7.979</b>	<b>90.406</b>	<b>32.606</b>	<b>33.126</b>	<b>40.336</b>	<b>40.905</b>	<b>17.179</b>	<b>11.672</b>						<b>615.971</b>
14.01 Grote regionaal/ lokale projecten	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126	40.336	40.905	17.179	11.672						489.773
14.02 Regionale Mob. Fondsen		0														0
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	48.298	30.315	884	46.701												126.198
<b>14.09 Ontvangsten</b>	<b>1.108</b>															<b>1.108</b>
<b>Bijdrage van hfdst XII (art 26)</b>	<b>159.404</b>	<b>181.250</b>	<b>7.979</b>	<b>90.406</b>	<b>32.606</b>	<b>33.126</b>	<b>40.336</b>	<b>40.905</b>	<b>17.179</b>	<b>11.672</b>						<b>614.863</b>
Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>15 Hoofdwegenet</b>	<b>952.996</b>	<b>994.399</b>	<b>1.255.031</b>	<b>1.108.668</b>	<b>942.466</b>	<b>926.970</b>	<b>738.189</b>	<b>849.367</b>	<b>663.251</b>	<b>775.609</b>	<b>885.116</b>	<b>925.692</b>	<b>641.728</b>	<b>655.829</b>	<b>613.247</b>	<b>12.928.558</b>
15.01 Verkeersmanagement	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	132.450
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	361.554	398.074	311.437	326.637	315.081	324.692	286.329	273.913	233.679	324.551	302.649	318.856	212.807	259.932	223.515	4.473.706
15.03 Aanleg	202.091	171.166	325.818	307.175	219.733	220.938	84.601	205.309	60.272	79.126	211.557	236.103	41.257	25.827	25.909	2.416.862
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	51.152	75.293	264.214	122.791	64.397	52.937	48.716	51.105	48.945	48.943	47.920	47.743	64.674	47.080	40.833	1.076.743
15.06 Netwerkgebonden kosten H/WVN	329.369	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573	309.713	310.210	311.525	314.159	314.160	314.160	314.160	314.160	314.160	4.828.777
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15.09 Ontvangsten	102.191	154.888	89.065	207.111	240	9.186	3.404									379.665
<b>Bijdrage van hfdst XII (art 26)</b>	<b>850.805</b>	<b>839.511</b>	<b>1.165.366</b>	<b>1.067.957</b>	<b>942.226</b>	<b>917.784</b>	<b>734.785</b>	<b>849.367</b>	<b>663.251</b>	<b>775.609</b>	<b>885.116</b>	<b>925.692</b>	<b>641.728</b>	<b>655.829</b>	<b>613.247</b>	<b>12.548.873</b>

Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>391.493</b>	<b>451.893</b>	<b>491.004</b>	<b>662.253</b>	<b>824.370</b>	<b>898.016</b>	<b>563.866</b>	<b>436.991</b>	<b>700.471</b>	<b>553.088</b>	<b>608.211</b>	<b>241.820</b>	<b>67.006</b>	<b>52.745</b>		<b>6.943.217</b>
17.02 Betuweroute	1.986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.986
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	1.459	4.420	1.711	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.590
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	21.670	6.869	1.146	260	260	260	260	260	260	52.886	0	0	0	0	0	84.121
17.07 ERMTS	1.18.311	155.813	133.793	158.581	223.051	318.753	165.283	166.408	338.421	258.500	81.043	159.976	0	44.435	0	2.342.368
17.08 ZuidasDok	106.436	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349	88.219	62.224	59.360	17.205	281.190	0	0	0	0	1.371.499
17.10 Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer	141.631	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654	310.094	188.099	302.430	224.497	245.978	81.844	67.006	8.310	0	3.135.653
17.09 Ontvangsten	181.004	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151	18.110	7.877	65.430	0	0	0	0	630.079
Bijdrage van Hfdst XII (art 26)	210.489	405.752	415.559	618.637	766.876	853.658	489.403	420.840	682.361	545.211	542.781	241.820	67.006	52.745	0	6.313.138
Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>18 Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>16.819</b>	<b>2.287</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.706</b>	<b>345.458</b>	<b>345.457</b>	<b>393.907</b>	<b>1.114.634</b>
18.06 Externe veiligheid	3.396	2.287	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.683
18.08 Netwerkovervestigende kosten	13.423	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13.423
18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.706	345.458	345.457	393.907	1.095.628
18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16 Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.09 Ontvangsten	1.047	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.047
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	195.506	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	195.506
Bijdrage van Hfdst XII (art 26)	- 179.734	2.287	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.706	345.458	345.457	393.907	918.081

Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>19</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>															
19.09	Ten laste van begroting lenW															
	5.165.276	6.046.994	6.466.757	6.417.373	6.909.323	6.840.856	6.306.627	5.881.866	5.664.582	5.637.093	5.747.923	5.753.628	5.788.460	5.792.486	5.750.639	88.971.883
	– 5.165.276	– 6.046.994	– 6.466.757	– 6.417.373	– 6.909.323	– 6.840.856	– 6.306.627	– 5.881.866	– 5.664.582	– 5.637.093	– 5.747.923	– 5.753.628	– 5.788.460	– 5.792.486	– 5.750.639	– 88.971.883
Bedragen € x 1.000	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019 – 2033
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserve- ringen en investerings- ruimte</b>															
20.01	Verkenningen	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000	171.022	209.750	212.829	210.000	125.986				1.049.938
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	10.394											10.394
20.03	Reserveringen	26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500	16.500	16.500	116.500	186.500	116.500	116.500	116.500	116.500	1.079.000
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	672.156	1.665.847	1.598.818	1.504.739	5.441.560
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	0	40.000	312.487	273.072	252.120	642.222	922.470	339.285	155.545	219.544	199.399	3.427.520
20.09	Ontvangsten			30.000	17.500											47.500
	Bijdrage van Hfdst XII (art 26)	32.514	74.622	43.105	52.394	93.610	158.876	481.449	968.722	1.234.956	1.127.941	1.937.892	1.934.862	1.820.638	1.820.638	10.960.912

## BIJLAGE 2 VERDIEPINGSBIJLAGE

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

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Ontworpbegroting 2019 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement</b>	<b>3.737</b>	<b>3.736</b>	<b>3.733</b>	<b>3.730</b>	<b>3.729</b>	<b>3.728</b>	<b>3.726</b>	<b>3.726</b>	<b>3.726</b>	<b>3.726</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>	<b>0</b>															
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement</b>	<b>3.737</b>	<b>3.736</b>	<b>3.733</b>	<b>3.730</b>	<b>3.729</b>	<b>3.728</b>	<b>3.726</b>	<b>3.726</b>	<b>3.726</b>	<b>3.726</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>	<b>3.734</b>
Extrapolatie 2033	3.734															3.734
Prijsbijstelling 2019	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>3.809</b>
<b>Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.01 Verkeersmanagement</b>	<b>3.812</b>	<b>3.811</b>	<b>3.808</b>	<b>3.805</b>	<b>3.804</b>	<b>3.803</b>	<b>3.801</b>	<b>3.801</b>	<b>3.801</b>	<b>3.801</b>	<b>3.809</b>	<b>3.809</b>	<b>3.809</b>	<b>3.809</b>	<b>3.809</b>	<b>3.809</b>
<b>Ontworpbegroting 2019 /artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>675.177</b>	<b>643.081</b>	<b>755.369</b>	<b>678.135</b>	<b>701.736</b>	<b>668.994</b>	<b>614.035</b>	<b>535.555</b>	<b>490.941</b>	<b>767.246</b>	<b>815.366</b>	<b>777.514</b>	<b>815.366</b>	<b>480.129</b>	<b>480.129</b>	<b>480.129</b>
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>	<b>- 35.924</b>	<b>4.455</b>	<b>34.762</b>	<b>36.346</b>	<b>3.678</b>	<b>- 63.354</b>	<b>- 18.478</b>	<b>- 13.870</b>	<b>- 13.870</b>	<b>- 13.870</b>	<b>- 13.528</b>	<b>- 12.502</b>	<b>- 12.502</b>	<b>- 12.502</b>	<b>- 12.502</b>	<b>- 17.366</b>
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 12.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>639.253</b>	<b>647.536</b>	<b>790.131</b>	<b>714.481</b>	<b>705.414</b>	<b>605.640</b>	<b>595.557</b>	<b>521.685</b>	<b>477.071</b>	<b>753.718</b>	<b>802.864</b>	<b>765.012</b>	<b>802.864</b>	<b>467.627</b>	<b>467.627</b>	<b>- 17.366</b>
Brandveerendheid tunnels	6.000															
Extrapolatie 2033	480.129															480.129
Invoering AIRBIM-systeem	28.885	16.416	12.469													
Onderhoudsimpuls RWS	11.000		8.800	2.200												
Prijsbijstelling 2019	191.038	13.789	16.129	14.433	14.248	12.167	11.968	10.484	9.568	15.116	15.343	16.010	16.010	9.446	9.446	9.446
RWS Service Level Agreement (SLA)	31.637	11.015	10.270	10.352												
RWS Strategisch Capaciteitsmanagement	- 73.571	- 2.160	- 18.123	- 21.243	- 17.763	- 14.282										
Uitvoeringsbesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken	4.864															4.864

	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 Hoofdwegennet																
Uitvoeringsbesluit Galeecopperbrug	- 17.500	- 9.600	- 500	- 7.400												
VenR Rijkswaterstaat	0	- 25.830	10.400	20.000									- 4.570			
Verduurzamen onderhoud Vaargeulen	3.100		620	620	620	620	620									
Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem	- 29.050						- 3.345	- 3.070	- 2.678	- 3.437	- 5.370	- 5.442	- 5.708			
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>	<b>11.790</b>	<b>44.544</b>	<b>44.544</b>	<b>30.378</b>	<b>- 3.990</b>	<b>- 2.895</b>	<b>- 4.840</b>	<b>8.898</b>	<b>7.806</b>	<b>6.131</b>	<b>9.746</b>	<b>9.901</b>	<b>5.732</b>	<b>9.446</b>	<b>9.446</b>	<b>494.439</b>
<b>Stand ontwerpbespreking 2020 artikelonderdeel 12.03. Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>651.043</b>	<b>692.080</b>	<b>820.509</b>	<b>710.491</b>	<b>702.519</b>	<b>600.800</b>	<b>604.455</b>	<b>529.491</b>	<b>483.202</b>	<b>483.202</b>	<b>763.464</b>	<b>774.913</b>	<b>808.596</b>	<b>477.073</b>	<b>477.073</b>	<b>477.073</b>
<b>Ontwerpbespreking 2019 artikelonderdeel 12.03 Aanleg</b>	<b>1.481.966</b>	<b>1.242.849</b>	<b>1.282.609</b>	<b>1.068.518</b>	<b>1.447.044</b>	<b>1.146.476</b>	<b>1.192.832</b>	<b>1.093.094</b>	<b>1.089.201</b>	<b>1.089.201</b>	<b>171.718</b>	<b>478.319</b>	<b>650.211</b>	<b>36.095</b>	<b>32.816</b>	<b>32.816</b>
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>	<b>- 135.192</b>	<b>- 271.601</b>	<b>- 243.302</b>	<b>- 410.840</b>	<b>- 186.926</b>	<b>- 80.300</b>	<b>- 55.193</b>	<b>- 10.942</b>	<b>- 24.946</b>	<b>- 24.946</b>	<b>13.376</b>	<b>- 47.198</b>	<b>- 85.067</b>	<b>- 28.955</b>	<b>- 4.801</b>	<b>0</b>
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 12.03 Aanleg</b>	<b>1.346.774</b>	<b>971.248</b>	<b>1.039.307</b>	<b>657.678</b>	<b>1.250.118</b>	<b>1.066.176</b>	<b>1.137.639</b>	<b>1.082.152</b>	<b>1.064.255</b>	<b>1.064.255</b>	<b>185.094</b>	<b>431.121</b>	<b>565.144</b>	<b>7.140</b>	<b>28.015</b>	<b>0</b>
A20 Nieuwerkerk Gouda	- 13.978			1.000	2.500	1.500	1.000	263	263	263	263	- 21.556	263	263	263	263
A27 Houten Hoopolder	66.900				32.500	32.500						900				
A4 Haaglanden - N14	80.000										40.000	40.000				
Aanvullende Post Infrastructuur-fonds	102.400					22.400			40.000	40.000						
Apparaatkosten RWS	- 315	- 315														
Beter Benutten Vervolg	- 171.000	- 40.497	- 63.362	- 36.997	- 18.745	- 11.399										
Beter Benutten; Blauwe Golf en Smart Shipping	- 205	- 205														
Bijdragen dertien Hoofdwegennet	24.255		2.750	3.618	3.834	5.553		8.500								
Europap verkeersveiligheid N67 en N59	4.900		1.633	1.633	1.634											44.395
Extrapolatie 2033	44.395															
HXII: BOA en inhuur	- 602	- 602														
HXII: Intelligentie Transport Systeem (ITS)	- 4.000	- 1.000	- 2.000	- 500	- 500											
HXII: Smart Mobility	- 2.911	- 2.911														
Kasschuif Klimaatkoord Mobiliteit 2020-2030	0	- 24.000	3.000	- 9.000	- 80.000	- 122.000	19.000	38.000	39.000	49.000	46.000	41.000				
Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld	0	- 761.365	- 46.179	115.995	304.206	177.142	500.751	197.460	- 138.000	- 64.000	- 106.818	- 138.192	- 41.000			

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie														
Kasschuiven binnen Hoofdwegen-net	0	23.880	-8.151	15.417	52.357	95.667	177.825	112.500	-126.581	-202.578	-211.975	-54.492	24.377	20.835	60.088
Kasschuiven binnen meegaprojecten	0	-13.793	26.556	42.827	41.504	-30.241	-41.546	18.256	-14.104	-6.626	243.516	-266.349			
Korte termijn fileaanpak	30.116	2.958	11.792	12.759	2.607										
Korte termijn maatregelen A15	10.000	1.500	1.500	1.500	5.500										
N65 Vught-Haaren	15.360				3.300	12.060									
Onderzoek lump-sum verkeersmanagement	1.000	500	500												
Partieel uitvoeringsbesluit quick-wins	364	364													
Prijsbijstelling 2019	222.257	12.895	20.294	21.823	14.081	16.611	26.789	23.438	12.547	9.380	1.318	934	951	833	798
Risicoversering BOA2020	3.070	3.070													
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	-3.695			-3.622	-73										
Smartway	11.500	11.500													-4.864
Uitvoeringsbesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken	-4.864														
Uitvoeringsbesluit Galecopperbrug	17.500	9.600	500	7.400											
Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem	-30.064	-590	-2.108	-1.717	-2.185	-3.809	-6.588	-7.084	-2.249	-1.974	-1.458	-290	-12		
Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem	3.579		90	150	544	1.000	1.545	250							
Vrachtwagenheffing	25.170	1.496									23.899				
Mutaties Miljoennota 2020	-768.085	-65.930	186.848	396.443	204.746	606.618	374.615	-189.874	-138.350	21.908	-368.762	25.562	22.049	21.927	100.417
Stand ontwerpbespreking 2020 artikelonderdeel 12.03 Aanleg	578.689	905.318	1.226.155	1.054.121	1.464.864	1.672.794	1.512.254	892.278	925.905	207.002	62.359	590.706	29.189	49.942	100.417
Ontwerpbespreking 2019 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	371.112	470.583	416.348	500.715	379.519	372.285	370.717	384.305	342.934	341.982	299.116	122.478	325.919	336.532	
Mutaties Voorjaarsnota 2019	168.807	58.222	10.314	-43.252	283.797	257.714	168.999	72.787	88.355	90.648	133.028	168.377	110.772	85.148	83.765
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	539.919	528.805	426.662	457.463	663.316	629.999	539.716	457.082	431.289	432.630	432.144	290.855	436.691	421.880	83.765
Extrapolatie 2033	275.099														275.099
Kasschuiven binnen Hoofdwegen-net	0			5.463	82.793	5.463	5.463	5.463	5.463	5.463	-9.487	-15.330	-15.335	-15.331	-60.088

12 Hoofdwegget	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Prijsbijstelling 2019	138.654	10.290	10.277	8.300	8.869	12.665	12.091	10.494	9.205	8.694	8.715	8.723	5.882	8.794	8.540	7.115
Verwachte baten invoering AlBIM-systeem	-2.000	-1.000	-1.000													
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>		<b>9.290</b>	<b>9.277</b>	<b>8.300</b>	<b>14.332</b>	<b>95.458</b>	<b>17.554</b>	<b>15.957</b>	<b>14.668</b>	<b>14.157</b>	<b>14.178</b>	<b>-764</b>	<b>-9.448</b>	<b>-6.541</b>	<b>-6.791</b>	<b>222.126</b>
<b>Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.04 Geïnte- greerde contractvormen/PPS</b>		<b>549.209</b>	<b>538.082</b>	<b>434.962</b>	<b>471.795</b>	<b>758.774</b>	<b>647.553</b>	<b>555.673</b>	<b>471.760</b>	<b>445.446</b>	<b>446.808</b>	<b>431.380</b>	<b>281.407</b>	<b>430.150</b>	<b>414.889</b>	<b>305.891</b>
<b>Ontwerpbelegging 2019, artikelon- derdeel 12.06 Netwergebonden kosten HWN</b>		<b>582.646</b>	<b>588.325</b>	<b>577.114</b>	<b>546.203</b>	<b>543.224</b>	<b>528.906</b>	<b>531.297</b>	<b>528.360</b>	<b>524.572</b>	<b>530.749</b>	<b>526.586</b>	<b>526.586</b>	<b>526.586</b>	<b>526.586</b>	<b>526.561</b>
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>		<b>11.366</b>	<b>4.748</b>	<b>3.899</b>	<b>2.057</b>	<b>0</b>										
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 12.06 Netwerge- bonden kosten HWN</b>		<b>594.012</b>	<b>593.073</b>	<b>581.013</b>	<b>548.260</b>	<b>543.224</b>	<b>528.906</b>	<b>531.297</b>	<b>528.360</b>	<b>524.572</b>	<b>530.749</b>	<b>526.586</b>	<b>526.586</b>	<b>526.586</b>	<b>526.586</b>	<b>526.561</b>
Extrapolatie 2033	526.561															526.561
HXII: Bedrijfsgeeskundige zorg	600	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	-509	-509														
HXII: Management drives	295	85	70	70	70											
HXII: RWS Programmakosten Wet Open Overheid	-819	-94	-161	-161	-161	-121	-121									
HXII: RWS Rijksbrede kunstvoorzie- ningen	-606	-606														
HXII: Samen in transitities	140	140														
HXII: taken KNMI	-6.558	-215	-298	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465
Korte termijn fileaanpak	15.373	3.419	5.192	4.513	2.249											
Loonbijstelling 2019	150.096	10.603	10.787	10.756	10.427	10.260	9.924	9.794	9.742	9.614	9.774	9.663	9.683	9.663	9.683	9.683
Prijsbijstelling 2019	59.165	5.091	4.295	4.391	3.985	3.892	3.784	3.762	3.751	3.729	3.765	3.748	3.748	3.748	3.748	3.748
RWS Duurzaam voor Elkaar	20.220	6.740	6.740	6.740												
RWS Service Level Agreement (SLA)	1.544	772	772													
RWS Strategisch Capaciteitsma- nagement	72.826		2.894	19.623	22.495	19.624	8.190									
SCM: VenR tranche 4	315	315														
VWS: Gezonde bedrijfsrestaurants Rijksoverheid	30	30														



12. Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Mutaties Miljoennota 2020		25.811	30.331	45.507	38.620	33.230	21.352	13.131	13.068	12.918	13.114	13.006	13.006	13.006	13.006	539.567
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgel- onden Kosten HWN		619.823	623.404	626.520	585.890	576.454	550.258	544.428	542.428	537.490	543.863	539.592	539.592	539.592	539.592	539.567
Ontwerpbegroting 2019 artikelon- derdeel 12.07 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 12.07 Investerings- ruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.07 Investerings- ruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand ontwerpbe- groting 2019 Hoofdwegennet		3.114.638	2.948.574	3.035.173	2.797.301	3.075.252	2.720.389	2.712.607	2.546.040	2.451.374	1.815.429	2.085.269	2.118.375	1.372.463	1.379.772	
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2019 Hoofdwegen- net		3.123.695	2.744.398	2.840.846	2.381.612	3.175.801	2.834.449	2.807.935	2.594.015	2.500.913	1.905.925	2.158.597	2.189.183	1.441.778	1.447.617	66.399
Totaal Uitgaven stand ontwerpbe- groting 2020 Hoofdwegennet		3.154.721	2.832.874	2.992.959	2.531.886	3.409.273	3.093.081	3.007.527	2.539.758	2.420.844	2.022.764	1.904.245	2.224.110	1.479.913	1.485.280	1.426.757
Ontwerpbegroting 2019 artikelon- derdeel 12.09 Ontvangsten		73.126	112.388	104.763	135.217	58.297	70.217	44.860	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571	
Mutaties Voorjaarsnota 2019		77.159	380	7.584	-86.812	1.669	48.360									
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		150.285	112.768	112.347	48.405	59.966	119.077	44.860	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571	
Bijdragen derden Hoofdwegennet		24.715	460	2.750	3.834	5.553	8.500									
Extrapolatie 2033		48.659														48.659
Prijsbijstelling 2019		14.882	990	655	33	475	932	4.004	895	881	881	881	881	881	881	799
Mutaties Miljoennota 2020		1.450	3.405	3.851	4.309	6.485	4.004	9.395	895	881	881	881	881	881	799	49.458
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		151.735	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.295	45.707	45.013	49.213	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2019 Hoofdwegennet		73.126	112.388	104.763	135.217	58.297	70.217	44.860	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571	

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletore wet 2019 Hoofdwegen- net		150.285	112.768	112.347	48.405	59.966	119.077	44.860	44.812	44.132	48.332	43.632	43.632	43.634	39.571	
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2020 Hoofdwegennet		151.735	116.173	115.998	52.714	66.451	123.081	54.255	45.707	45.013	49.213	44.513	44.513	44.515	40.370	49.458

#### *A4 – Haaglanden – N14*

Uit de Investeringsruimte wordt € 80,0 miljoen gereserveerd voor de A4-Haaglanden. Ten behoeve van het (ontwerp-)tracébesluit is een validatie van het wegontwerp van 2012 uitgevoerd. Hieruit is geconcludeerd dat de Voorkeursbeslissing van 2012 houdbaar is, maar wel op enkele punten moet worden gewijzigd. De meest prominente wijziging is de voorgenomen scope-uitbreiding; de capaciteitsuitbreiding van de A4 vanaf Den Hoorn tot aan de Ketheltunnel.

#### *A27 Houten Hooipolder*

Dit betreft een toevoeging vanuit de Investeringsruimte Wegen aan artikel 12.03 Aanleg ten behoeve van de A27 Houten Hooipolder voor het tracébesluit en saneringsplan € 65,0 miljoen.

#### *Aanvullende post Infrastructuurfonds*

Bij de Eerste suppletoire begroting 2018 is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Een deel van de middelen is toen nog niet direct aangewend voor specifieke projecten en toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet. Bij OB2020 wordt uit deze middelen € 22 miljoen onttrokken voor het project A1 Barneveld-Stroe en € 80 miljoen voor het project A4 Burgerveen – N14 ten behoeve van een nieuw aquaduct voor de Ringvaart.

#### *Beter Benutten Vervolg*

Volgend uit de eindevaluatie van het Beter Benutten vervolgprogramma en de financiële afrekening wordt van artikelonderdeel 12.03 Aanleg € 171 miljoen afgeroomd en van artikelonderdeel 13.03 € 6 miljoen afgeroomd. Deze middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte van het Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet. Deze modaliteiten hebben bijgedragen aan het project en krijgen nu een deel van het restantbudget van € 177,0 miljoen uitgekeerd. Bij Hoofdwegennet gaat dit om een bedrag van € 94,7 miljoen. Bij Spoorwegen € 69,9 miljoen en bij het Hoofdvaarwegennet € 6,4 miljoen.

#### *Bijdragen derden Hoofdwegennet*

Aan de hogere ontvangsten van per saldo € 24 miljoen liggen twee oorzaken ten grondslag. Een aantal tegenvallers bij aanlegprojecten leidt tot € 15,8 miljoen aan hogere ontvangsten als gevolg van aanvullende bijdrages van de regio. Dit betreft het project A4 Delft-Schiedam, hier zijn hogere ontvangsten van de provincie in verband met indexering van de bijdrage (€ 5,6 miljoen). Het programma Aansluitingen (€ 0,4 miljoen) bijdragen vanuit de Regio voor extra werk. Het project N35 Wijthmen – Nijverdal, een bijdrage van de gemeente Hellendoorn t.b.v. extra maatregelen (€ 2,8 miljoen) en een bijdrage van de gemeente Raalte in extra maatregelen (€ 0,5 miljoen). N35 Nijverdal – Wierden een bijdrage van ProRail in de aanleg van een ecoduct (€ 6,5 miljoen). Daarnaast ontvangt lenW € 8,5 miljoen ten behoeve van het project A1/A30 Barneveld als cofinanciering. Hiervan komt € 1 miljoen van de regio Food Valley en € 7,5 miljoen van de provincie Gelderland.

#### *Brandwerendheidtunnels*

Het project brandwerendheidtunnels bevindt zich in de planstudiefase voor wat betreft vier tunnels (Koning Willem-Alexandertunnel, Ketheltunnel, 2e Coentunnel en Salland-Twentetunnel). Hiervoor worden middelen (€ 6,0 miljoen) overgemaakt van artikel 20 Investeringsruimte Wegen naar artikel 12 Hoofdwegennet.

#### *Extrapolatie 2033*

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2033 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de agentschapsbijdrage aan Rijkswaterstaat en de DBFM contracten. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan het artikelonderdeel 20.04 generieke investeringsruimte.

#### *HXII: taken KNMI*

Voor een aantal aanvullende taken en programma's ontvangt het KNMI een vergoeding. Middels deze mutaties worden de benodigde middelen hiervoor beschikbaar gesteld aan het KNMI.

#### *Invoering van het AIRBIM-systeem*

Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Het project krijgt naar verwachting eind 2019 een BIT-advies. Indien nodig wordt op basis van het advies bijgestuurd. Met AIRBIM krijgt Rijkswaterstaat beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor de drie RWS-netwerken (wegen, vaarwegen, water) een investering gedaan van € 40 miljoen verdeeld over de jaren 2018–2020, waarvan op het Hoofdwegennet € 28,9 miljoen. Deze investering wordt gedekt door de positieve financiële baten die AIRBIM op termijn gaat opleveren bij aanlegprojecten en werkzaamheden in het kader van instandhouding.

#### *Kasschuif Klimaatakkoord Mobiliteit 2020–2030*

Ter dekking van de uitgaven van mobiliteitsmaatregelen in het kader van het klimaatakkoord is een kasschuif op het Infrastructuurfonds ingepast. Daarmee zijn kasmiddelen voor de mobiliteitsmaatregelen in de juiste jaren geplaatst.

#### *Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld*

Deze kasschuif is het gevolg van een actualisatie van het aanlegprogramma. Via het Rijksbrede beeld zijn de kasmiddelen aan de hand van actuele projectramingen in het meest realistische kasritme gezet.

#### *Kasschuiven binnen Hoofdwegennet*

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op A2/A15 Ressen-Oudbroeken en op artikelonderdeel 20.05 Modaliteitspecifieke investeringsruimte Hoofdwegennet als gevolg van onttrekkingen uit de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd.

#### *Kasschuiven binnen Megaprojecten*

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Hoofdwegennet noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuif doet zich voor op artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok door een geactualiseerde uitgavenraming als gevolg van vertraging in de herijkingsfase van het project.

#### *Korte termijn fileaanpak*

Uit de investeringsruimte Wegen worden € 30,0 miljoen overgeheveld naar artikel 12 ten behoeve van de opdrachtverlening aan RWS voor de tweede tranche korte termijn fileaanpak. De tweede tranche van dit

maatregelenpakket is aan de Tweede Kamer verzonden en bevat maatregelen die door RWS uitgevoerd worden.

#### *Korte termijn maatregelen A15*

Uit de investeringsruimte Wegen wordt € 10,0 miljoen overgeheveld naar artikel 12 ten behoeve van de korte termijn maatregelen A15. Het Rijk en de provincies Zuid-Holland en Gelderland zijn een korte termijn pakket maatregelen overeengekomen met een looptijd tot 2022. In totaal heeft het Rijk hiervoor maximaal € 10 miljoen beschikbaar onder voorwaarde van gelijke financiering door de regio.

#### *Loonbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *N65 Vught – Haaren*

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. Aanvullend wordt er € 3,3 miljoen bijgedragen door het Rijk aan BTW compensatie, conform afspraak.

#### *Onderhoudsimpuls RWS*

Dit betreft een impuls aan het onderhoud op korte termijn, ten behoeve van korte termijnmaatregelen om het uitgesteld onderhoud aan te pakken, met prioriteit bij het tegengaan van achterstallig onderhoud. Hiertoe is € 97 miljoen uit het nader toe te delen budget voor BenO en VenR op artikel 18 overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegennet (€ 11 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 86 miljoen). 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.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *Reservering A20 Nieuwerkerk-Gouda*

In verband met de planuitwerkingsfase van de A20 Nieuwerkerk Aan den IJssel-Gouda wordt € 24,0 miljoen uit de investeringsruimte gereserveerd.

#### *RWS Duurzaam voor elkaar*

Dit betreft een pakket aan activiteiten, bedoeld om IenW en RWS verder te verduurzamen en om prestatie management voor duurzaamheid te ontwikkelen. Deze activiteiten zijn onderdeel van de Service Level Agreement.

#### *RWS Service Level Agreement*

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de extreme en voortdurende

droogte, hogere kosten voor inspecties kunstwerken als gevolg van o.a. uitbreiding en veroudering van het areaal, hogere baggerkosten van de Eemsgeul en hogere ICT-uitgaven worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de beheer- en onderhoud budgetten van Hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet.

#### *RWS Strategisch Capaciteitsmanagement*

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende RWS producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte vanwege een toenemende beheer en onderhoudsopgave en het toegenomen aantal DBFM-contracten. Ten opzichte van de vorig jaar opgenomen reeks is er sprake van een stijgende omvang van het werkpakket. Dit komt zowel door een meer realistische planning en door uitbreiding van de verwachte scope als gevolg van het opnemen van 11 extra projecten in tranche 4. Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten € 73,6 miljoen. Voor de jaren 2020 en verder heeft RWS middelen ontvangen voor de doorloop van het aanlegprogramma.

#### *SmartwayZ*

Vanuit de Investeringsruimte wordt € 11,5 miljoen toegevoegd ten behoeve van AMSL de Run (SmartwayZ). Het totale pakket aan maatregelen kost € 95 miljoen. De regionale overheden hebben samen met ASML al afspraken gemaakt over de financiering van € 40 miljoen van dit pakket. Voor het resterende deel is het voorstel om een verdeling van 25% te maken over alle betrokken partijen (Provincie, gemeenten, ASML en rijk). Dit betekent dat aan het rijk € 11,5 miljoen bijdrage wordt gevraagd.

#### *Uitvoeringsbesluit Galecopperbrug*

In aanvulling op en als gevolg van de reeds uitgevoerde renovatie dienen ook de opleggingen en voegovergangen te worden vervangen van de Galecopperbrug. Dit is het gevolg van onverwacht ontstane ongelijke temperatuurbelasting tijdens de uitvoering. De kosten hiervan bedragen € 9 miljoen voor de Zuidbrug en € 8,5 miljoen voor de Noordbrug en deze middelen van in totaal € 17,5 miljoen in 2019 worden gefinancierd uit het programma Vervanging en Renovatie.

#### *Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem*

Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Dit zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als instandhouding. De verwachte baten worden ingeboekt op een aantal projecten in voorbereiding. Het totaal van verwachte baten van het systeem over de drie RWS-netwerken (wegen, vaarwegen, water) bedraagt € 80,4 miljoen, waarvan € 61 miljoen op het Hoofdwegennet. 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.

#### *VenR Rijkswaterstaat*

De bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde infrastructuur is aan een groot-schalige opknapbeurt toe. Een groot deel van de infrastructuur stamt uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waardoor van veel bruggen, tunnels, viaducten en sluizen het einde van de technische levensduur nadert. Om de invulling te geven aan deze opgave, worden de voor Vervanging en Renovatie (VenR) gereserveerde middelen middels een kasschuif naar voren gehaald.

#### *Vrachtwagenheffing*

De uitgaven die gepaard gaan met de voorbereiding en uitvoering van de vrachtwagenheffing, worden voorgefinancierd vanuit de investeringsruimte van Hoofdwegennet. Er wordt € 25,2 miljoen vanuit de investeringsruimte toegevoegd aan artikel 12 ten behoeve van voorbereiding wetgeving en voorbereiding van de aanbesteding. Het gaat om kosten voor personeel, inhuur en onderzoeken. De verantwoording van de uitgaven aan apparaat en inhuur vindt plaats op de begroting Hoofdstuk XII. Hiertoe wordt € 6,7 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Ontworpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>		1.379.109	1.343.023	1.261.866	1.305.767	1.271.121	1.268.029	1.268.206	1.279.925	1.298.807	1.294.318	1.316.932	1.316.719	1.410.157	1.450.411	
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>		19.048	51.585	30.507	-22.837	-28.121	-29.869	-27.268	-28.157	-27.679	-26.927	-4.051				
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 13.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>		1.398.157	1.394.588	1.292.373	1.282.930	1.243.000	1.238.160	1.240.938	1.251.768	1.271.128	1.267.391	1.312.881	1.316.719	1.410.157	1.450.411	
Beheer, onderhoud en vervanging	186.484	34.145	48.486	84.891	2.137	2.140	2.140	3.053	3.053	3.053	3.161	75	75	75		
Bijdragen derden	1.000															1.000
Den Haag emplacement	-4.900					-3.000	-1.900									
Extraprofiel 2033	1.700.582															1.700.582
Onderzoek spoorstaafschades	484	484														
Prijstijelling 2019	411.657	28.943	29.151	27.822	25.959	25.092	25.017	25.130	25.348	25.739	25.666	26.523	26.600	29.740	30.552	34.375
Vervangingsopgave bovenleiding-portalen	124.000													62.000	62.000	
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>		63.572	77.637	112.713	28.096	24.232	25.257	28.183	28.401	28.792	28.927	26.588	26.675	91.815	92.552	1.795.957
<b>Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 13.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>		1.461.729	1.472.225	1.405.086	1.311.026	1.267.232	1.263.417	1.269.121	1.280.169	1.299.920	1.296.218	1.339.479	1.343.394	1.501.972	1.542.963	1.735.957
<b>Ontworpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.03 Aanleg</b>		460.265	546.730	481.426	429.315	388.820	360.527	260.448	73.531	47.109	37.196	90.249	121.328	64.683	449	
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>		24.283	-55.267	33.797	-19.830	-2.446	-3.920	-6.101	-5.832	20.570	24.732	2.402	-1.261	-1.452	12.700	4.438
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 13.03 Aanleg</b>		484.548	493.463	515.223	409.485	366.374	356.607	254.347	67.699	67.679	61.928	92.651	120.067	63.231	13.149	4.438
Afrekening voorschotten ProRail	32.216															
Beheer, onderhoud en vervanging	-13.411	-1.969	-3.290	-444	-532	-532	-532	-1.445	-1.445	-1.445	-1.552	-75	-75	-75		
Beter Benutten Vervolg	-6.000															
Bijdragen derden	2.478	2.478														
Concrete beschikbaarheidsprojecten	-23.702		-23.702													
Den Haag emplacement	8.110	3.210			3.000	1.900										
Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld	0	-60.952	-11.678	15.425	14.245	-41.927	-146.543	31.430	50.000	50.000	50.000	50.000				
Kasschuiven binnen Megaprojecten	0							-44.059	125.139	97.732	57.422	-89.928	-74.694	-63.302	-8.310	0



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
13 Spoorwegen	Totaal mutatie														
Kaaschuiven binnen Spoorwegen	0	- 52.356	- 43.081	- 79.412	91.952	74.344	91.846	- 7.212	- 23.144	- 23.144	30.854	- 15.995	2.493	- 13.445	- 9.438
Kleine projecten goederenvervoer	19.000		19.000												
Maaslijn	10.000	5.000				0									5.000
Nazorg Betuweroute	8.547	6.127	1.210	1.210											
Nazorg Lijnen en Halten	17.481	15.000	2.481												
Opstelterrein Heerhugowaard	- 42.950			- 5.000	- 15.000	- 10.000	- 7.000	- 5.950							
OV SAAL	- 5.929	- 5.929													
Prijsbijstelling 2019	64.884	6.139	988	2.316	5.930	9.817	6.622	4.450	814	17.027	2.237	5.146	3.398		
Programma Overwegen	40.200				10.000	18.500									11.700
Regionale knoelpunten	11.418	300	1.809	4.309	2.500	2.500									
Saldo mee- en tegenvallers	- 15.818	- 7.817	- 363												
Sporen Schiedam – Rotterdam	- 24.152	- 30	- 61	- 1.210	- 9.680	- 1.192	- 363	- 363	- 363	- 363	- 363	- 363	- 363	- 363	- 363
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	- 12.722	- 7.500	- 5.222												
Verrekening interne dienstverlening realisatie website	- 13	- 13													
Mutaties Miljoennota 2020	- 71.203	- 61.909	- 63.806	101.882	32.522	- 57.399	- 8.699	144.001	116.830	98.272	- 9.512	- 88.890	- 56.101	- 7.020	- 4.438
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 13.03 Aanleg	418.452	431.554	451.417	511.367	398.896	299.208	245.648	211.700	184.509	160.200	83.139	31.177	7.130	6.129	0
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	160.024	164.262	165.090	167.459	169.095	171.207	172.457	173.502	173.139	151.942	83.125	84.449	40.933		
Mutaties Voorjaarsnota 2019	452	- 1.238	- 2.277	2.217	2.167	2.269	2.369	2.419	2.352	2.195	2.196	1.261	1.452		
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	160.476	163.024	162.813	169.676	171.262	173.476	174.826	176.321	175.491	154.137	85.321	85.710	42.385		
HXII Onderzoek spoorstaafschades	- 48	- 48													
Onderzoek spoorstaafschades	- 484	- 484													
Overboeking HSL-budget naar Infraspaad	24.495	17.716	2.015	4.764											
Saldo mee- en tegenvallers	- 15.300	- 15.300													
Mutaties Miljoennota 2020	1.884	2.015	4.764												

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PFS		162.360	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476	174.826	175.921	175.491	154.137	85.321	85.710	42.385		
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.07 Rente en afflossing		9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 13.07 Rente en afflossing		9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
Extrapolatie 2033	9.990															9.990
Mutaties Miljoennota 2020	9.990															9.990
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 13.07 Rente en afflossing		9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2019 Spoorwegen		2.009.388	2.064.005	1.918.372	1.912.531	1.819.026	1.809.753	1.711.101	1.536.948	1.529.045	1.493.446	1.500.296	1.532.486	1.525.763	1.460.850	
Totaal Uitgaven stand eerste supplementaire wet 2019 Spoorwegen		2.053.171	2.061.065	1.980.399	1.872.081	1.790.626	1.778.233	1.680.101	1.505.378	1.524.288	1.493.446	1.500.843	1.532.486	1.525.763	1.473.550	4.438
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Spoorwegen		2.047.424	2.078.808	2.034.070	2.002.059	1.847.380	1.746.091	1.699.585	1.677.780	1.669.910	1.620.545	1.517.929	1.470.271	1.561.477	1.559.082	1.745.947
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		195.388	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	315.284	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	
Mutaties Voorjaarsnota 2019	8.774															
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		204.162	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	315.284	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
13 Spoorwegen															
Totaal mutatie															
Afrekening voorschotten ProRail	32.216														
Bijdragen derden	13.337	1.138	1.238	1.327	1.385	1.444	3.514	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.000
Extraprofiel 2033	199.399														199.399
Kasshuiven binnen Spoorwegen	0	- 38.141		6.925	6.925	24.225	8.425								
Mutaties Miljoenennota 2020	7.412	- 7.221	1.238	8.252	8.310	25.669	11.939	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	200.399
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten	211.574	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	327.223	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2019 Spoorwegen	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	315.284	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2019 Spoorwegen	204.162	188.979	194.640	200.206	205.029	191.761	315.284	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642	198.642
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2020 Spoorwegen	211.574	181.758	195.878	208.458	213.339	217.430	327.223	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399	200.399

#### *Afrekening voorschotten ProRail*

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

#### *Beheer, onderhoud en vervanging*

Dit betreft een overboeking van het aanlegprogramma (€ 35,3 miljoen) en de investeringsruimte Spoorwegen (€ 151,3 miljoen) naar de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. De overboekingen vanwege areaalgroei vanuit artikelonderdeel 13.03 vinden plaats op de volgende projecten en programma's: Geluidsanering Spoorwegen (€ 1,9 miljoen), Booggeluid (€ 1 miljoen), Beter en Meer – Verbeteraanpak Stations (€ 0,9 miljoen), Behandelen en Opstellen (€ 0,1 miljoen), Programma aanpak suicidepreventie (€ 4,7 miljoen), Programma Kleine functiewijzigingen (€ 0,4 miljoen), Cameratoezicht op Stations (€ 3,8 miljoen) en ATB-Vv (€ 0,6 miljoen). Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor (artikelonderdeel 17.10) wordt 21,8 miljoen overgeboekt.

#### *Beter Benutten Vervolg*

Volgend uit de eindevaluatie van het Beter Benutten vervolgprogramma en de financiële afrekening wordt van artikelonderdeel 12.03 Aanleg € 171 miljoen afgeroomd en van artikelonderdeel 13.03 € 6 miljoen afgeroomd. Deze middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte van het Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet. Deze modaliteiten hebben bijgedragen aan het project en krijgen nu een deel van het restantbudget van € 177,0 miljoen uitgekeerd. Bij Hoofdwegennet gaat dit om een bedrag van € 94,7 miljoen. Bij Spoorwegen € 69,9 miljoen en bij het Hoofdvaarwegennet € 6,4 miljoen.

#### *Bijdragen derden*

Binnen het project Noord Zuidlijn heeft de gemeente Amsterdam in 2016 € 10,9 miljoen betaalde BTW ontvangen. Deze is overgeboekt naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ontvangen in 2019. Voor het project Almelo Zakspoor is € 1,2 miljoen ontvangen. Door de indexering van de concessieprijs HRN nemen de bijdragen derden tot met € 22,3 miljoen. Daarnaast zijn er nog een aantal overige posten met bijdragen van derden.

#### *Concrete bereikbaarheidsprojecten*

Het opdrachtgeverschap van het project partiele spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgegaan van lenW naar de Regio. Het binnen het realisatieprogramma personenvervoer beschikbare budget ad € 23,702 miljoen is om die reden overgeboekt van artikelonderdeel 13.03 naar artikelonderdeel 14.03. De middelen worden via stortingen in het Provincie- en btw-compensatiefonds beschikbaar gesteld aan de Regio.

#### *Den Haag emplacement*

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 lifecyclemanagement) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's toegevoegd aan het projectbudget:

- Programma Toegankelijkheid € 1,5 miljoen;

- Uitvoeringsprogramma Geluid € 3,4 miljoen;
- Beheer en onderhoud € 4,9 miljoen;
- Kleine functiewijzigingen € 12,1 miljoen.

Hierna resteerde nog een verschil met de geactualiseerde raming van het project. Vanuit de investeringsruimte spoorwegen (artikelonderdeel 20.05) is € 3,2 miljoen aangevuld. Zie hiervoor ook de brief van 22 november 2018 over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg en de voortgang van het MIRT (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)).

#### *Extrapolatie 2033*

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2033 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

#### *Kasschuiven binnen Megaprojecten*

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Spoorwegen noodzakelijk. Op artikelonderdeel 17.10 PHS doet een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van een geactualiseerde uitgavenraming.

#### *Kasschuiven binnen Spoorwegen*

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. Op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte doet zich een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van onttrekkingen en toevoegingen aan de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd.

#### *Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld*

Deze kasschuif is het gevolg van een actualisatie van het aanlegprogramma. Via het Rijksbrede beeld zijn de kasmiddelen aan de hand van actuele projectramingen in het meest realistische kasritme gezet.

#### *Kleine projecten goederenvervoer*

Het emplacement Moerdijk wordt uitgebreid met een werkspoor en een opstelspoor. Het hiervoor benodigde budget (€ 7 miljoen) is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte spoorwegen (Regeerakkoordmiddelen Rutte III). De provincie Gelderland wil een Railterminal Gelderland (RTG) in Valburg realiseren bij het huidige Container Uitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute. De rijksbijdrage bedraagt maximaal € 12 miljoen en is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte spoorwegen (Regeerakkoordmiddelen Rutte III).

#### *Maaslijn*

Rijk en regio hebben besloten om de Maaslijn ook te elektrificeren. 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 Spoor (artikelonderdeel 20.05).

#### *Nazorg Betuweroute*

De middelen voor de Betuweroute op artikelonderdeel 17.02 zijn overgeboekt naar het projectbudget voor nazorg.

#### *Nazorg lijnen en halten*

De nazorg voor de werkzaamheden binnen project OV SAAL zijn overgeboekt naar het projectbudget nazorg lijnen en halten.

#### *Opstel terrein Heerhugowaard*

De scope van het project opstel terrein Heerhugowaard is toegevoegd aan het project Programma Hoogfrequent Spoor op artikelonderdeel 17.10.

#### *Overboeking HSL-budget naar Infrasppeed*

Het nemen van maatregelen tegen de zettingenproblematiek op de HSL-Zuid verloopt via het consortium Infrasppeed. Hiertoe worden middelen overgeheveld vanuit artikelonderdeel 17.03 HSL-Zuid naar artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen.

#### *PHS: OV SAAL*

Binnen het project OV SAAL wordt € 5,9 miljoen overgeboekt van het projectbudget naar planuitwerking PHS op artikelonderdeel 17.10.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *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).

#### *Regionale knelpunten*

In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt met de regio over verbetering van het spoor in regio's met een decentrale spoorconcessie. In totaal zijn afspraken gemaakt voor € 11,4 miljoen (Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)).

#### *Saldo mee- en tegenvallers*

Dit betreft de verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Spoorwegen. Het saldo van € 31,5 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen en € 0,5 miljoen wordt toegevoegd aan PHS planuitwerking (artikelonderdeel 17.10). De grootste meevallers doen zich voor op het Infrasppeed contract (€ 15,3 miljoen), nazorg lijnen en halten (€ 3,1 miljoen) project Born/VDL (€ 5 miljoen) en Pilot ERTMS (€ 1,5 miljoen).

#### *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 I en W) 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).

*Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht*

Binnen het projectbudget was een bedrag gereserveerd van € 12,7 miljoen voor de regio Utrecht. Naar aanleiding van de afspraken in de bestuurlijke overleggen MIRT 2018 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)) is dit bedrag ondergebracht op artikelonderdeel 20.03: Reservering Stedelijk OV Utrecht.

*Vervangingsopgave bovenleidingportalen*

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.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
14 Regionale, lokale infrastructuur	Totaal mutatie														
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten	151.807	152.527	68.651	1.605	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	10.695					
Mutaties Voorjaarsnota 2019	-40.341	-4.232	-61.557	40.750	31.000	31.520	31.000	31.570	4.757						
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten	111.466	148.295	7.094	42.355	32.752	33.126	40.336	40.305	14.093	10.695					
Actualisatie budget Regio/k	4	1	1	1	1										
Prijzijstelling 2019	9.693	1.641	2.640	1.349					3.086	977					
Rotterdamsebaan	-147				-147										
Saldo mee- en tegenvallers	-894														
Mutaties Miljoenennota 2020	748	2.640	1	1.350	-146	0	0	0	3.086	977					
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 14.01 Grote regionaal/lokale projecten	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126	40.336	40.305	17.179	11.672					
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 14.02 Regionale Fondsen			0												
Mutaties Voorjaarsnota 2019															
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen			0												
Mutaties Miljoenennota 2020															
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 14.02 Regionale Mob. Fondsen			0												
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	40.955	5.854	990	45.677											
Mutaties Voorjaarsnota 2019	1.198	-629	-136												
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	42.153	5.225	854	45.677											
Afrekening voorschotten ProRail	1.108														
Concrete beschikbaarheidsprojecten	23.702														
Prijzijstelling 2019	2.479	37	1.388	30	1.024										



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
14 Regionale, lokale infrastructuur															
Regionale Mobiliteit	5.000														
Mutaties Miljoenennota 2020	- 33.888	25.090	30	1.024											
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 14.09 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	48.298	30.315	884	46.701											
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2019 Regionaal, lokale infrastructuur	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752	1.606	9.336	9.335	9.336	10.695					
Totaal Uitgaven stand eerste supplementaire wet 2019 Regionaal, lokale infrastructuur	153.619	153.520	7.948	88.032	32.752	33.126	40.336	40.905	14.093	10.695					
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Regionaal, lokale infrastructuur	120.479	181.250	7.979	90.406	32.606	33.126	40.336	40.905	17.179	11.672					
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	0														
Mutaties Voorjaarsnota 2019	0														
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	0														
Afrelening T3 2019 Prorail	1.108														
Mutaties Miljoenennota 2020	1.108														
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten	1.108														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2019 Regionaal, lokale infrastructuur	0														
Totaal Ontvangsten stand eerste supplementaire wet 2019 Regionaal, lokale infrastructuur	0														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020 Regionaal, lokale infrastructuur	1.108														

#### *Concrete bereikbaarheidsprojecten*

Het opdrachtgeverschap van het project partiele spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgegaan van IenW naar de Regio. Het binnen het realisatieprogramma personenvervoer beschikbare budget ad € 23,702 miljoen is om die reden overgeboekt van artikelonderdeel 13.03 naar artikelonderdeel 14.03. De middelen worden via stortingen in het Provincie- en btw-compensatiefonds beschikbaar gesteld aan de Regio.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *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).

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
15 Hoofdvoorwaggenet															
Totaal mutatie															
Ontworpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
Mutaties Voorjaarsnota 2019															
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
Extrapolatie 2033															8.655
Prijsijstelling 2019	2.625	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175
Mutaties Miljoenennota 2020															
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.01 Verkeersmanagement	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
Ontworpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.02 Beheer onderhoud en vervanging	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654	319.074	291.193	216.167	216.128	305.205	276.471	243.940	221.100	221.100	221.100
Mutaties Voorjaarsnota 2019	- 39.498	- 1.624	15.553	31.404	23.580	833	6.348	1.157	506	- 20.662	- 19.761	476	3.079	38.506	38.506
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 15.02 Beheer onderhoud en vervanging	323.541	374.743	344.899	367.587	341.234	319.907	297.541	217.324	216.634	284.543	256.710	244.416	224.179	224.179	259.606
Beheer en Onderhoud De Boontjes	346	346													
DEF: luchtverkningscapaciteit Kustwacht	- 134.910			- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491	- 13.491
DF: Beveerbaarheid IJsselmeergebied	1.700	1.700													
DF: bijdrage VerR tranche 4	265.000									70.000	90.000	105.000			
Extrapolatie 2033															220.890
EZK: borging radardekking Zuidwest-Nederland	75														75
Invoering van het ARBIM-systeem	6.420	3.649	2.771												
Kustwacht	- 2.940	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210	- 210
Onderhoudsimpuls RWS	85.900	21.475	55.835	8.590											
Pilot harde laag Nijmegen	6.400	410	660	330											
Prijsijstelling 2019	90.720	7.198	7.361	6.806	6.645	6.728	5.997	5.751	4.955	6.754	6.320	6.641	4.541	5.256	4.490
RWS Service Level Agreement (SLA)	- 3.469	19.684	4.751	1.376	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440	- 2.440

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
15 Hoofdvaarwegen	Totaal mutatie														
RWS Strategische Capaciteitsmanagement	- 61.328	- 2.400	- 14.162	- 19.203	- 16.202	- 9.361									
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegen	- 18.437	1.800										- 20.237			
Twentekanal fase 2	- 57.000		- 41.000	- 16.000											
VenR Rijkswaterstaat	0	5.482	- 19.943	- 43.718	- 7.812	22.674	388	68.060	29.744	- 18.469	- 32.304	885	228	- 2.280	0
Verdieping Nieuwe Waterweg	500														500
Verduurzamen onderhoud Vaargeulen	12.400	2.480	2.480	2.480	2.480	2.480									
Verwachte baten invoering AIRBM-systeem	- 11.425					- 1.595	- 1.456	- 1.081	- 1.513	- 2.136	- 1.936	- 1.708			
Mutaties Miljoenennota 2020	38.013	23.331	- 33.462	- 40.950	- 26.153	4.785	- 11.212	56.589	17.045	40.008	46.939	74.440	- 11.372	326	223.515
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.02 Beheer onderhoud en vervanging	361.554	398.074	311.437	326.637	315.081	324.692	286.329	273.913	233.679	324.551	302.649	318.856	212.807	259.932	223.515
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	364.110	356.991	344.833	144.980	75.576	58.899	119.887	228.301	284.839	22.741	34.993	201.896	4.577	21.694	
Mutaties Voorjaarsnota 2019	307.445	62.971	- 158.667	- 65.610	- 25.871	- 16.545	- 19.916	- 15.690	- 13.484	17.934	18.432	9.709	- 6.386	- 41.441	
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 15.03 Aanleg	671.555	419.962	186.166	79.370	49.705	42.354	99.971	213.611	271.355	40.675	53.425	211.605	- 1.809	- 19.747	
Beheer en Onderhoud De Boontjes	- 346		- 346												
Beter Benutten; Blauwe golf	125	125													
Bijdragen derden Hoofdvaarwegen	- 44.023	1.042	30	60	240	500	- 45.895								
Digitale transportstrategie Single Window	7.800	2.649	5.151												
Extrapolatie 2033	26.200														26.200
HXII: Topsector Logistiek	- 1.627		- 724	- 903											
HXII: Zeehaven Saba	- 1.986		- 904	- 903	- 179										
Kasschuif Rijlsbrede budgettaire beeld	0	- 430.604	- 215.930	161.797	237.569	180.157	206.079	28.740	40.000	- 225.000	42.192				
Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegen	0	- 40.845	- 38.928	- 44.130	- 18.567	- 27.837	1.352	- 48.311	13.602	55.517	108.006	24.054	42.622	45.130	- 310
Konwerdzand	15.000									7.500	7.500				
Prisbijstelling 2019	19.723	2.429	2.884	4.447	2.921	1.778	917	817	377	434	434	444	444	444	519

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
15 Hoofdvoorwagennet															
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvoorwagennet	23.388	- 688	- 6	16.492	7.500										
Smart Shipping	80	80													
Twentekanalen fase 2	57.000		41.000	16.000											
Verdieping Nieuwe Waterweg	- 500														- 500
Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem	- 2.160	- 61	- 161	- 204	- 177	- 172	- 384	- 368	- 119						
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>	<b>- 469.464</b>	<b>- 246.796</b>	<b>139.652</b>	<b>227.805</b>	<b>170.028</b>	<b>178.584</b>	<b>- 15.370</b>	<b>- 8.302</b>	<b>- 211.083</b>	<b>38.451</b>	<b>156.132</b>	<b>24.498</b>	<b>43.066</b>	<b>45.574</b>	<b>25.909</b>
<b>Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.03 Aanleg</b>	<b>202.091</b>	<b>171.166</b>	<b>325.818</b>	<b>307.175</b>	<b>219.733</b>	<b>220.938</b>	<b>84.601</b>	<b>206.309</b>	<b>60.272</b>	<b>79.126</b>	<b>211.557</b>	<b>236.103</b>	<b>41.257</b>	<b>25.827</b>	<b>25.909</b>
<b>Ontwerpbegroting 2019 artikelon- derdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>240.431</b>	<b>125.319</b>	<b>75.628</b>	<b>71.244</b>	<b>60.853</b>	<b>35.476</b>	<b>35.984</b>	<b>35.570</b>	<b>35.001</b>	<b>37.938</b>	<b>45.642</b>	<b>45.464</b>	<b>60.118</b>	<b>43.211</b>	
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>	<b>- 197.695</b>	<b>- 60.597</b>	<b>146.204</b>	<b>40.281</b>	<b>2.366</b>	<b>16.497</b>	<b>11.845</b>	<b>14.608</b>	<b>13.053</b>	<b>10.114</b>	<b>1.404</b>	<b>1.408</b>	<b>3.382</b>	<b>3.010</b>	
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 15.04 Geïnte- greerde contractvormen/PPS</b>	<b>42.736</b>	<b>66.722</b>	<b>221.832</b>	<b>111.525</b>	<b>63.219</b>	<b>51.973</b>	<b>47.829</b>	<b>50.178</b>	<b>48.054</b>	<b>48.052</b>	<b>47.046</b>	<b>46.872</b>	<b>63.500</b>	<b>46.221</b>	
Extrapolatie 2033	40.089														40.089
Prijsbijstelling 2019	19.695	916	1.371	4.882	2.266	1.178	964	887	927	891	874	871	1.174	859	744
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvoorwagennet	- 4.800		- 4.800												
Zee toegang IJmond	64.000	7.500	10.000	37.500	9.000										
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>	<b>8.416</b>	<b>6.571</b>	<b>42.382</b>	<b>11.266</b>	<b>1.178</b>	<b>964</b>	<b>887</b>	<b>927</b>	<b>891</b>	<b>891</b>	<b>874</b>	<b>871</b>	<b>1.174</b>	<b>859</b>	<b>40.833</b>
<b>Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.04 Geïnte- greerde contractvormen/PPS</b>	<b>51.152</b>	<b>75.293</b>	<b>264.214</b>	<b>122.791</b>	<b>64.397</b>	<b>52.937</b>	<b>48.716</b>	<b>51.105</b>	<b>48.945</b>	<b>48.943</b>	<b>47.920</b>	<b>47.743</b>	<b>64.674</b>	<b>47.080</b>	<b>40.833</b>
<b>Ontwerpbegroting 2019 artikelon- derdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HWVN</b>	<b>315.153</b>	<b>316.395</b>	<b>309.314</b>	<b>301.368</b>	<b>299.836</b>	<b>300.124</b>	<b>299.147</b>	<b>299.632</b>	<b>300.918</b>	<b>303.476</b>	<b>303.476</b>	<b>303.476</b>	<b>303.476</b>	<b>303.476</b>	
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>	<b>176</b>	<b>110</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 15.06 Netwerkge- bonden kosten HWVN</b>	<b>315.329</b>	<b>316.505</b>	<b>309.345</b>	<b>301.399</b>	<b>299.867</b>	<b>300.155</b>	<b>299.178</b>	<b>299.663</b>	<b>300.949</b>	<b>303.507</b>	<b>303.507</b>	<b>303.507</b>	<b>303.507</b>	<b>303.507</b>	
Extrapolatie 2033	303.476														303.476
EZK: borging radardekking Zuidwest-Nederland	31														31

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
15 Hoofdvaarwegennet															
HXL: Maatwerk KMMI-RWS	- 911														
Totaal mutatie															
Kustwacht	4.340	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310	310
Loonbijstelling 2019	94.152	6.353	6.659	6.735	6.747	6.557	6.023	6.027	6.042	6.129	6.130	6.130	6.130	6.130	6.130
Prijsbijstelling 2019	27.142	1.847	1.876	1.893	1.901	1.863	1.762	1.770	1.784	1.773	1.773	1.773	1.773	1.773	1.773
RWS Duurzaam voor Elkaar	11.379	3.793	3.793	3.793											
RWS Service Level Agreement (SLA)	38.164	2.542	3.292	3.050	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440	2.440
RWS Strategisch Capaciteitsmanagement	88.583	0	8.185	19.190	30.022	22.972	8.214								
Single Window Maritiem en Lucht	2.496	416	416	416	416	416	416								
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>	<b>14.040</b>	<b>24.531</b>	<b>35.387</b>	<b>41.836</b>	<b>34.558</b>	<b>19.418</b>	<b>10.535</b>	<b>10.547</b>	<b>10.576</b>	<b>10.652</b>	<b>10.653</b>	<b>10.653</b>	<b>10.653</b>	<b>10.653</b>	<b>314.160</b>
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.06 Netwerkbonden kosten HVWN	329.369	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573	309.713	310.210	311.525	314.159	314.160	314.160	314.160	314.160	314.160
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Voorjaarsnota 2019															
Stand eerste supplementaire wet 2019 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2020															
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2019 Hoofdvaarwegennet	1.291.388	1.187.727	1.067.776	862.430	762.574	722.228	754.866	789.325	845.541	678.015	669.237	803.431	597.926	598.136	
Totaal Uitgaven stand eerste supplementaire wet 2019 Hoofdvaarwegennet	1.361.816	1.188.587	1.070.897	868.536	762.680	723.044	753.174	789.431	845.647	685.432	669.343	815.055	598.032	598.242	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Hoofdvaarwegennet	952.996	994.399	1.255.031	1.106.668	942.466	926.970	738.189	848.367	663.251	775.609	885.116	925.692	641.728	655.829	613.247
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	105.584	149.711	85.151	14.651		7.976	51.097								
Mutaties Voorjaarsnota 2019	- 6.108	3.255	3.884	6.000		710	- 1.798								

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
15 Hoofdvaarwegennet															
Totaal mutatie															
Stand eerste suppletoire wet 2019 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	99.476	152.966	89.035	20.651	8.686	49.299									
Bijdragen in derden Hoofdvaarwegennet	-44.023	1.042	30	60	240	500	-45.895								
Prijsbijstelling 2019	880														
Saldo meer- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	2.715														
Mutaties Mijsjeennota 2020	2.715	1.922	30	60	240	500	-45.895								
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten	102.191	154.888	89.065	20.711	240	9.186	3.404								
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2019 Hoofdvaarwegennet	105.584	148.711	85.151	14.651	7.976	51.097									
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2019 Hoofdvaar- wegennet	99.476	152.966	89.035	20.651	8.686	49.299									
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2020 Hoofdvaarwegennet	102.191	154.888	89.065	20.711	240	9.186	3.404								

#### *Bijdragen derden Hoofdvaarwegennet*

De lagere ontvangsten van per saldo € 44 miljoen zijn hoofdzakelijk het gevolg van de verlaging van de bijdrage van Vlaanderen aan het project Nieuwe Sluis Terneuzen, vanwege de aanbestedingsmeevaller is de bijdrage van Vlaanderen met € 47 miljoen verlaagd. De lagere ontvangsten worden gesaldeerd met het projectbudget.

#### *Defensie: luchtverkenningcapaciteit Kustwacht*

Voor de aanbesteding van de contracten voor luchtverkenningcapaciteit voor de jaren 2022 t/m 2031 heeft lenW € 13,5 miljoen per jaar overgeboekt naar het Ministerie van Defensie.

#### *Deltafonds: bijdrage VenR tranche 4*

Op basis van de prognose in 2017 is een tekort geconstateerd voor de vervanging- en renovatieopgave 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 VenR reservering voor het hoofdvaarwegennet. Ten behoeve van het resterende tekort voor de VenR opgave van het hoofdvaarwegennet is € 265 miljoen overgeheveld vanuit de reservering Vervanging en Renovatie op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds naar artikel 15 hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds. 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».

#### *Digitale transportstrategie Single Window*

Voor de uitvoering van digitale transportstrategie en de implementatie van (internationale) verplichtingen rond digitalisering wordt € 7,8 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte Vaarwegen. Deze digitale transportstrategie raakt alle transportmodaliteiten, waarbij wordt samengewerkt met andere ministeries en uitvoeringsdiensten.

#### *Extrapolatie 2033*

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2033 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

#### *Invoering AIRBIM-systeem*

Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Het project krijgt naar verwachting eind 2019 een BIT-advies. Indien nodig wordt op basis van het advies bijgestuurd. Met AIRBIM krijgt Rijkswaterstaat beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor de drie RWS-netwerken (wegen, vaarwegen, water) een investering gedaan van € 40 miljoen verdeeld over de jaren 2018–2020, waarvan op het Hoofdvaarwegennet € 6,4 miljoen. Deze investering wordt gedekt door de positieve financiële baten die AIRBIM op termijn gaat opleveren bij aanlegprojecten en werkzaamheden in het kader van instandhouding.



#### *Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld*

Deze kasschuif is het gevolg van een actualisatie van het aanlegprogramma. Via het Rijksbrede beeld zijn de kasmiddelen aan de hand van actuele projectramingen in het meest realistische kasritme gezet.

#### *Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegennet*

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

#### *Kornwerderzand*

Om de verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand financieel mogelijk te maken, wordt er € 15 miljoen vanuit de investeringsruimte vaarwegen toegevoegd aan de bestaande reservering voor dit project. Met de totale rijksbijdragen onderstreept het kabinet om met infrastructurele investeringen de economische ontwikkelingen in deze regio te stimuleren (zie ook Kamerstukken II 2018–2019, [35 000-A, nr. 124](#))

#### *Loonbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *Onderhoudsimpuls RWS*

Dit betreft een impuls aan het onderhoud op korte termijn, ten behoeve van korte termijnmaatregelen om het uitgesteld onderhoud aan te pakken, met prioriteit bij het tegengaan van achterstallig onderhoud. Hiertoe is € 97 miljoen uit het nader toe te delen budget voor BenO en VenR op artikel 18 overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegennet (€ 11 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 86 miljoen). 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.

#### *Pilot harde laag Nijmegen*

Dit betreft een toevoeging van € 6,4 miljoen vanuit de investeringsruimte vaarwegen ten behoeve van een pilot om tot een snelle oplossing te komen voor de harde laag bij Nijmegen. Dit gebeurt in het kader van het oplossen van de bodemerosie problematiek van het hele rivierensysteem en het programma Integraal Rivieren Management (IRM). 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. Inzichten uit deze pilot (vooral gericht op de harde laag) en de al lopende pilots zijn, tezamen met de beleidsbeslissingen die in het kader van IRM worden voorbereid, vormen voeding voor de structurele aanpak van de harde laag bij Nijmegen. De totale kosten van de pilot zijn € 7,7 miljoen. De overige € 1,3 miljoen is afkomstig uit de investeringsruimte vanuit het Deltafonds.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *RWS Duurzaam voor elkaar*

Dit betreft een pakket aan activiteiten, bedoeld om IenW en RWS verder te verduurzamen en om prestatie management voor duurzaamheid te ontwikkelen. Deze activiteiten zijn onderdeel van de Service Level Agreement.

#### *RWS Service Level Agreement*

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de extreme en voortdurende droogte, hogere kosten voor inspecties kunstwerken als gevolg van o.a. uitbreiding en veroudering van het areaal, hogere baggerkosten van de Eemsgeul en hogere ICT-uitgaven worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de beheer- en onderhoudsbudgetten van hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet.

#### *Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet*

Dit betreft de verwerking van het saldo mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Hoofdvaarwegennet. Het saldo van € 2,5 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte van Hoofdvaarwegennet. Vanwege een onjuiste extrapolatie in het verleden valt € 20,7 vrij op het project Overdracht Brokx-Nat. Daar tegenover staat een tegenvaller op het project Maasroute fase 2 van € 9,5 miljoen als gevolg van vertraging. Tevens komt € 15 miljoen voor de scopeverruiming Twentekanalen fase 2 ten laste het saldo van mee- en tegenvallers (zie ook toelichting onder *Twentekanalen fase 2*).

#### *RWS Strategisch Capaciteitsmanagement*

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende RWS producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte vanwege een toenemende beheer en onderhoudsopgave en het toegenomen aantal DBFM-contracten. Ten opzichte van de vorig jaar opgenomen reeks is er sprake van een stijgende omvang van het werkpakket. Dit komt zowel door een meer realistische planning en door uitbreiding van de verwachte scope als gevolg van het opnemen van 11 extra projecten in tranche 4. Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten € 73,6 miljoen. Voor de jaren 2020 en verder heeft RWS middelen ontvangen voor de doorloop van het aanlegprogramma.

#### *Twentekanalen fase 2*

De staat van de damwanden was slechter dan verwacht bij de start van het project en er bleken meer maatregelen nodig voor de grondwaterbeheersing. Voor de initiële scope van verruiming van de zij- en hoofdtek van de Twentekanalen naar klasse Va wordt het benodigde aanvullende taakstellende budget van € 72 miljoen toegekend (waarvan € 57 miljoen

ten laste van reservering VenR en € 15 miljoen ten laste van saldo meeen tegenvallers).

#### *VenR Rijkswaterstaat*

De bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde infrastructuur is aan een groot-schalige opknopbeurt toe. Een groot deel van de infrastructuur stamt uit de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw, waardoor van veel bruggen, tunnels, viaducten en sluizen het einde van de technische levensduur nadert. Om de invulling te geven aan deze opgave, worden de voor Vervanging en Renovatie (VenR) gereserveerde middelen middels een kasschuif naar voren gehaald.

#### *Verduurzamen onderhoud vaargeulen*

De contracten voor het reguliere onderhoud (baggerwerkzaamheden) van de zeetoegangsgeulen lopen dit jaar af. Vooruitlopend op de Strategie circulaire en klimaat neutrale GWW doet er zich nu de mogelijkheid voor om in de contracten voor het onderhoud zeetoegangsgeulen stappen te zetten die concreet bijdragen aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelen. In de aanbesteding van de nieuwe onderhoudscontracten wordt hiertoe «30% CO<sub>2</sub>-reductie» als gunningscriterium opgenomen. Om dit te financieren worden middelen toegevoegd aan het onderhoudsbudget vanuit de investeringsruimte.

#### *Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem*

Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Dit zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als instandhouding. De verwachte baten worden ingeboekt op een aantal projecten in voorbereiding. Het totaal van verwachte baten van het systeem over de drie RWS-netwerken (wegen, vaarwegen, water) bedraagt € 80,4 miljoen, waarvan € 13,5 miljoen op het Hoofdvaarwegennet. Bij Hoofdvaarwegennet betreft het onder andere de volgende projecten: Lemmer-Delfzijl fase 2, Volkeraksluizen, Toekomstvisie Waal, Twentekanalen fase 2.

#### *Zeetoeegang IJmond*

Vanwege ontwerp- en uitvoeringsproblemen bij de bouw van de caissons van de deurkassen, treden meerkosten op. Deze kosten zijn voor een deel het gevolg van de vertraging en voor een deel van al eerder opgetreden risico's. Vanaf de beginfase van de bouw zijn er tegenvallers geweest doordat er meer objecten zijn aangetroffen in de grond dan vooraf gedacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is daarnaast gebleken dat de contracteisen voor de geleidewerken, bij een aanvaring, zouden leiden tot risico op beschadiging van de nieuwe zeesluis. Om dit risico zo veel mogelijk te beperken zijn de eisen aan de geleidewerken en de deurkassen aangepast. Deze robuustere uitvoering leidt tot meerkosten. Hiernaast zijn er nog andere noodzakelijke wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd. Om de meerkosten te dekken is het projectbudget van het project Zeetoeegang IJmond met € 64 miljoen opgehoogd.

	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer																
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute		4.807	1.210	1.210												
Mutaties Voorjaarsnota 2019		3.016														
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute		7.823	1.210	1.210												
Afrelening voorschotten ProRail	290	290														
Nazorg Betuweroute	-8.547	-6.127	-1.210	-1.210												
Mutaties Miljoenennota 2020		-5.837	-1.210	-1.210												
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.02 Betuweroute		1.986	0	0												
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid		2.188	6.435	6.475	0											
Mutaties Voorjaarsnota 2019		1.594														
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid		3.782	6.435	6.475	0											
Bijdragen derden	293	293														
HXII: scope HSL-Zuid	-200	-200														
Overboeking HSL-budjet naar Infraspaad	-24.495	-17.716	-2.015	-4.764												
HSL-Zuid	15.300	15.300														
Mutaties Miljoenennota 2020		-2.323	-2.015	-4.764												
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid		1.459	4.420	1.711	0											
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		17.475	969	255	255	255	255	255	255	255	59.160					
Mutaties Voorjaarsnota 2019		3.770	5.755	869							-7.311					
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		21.245	6.724	1.124	255	255	255	255	255	255	51.849					
Prijsbijstelling 2019	1.649	425	135	22	5	5	5	5	5	5	1.037					
Mutaties Miljoenennota 2020		425	135	22	5	5	5	5	5	5	1.037					

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer															
Totaal mutatie															
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	21.670	6.859	1.146	260	260	260	260	260	260	52.866					
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.07 ERMITS	217.960	225.340	308.829	306.566	275.428	127.172	165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	154.208			
Mutaties Voorjaarsnota 2019	47.340	246	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.768	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.07 ERMITS	265.300	225.586	308.829	306.566	275.428	127.172	165.283	136.408	138.421	108.500	81.043	159.976	0	0	
Afrekening voorschotten	127														
HXII: OGU ERMITS	-2.649	-589	-440	-440	-590	-590									
Kaaschuijf Rijksbrede budgettaire beeld	0	-147.116	-70.237	-175.486	-147.545	-51.787	192.171	50.000	200.000	150.000					44.435
Prijisbijstelling 2019	46.378	1.053	890												
Mutaties Miljoenennota 2020	-146.989	-69.773	-175.036	-147.985	-52.377	191.581	0	50.000	200.000	150.000	0	0	0	0	44.435
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.07 ERMITS	118.311	155.813	133.793	158.581	223.051	318.753	165.283	186.408	338.421	258.500	81.043	159.976	0	0	44.435
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	187.941	265.302	231.290	148.609	79.026	57.689	24.805	3.003	9.185	291.468	975				
Mutaties Voorjaarsnota 2019	-96.996	-150.922	-69.586	72.665	98.942	55.086	85.734	39.182	36.515	-24.606	-975				
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	90.945	114.380	161.704	221.274	177.968	112.775	110.539	42.195	45.700	266.862	0				
Kaaschuiven Megaprojecten	0	13.854	-30.701	-55.984	41.008	56.295	-24.553	19.177	12.737	-285.047	281.190				
Prijisbijstelling 2019	27.157	1.837	2.311	4.470	3.596	2.279	2.233	852	923	5.390					
Mutaties Miljoenennota 2020	15.491	-28.390	-54.510	-51.514	44.804	58.574	-22.320	20.029	13.660	-249.657	281.190				
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	106.436	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349	88.219	62.224	59.360	17.205	281.190				
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	261.697	218.486	386.491	422.570	417.026	325.512	275.250	201.358	195.820	156.875	156.050	3.630	3.704		
Mutaties Voorjaarsnota 2019	21.624	0	-2.234	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	283.321	218.486	384.257	422.570	417.026	325.512	275.250	201.358	195.820	156.875	156.050	3.630	3.704		

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie														
Afrekening voorschotten ProRail	12.978	12.978													
Beheer, onderhoud en vervanging	-21.823	-5.108	-2.713	-2.748	-1.605	-1.608	-1.608	-1.608	-1.608	-1.609					
Bijdragen derden	3.713	3.713													
Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld	0	-144.271	-15.325	-136.401	-98.321	60.418	100.000	200.000	200.000	82.818					
Kasschuiven Megaprojecten	0						44.059	-125.139	-97.732	-57.422	89.928	74.894	63.302	8.310	
Meteren – Boxtel	15.000					15.000									
Nazorg Lijnen en Halten	-17.481	-15.000	-2.481												
Opstel terrein Heerhugowaard	42.950				5.000	15.000	10.000	7.000	5.950						
OV SAAL	5.929	5.929								0					
Prijisjstelling 2019	62.393	39	783	842	1.457	3.332	893	6.488		43.835	3.520				
Programma Overwegen	-28.500					-10.000	-18.500								
Saldo mee- en tegenvallers	476			476											
Sporen Schiedam – Rotterdam	16.159	30	61	1.210	9.075	5.763									
Mutaties Miljoenennota 2020	-141.690	-19.675	-137.097	-88.918	-38.539	82.142	34.844	-13.259	106.610	67.622	89.928	78.214	63.302	8.310	
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	141.631	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654	310.094	188.099	302.430	224.497	245.978	81.844	67.006	8.310	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2019 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	692.068	717.742	934.550	878.000	771.735	510.628	465.593	341.024	343.681	616.003	238.068	157.838	3.704		
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2019 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	672.416	572.821	863.599	950.665	870.677	565.714	551.327	380.216	380.196	584.086	237.033	163.806	3.704	0	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	391.493	451.893	491.004	662.253	824.370	898.016	563.856	436.991	700.471	553.088	608.211	241.820	67.006	52.745	
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	72.020	89.215	106.636	28.458	20.434	76.293	7.521	0	0	80.387					
Mutaties Voorjaarsnota 2019	91.655	-39.117	-16.559	29.139	25.891	-46.938	71.752	10.383	11.896	-10.992					
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	163.675	50.098	90.077	57.597	46.325	25.355	79.273	10.983	11.896	69.395					
Afrekening voorschotten ProRail	13.395														

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer															
Totaal mutatie															
Bijdragen derden	4.006	4.006													
Kasschuiven Megaprojecten	0	-139	-4.145	-14.480	10.767	14.749	-6.297	5.073	6.111	-62.120	65.430				
Prisbijstelling 2019	4.004	67	188	499	402	254	1.477	95	103	602					
Mutaties Miljoenennota 2020	17.329	-3.957	-14.632	-13.981	11.169	15.003	-4.820	5.168	6.214	-61.518	65.430				
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten	181.004	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151	18.110	7.877	65.430				
Totaal Ontvangsten stand ontwerp-begroting 2019 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	72.020	89.215	106.636	28.458	20.434	76.293	7.521	0	0	80.387					
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2019 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	163.675	50.098	90.077	57.597	46.325	25.355	79.273	10.983	11.896	69.395					
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2020 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	181.004	46.141	75.445	43.616	57.494	44.358	74.453	16.151	18.110	7.877	65.430				

#### *Afrekening voorschotten ProRail*

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

#### *Beheer, onderhoud en vervanging*

Dit betreft een overboeking van het aanlegprogramma (€ 35,3 miljoen) en de investeringsruimte Spoorwegen (€ 151,3 miljoen) naar de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. De overboekingen vanwege de areaalgroei vanuit artikelonderdeel 13.03 vinden plaats op de volgende projecten en programma's: Geluidsanering Spoorwegen (€ 1,9 miljoen), Booggeluid (€ 1 miljoen), Beter en Meer – Verbeteraanpak Stations (€ 0,9 miljoen), Behandelen en Opstellen (€ 0,1 miljoen), Programma aanpak suicidepreventie (€ 4,7 miljoen), Programma Kleine functiewijzigingen (€ 0,4 miljoen), Cameratoezicht op Stations (€ 3,8 miljoen) en ATB-Vv (€ 0,6 miljoen). Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor (artikelonderdeel 17.10) wordt 21,8 miljoen overgeboekt.

#### *Extrapolatie 2033*

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2033 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

#### *HSL-Zuid*

Er wordt € 15,3 miljoen overgeboekt van investeringsruimte (artikelonderdeel 20.05) naar het project HSL-Zuid vanwege meerkosten voorbetonen zettingsproblematiek.

#### *Kasschuiven binnen Megaprojecten*

Om binnen Megaprojecten Verkeer en Vervoer tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettaire kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma van Hoofdwegen en Spoorwegen noodzakelijk. Op artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok en artikelonderdeel 17.10 PHS doet een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van een geactualiseerde uitgavenraming.

#### *Kasschuif Rijksbrede budgettaire beeld*

Deze kasschuif is het gevolg van een actualisatie van het aanlegprogramma. Via het Rijksbrede beeld zijn de kasmiddelen aan de hand van actuele projectramingen in het meest realistische kasritme gezet.

#### *Kleine projecten goederenvervoer*

Het emplacement Moerdijk wordt uitgebreid met een werkspoor en een opstelspoor. Het hiervoor benodigde budget (€ 7 miljoen) is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte spoorwegen (Regeerakkoordmiddelen Rutte III). De provincie Gelderland wil een Railterminal Gelderland (RTG) in Valburg realiseren bij het huidige Container Uitwisselpunt (CUP) aan de Betuweroute. De rijksbijdrage bedraagt maximaal € 12 miljoen en is vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte spoorwegen (Regeerakkoordmiddelen Rutte III).



#### *Meteren – Boxtel*

Voor omgevingsmaatregelen (geluid en trillingen) is € 15 miljoen toegevoegd vanuit de extra middelen van het huidig kabinet binnen de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05) voor het project PHS Meteren – Boxtel.

#### *Nazorg Betuweroute*

De middelen voor de Betuweroute op artikelonderdeel 17.02 zijn overgeboekt naar het projectbudget voor nazorg.

#### *Nazorg lijnen en halten*

De nazorg voor de werkzaamheden binnen PHS project OV SAAL zijn overgeboekt naar het projectbudget nazorg lijnen en halten.

#### *Opstel terrein Heerhugowaard*

De scope van het project opstel terrein Heerhugowaard is toegevoegd aan het project PHS op artikelonderdeel 17.10.

#### *Overboeking HSL-budget naar Infrasppeed*

Het nemen van maatregelen tegen de zettingenproblematiek op de HSL-Zuid verloopt via het consortium Infrasppeed. Hiertoe worden middelen overgeheveld vanuit artikelonderdeel 17.03 HSL-Zuid naar artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen.

#### *OV SAAL*

Binnen het project OV SAAL wordt € 5,9 miljoen overgeboekt van het projectbudget naar planuitwerking PHS op artikelonderdeel 17.10.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *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).

#### *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 project PHS Rijswijk Rotterdam. Om die reden is de € 14,5 miljoen overgeboekt naar het projectbudget PHS Rijswijk Rotterdam (artikelonderdeel 17.10). De kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (deel IenW) voor de periode 2024–2033 bedragen € 1,6 miljoen. Dit bedrag is voornamelijk overgeboekt naar het planuitwerkingsbudget PHS (artikelonderdeel 17.10) en wordt te zijner tijd overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging. Het resterende niet benodigde budget ad € 8 miljoen is toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen (artikelonderdeel 20.05).

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		893	787													
Mutaties Voorjaarsnota 2019		2.503	1.500													
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		3.396	2.287													
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		3.396	2.287													
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0												
Mutaties Voorjaarsnota 2019		13.423														
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten		13.423	0	0												
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten		13.423	0	0												
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beno en Vervanging														445.202	445.202	
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beno en Vervanging														445.202	445.202	

	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
18 Overige uitgaven en ontvangsten																
Extrapolatie 2033	383.202															383.202
Onderhoudsimpuls RMS	- 96.900													- 48.450	- 48.450	
Reservering Beno uitgesteld onderhoud	42.822												10.706	10.706	10.705	10.705
Vervangingsopgave bovenleiding-portalen	- 124.000													- 62.000	- 62.000	
Mutaties Miljoennota 2020		0	0	0	0								10.706	- 95.744	- 99.745	383.907
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.12 Niet-roe te wijzen Beno en Vervanging		0	0	0	0								10.706	345.458	345.457	383.907
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif		0	0	0	0											
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif		0	0	0	0											
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.15 Ramingsbijstelling en Kasschuif		0	0	0	0											
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 18.16 Reservering Ongevingswet		0	0	0	0							0	0	0	0	0
Mutaties Voorjaarsnota 2019																
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 18.16 Reservering Ongevingswet		0	0	0	0							0	0	0	0	0
Mutaties Miljoennota 2020																
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 18.16 Reservering Ongevingswet		0	0	0	0							0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2019 Overige uitgaven en ontvangsten		893	787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202	
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2019 Overige uitgaven en ontvangsten		16.819	2.287	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	445.202	445.202	

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Totaal Uitgaven stand ontwerpbe- grotting 2020 Overige uitgaven en ontvangsten</b>		16.819	2.287	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.706	345.458	345.457	383.907
Ontwerpbe­grotting 2019 artikelon- derdeel 18.09 Ontvangsten																
Mutaties Voorjaarsnota 2019		1.047														
Stand eerste suppletioire wet 2019 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		1.047														
Mutaties Miljoenennota 2020																
Stand ontwerpbe­grotting 2020 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		1.047														
Ontwerpbe­grotting 2019 artikelon- derdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		0														
Mutaties Voorjaarsnota 2019		195.506														
Stand eerste suppletioire wet 2019 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		195.506														
Mutaties Miljoenennota 2020																
Stand ontwerpbe­grotting 2020 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		195.506														
<b>Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begrotting 2019 Overige uitgaven en ontvangsten</b>		0														
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletioire wet 2019 Overige uitgaven en ontvangsten		196.553														
<b>Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begrotting 2020 Overige uitgaven en ontvangsten</b>		196.553														

#### *Extrapolatie 2033*

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2033 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

#### *Onderhoudsimpuls RWS*

Dit betreft een impuls aan het onderhoud op korte termijn, ten behoeve van korte termijnmaatregelen om het uitgesteld onderhoud aan te pakken, met prioriteit bij het tegengaan van achterstallig onderhoud. Hiertoe is € 97 miljoen uit het nader toe te delen budget voor BenO en VenR op artikel 18 overgeheveld naar artikel 12 Hoofdwegennet (€ 11 miljoen) en artikel 15 Hoofdvaarwegennet (€ 86 miljoen). 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.

#### *Reservering BenO uitgesteld onderhoud*

Ten behoeve van de impuls beheer en onderhoud wordt € 42,8 miljoen gereserveerd binnen artikelonderdeel 18.12.

#### *Vervangingsopgave bovenleidingportalen*

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.

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ontwerpbehoorting 2019, artikelonderdeel 19.09, Ten laste van begroting lenW		6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.309.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117	5.345.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765	
Mutaties Voorjaarsnota 2019		-324.635	-327.229	-272.093	-301.527	165.542	168.429	136.486	76.290	74.264	73.051	72.459	70.914	69.421	67.951	66.399
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW		6.597.281	6.310.320	6.362.400	6.007.620	6.669.782	6.054.546	5.914.603	5.422.052	5.343.989	5.244.097	5.533.636	5.521.102	5.659.643	5.657.716	66.399
Beheer Single Window Maritiem en Lucht	-2.592	-432	-432	-432	-432	-432	-432	-432	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465
Correctie dekking taken KNMI	-6.558	-215	-298	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465
DEF: Luchtkenningscapaciteit Kustwacht	-134.910			-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491	-13.491
DF: Beveerbaarheid IJsselmeergebied	1.700		1.700													
DF: bijdrage VenR tranche 4	265.000									70.000		90.000	105.000			
EU bijdrage Ursa Major NEO subsidie	-460	-460														
Extrapolatie 2033	5.557.977															5.557.977
EZK: borging radardekking Zuidwest-Nederland	106															106
HXII: agentschapsbijdrage RVO	-420	-420														
HXII: Bedrijfsgeneeskundige zorg	600	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
HXII: bijdrage SOS Maritiem	-2.850	-50	-2.000	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200
HXII: BOA, inhuur en capaciteit WW	-6.072	-4.072	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400	-400
HXII: divers onderzoek en capaciteit MZ	-12.251	-2.343	-2.217	-2.164	-1.899	-1.879	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749	-1.749
HXII: Green Deal Zee-, Binnenvaart en Havens	-10.000	0	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
HXII: Intelligente Transport Systeem (ITS)	-4.000	-1.000	-2.000	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	-1.420	-1.420														
HXII: Management drives	295	85	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
HXII: OGU ERTMS	-2.649	-589	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440	-440
HXII: Onderzoek spoorstaafschades	-48	-48														
HXII: PAS-projecten wegen	-4.110	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370	-1.370

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
HXII: Pier Bonaire en wederopbouw Statia	- 1.450	- 1.450														
HXI: projectenpool en afdeling programmering WV	- 12.000	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 4.500									
HXII: RWS Programmakosten Wet Open Overheid	- 606	- 606														
HXII: RWS Rijkbrede kunstvoorzieningen	- 819	- 94	- 161	- 161	- 161	- 121	- 121									
HXII: Samen in transitie	140	140														
HXII: scope HSL-Zuid	- 200	- 200														
HXII: Smart Mobility	- 2.911	- 2.911														
HXII: taken en bedrijfsvoering ILT	- 4.200	- 700	- 700	- 700	- 700	- 700	- 700									
HXII: tbv vrachtwagenheffing	- 6.114	- 4.330	- 1.784													
HXII: Topsector Logistiek	- 1.627	- 1.627				- 724	- 903									
HXII: Zeehaven Saba	- 1.986	- 1.986	- 904	- 903	- 179											
Kasschuif Klimaatakkoord Mobiliteit 2020-2030	0	- 24.000	3.000	- 9.000	- 80.000	- 122.000	19.000	38.000	39.000	49.000	46.000	41.000				
Kasschuif Rijkbrede budgettaire beeld	0	- 1.544.308	- 359.349	- 18.670	310.154	214.667	812.876	257.630	102.000	161.000	151.000	- 46.000	- 41.000			
Klimaatakkoord	2.000												2.000			
Loon- en prijsstelling 2019	1.774.294	125.109	110.631	98.720	106.560	103.515	109.445	117.810	122.230	123.009	125.412	126.703	130.736	132.027	124.490	115.877
Reservering BenO uitgesteld onderhoud	42.822												10.706	10.706	10.705	10.705
Reservering Kustwacht ETV	27.000			3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000			
Reservering Kustwacht SAR	73.400			6.400	7.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500			
Reservering Schone Lucht Akkoord	50.000		12.500	12.500	12.500	12.500										
RWS Duurzaam voor Elkaar	31.599	10.533	10.533	10.533												
Verrekening interne dienstverlening realisatie website	- 13	- 13														
VWS: Gezonde bedrijfsrestaurants Rijksoverheid	30	30														
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>	<b>- 1.486.365</b>	<b>- 263.326</b>	<b>104.357</b>	<b>403.753</b>	<b>239.541</b>	<b>786.310</b>	<b>392.024</b>	<b>259.814</b>	<b>214.287</b>	<b>392.996</b>	<b>128.817</b>	<b>134.770</b>	<b>5.684.240</b>			
<b>Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenw</b>	<b>5.165.276</b>	<b>6.046.994</b>	<b>6.466.757</b>	<b>6.417.373</b>	<b>6.909.323</b>	<b>6.840.856</b>	<b>6.306.627</b>	<b>5.681.866</b>	<b>5.747.923</b>	<b>5.637.093</b>	<b>5.785.460</b>	<b>5.792.486</b>	<b>5.750.639</b>			

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2019 Bijdragen andere begrotingen Rijk		6.921.916	6.637.549	6.634.493	6.308.147	6.504.240	5.886.117	5.778.117	5.346.762	5.269.725	5.171.046	5.461.177	5.450.188	5.590.222	5.589.765	
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2019 Bijdragen andere begrotingen Rijk		6.597.281	6.310.320	6.362.400	6.007.620	6.669.782	6.054.546	5.914.603	5.422.052	5.343.989	5.244.097	5.533.636	5.521.102	5.659.643	5.657.716	66.399
Totaal Ontvangsten stand ontwerp- begroting 2020 Bijdragen andere begrotingen Rijk		5.165.276	6.046.994	6.466.757	6.417.373	6.909.323	6.840.856	6.306.627	5.681.866	5.664.582	5.637.093	5.747.923	5.755.628	5.788.460	5.792.486	5.750.639



*Defensie: luchtverkenningcapaciteit Kustwacht*

Voor de aanbesteding van de contracten voor luchtverkenningcapaciteit voor de jaren 2022 t/m 2031 heeft lenW € 13,5 miljoen per jaar overgeboekt naar het Ministerie van Defensie.

*Deltafonds: bijdrage VenR*

Op basis van de prognose in 2017 is een tekort geconstateerd voor de vervanging- en renovatieopgave 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 VenR reservering voor het hoofdvaarwegennet. Ten behoeve van het resterende tekort voor de VenR opgave van het hoofdvaarwegennet is € 265 miljoen overgeheveld vanuit de reservering Vervanging en Renovatie op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds naar artikel 15 hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds. De overheveling vanuit het Deltafonds ligt in de lijn met het gegeven dat op het hoofdvaarwegennet uitgaven zijn verantwoord die bijdragen aan de deltafondsdienst «Veiligheid».

*Duurzaam voor elkaar*

Voor de uitvoering van de opdracht Duurzaam voor Elkaar worden vanuit de prijsbijstelling 2019 programmamiddelen en apparaatsmiddelen in de periode 2019–2021 aan RWS ter beschikking gesteld.

*HXII: Diverse onderzoeken en capaciteit MZ*

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.

*HXII: Green Deal verduurzaming en innovatie Zeevaart, Binnenvaart en Havens*

In het regeerakkoord is afgesproken dat met de zeevaart-, de binnenvaart- en de havensector een green deal wordt afgesloten omdat in deze sectoren nog veel milieuwinst is te behalen. Deze green deal is ondertekend op 11 juni 2019. Na de ondertekening is zo snel mogelijk met de uitwerking van de Green Deal gestart. Eén van de belangrijkste acties richt zich op de uitwerking van een labelsysteem voor de binnenvaart, waarmee de milieuprestatie van een binnenvaartschip kan worden gemeten. Ook zal gewerkt worden aan een regeling voor investeringssubsidies waarmee de aanschaf van schone motoren in de binnenvaart wordt gestimuleerd. Voor de zeevaart zal lenW zich inspannen voor de invoering van een mondiale CO<sub>2</sub>-heffing.

Om uitvoering te geven aan deze Green Deal worden middelen overgeboekt vanuit de investeringsruimte hoofdvaarwegennet naar artikel 18 Scheepvaart en Havens op HXII.

*HXII: projectenpool en afdeling programmering Hoofdwegennet* Voor de periode 2019 tot en met 2026 wordt jaarlijks € 1,5 miljoen toegevoegd vanuit het Infrastructuurfonds aan de begroting van Hoofdstuk 12. Deze middelen worden ingezet voor de projectenpool en afdeling programmering wegen, zodat een goede start gemaakt wordt met de verschillende aanlegprojecten conform Regeerakkoord Rutte III.

#### *Loonbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *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. Aanvullend wordt er € 3,3 miljoen bijgedragen door het Rijk aan BTW compensatie, conform afspraak.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *Reservering BenO uitgesteld onderhoud*

Ten behoeve van de impuls beheer en onderhoud wordt € 42,8 miljoen gereserveerd binnen artikelonderdeel 18.12.

#### *Reservering Schone Lucht Akkoord*

Schone Luchtakkoord (€ 50 miljoen): Voor de uitvoering van luchtkwaliteitsmaatregelen als onderdeel van het te sluiten Schone Lucht Akkoord is een reservering getroffen. Met het Schone Lucht Akkoord wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Hiervoor is een maatregelpakket in ontwikkeling voor de jaren 2020–2024 van in totaal € 50 miljoen. Over de hoofdlijnen van dit te sluiten akkoord is deze zomer een Kamerbrief verstuurd (Kamerstukken II, [30 175, nr.339](#)).

#### *Reservering Kustwacht SAR*

Dit betreft een reservering voor de structurele dekking van de Search and Rescue-helikopters (SAR). 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.

#### *Reservering Kustwacht ETV*

Dit betreft een reservering voor de structurele dekking van de Emergency Towing Vessels (ETV). Het ETV is bedoeld voor de wettelijke taak van het bestrijden van rampen en incidenten. Het biedt noodsteun 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.

#### *Vorbereidingsuitgaven Vrachtwagenheffing*

De uitgaven die gepaard gaan met de voorbereiding en uitvoering van de vrachtwagenheffing, worden voorgefinancierd vanuit de investeringsruimte van Hoofdwegennet. Er wordt € 23,8 miljoen vanuit de investeringsruimte toegevoegd aan artikel 12. De verantwoording van de uitgaven aan apparaat en inhuur vindt plaats op de begroting Hoofdstuk XII. Hiertoe wordt € 6,7 miljoen overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk XII.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie														
Ontwerpbeslissing 2019, artikelonderdeel 20.01 Verkenningen	4.000	7.900	36.304	50.000	211.026	222.000	278.057	60.000	25.000	110.000	30.000				
Mutaties Voorjaarsnota 2019	2.000														
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen	6.000	7.900	36.304	50.000	211.026	222.000	278.057	60.000	25.000	110.000	30.000				
Kasschuiven binnen hoofdwegennet	0		-29.910	-49.850	-181.372	-150.000	-106.561	150.000	181.132	100.000	86.561				
Partieel uitvoeringsbesluit quick-wins	-364														
Prijsbijstelling 2019	17.594		401			1.071			6.697		9.425				
Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem	-3.579		-90	-150	-544	-1.000	-1.545	-250							
Mutaties Miljoenennota 2020	-364		-29.599	-50.000	-181.916	-151.000	-107.035	149.750	187.829	100.000	95.986				
Stand ontwerpbeslissing 2020 artikelonderdeel 20.01 Verkenningen	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000	171.022	209.750	212.829	210.000	125.986				
Ontwerpbeslissing 2019, artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	30.000	30.000	30.000												
Mutaties Voorjaarsnota 2019	-6.529	-10.991	-8.240	-3.457											
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	23.471	19.009	21.760	-3.457											
Kasschuiven binnen hoofdwegennet	0	-17.094	-392	-2.855	20.341										
Korte termijn fileaanpak	-45.489	-6.377	-16.984	-392	-17.272	-4.856									
Europep verkeersveiligheid N67 en N59	-4.900		-1.633	-1.634											
Mutaties Miljoenennota 2020	-23.471	-19.009	-21.760	13.851											
Stand ontwerpbeslissing 2020 artikelonderdeel 20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	10.394											
Ontwerpbeslissing 2019, artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	25.000	13.000	18.000	19.000	20.000	5.000	5.000	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000	
Mutaties Voorjaarsnota 2019	-25.000	-8.000	-13.000	-14.000	-15.000										
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen	0	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000	

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Extrapolatie 2033	5.000															5.000
Reservering BO MIRT 2018 Slimme en duurzame mobiliteit	66.000	13.000	31.500	21.500												
Reservering ERTMS	300.000													100.000	100.000	100.000
Reservering Kustwacht ETV	27.000			3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Reservering Kustwacht SAR	73.400			6.400	7.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500
Reservering Schone Lucht Akkoord	50.000		12.500	12.500	12.500	12.500										
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag – Rotterdam	50.000	2.500	7.500	13.000	14.000	13.000										
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	26.600															
<b>Mutaties Miljoenennota 2020</b>		<b>26.878</b>	<b>61.722</b>	<b>61.400</b>	<b>37.000</b>	<b>37.000</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>116.500</b>
<b>Stand ontverbegroting 2020 artikelonderdeel 20.03 Reserveringen</b>		<b>26.878</b>	<b>66.722</b>	<b>66.400</b>	<b>42.000</b>	<b>42.000</b>	<b>16.500</b>	<b>16.500</b>	<b>16.500</b>	<b>16.500</b>	<b>116.500</b>	<b>186.500</b>	<b>116.500</b>	<b>116.500</b>	<b>116.500</b>	<b>116.500</b>
<b>Ontverbegroting 2019 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte</b>													<b>636.507</b>	<b>1.726.259</b>	<b>1.661.500</b>	
<b>Mutaties Voorjaarsnota 2019</b>																
<b>Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte</b>														<b>636.507</b>	<b>1.726.259</b>	<b>1.661.500</b>
Bijstellen risicoreserveringen Ben/BOV	48.876												0	0	48.876	0
Extrapolatie 2033	1.578.634															1.578.634
Klimaatpakket	2.000															2.000
Prijsbijstelling 2019	133.784													45.149	51.088	-58
Reservering ERTMS	-300.000													-100.000	-100.000	-100.000
Reservering Kustwacht ETV	-12.000													-3.000	-3.000	-3.000
Reservering Kustwacht SAR	-34.000													-8.500	-8.500	-8.500

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie														
Mutaties Miljoenennota 2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35.649	-60.412	-62.862	1.504.739
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.04 Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	672.156	1.665.847	1.598.818	1.504.739
Ontwerpbegroting 2019 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	7.897	49.726	45.867	121.135	144.135	240.760	260.319	301.544	303.522	669.819	1.005.581	338.825	156.181	277.518	
Mutaties Voorjaarsnota 2019	-7.472	10.818	5.879	875	5.905	1.089	27.070			-3.937	-5.47	-17.286		-12.700	-4.438
Stand eerste supplettoire wet 2019 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	425	60.544	51.746	122.010	150.040	241.859	287.389	301.544	303.522	665.882	1.005.034	321.539	156.181	264.818	-4.438
A20 Nieuwkerk Gouda	13.978			-1.000	-2.500	-1.500	-1.000	-263	-263	-263	21.556	-263	-263	-263	
A27 Houten Hoopolder	-65.900			-32.500	-32.500	-32.500					-900				
A4 Haaglanden - N14	-80.000									-40.000	-40.000				
Aanvullende Post Infrastructuur-fonds	-102.400					-22.400		-40.000	-40.000						
Actualisatie budget Reg/lok	-4	-1	-1	-1	-1										
Beheer Single Window Maritiem en Lucht	-5.088												-5.088		
Beheer, onderhoud en vervanging spoorwegen	-151.250	-27.068	-42.483	-81.699											
Bijdragen derden Spoorwegen	33.204	10.859	1.138	1.238	1.327	1.444	3.514	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	1.757	0
Bijstellen risicoreserveringen BenO/BOV	-48.876													-48.876	
Den Haag emplacement	-3.210	-3.210													
Digitale transportstrategie SW	-7.600	-2.649	-5.151												
Extrapolatie 2033	199.399														199.399
HSL-Zuid	-15.300	-15.300													
HXII: agentschapsbijdrage RVO	-420	-420													
HXII: bijdrage SOS Marin	-2.850	-50	-2.000	-200	-200	-200									
HXII: BOA en capaciteit WV	-5.470	-3.470	-400	-400	-400	-400									
HXII: divers onderzoek en capaciteit MZ	-12.251	-1.748	-1.622	-1.619	-1.549	-1.519									-2.625
HXII: Green Deal Zee-, Binnenvaart en Havens	-10.000														-10.000

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
HXII: PAS-projecten wegen	- 4.110	- 1.370	- 1.370	- 1.370												
HXII: Pier Bonaire en wederopbouw Straits	- 1.450												- 1.450			
HXII: projectenpool en afdeling programmering HWN	- 12.000	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 4.500									
HXII: taken en bedrijfsvoering ILT	- 4.200	0											- 4.200			
Invoering ARBIM-systeem	- 35.305	- 20.065	- 15.240													
Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegennet	0	31.770	33.253	59.095	43.424	21.574	1.385	- 1.740	- 19.749	- 43.346	- 37.048	- 75.702	- 1.576	100	100	- 11.540
Kasschuiven binnen Hoofdwegennet	0	34.488	- 7.451	- 32.854	- 33.817	- 7.900	- 37.116	- 3.570			25.905	65.047	- 2.732			
Kasschuiven binnen Spoorwegen	0	9.215	34.722	75.462	- 83.977	- 71.369	- 67.621	15.637	23.144	23.144	24.262	- 30.854	15.995	- 2.493	13.445	21.288
Kleine projecten goederenvervoer	- 19.000		- 19.000													
Korte termijn maatregelen A15	- 10.000	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 5.500											
Kustwacht	- 1.400	210	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 100	- 310
Loon- en prijsbijstelling 2019	1.637.354	109.665	116.225	120.122	111.623	114.064	116.386	106.339	93.085	138.729	155.167	89.400	83.579	80.676	124.285	78.009
Loonbijstelling 2019	- 244.248	- 16.956	- 17.446	- 17.491	- 17.174	- 16.817	- 16.154	- 15.817	- 15.769	- 15.656	- 15.903	- 15.813	- 15.813	- 15.813	- 15.813	- 15.813
Maaslijn	- 10.000	- 5.000					0									- 5.000
Meteren Bostel	- 15.000						- 15.000									
N65 Vught-Hearen	- 15.360				- 3.300	- 3.300	- 12.060									
Onderzoek lump-sum verkeersmanagement	- 1.000	- 500	- 500													
Pilot harde laag Nijmegen	- 6.400	- 410	- 5.000	- 660	- 330											
Prijsbijstelling 2019	- 1.393.106	- 92.709	- 98.779	- 102.631	- 94.449	- 97.247	- 100.232	- 90.522	- 77.316	- 123.073	- 139.264	- 73.587	- 67.766	- 64.863	- 108.472	- 62.196
Programma Overwegen	- 11.700														- 11.700	
Regionale Kneelpunten	- 11.418	- 300	- 1.809	- 4.309	- 2.500	- 2.500										
Regionale mobiliteit	- 5.000	0			- 5.000											
Risicoreservering BOA2020	- 3.070		- 3.070													
Rotterdamsebaan	147					147										
RWS Service Level Agreement (SLA)	- 73.876	- 40.013	- 19.085	- 14.778												

20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvraagstuk	2.554	1.503	4.806		-16.492	-7.500							20.237			
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	3.695				3.622	73										
Saldo van mee- en tegenvallers Spoorwegen	31.536	24.011	363		2.662	4.500										
Slimme en duurzame mobiliteit	-66.000	-13.000	-31.500	-21.500							-7.500	-7.500				
Sluiscomplex Kromme Zand	-15.000															
SmartwayZ	-11.500		-11.500													
Sporen Schiedam - Rotterdam	7.993				3.897	1.192	363	363	363	363	363	363	363	363	363	363
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag - Rotterdam	-50.000	-2.500	-7.500	-13.000	-14.000	-13.000										
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	-13.878	-3.878	-5.000	-5.000												
Strategisch Capaciteitsmanagement RWS	-26.510	-6.519	-6.528	-12.071	-8.631	7.239										
Verduurzamen onderhoud Vaargeulen	-15.500		-3.100	-3.100	-3.100	-3.100	-3.100									
Verwachte baten invoering AFBIM-systeem	74.699	1.651	3.269	2.231	2.369	3.986	11.700	11.994	6.376	7.043	8.964	7.668	7.428			
Vrachtwagenheffing	-31.284	-5.826	-1.559									-23.899				
Vrijval Beter Benutten Vervolg	177.000	40.497	63.362	42.997	18.745	11.399										
Zeeoegang IJmond	-64.000	-7.500	-10.000	-37.500	-9.000											
Mutaties Miljoenennota 2020	-425	-60.544	-51.746	-110.040	-122.010	-170.463	25.098	-28.472	-51.402	-23.660	-82.564	17.746	-636	-45.274	203.837	
Stand ontwerpbegroting 2020 artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	0	0	40.000	71.376	312.487	273.072	252.120	642.222	922.470	339.285	155.545	219.544	199.939
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2019 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	66.897	100.626	130.171	190.135	375.161	467.760	543.376	366.544	333.522	884.819	1.210.581	1.090.332	1.887.440	1.944.018		
Totaal Uitgaven stand eerste supplementaire wet 2019, Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	29.896	92.453	114.810	173.553	366.066	468.859	570.446	366.544	333.522	880.882	1.210.034	1.063.046	1.887.440	1.931.318		-4.438
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2020 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	32.514	74.622	73.105	52.394	111.110	158.876	500.009	498.322	481.449	968.722	1.234.956	1.127.941	1.937.882	1.934.862	1.820.638	

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie														
Ontwerpbegroting 2019, artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten			30.000		17.500										
Mutaties Voorjaarsnota 2019															
Stand eerste supplettoire wet 2019, artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten			30.000		17.500										
Mutaties Miljoenennota 2020															
Stand ontwerpbegroting 2020, artikelonderdeel 20.09 Ontvangsten			30.000		17.500										
Totaal Ontvangsten stand ontwerp-begroting 2019 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte			30.000		17.500										
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2019, Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte			30.000		17.500										
Totaal Ontvangsten stand ontwerp-begroting 2020 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte			30.000		17.500										



#### *A27 Houten-Hoopolder*

Dit betreft een toevoeging vanuit de Investeringsruimte Wegen aan artikel 12.03 Aanleg ten behoeve van de A27 Houten Hoopolder voor het tracébesluit en saneringsplan € 65,0 miljoen.

#### *A4 Haaglanden-N14*

Uit de Investeringsruimte wordt € 80,0 miljoen gereserveerd voor de A4-Haaglanden. Ten behoeve van het (ontwerp-)tracébesluit is een validatie van het wegontwerp van 2012 uitgevoerd. Hieruit is geconcludeerd dat de Voorkeursbeslissing van 2012 houdbaar is, maar wel op enkele punten moet worden gewijzigd. De meest prominente wijziging is de voorgenomen scope-uitbreiding; de capaciteitsuitbreiding van de A4 vanaf Den Hoorn tot aan de Ketheltunnel.

#### *Aanvullende post Hoofdwegennet Infrastructuurfonds*

Bij de Eerste suppletoire begroting 2018 is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Een deel van de middelen is toen nog niet direct aangewend voor specifieke projecten en toegevoegd aan de investeringsruimte Hoofdwegennet. Bij OB2020 wordt uit deze middelen € 22 miljoen onttrokken voor het project A1 Barneveld-Stroe en € 80 miljoen voor het project A4 Burgerveen – N14 ten behoeve van een nieuw aquaduct voor de Ringvaart.

#### *Beheer, onderhoud en vervanging spoorwegen*

Dit betreft een overboeking van het aanlegprogramma (€ 35,3 miljoen) en de investeringsruimte Spoorwegen (€ 151,3 miljoen) naar de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. De overboekingen vanwege de areaalgroei vanuit artikelonderdeel 13.03 vinden plaats op de volgende projecten en programma's: 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 (€ 0,4 miljoen), Cameratoezicht op Stations (€ 3,8 miljoen) en ATB-Vv (€ 0,6 miljoen). Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor (artikelonderdeel 17.10) wordt 21,8 miljoen overgeboekt.

#### *Beter Benutten Vervolg*

Volgend uit de eindevaluatie van het Beter Benutten vervolgprogramma en de financiële afrekening wordt van artikelonderdeel 12.03 Aanleg € 171 miljoen afgeroomd en van artikelonderdeel 13.03 € 6 miljoen afgeroomd. Deze middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte van het Hoofdwegennet, Spoorwegen en Hoofdvaarwegennet. Deze modaliteiten hebben bijgedragen aan het project en krijgen nu een deel van het restantbudget van € 177,0 miljoen uitgekeerd. Bij Hoofdwegennet gaat dit om een bedrag van € 94,7 miljoen. Bij Spoorwegen € 69,9 miljoen en bij het Hoofdvaarwegennet € 6,4 miljoen.

#### *Bijdragen derden spoorwegen*

Binnen het project Noord Zuidlijn heeft de gemeente Amsterdam in 2016 € 10,9 miljoen betaalde BTW ontvangen. Deze is overgeboekt naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ontvangen in 2019. Vanwege indexering van de HSL-concessievergoeding wordt € 22,3 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte.

#### *Bijstelling risicoreserveringen BenO (wegen, vaarwegen)*

In 2019 is de modaliteitspecifieke investeringsruimte geëxtrapoleerd naar 2032 voor de doorlopende verplichtingen op de bestaande risicoreservering BenO (wegen en vaarwegen). Dit jaar is besloten de risicoreservering ten laste van de generieke investeringsruimte te brengen. Hiertoe is de extrapolatie 2032 teruggeboekt van de modaliteitspecifieke investeringsruimte op 20.05 naar 20.04.

#### *Brandwerendheid tunnels*

Het project brandwerendheidtunnels bevindt zich in de planstudiefase voor wat betreft vier tunnels (Koning Willem-Alexandertunnel, Ketheltunnel, 2e Coentunnel en Salland-Twentetunnel). Hiervoor worden middelen (€ 6,0 miljoen) overgemaakt van artikel 20 Investeringsruimte Wegen naar artikel 12 Hoofdwegennet.

#### *Digitale transportstrategie Single Window*

Voor de uitvoering van digitale transportstrategie en de implementatie van (internationale) verplichtingen rond digitalisering wordt € 7,8 miljoen toegevoegd vanuit de investeringsruimte Vaarwegen. Deze digitale transportstrategie raakt alle transportmodaliteiten, waarbij wordt samengewerkt met andere ministeries en uitvoeringsdiensten.

#### *Extrapolatie 2033*

Conform vigerende werkwijze worden middelen die vrijkomen door de verlenging tot en met 2033 bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding en vervanging van het huidige areaal. De resterende ruimte wordt toegevoegd aan artikelonderdeel 20.04 generieke Investeringsruimte. Tot slot zijn de ontvangsten van derden verwerkt.

#### *Reservering ERTMS*

Voor de landelijke uitrol ERTMS is € 300 miljoen overgeboekt van de generieke investeringsruimte (artikelonderdeel 20.04) naar de artikelonderdeel 20.03 reserveringen.

#### *HSL-Zuid*

Er wordt € 15,3 miljoen overgeboekt van investeringsruimte (artikelonderdeel 20.05) naar het project HSL-Zuid vanwege meerkosten voorbetonen zettingsproblematiek.

#### *HXII: diverse onderzoeken en capaciteit MZ*

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.

#### *HXII: Green Deal verduurzaming en innovatie Zeevaart, Binnenvaart en Havens*

In het regeerakkoord is afgesproken dat met de zeevaart-, de binnenvaart en de havensector een green deal wordt afgesloten omdat in deze sectoren nog veel milieuwinst is te behalen. Deze green deal is ondertekend op 11 juni 2019. Na de ondertekening is zo snel mogelijk met de uitwerking van de Green Deal gestart. Eén van de belangrijkste acties richt zich op de uitwerking van een labelsysteem voor de binnenvaart, waarmee de milieuprestatie van een binnenvaartschip kan worden gemeten. Ook zal gewerkt worden aan een regeling voor investeringssub-

sidies waarmee de aanschaf van schone motoren in de binnenvaart wordt gestimuleerd. Voor de zeevaart zal lenW zich inspannen voor de invoering van een mondiale CO<sub>2</sub>-heffing.

Om uitvoering te geven aan deze Green Deal worden middelen overgeboekt vanuit de investeringsruimte hoofdvaarwegennet naar artikel 18 Scheepvaart en Havens op HXII.

*HXII: projectenpool en afdeling programmering Hoofdwegennet*  
Voor de periode 2019 tot en met 2026 wordt jaarlijks € 1,5 miljoen toegevoegd vanuit het Infrastructuurfonds aan de begroting van Hoofdstuk 12. Deze middelen worden ingezet voor de projectenpool en afdeling programmering wegen, zodat een goede start gemaakt wordt met de verschillende aanlegprojecten conform Regeerakkoord Rutte III.

*Invoering AIRBIM-systeem*

Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Het project krijgt naar verwachting eind 2019 een BIT-advies. Indien nodig wordt op basis van het advies bijgestuurd. Met AIRBIM krijgt Rijkswaterstaat beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Hiervoor wordt voor de drie RWS-netwerken (wegen, vaarwegen, water) een investering gedaan van € 40 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.

*Kasschuiven binnen Hoofdwegennet*

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. De omvangrijkste kasschuiven doen zich voor op A2/A15 Ressen-Oudbroeken en op artikelonderdeel 20.05 Modaliteitspecifieke investeringsruimte Hoofdwegennet als gevolg van onttrekkingen uit de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd.

*Kasschuiven binnen Hoofdvaarwegennet*

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

*Kasschuiven binnen Spoorwegen*

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren via het aanlegprogramma noodzakelijk. Op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte doet zich een omvangrijke kasschuif voor als gevolg van onttrekkingen en toevoegingen aan de investeringsruimte. De investeringsruimte wordt grotendeels achterin de planhorizon van het Infrastructuurfonds geraamd.

*Korte termijn file aanpak*

Uit de investeringsruimte Wegen worden € 30,0 miljoen overgeheveld naar artikel 12 ten behoeve van de opdrachtverlening aan RWS voor de tweede tranche korte termijn fileaanpak. De tweede tranche van dit

maatregelenpakket is aan de Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk) en bevat maatregelen die door RWS uitgevoerd worden.

#### *Korte termijn maatregelen A15*

Uit de investeringsruimte Wegen wordt € 10,0 miljoen overgeheveld naar artikel 12 ten behoeve van de korte termijn maatregelen A15. Het Rijk en de provincies Zuid-Holland en Gelderland zijn een korte termijn pakket maatregelen overeengekomen met een looptijd tot 2022. In totaal heeft het Rijk hiervoor maximaal € 10 miljoen beschikbaar onder voorwaarde van gelijke financiering door de regio.

#### *Loonbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende loonbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *Loon- en prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *Maaslijn*

Rijk en regio hebben besloten om de Maaslijn ook te elektrificeren. 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 Spoor (artikelonderdeel 20.05).

#### *Meteren – Boxtel*

Voor omgevingsmaatregelen (geluid en trillingen) is € 15 miljoen toegevoegd vanuit de extra middelen van het huidig kabinet binnen de investeringsruimte Spoorwegen (artikelonderdeel 20.05) voor het project PHS Meteren – Boxtel.

#### *N65 Vught-Haaren*

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. Aanvullend wordt er € 3,3 miljoen bijgedragen door het Rijk aan BTW compensatie, conform afspraak.

#### *Prijsbijstelling 2019*

Dit betreft de toegekende prijsbijstelling tranche 2019 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds. Vanuit de investeringsruimte worden de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

#### *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).

#### *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).

#### *Regionale knelpunten*

In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt met de regio over verbetering van het spoor in regio's met een decentrale spoorconcessie. In totaal zijn afspraken gemaakt voor € 11,4 miljoen (Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)).

#### *Reservering Kustwacht SAR*

Dit betreft een reservering voor de structurele dekking van de Search and Rescue-helikopters (SAR). 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.

#### *Reservering Kustwacht ETV*

Dit betreft een reservering voor de structurele dekking van de Emergency Towing Vessels (ETV). Het ETV is bedoeld voor de wettelijke taak van het bestrijden van rampen en incidenten. Het biedt noodsteun 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.

#### *Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen*

Dit betreft de verwerking van het saldo van mee- en tegenvallers binnen het realisatieprogramma van Spoorwegen. Het saldo van € 31,5 miljoen wordt toegevoegd aan de investeringsruimte Spoorwegen en € 0,5 miljoen wordt toegevoegd aan PHS planuitwerking (artikelonderdeel 17.10). De grootste meevallers doen zich voor op het Infrasppeed contract (€ 15,3 miljoen), nazorg lijnen en halten (€ 3,1 miljoen) project Born/VDL (€ 5 miljoen) en Pilot ERTMS (€ 1,5 miljoen).

#### *Service Level Agreement (SLA) RWS*

Periodiek worden prestatieafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over beheer en onderhoud van het hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet, zogenoemde Service Level Agreement (SLA). Wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de extreme en voortdurende droogte, hogere kosten voor inspecties kunstwerken als gevolg van o.a. uitbreiding en veroudering van het areaal, hogere baggerkosten van de Eemsgaol en hogere ICT-uitgaven worden ten laste van de investeringsruimte middelen toegevoegd aan de beheer- en onderhoudsbudgetten van hoofdwegen- en Hoofdvaarwegennet.

#### *Slimme en duurzame mobiliteit*

Tijdens het BO MIRT 2018 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.

### *SmartwayZ*

Vanuit de Investeringsruimte wordt € 11,5 miljoen toegevoegd ten behoeve van ASML de Run (SmartwayZ). Het totale pakket aan maatregelen kost € 95 miljoen. De regionale overheden hebben samen met ASML al afspraken gemaakt over de financiering van € 40 miljoen van dit pakket. Voor het resterende deel is het voorstel om een verdeling van 25% te maken over alle betrokken partijen (Provincie, gemeenten, ASML en rijk). Dit betekent dat aan het rijk € 11,5 miljoen bijdrage wordt gevraagd.

### *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 project PHS Rijswijk Rotterdam. Om die reden is de € 14,5 miljoen overgeboekt naar het projectbudget PHS Rijswijk Rotterdam (artikelonderdeel 17.10). De kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (deel lenW) 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).

### *Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht*

Binnen het projectbudget was een bedrag gereserveerd van € 12,7 miljoen voor de regio Utrecht. Naar aanleiding van de afspraken in BO MIRT 2018 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, [35 000A, nr. 78](#)) is dit bedrag ondergebracht op artikelonderdeel 20.03: Stedelijk OV Utrecht. Daarnaast is uit de investeringsruimte spoor € 13,9 miljoen overgeboekt naar de reservering op artikelonderdeel 20.03.

### *Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag – Rotterdam*

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 20.05).

### *Strategisch Capaciteitsmanagement RWS*

Middels het instrument strategisch capaciteitsmanagement (SCM) kijkt RWS meerjarig naar de productie en de daarbij benodigde capaciteit. Daarbij is op basis van rekenregels de benodigde capaciteit voor de verschillende RWS producten berekend. Hieruit volgt een capaciteitsbehoefte vanwege een toenemende beheer en onderhoudsopgave en het toegenomen aantal DBFM-contracten. Ten opzichte van de vorig jaar opgenomen reeks is er sprake van een stijgende omvang van het werkpakket. Dit komt zowel door een meer realistische planning en door uitbreiding van de verwachte scope als gevolg van het opnemen van 11 extra projecten in tranche 4. Vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet worden middelen overgeboekt naar netwerkgebonden kosten op desbetreffende modaliteiten € 73,6 miljoen. Voor de jaren 2020 en verder heeft RWS middelen ontvangen voor de doorloop van het aanlegprogramma.

### *Verduurzaming onderhoud Vaargeulen*

De contracten voor het reguliere onderhoud (baggerwerkzaamheden) van de zeetoegangsgeulen lopen dit jaar af. Vooruitlopend op de Strategie circulaire en klimaat neutrale GWW doet er zich nu de mogelijkheid voor om in de contracten voor het onderhoud zeetoegangsgeulen stappen te

zetten die concreet bijdragen aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelen. In de aanbesteding van de nieuwe onderhoudscontracten wordt hiertoe «30% CO<sub>2</sub>-reductie» als gunningscriterium opgenomen. Om dit te financieren worden middelen toegevoegd aan het onderhoudsbudget vanuit de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet en Hoofdwegennet.

#### *Verwachte baten invoering AIRBIM-systeem*

Met het project AIRBIM ontwikkelt RWS een geïntegreerd systeem om areaalinformatie te beheren. Hiermee krijgt Rijkswaterstaat beter inzicht in de (onderhouds)status van al zijn assets en kan de organisatie adequaat anticiperen op toekomstig onderhoud. Dit zal leiden tot besparingen bij zowel realisatieprojecten als instandhouding. De verwachte baten worden ingeboekt op een aantal projecten in voorbereiding. Het totaal van verwachte baten van het systeem over de drie RWS-netwerken (wegen, vaarwegen, water) bedraagt € 80,4 miljoen, waarvan € 74,7 miljoen op het infrastructuurfonds.

#### *Vrachtwagenheffing*

Vorbereiding 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 van Hoofdwegennet op artikel 20.

#### *Zeetoeegang IJmond*

Vanwege ontwerp- en uitvoeringsproblemen bij de bouw van de caissons van de deurkassen, treden meerkosten op. Deze kosten zijn voor een deel het gevolg van de vertraging en voor een deel van al eerder opgetreden risico's. Vanaf de beginfase van de bouw zijn er tegenvallers geweest doordat er meer objecten zijn aangetroffen in de grond dan vooraf gedacht. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is daarnaast gebleken dat de contracteisen voor de geleidewerken, bij een aanvaring, zouden leiden tot risico op beschadiging van de nieuwe zeesluis. Om dit risico zo veel mogelijk te beperken zijn de eisen aan de geleidewerken en de deurkassen aangepast. Deze robuustere uitvoering leidt tot meerkosten. Hiernaast zijn er nog andere noodzakelijke wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd. Om de meerkosten te dekken is het projectbudget van het project Zeetoeegang IJmond met € 64 miljoen opgehoogd.



## BIJLAGE 3 OVERZICHTSCONSTRUCTIE KUSTWACHT NEDERLAND

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is als coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht. De Minister van Justitie en Veiligheid is als coördinerend Minister voor de handhavingstaken verantwoordelijk voor de totstandkoming van het handhavingstakenplan als onderdeel van het Gecombineerd Jaarplan. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht Nederland en daarmee verantwoordelijk voor de organisatie en het beheer van de Kustwachtorganisatie. Alle bij de Kustwacht Nederland betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en het daarvan afgeleide Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht waarover de ministerraad beslist, worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht Nederland.

De overzichtconstructie is gebaseerd op het «Gecombineerd Jaarplan 2020» voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht» en wordt door IenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht Nederland zelf (exploitatie en investering) en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht Nederland verrichten (kosten).

Defensie / CSZK / Kustwacht Nederland (uitgaven):

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

Bijdrage departementen (kosten):

### **Justitie en Veiligheid:**

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

### **Financiën:**

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

### **Defensie:**

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



- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel) bestaande uit; Kustwachtcentrum, Maritiem Informatie Knooppunt, de beheerskosten van Defensie en inzet Mijnenbestrijdingsvaartuigen.
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, Defensie heeft in 2015 budget overgedragen aan lenW voor 5 jaar.

**Infrastructuur en Waterstaat:**

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

**Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:**

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

**Economische zaken en Klimaat:**

De inzet van Staatstoezicht op de Mijnen (personeel) bestaande uit; opstappers en liaison. Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
				<b>DEFENSIE / Kustwacht (Uitgaven):</b>						
Defensie / kustwacht	X:	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	27.081	27.181	27.035	27.034	22.996	23.176	23.042
Defensie / kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investeringen, o.a. t.b.v het MOC (DMO/JIVC))	5.336	16.166	12.819	11.575	11.698	4.142	3.185
<b>Subtotaal eigen uitgaven kustwacht</b>				<b>32.417</b>	<b>43.347</b>	<b>39.854</b>	<b>38.609</b>	<b>34.694</b>	<b>27.318</b>	<b>26.227</b>
<b>BIJDRAGEN DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):</b>										
Justitie en Veiligheid	VI	Inzet Politie-personeel & helikopter, bijdrage inhuur SAR helikopter	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaart-verkeer / bemanningcontrole	1.660	3.030	2.330	1.630	1.630	1.630	1.630
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.231	990	990	990	990	990	990
Defensie	X	Inzet KMar-personeel voor luchtwaarneming, inzet vliegers Dornier, beheerskosten, bijdrage inhuur SAR helikopter	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillance / beheerskosten Defensie	11.454	11.599	10.599	9.599	9.599	9.599	9.599
Infrastructuur en Waterstaat	XII	Inzet vaarweg-markering, inzet RWS personeel voor luchtwaarneming, inhuur SAR helikopter	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	9.291	8.534	5.361	2.578	2.201	2.201	2.201
Economische zaken en Klimaat	XIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	3	4	4	4	4	4	4
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	523	387	387	387	387	387	387
<b>Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen</b>				<b>24.162</b>	<b>24.543</b>	<b>19.670</b>	<b>15.187</b>	<b>14.810</b>	<b>14.810</b>	<b>14.810</b>
<b>Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht</b>				<b>56.579</b>	<b>67.890</b>	<b>59.524</b>	<b>53.796</b>	<b>49.504</b>	<b>42.128</b>	<b>41.037</b>

## BIJLAGE 4 INSTANDHOUDING

In deze bijlage wordt, in vervolg op eerdere bijlagen met betrekking tot het beheer en onderhoud en vervanging, een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW vallen. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN), het Hoofdwatersysteem (HWS) en de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI).

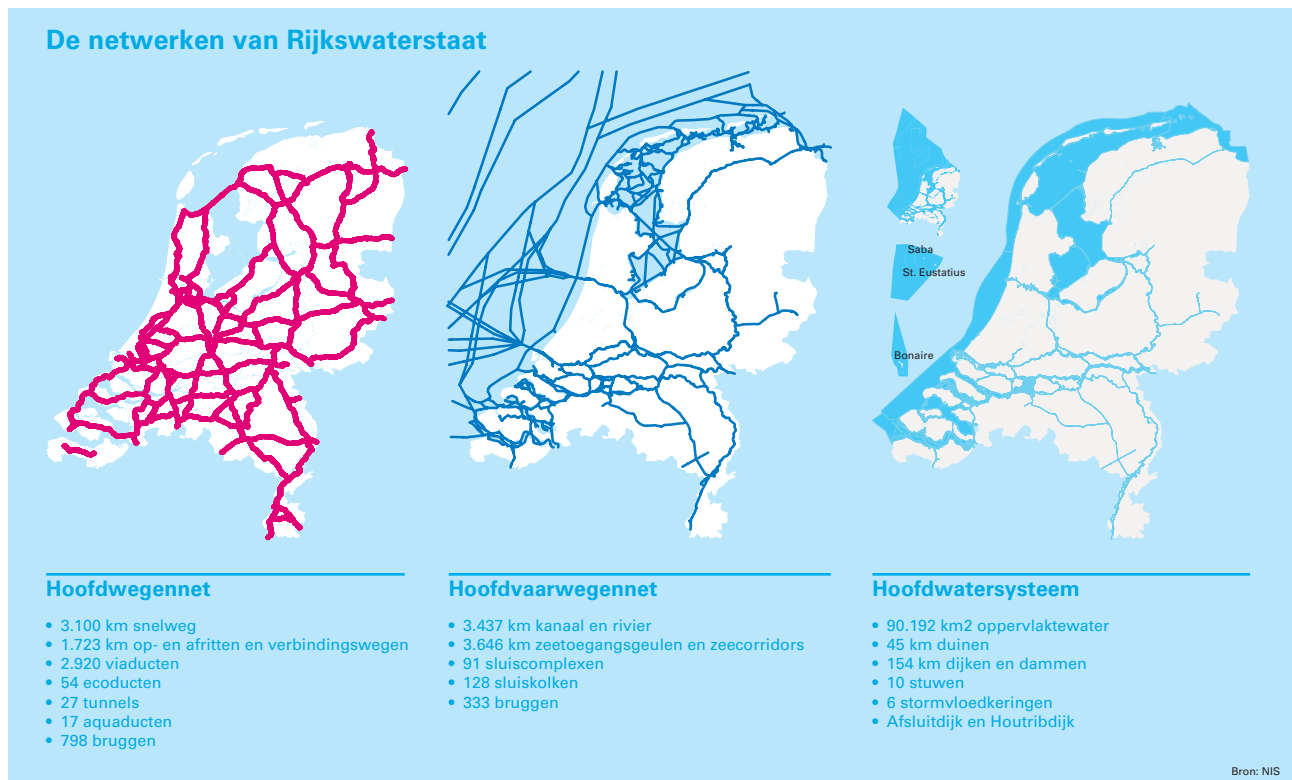
Allereerst wordt aangegeven wat de vier netwerken omvatten en hoe de instandhouding van deze netwerken wordt aangepakt. Vervolgens zijn de overzichten met de beschikbare middelen voor instandhouding tot en met 2033 opgenomen. In 2020 wordt een externe audit op deze budgetten uitgevoerd, waarna mogelijk herijking plaatsvindt (zie ook Kamerstukken 2018/2019, [35 000 A nr. 98](#)). Tot slot wordt ingegaan op de opgaven voor de toekomst, waaronder de ontwikkelingen op het gebied van cyber security en uitdagingen op het gebied van duurzaamheid.

### 1. Instandhouding van de netwerken

De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Een goede instandhouding van netwerken is een randvoorwaarde voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Om dit zo te houden borgen IenW en de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus. Gemiddeld wordt hier zo'n € 2,5 miljard per jaar aan besteed.

De netwerken worden, naast het intensieve gebruik, gekenmerkt door inpassing in een sterk verstedelijkte delta. Dit zorgt ervoor dat de netwerken voorzieningen omvatten als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluizen en stormvloedkeringen. Al deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog serviceniveau waaraan we gewend zijn en die net als de asfaltlagen en spoorstaven onderhouden moeten worden. Figuren 1 en 2 illustreren de omvang van netwerken.

**Figuur 1 Netwerken Rijkswaterstaat**



Figuur 2 Netwerk ProRail



### Scope van instandhouding

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

Tot het domein van het beheer behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement. Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren. Vervanging is het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object, terwijl renovatie zich erop richt de levensduur van het bestaande object te verlengen. Het gaat expliciet niet om activiteiten die gericht zijn op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.

In lijn met het Klimaatakkoord vormt verduurzaming van de netwerken een integraal onderdeel van de instandhoudingsopgave. De ambitie voor de netwerken van RWS is om klimaat- en energieneutraal en circulair te werken in 2030, teneinde de infrastructuur toekomst vast te maken en bij te dragen aan de maatschappelijke transitie op het vlak van duurzaamheid (o.a. brief energie neutrale netwerken in beheer van RWS;

vergaderjaar 2015–2016, 30 196, nr. 459 en brief «duurzame transitie en launching customerschap»; vergaderjaar 2018–2019, 30 196, nr. 612).

### **Systematische werkwijze van instandhouding (onderhoudsprogrammering)**

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

- De aanlegbesluiten zijn het meest bepalend voor de budgetbehoefte gerelateerd aan de instandhouding. Zo is een tunnel in onderhoud duurder dan een brug (in geval van een oeververbinding) of dan een weg op maaiveld (in geval van een landtunnel).
- De beheerders werken volgens een werkwijze waarbij de gehele levenscyclus van de onderdelen en objecten wordt betrokken. Als eenmaal wordt besloten tot de aanleg van infrastructuur is op basis van ervaringen al bekend wat voor beheer en onderhoud van de diverse objecten gemiddeld per jaar nodig is. Dit is vastgelegd in de beheer- en onderhoudsregimes. De BenO-regimes zijn één onderdeel op basis waarvan BenO-programmering wordt opgesteld.
- De extra budgetbehoefte voor BenO in verband met de uitbreiding van de infrastructuur worden bij het besluit om tot aanleg over te gaan ook toegevoegd aan de BenO-budgetten vanaf het jaar na beoogde openstelling.
- In de BenO-regimes zijn ook regelmatige inspecties opgenomen, welke leiden tot het inventariseren van de toestand van de objecten en – indien nodig – het nemen van maatregelen (concrete maatregelen of intensiveren inspecties). De inspecties krijgen een plaats in de BenO-programmering.
- Tevens wordt bezien of er vanuit doelmatigheidsoogmerk maatregelen gekoppeld kunnen worden (werk met werk): onderhoudswerkzaamheden met andere onderhoudswerkzaamheden, maar ook mogelijkheden om onderhoudsmaatregelen te koppelen aan vervangings-, renovatie- of aanlegprojecten die in de komende jaren gepland zijn. Het kan dus zijn dat in de regimes beoogde maatregelen naar een later moment worden verschoven om werk met werk te maken.
- Het kan ook voorkomen dat een bepaald schadebeeld of een ongeplande gebeurtenis (bijvoorbeeld de aanvaring van de Stuw Grave in 2016) vraagt om tussentijds ingrijpen. Die tussentijdse maatregelen worden dan geprioriteerd ten koste van een reeds geprogrammeerde, maar minder belangrijke maatregel. Het onderhoud dat als gevolg daarvan wordt verschoven, dient vervolgens opnieuw een plek te krijgen in de BenO-programmering.
- De totale programmering is een samenstel van preventieve en correctieve maatregelen. Leidend daarbij is het principe de kosten over de gehele levenscyclus van de infrastructuur (Life Cycle Costing; LCC) zo laag mogelijk te krijgen binnen de gegeven kaders en ontwikkelingen op de netwerken, rekening houdend met de gewenste netwerkprestaties. Waar sprake is van correctief onderhoud, is ook meer sprake van verstoringen en hinder. De beheerders proberen dit voor het gehele netwerk zoveel mogelijk te beperken.

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

### **Te leveren prestaties**

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

<b>Tabel 1 Prestatieafspraken RWS</b>				
Prestatie-gebied	Prestatie-indicator	Streefwaarde	Realisatie 2017	Realisatie 2018
<i>Hoofdwegennet</i>				
Beschikbaarheid	Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%
	Files door werk in uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	10%	Nieuw in 2018	2%
	Levering verkeersgegevens:			
	– Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	92%
	– Actualiteit data voor derden	95%	98%	99%
Veiligheid	Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,8%	99,8%
	Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	97%
<i>Hoofdvaarwegennet</i>				
Beschikbaarheid/ Betrouwbaarheid	Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	0,5%	0,8%
	Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	0,2%	0,4%
	Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	99%	98%
	Vaargeul op orde:			
	– Toegangseulen			100%
	– Hoofdtransportassen			92%
	– Hoofdvaarwegen	Nog te bepalen	Nieuw in 2018	86%
	– Overige vaarwegen			91%
Veiligheid	Vaarwegmarkering op orde	95%	97%	95%
<i>Hoofdwatersysteem</i>				
Waterveiligheid	Handhaving kustlijn	90%	92%	92%
	Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	60%	50%
	Waterhuishouding op orde	98%	Nieuw in 2018	98%
	Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	100%	99%

**Tabel 2 Prestatieafspraken ProRail**

Prestaties ProRail (Beheerplan 2019/Jaarverslag 2018) <sup>1</sup>	Bodem- waarde	Streefwaarde	Realisatie 2017	Realisatie 2018
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	6,7	6,8
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6,3	6,3
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,9%	91,1%	91,6%	92,6%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,7%	97,3%	97,4%	97,7%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,1%	84,1%	83,5%	82,5%
Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal 3 minuten	86,8%	89,9%	90,5%	91,5%
Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten	92,4%	93,4%	93,9%	94,6%
Transitotijd goederenvervoer	7,5%	6,3%	4,7%	3,6%
Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%	98,1%	98,2%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	628	579

<sup>1</sup> In december 2019 wordt het Beheerplan ProRail 2020–2021 vastgesteld en aan de Tweede Kamer gezonden.

### **Veroudering netwerken**

Doordat de Nederlandse rijksinfrastructuur behoorlijk op leeftijd is, neemt de kans op verstoringen toe, onder andere doordat ook het gebruik van de infrastructuur intensiever is dan bij ontwerp werd aangenomen. Deze ontwikkelingen worden gemonitord en leiden mogelijk de komende jaren tot herijking van de budgetten van instandhouding. Daarbij wordt ook gezien in hoeverre de definities zoals bij instandhouding gebruikt worden door RWS en ProRail geharmoniseerd kunnen worden, inclusief een betere aansluiting op de definities vanuit de EU.

De Algemene Rekenkamer merkt in het verantwoordingsonderzoek bij het jaarverslag 2018 op dat in het geval van het HVWN de streefwaarde voor de indicator «Stremmingen ongepland onderhoud» niet wordt gehaald in combinatie met de waarschuwingen over de toenames van het uitgestelde onderhoud en de budgettaire kaders. Door de veroudering en het intensievere gebruik van de vaarwegen is meer onderhoud nodig. Dat blijkt ook uit het oplopen van uitgesteld onderhoud en het toenemende aantal vervangingsprojecten.

### **Uitgesteld en achterstallig onderhoud**

Bij het in stand houden van de infrastructuur, zoals beschreven bij de onderhoudsprogrammering, staat een veilig gebruik altijd voorop. Binnen dat kader wordt op basis van de technische staat bekeken wat een goed moment is voor onderhoud, renovatie of vervanging (LCC). Dit zorgt ervoor dat een deel van het onderhoud wordt uitgesteld naar latere jaren. Voor een deel gebeurt dit om werk-met-werk te combineren (ander onderhoudswerk of grotere renovatie-, vervangings- of aanlegprojecten) of de hinder voor de gebruikers te beperken. Voor een ander deel gebeurt dit omdat onvoorziene gebeurtenissen plaatsvinden en er maatregelen prioritair moeten worden ingepast die niet waren voorzien, wijzigende marktomstandigheden (kostenstijgingen), een gebrek aan capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of de markt. De afgelopen jaren is door RWS een financieel beeld gegeven van het verschoven (uitgestelde) onderhoud, meest recentelijk bij de verantwoording over 2018.

Voor uitgesteld en achterstallig onderhoud worden voor nu nog de navolgende definities gehanteerd. Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg van 4 juni 2019 worden deze definities tegen het licht gehouden



om tot komen tot een heldere definiëring waardoor de Kamer beter inzicht zal krijgen in de stand van zaken van het onderhoud over netwerken heen.

**Uitgesteld onderhoud:**

Er is sprake van uitgesteld onderhoud (of vervanging) als de assets wel blijven voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken<sup>4</sup> terwijl bewust wordt afgeweken van het vigerend beheerconcept waarbij de keuze voor het moment van onderhoud of vervanging wordt bepaald op basis van feitelijke technische conditie en planoptimalisatie of prestatieafspraken.

**Achterstallig onderhoud:**

Er is sprake van achterstallig onderhoud (of vervanging) als de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken.

Uitgesteld onderhoud heeft geen gevolgen voor de veiligheid. Uitgangpunt is dat de assets blijven voldoen aan geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. Bij achterstallig onderhoud voldoen de assets niet meer aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. Daar waar sprake is van achterstallig onderhoud worden de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de achterstalligheid op te heffen zo snel mogelijk in de onderhoudsprogrammering opgenomen en uitgevoerd. Daar waar de verkeersveiligheid in het geding kan zijn, worden bovendien tijdelijke beheersmaatregelen genomen zoals tijdelijke afscherming of snelheidsverlaging.

**Tabel 3 Uitgesteld en achterstallig onderhoud RWS-netwerken**

	2016		2017		2018	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdwegen	226	15	314	3	353	1
Hoofdvaarwegen	244	24	350	36	414	37
Hoofdwatersysteem	37	0	80	7	106	8
<b>Totaal</b>	<b>507</b>	<b>39</b>	<b>744</b>	<b>46</b>	<b>873</b>	<b>46</b>

Ook door ProRail is in de afgelopen jaren een deel van het werk uitgesteld. Dit is onder andere het gevolg van marktspanning. Dit uitgestelde onderhoud wordt op een later moment in de productieplanning opgenomen en uitgevoerd. Er is bij ProRail geen sprake van achterstallig onderhoud. Het is voor ProRail niet mogelijk een volume te presenteren van het uitgestelde onderhoud, omdat dit niet uit de systemen is te halen. Bij de geplande audit op de BOV-reeksen zal het uitgestelde onderhoud bij ProRail nader worden geduid, zodat eventueel benodigde maatregelen meegenomen kunnen worden bij de vaststelling van het onderhoudsbudget.

<sup>4</sup> Er zijn situaties denkbaar waarbij assets niet (langer) voldoen aan de prestatieafspraken, zonder dat dit verband houdt met de onderhoudsconditie (bijvoorbeeld bij een tweetal stormvloedkeringen). In dergelijke situaties is geen sprake van uitgesteld (of achterstallig) onderhoud.

## 2. Budgetbehoeften en beschikbare budgetten

De netwerken faciliteren de veilige verplaatsing van mensen en goederen zoals tussen woon- en werkplaats, haven en achterland en van productie naar verkooppunt. Het beheren, onderhouden en vervangen van de bestaande netwerken is essentieel voor de Nederlandse samenleving. Verjongen, vernieuwen en verduurzamen van de netwerken is daarbij noodzakelijk om de functies van de netwerken in de toekomst goed te kunnen blijven vervullen, in het licht van onder andere het gebruik van de netwerken dat alleen maar intensiever wordt en er opgaven zijn op het vlak van duurzaamheid en cyber security. De verwachting is dat deze onderwerpen en hun consequenties steeds scherper in beeld komen.

### **Maatregelen beheer en onderhoud RWS**

In de lopende meerjarenperiode BenO bij RWS (2018–2021) is sprake van een aantal ontwikkelingen. Voor de implementatie van duurzaamheid in de inkoop- en werkprocessen en de kennisontwikkeling die hiervoor nodig is, worden in de lopende periode middelen toegevoegd; in de periode 2019 t/m 2021 gaat het om circa € 15 miljoen per jaar. Daarmee worden bijvoorbeeld ook de inkoop van biobrandstoffen voor de schepen van de Rijksrederij bekostigd en wordt een start gemaakt met de transitie naar slimme en zuinige verlichting en naar duurzaam materiaalgebruik. Ook participeert RWS in de ontwikkeling van Windmolenpark Maasvlakte II, waarmee rond 2023 de volledige elektriciteitsbehoefte van lenW groen kan worden opgewekt. Daarnaast wordt budget beschikbaar gesteld voor onvoorziene gebeurtenissen, zoals de aanvaring bij de stuw Grave en aanpak van de Merwedeburg. De kosten voor deze maatregelen waren door RWS voorgefinancierd uit de beschikbare budgetten voor BenO.

### **Impuls uitgesteld onderhoud RWS**

In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (IF) en het Deltafonds (DF) over 2018 werd gerapporteerd dat het volume aan uitgesteld onderhoud op de RWS-netwerken in de afgelopen jaren verder is opgelopen. De toename van het uitgesteld onderhoud heeft negatieve consequenties voor de doelmatigheid van het onderhoud en vergroot de kans op storingen. In de huidige meerjarenperiode (2018–2021) wordt een impuls aan het onderhoud gegeven van ca. € 100 miljoen. 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. Het accent van de impuls ligt op projecten die «merkbaar en maakbaar» zijn.

### **Vervanging en Renovatie**

Het programma VenR van RWS zorgt er voor, samen met het reguliere beheer en onderhoud, dat de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de netwerken gegarandeerd blijven. Het belang hiervan wordt steeds groter, omdat een steeds omvangrijker deel van de infrastructuur het einde van de technische levensduur nadert. Het programma leent zich goed voor de aanpak van «verjongen, vernieuwen, verduurzamen». Hierbij kijken we niet alleen naar verlengen van de levensduur, maar vooral ook inzetten op de toepassing van de nieuwste technieken om toekomstige storingen te voorkomen en om de constructies en installaties zodanig te vernieuwen zodat ze ook klaar zijn voor de toekomst en voldoen aan de eisen en wensen voor huidig én voor toekomstig gebruik. We gaan niet alleen vervangen, maar zetten slimme innovaties in: op de hardware en de software van de objecten en gebruiken de kansen voor duurzaamheid.

Eind 2018 heeft Rijkswaterstaat opdracht gekregen voor de vierde tranche VenR-projecten. Deze vierde tranche beslaat 39 projecten verdeeld over de drie netwerken van RWS. Aanvullend daarop zijn nog 11 projecten geïdentificeerd die opgenomen kunnen worden in het programma. Deze tranche vier is groter dan de eerste drie tranches gezamenlijk. De financiële omvang van het programma VenR neemt daarom toe van circa € 150 miljoen per jaar in de periode tot 2020 tot een verwacht volume van ruim € 350 miljoen per jaar voor de periode vanaf 2020. Deels betreft dit projecten die reeds in planfase of uitvoering zijn.

**Budgetten instandhouding**

In de periode tot en met 2033 zijn de volgende budgetten beschikbaar voor instandhouding:

**1. Budgetten verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud RWS**

Artikelonderdeel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019–2033
<b>Hoofdwegen</b>																
<b>Behoeftes/raming</b>																
Verkeersmanagement	658.115	545.127	612.959	557.174	551.722	540.850	568.787	568.788	567.844	577.614	569.063	589.063	592.492	592.492	592.492	8.704.682
Taken	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803	3.801	3.801	3.801	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	3.809	57.100
IF 12.01																
Verkeersmanagement Landelijke	20.295	20.477	21.069	16.458	16.427	16.263	16.193	16.194	16.190	16.664	16.664	16.664	16.664	16.664	16.664	259.570
Taken																
IF 12.06.02																
Beheer en Onderhoud	576.726	501.379	568.529	442.150	436.749	426.156	454.255	454.255	453.315	462.195	473.644	473.644	477.073	477.073	477.073	7.154.216
Taken																
IF 12.06.02																
Beheer en Onderhoud Landelijke	57.282	19.460	19.553	14.961	14.942	14.808	14.738	14.738	14.738	15.146	15.146	15.146	15.146	15.146	15.146	276.096
Taken																
<b>Totaal budget Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen</b>	<b>658.115</b>	<b>545.127</b>	<b>612.959</b>	<b>477.374</b>	<b>471.922</b>	<b>461.050</b>	<b>488.987</b>	<b>488.988</b>	<b>488.044</b>	<b>497.814</b>	<b>509.263</b>	<b>509.263</b>	<b>512.692</b>	<b>512.692</b>	<b>512.692</b>	<b>7.746.982</b>
<b>Potentieel tekort Hoofdwegen</b>	0	0	0	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	79.800	957.600
<b>Hoofdvaarwegen</b>																
<b>Behoeftes/raming</b>																
Verkeersmanagement	323.698	351.428	273.925	242.624	232.836	230.897	229.684	227.830	227.315	248.252	248.245	248.246	249.988	297.113	260.696	3.892.777
Taken	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	132.450
IF 15.01																
Verkeersmanagement Landelijke	5.589	5.589	5.600	5.600	5.600	5.600	5.175	5.175	5.175	5.175	5.175	5.175	5.175	5.175	5.175	80.153
Taken																
IF 15.02.01																
Beheer en Onderhoud	304.090	331.829	254.299	205.004	195.248	193.287	192.504	190.650	190.139	211.071	211.064	211.065	212.807	259.932	223.515	3.386.504
Taken																
IF 15.06.02																
Beheer en Onderhoud Landelijke	5.189	5.180	5.196	5.190	5.158	5.180	5.175	5.175	5.171	5.176	5.176	5.176	5.176	5.176	5.176	77.670
Taken																
<b>Totaal budget Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen</b>	<b>323.698</b>	<b>351.428</b>	<b>273.925</b>	<b>224.624</b>	<b>214.686</b>	<b>212.897</b>	<b>211.684</b>	<b>209.830</b>	<b>209.315</b>	<b>230.252</b>	<b>230.245</b>	<b>230.246</b>	<b>231.988</b>	<b>279.113</b>	<b>242.696</b>	<b>3.676.777</b>
<b>Potentieel tekort Hoofdvaarwegen</b>	0	0	0	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	216.000
<b>Hoofdwater-systeem</b>																
<b>Behoeftes/raming</b>																
Watermanagement	180.829	129.432	139.115	160.576	183.600	151.400	200.683	162.858	166.220	157.884	157.884	157.884	158.570	158.570	158.570	2.424.075
Taken	7.336	7.336	7.336	7.336	7.336	7.362	7.362	7.362	7.569	7.155	7.155	7.155	7.155	7.155	7.155	109.265
DF 3.01.01																
Watermanagement Landelijke	4.088	4.088	4.099	4.099	4.099	4.074	4.074	4.074	4.188	3.958	3.958	3.958	3.958	3.958	3.958	60.631
Taken																
DF 3.02.01																
Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	133.384	81.685	99.563	101.579	124.370	92.285	141.568	103.743	105.998	99.874	99.874	98.874	100.560	100.560	100.560	1.585.477
Taken																
DF 3.02.02																
Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	26.437	26.739	18.513	18.158	18.391	18.275	18.275	18.275	18.789	17.762	17.762	17.762	17.762	17.762	17.762	288.424
Taken																
DF 5.02.01																
Beheer en Onderhoud Landelijke	7.159	7.159	7.172	7.172	7.172	7.172	7.172	7.172	7.375	6.972	6.972	6.972	6.972	6.972	6.972	106.557
Taken Waterveiligheid																
DF 5.02.01																
Beheer en Onderhoud Landelijke	2.425	2.425	2.432	2.432	2.432	2.432	2.432	2.432	2.501	2.363	2.363	2.363	2.363	2.363	2.363	36.121
Taken Zoetwatervoorziening																
<b>Totaal budget Watermanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwatersysteem</b>	<b>180.829</b>	<b>129.432</b>	<b>139.115</b>	<b>140.776</b>	<b>163.800</b>	<b>131.600</b>	<b>180.883</b>	<b>143.058</b>	<b>146.420</b>	<b>138.084</b>	<b>138.084</b>	<b>138.084</b>	<b>138.770</b>	<b>138.770</b>	<b>138.770</b>	<b>2.186.475</b>

Artikelderdeel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
<b>Potentieel tekort Hoofdwatersys- teem</b>	0	0	0	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	19.800	237.600
<b>Totaal budget verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud RWS</b>	1.162.642	1.025.987	1.025.999	842.774	850.558	805.547	881.554	841.876	843.779	866.150	877.592	877.593	883.450	930.575	894.158	13.610.234
<b>2. Vervanging en Renovatie RWS</b>																
Artikelderdeel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
<b>Hoofdwegen</b>																
IF 12.02.04	114.317	170.701	231.990	268.341	265.770	174.644	150.200	75.236	29.887	301.269	301.269	334.952	0	0	0	2.418.566
<b>Hoofdvaaar-wegen</b>																
IF 15.02.04	57.464	66.245	57.138	121.633	119.833	131.405	93.825	83.263	43.540	113.460	91.585	107.791	0	0	0	1.087.202
<b>Nader toe te delen Infrastructuurfonds</b>																
IF 18.12.02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.706	345.458	345.457	393.907	1.095.528
<b>Hoofdwate- rsysteem</b>																
DF 3.02.03	32.656	16.493	16.056	12.153	16.760	50.162	59.057	40.000	40.000	86.664	78.490	61.320	166.320	166.317	106.299	948.757
<b>Totaal budget Vervanging en Renovatie RWS</b>	204.437	253.439	305.174	402.127	402.363	356.201	303.082	198.499	113.427	501.433	471.344	514.769	511.778	511.774	500.206	5.550.053
<b>Totaal budget verkeers-/watermanagement, Beheer en Vervanging en Renovatie RWS</b>	1.367.079	1.279.426	1.331.173	1.244.901	1.252.921	1.161.748	1.184.636	1.040.375	957.206	1.367.563	1.346.936	1.392.362	1.395.228	1.442.349	1.394.364	19.160.287

3. Gereserveerde budgetten Beheer en Onderhoud RWS																
Artikelderdeel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	20233	2019-2033
<b>Hoofdwegen</b>																
IF 12.03.02	929	71	389	694	3.693	5.973	8.005	8.005	37.002	42.572	38.883	38.883	39.719	40.329	40.329	305.476
Reserveringen areaalgroei																
IF 20.04.01											39.900	39.900	39.900	39.900	39.900	159.600
Reservering lange termijn instandhouding																
IF 20.05.11										221.104	202.514	55.182				478.800
Reservering lange termijn instandhouding																
<b>Totaal reserveringen Hoofdwegen</b>	<b>929</b>	<b>71</b>	<b>389</b>	<b>694</b>	<b>3.693</b>	<b>5.973</b>	<b>8.005</b>	<b>8.005</b>	<b>37.002</b>	<b>263.676</b>	<b>241.397</b>	<b>133.965</b>	<b>79.619</b>	<b>80.229</b>	<b>80.229</b>	<b>943.876</b>
<b>Hoofdvaa-wegen</b>																
IF 15.03.02				18.904	18.904	18.904	18.903	18.904	21.933	21.933	21.933	22.443	22.443	22.444	22.138	249.786
Reservering areaalgroei																
IF 20.04.01												9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
Reservering lange termijn instandhouding																
IF 20.05.31											108.000					108.000
Reservering lange termijn instandhouding																
<b>Totaal reserveringen Hoofdvaa-wegen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.904</b>	<b>18.904</b>	<b>18.904</b>	<b>18.903</b>	<b>18.904</b>	<b>21.933</b>	<b>21.933</b>	<b>21.933</b>	<b>139.443</b>	<b>31.443</b>	<b>31.444</b>	<b>31.138</b>	<b>393.786</b>
<b>Hoofdwater-systeem</b>																
DF 1.02.01						1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	13.929
Reservering areaalgroei																
DF 5.03.01						24.750	24.750	12.375	12.375	12.375	12.375	12.375	22.275	12.375	12.375	158.400
Reservering lange termijn instandhouding																
<b>Totaal reserveringen Hoofdwater-systeem</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26.491</b>	<b>26.491</b>	<b>14.116</b>	<b>14.116</b>	<b>14.116</b>	<b>14.116</b>	<b>14.116</b>	<b>24.017</b>	<b>12.375</b>	<b>12.375</b>	<b>172.329</b>
<b>Totaal reser-vingen RWS</b>	<b>929</b>	<b>71</b>	<b>389</b>	<b>19.598</b>	<b>22.597</b>	<b>51.368</b>	<b>53.399</b>	<b>41.025</b>	<b>73.051</b>	<b>299.725</b>	<b>277.446</b>	<b>287.524</b>	<b>135.079</b>	<b>124.048</b>	<b>123.742</b>	<b>1.509.991</b>
<b>Totaal budget verkeers-/watermanagement, Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie, incl. reserveringen RWS</b>	<b>1.365.008</b>	<b>1.279.497</b>	<b>1.331.562</b>	<b>1.264.499</b>	<b>1.275.518</b>	<b>1.213.116</b>	<b>1.238.035</b>	<b>1.061.400</b>	<b>1.030.257</b>	<b>1.667.308</b>	<b>1.626.382</b>	<b>1.679.866</b>	<b>1.550.307</b>	<b>1.566.397</b>	<b>1.518.106</b>	<b>20.670.278</b>

<b>Budgetten Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor</b>																
Artikelonderdeel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2019-2033
<b>Hoofdspoorweginfrastructuur</b>																
IF 13.02																
Budget Beheer en Onderhoud (incl. capaciteitsmanagement en verkeersleiding)	545.097	546.810	547.810	564.170	571.010	567.170	566.170	568.380	569.590	571.010	576.740	576.740	596.100	616.670	710.570	8.697.037
IF 13.02 / 13.07																
Budget Vervangingen (incl. afschrijving en rente)	527.611	551.494	478.520	398.345	348.921	350.166	355.650	363.278	381.819	377.907	415.438	419.363	558.571	578.992	656.304	6.762.359
IF 13.02																
Budget apparaatskosten ProRail t.b.v. BOV	396.010	383.910	388.750	366.500	357.290	356.080	357.290	368.500	366.500	357.290	357.290	357.290	357.290	357.290	379.070	5.480.350
<b>Totaal budget Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor</b>	<b>1.471.718</b>	<b>1.482.214</b>	<b>1.415.080</b>	<b>1.321.015</b>	<b>1.277.221</b>	<b>1.273.406</b>	<b>1.279.110</b>	<b>1.290.158</b>	<b>1.309.909</b>	<b>1.306.207</b>	<b>1.349.468</b>	<b>1.353.383</b>	<b>1.511.961</b>	<b>1.552.952</b>	<b>1.745.944</b>	<b>20.939.746</b>

### **Risicoreservering**

Het beeld van de ontwikkeling en beheersing van de noodzakelijke uitgaven voor instandhouding op de langere termijn zal nog scherper moeten worden. Het komende jaar worden daarom externe audits uitvoeren op de BOV-reeksen van ProRail, de Object Beheerregimes van RWS en het VenR-prognoserapport van RWS. Uit deze audits moet blijken of er spanning is op de benodigde versus de bovenstaande budgetten voor instandhouding en zo ja, hoe groot deze is. Zo voorkomen we verrassingen. Een goede, doelmatige besteding van de instandhoudingsbudgetten blijft voor lenW van groot belang. Om dat te borgen, wordt periodiek onderzocht of het doelmatiger kan. In dat licht zijn de doorlichting van BOV-reeksen van Spoor ([Kamerstukken 2015/2016, 29 984, bijlage bij nr. 621](#)) en het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Hoofdvaarwegennet, Hoofdwegennet en Hoofdwatersysteem ([Kamerstukken 2011/2012, 33 317 bijlage bij nr. 1](#)) relevant.

In de Infrastructuurbegroting 2019 is aangegeven dat vanaf 2022 voor het Beheer en Onderhoud van het HWN, HVWN en HWS naar verwachting onvoldoende budget gereserveerd was. Daarom is een reservering van 50% getroffen voor het potentiële tekort. Voor de periode 2022–2025 wordt de reservering nu verhoogd tot 100%, omdat de kans van optreden van het risico is toegenomen en de mogelijkheden om bij te sturen op deze korte termijn niet haalbaar zijn.

Voor de HSWI wordt er in de periode tot en met 2021 € 151 miljoen extra geïnvesteerd in de instandhouding. Daarnaast is vooruitlopend op de audit op de BOV-reeksen van ProRail en de vaststelling van de budgetten voor de eerstvolgende meerjarenperiode BOV (2022–2025) een aanvullende risicoreservering voor de periode tot en met 2032 getroffen. Hiermee voorkomen we een situatie waarbij de instandhouding van het spoor in gevaar komt.

### **Lange termijn aanpak**

Om ook op langere termijn de toekomstige opgave niet te onderschatten, wordt onderzocht hoe lenW gesteld staat voor het onderhoud vanaf 2026. De veroudering en intensievere belasting van wegen, spoor en vaarwegen leidt ertoe dat mogelijk een groter deel van de budgettaire ruimte binnen de fondsen moet worden ingezet voor beheer, onderhoud en vervanging.

In het regeerakkoord is opgenomen dat het IF wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds (MF). Kern van het fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten. Vanaf 2030 wordt een nieuwe indeling gebruikt die aansluit op de agenda voor slimme en duurzame mobiliteit. Voor beheer en onderhoud wordt een apart budget gereserveerd. Deze verandering is ook aanleiding om de werkwijze en de gehanteerde begrippen verder te harmoniseren. Zo is het van belang om uniform te rapporteren over de staat van onze Rijksinfrastructuur, waar RWS en ProRail dit nu nog op een eigen manier doen. Zoals aangegeven in de kamerbrief over de ontwikkelingen rondom instandhouding ([Kamerstukken 2018–2019, 35 000 A-98](#)) zal lenW begrippen, budgettaire reeksen en afwegingskaders over beheer, onderhoud en vervanging beter op elkaar laten aansluiten. Dit helpt bij het maken van afwegingen in het kader van het MF en ook om de Tweede Kamer op vergelijkbare wijze te informeren over de instandhouding van alle netwerken.



## **DBFM**

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

Bij DBFM is de opdrachtnemer niet alleen verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, maar ook voor de financiering en het totale onderhoud. Het is dus een geïntegreerde contractvorm. Bij traditionele contracten koopt het Rijk een product in: bijvoorbeeld een rijksweg met 2x2 rijstroken. Bij een DBFM-contract neemt het Rijk echter een dienst af: een beschikbare rijksweg. Het benodigde budget komt uit drie bronnen: (i) het aanlegbudget, (ii) het beschikbare beheer en onderhoudsbudget van reeds aanwezige infrastructuur en (iii) het budget voor areaalgroei voor dat deel van de infrastructuur dat nieuw wordt aangelegd.

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

In onderstaand overzicht is aangegeven voor welke projecten DBFM contracten zijn afgesloten. Voor de financiering van deze projecten is het genoemde BenO-budget (per jaar) ingezet. Dit komt na afloop van het DBFM-contract weer beschikbaar tegen het dan geldende prijspeil.



### **Nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW)**

In de verantwoording van het agentschap Rijkswaterstaat is een balanspost opgenomen om vertragingen en/of versnellingen in de werkzaamheden van het agentschap Rijkswaterstaat op te vangen. Hierdoor kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het DF en het IF. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Dit kan komen door:

- onvoorziene gebeurtenissen die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt, bijvoorbeeld de aanvaring bij de stuw van Grave;
- het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien, zoals bijvoorbeeld de noodzakelijke aanpassing van de voegovergangen bij de Galecopperbrug of de voorzorgsmaatregelen wegens het risico op de aanwezigheid van chroom-6;
- wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers;
- gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

Ten opzichte van vorig jaar is er een stijging van € 156 miljoen. Deze stijging heeft twee oorzaken. Voor een groot deel (€ 80 miljoen) wordt dit verklaard door extra agentschapsbijdrage die RWS in 2018 ontvangen heeft voor voorgefinancierde kosten zoals voor de Merwedeburg en voor het tekort t/m 2017 voor schades. De resterende stijging vloeit voort uit een lagere realisatie van kosten voor beheer en onderhoud en verkeersmanagement op het HWN en HVWN dan bij de Ontwerpbegroting werd verwacht. De realisatie op beheer en onderhoud lag in 2018 wel hoger dan in 2017.

De opbouw van de post NUTW per ultimo 2018 is als volgt:

Tabel 5 opbouw NUTW

Omschrijving	Bedrag x € 1 mln.
<i>Beheer en onderhoud en verkeersmanagement</i>	
a) Hoofdwatersysteem	245
b) Hoofdwegennet	129
c) Hoofdvaarwegennet	34
<i>Subtotaal Beheer en onderhoud en verkeersmanagement inclusief Landelijke Taken</i>	<i>408</i>
<i>Overig</i>	
w) Hoofdwatersysteem	32
x) Hoofdwegennet	47
y) Hoofdvaarwegennet	24
z) Overig	13
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>116</i>
<b>Totaal</b>	<b>524</b>

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post NUTW bepalen:

- Ad a): Van de € 244 miljoen voor het Hoofdwatersysteem heeft € 59 miljoen betrekking op de middelen die in de begroting 2015 beschikbaar zijn gesteld voor het artikel waterkwaliteit op het Deltafonds. Deze middelen zijn aan dat artikel toegevoegd in de jaren 2017 tot en met 2020. De balanspost wordt hierdoor in hetzelfde tempo verminderd. Een post van € 102 miljoen heeft betrekking op middelen voor de kustlijnzorg. Die mogen door de opdrachtnemer besteed worden binnen de contractperiode, zodat deze de uitvoeringsplanning over de looptijd van het contract kan optimaliseren. Daarnaast wordt € 84 miljoen gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2019 en verder.
- Ad b): Het saldo van € 129 miljoen wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2019 en verder.
- Ad c): De balanspost op het Hoofdvaarwegennet ad € 34 miljoen bestaat uit een post nog uit te voeren werk van € 57 miljoen. Deze post wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2019 en verder. Het saldo heeft daarnaast voor € 23 miljoen betrekking op Reeds Uitgevoerd Werk. Het gaat om de Overdracht van de Gekanaliseerde Hollandse IJssel aan het Waterschap. De toekomstige beheer en onderhoudslasten zijn toen in één keer afgekocht. Deze post loopt af in jaarlijkse porties van € 3 miljoen.
- Ad w): Van de € 32 miljoen voor het Hoofdwatersysteem heeft € 15 miljoen betrekking op Herstel en Inrichting en € 13 miljoen op Verkenningen en Planuitwerkingen.
- Ad x): Van de € 47 miljoen op het Hoofdwegennet is € 79 miljoen bestemd voor servicepakketten. Daar staat tegenover dat er sprake is van Reeds Uitgevoerd Werk van € 30 miljoen voor Verkenningen en Planuitwerkingen.
- Ad y): De balanspost op het Hoofdvaarwegennet heeft bijna volledig betrekking op NoMo AOV.

### Balansposten ProRail

Tussen IenW en ProRail is sprake van een subsidierelatie waarbij is afgesproken dat:

- Overschotten en tekorten bij ProRail op uitgevoerde werkzaamheden (prijsverschillen, zoals aanbestedingsmeevallers) worden toegevoegd c.q. onttrokken aan de egaliseringsreserve op de balans bij ProRail. De egaliseringsreserve mag maximaal + of – 5% van de (vijfjaars gemiddelde) subsidie bedragen. De egaliseringsreserve per eind 2018 bedraagt – € 15 miljoen.
- Overschotten bij ProRail die betrekking hebben op verleende subsidies die pas later in de tijd benodigd blijken te zijn (hoeveelheidsverschillen), worden jaarlijks, na vaststelling van de subsidie, terugbetaald aan IenW en weer toegevoegd aan de middelen in het Infrastructuurfonds, waarna ze door ProRail weer kunnen worden aangevraagd in het jaar dat deze middelen alsnog benodigd zijn.

Tabel 6 Overzicht balansposten ProRail per 31-12-2018:

Balansposten ProRail (Jaarrekening 2018, bedragen x € 1 mln.)	BOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden (per saldo) <sup>1</sup>	179	71	250
Vooruit ontvangen bijdragen van IenW (per saldo) <sup>2</sup>	2	25	27
Nog te egaliseren investeringsbijdragen <sup>3</sup>	60	36	96
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen <sup>3</sup>	– 15	0	– 15
<b>Subtotaal bijdragen</b>	<b>226</b>	<b>132</b>	<b>358</b>
Getroffen voorzieningen			36
Saldo van nog te betalen kosten en vooruitbetaalde kosten			27
<b>Liquide middelen per 31-12-2018</b>			<b>421</b>

<sup>1</sup> dit betreft de van derden ontvangen afkoopsommen voor toekomstig onderhoud en de nog te verrekenen projectbijdragen van derden.

<sup>2</sup> dit betreft de nog te verrekenen voorschotten op subsidies van IenW.

<sup>3</sup> de nog te egaliseren bijdragen worden niet verrekend maar lopen in de tijd weer «glad».

### 3. Overig

#### **Programma Versoberingen en efficiency**

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

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

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

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

Tabel 7 Overzicht Programma Versoberingen en efficiency

Netwerk	Maatregel	Initieel bedrag t/m 2020 (x € 1 mln.)	Prognose realisatie t/m 2020 (x € 1 mln.)
HWN	Verminderen communicatie bij onderhoud	30	30
HWN	Versoberen bermbeheer	40	35
HWN	Onderhoud kunstwerken uiterste jaar	50	45–50
HWN	Versoberen verlichting	35	30–35
HWN	Verruimen werkvensters en op delen van het netwerk overdag werken met minder flankerende maatregelen.	75	75–80
HWN	Versoberen DVM	165	150
HVWN	Minder maaien taluds	10	10
HVWN	Minder baggeren hoeken zeetoegangen	35	40
HVWN	Verminderen (wal)voorzieningen schippers	10	10
HVWN	Minder baggeren vaarwegen	45	55
	<i>Subtotaal versoberingen</i>	<i>495</i>	<i>480–495</i>
Alle	Efficiencymaatregelen	800	815–820
	<i>Subtotaal efficiencymaatregelen</i>		<i>815–820</i>
Alle	Besparing Landelijke Taken	200	200
Alle	Bijzondere baten t.b.v. B&O	100	30
HVWN	Opbrengsten HVWN	–	60
HWS	Heffen Leges <sup>1</sup>	–	–
HWN	Verhoging BenO budget	45	45
	<i>Subtotaal overige maatregelen</i>	<i>345</i>	<i>305</i>
	<b>Totaal</b>	<b>1.640</b>	<b>1.630–1.650</b>

<sup>1</sup> Het voornemen leges te heffen op grond van de waterwet is nog niet ten uitvoer gebracht gelet op de invoering van de Omgevingswet.

### Ontwikkeling duurzaamheid en ICT

De komende jaren zal het instandhoudingsdossier extra aandacht vragen als het gaat om meer gelijkheid en eenduidigheid in definities van ProRail en RWS, de invulling van prestatiesturing en de budgettaire kaders. Complexe transitieopgaven rond klimaat en ICT/digitalisering zullen daarbij de nodige kansen bieden op meer kwaliteit en doelmatigheid, maar brengen ook vragen met zich mee en stellen nieuwe eisen aan de instandhouding van de netwerken.

- Voor duurzaamheid geldt dat RWS als onderdeel van de prestatieafspraken een programma uitvoert met ontwikkel- en implementatieacties om duurzaamheid goed in te passen in de werkprocessen en zo effectief en efficiënt te kunnen sturen op de verduurzaming van de infrastructuur en de instandhouding daarvan. Er zijn maatregelen vastgesteld tot en met 2021. Conform het ontwerp Klimaatakkoord wordt met het oog op de periode tot 2030 inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden zijn om te komen tot klimaatneutrale en circulaire infraprojecten en welke kosten dat met zich meebrengt.
- Voor inzicht in klimaatadaptatie worden stresstesten uitgevoerd. Deze testen moeten inzicht geven in de kwetsbaarheden van de Rijksinfra-

- structuur voor toenemende extreme weersomstandigheden (wateroverlast, hitte, droogte).
- Ook ProRail en IenW hebben duurzaamheid tot één van de prioriteiten benoemd in de beheerplannen tot en met 2021. Er wordt een groot aantal activiteiten ondernomen t.a.v. energie besparen en opwekken, het verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door bijvoorbeeld circulair materiaalgebruik, het stimuleren van de biodiversiteit en duurzaam te werken aan beheer en onderhoud aan het spoor en in projecten.
  - ICT dringt steeds verder door in de maatschappij. Zo ook in het beheer en onderhoud van de rijksinfrastructuur. De Algemene Rekenkamer geeft in het rapport «Digitale dijkverzwaring: cybersecurity en vitale waterwerken» (maart 2019) diverse adviezen ter verbetering van de beveiliging van onze vitale objecten in beheer bij RWS met een primaire functie voor het Hoofdwatersysteem. Met de Kamer is hierover gesproken op 29 mei 2019. IenW is voortvarend aan de slag gegaan met de aanbevelingen van de ARK. Daarbij is aangegeven dat het grootste deel van de aanbevelingen al in 2019 wordt uitgevoerd. Er is toegezegd de aanbevelingen voor de zomer van 2020 evalueren.
  - Cybersecurity heeft niet alleen betrekking op de vitale objecten in beheer bij RWS, maar ook op andere niet als vitaal gedefinieerde, maar wel maatschappelijk belangrijke objecten. Samen met andere partners werkt IenW aan de verbetering van de digitale veiligheid in de netwerken.

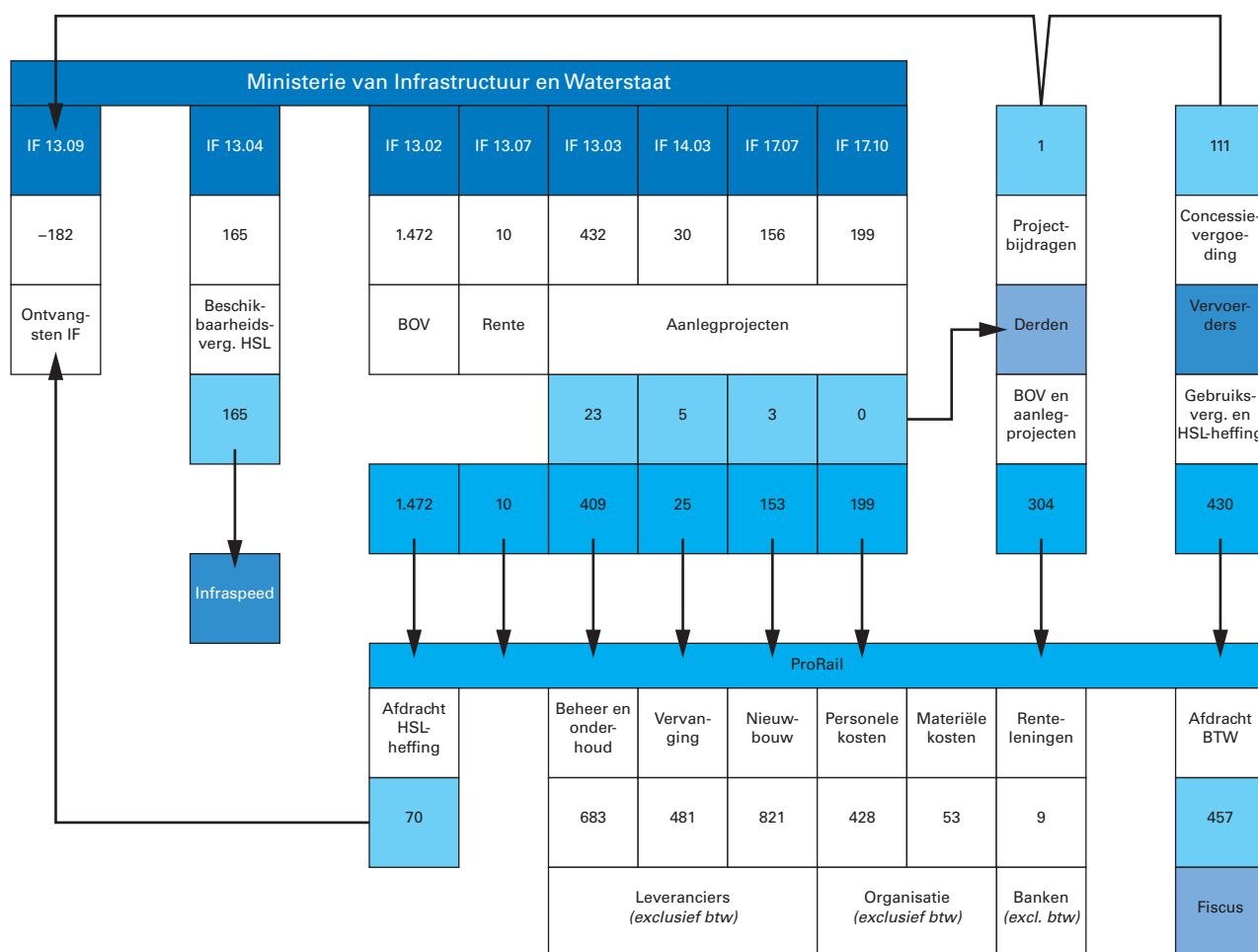


## BIJLAGE 5 PRORAIL

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

- Aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds 2020 en de uitgaven ProRail 2020.
- Overzicht van de baten en lasten ProRail 2018–2024.
- Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2018.

### Onderdeel A – Aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds 2020 en de uitgaven ProRail 2020 (bedragen x € 1 miljoen)



### Onderdeel B – Overzicht van de baten en lasten ProRail 2018–2024

Vanaf het jaarverslag Infrastructuurfonds 2018 zijn voor de presentatie van de baten en lasten van ProRail zgn. RWT/ZBO-tabellen voorgeschreven. Deze zijn nu ook voor deze bijlage toegepast.

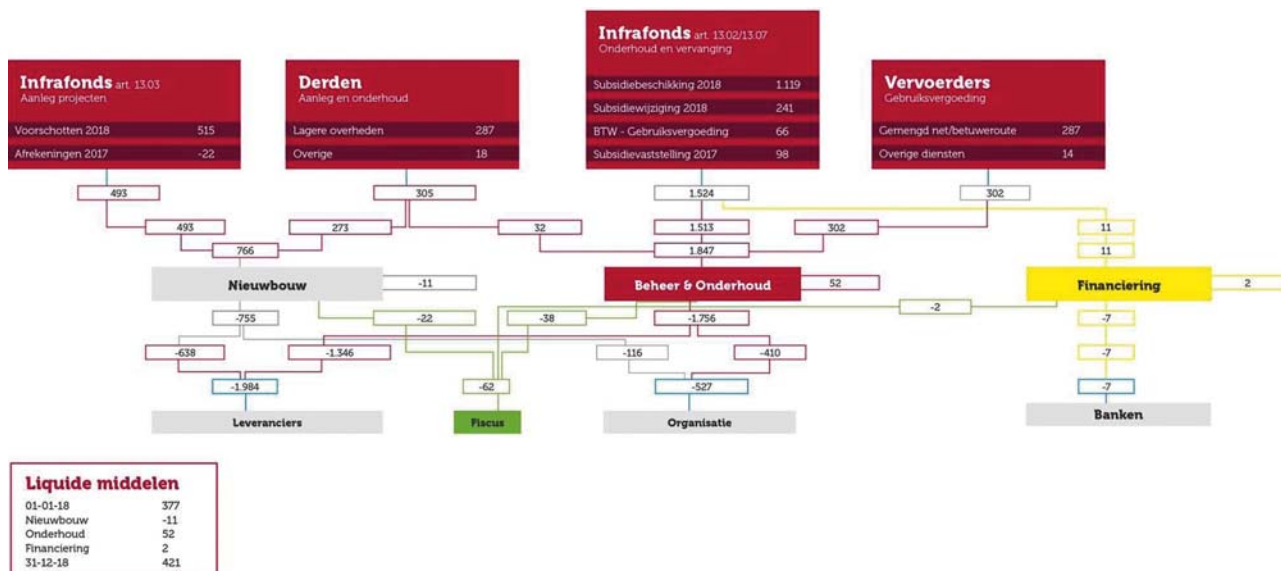
Bedragen x € 1 miljoen							
Bedragen exclusief btw	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Exploitatiebijdragen moederdepartement	745	786	779	779	764	769	765
Doorbelaste uren aan projecten	129	134	134	119	135	135	135
Gebruiksvergoeding vervoerders	340	356	360	359	362	360	359
Overige bijdragen derden	49	31	29	27	27	26	26
<b>Totale baten</b>	<b>1.263</b>	<b>1.307</b>	<b>1.302</b>	<b>1.284</b>	<b>1.288</b>	<b>1.290</b>	<b>1.285</b>
Personele kosten	436	438	428	412	403	402	401
Materiële kosten	59	53	53	56	53	53	53
Beheer en onderhoudskosten	656	678	683	678	694	697	693
Kapitaallasten	124	138	138	138	138	138	138
<b>Totale lasten</b>	<b>1.275</b>	<b>1.307</b>	<b>1.302</b>	<b>1.284</b>	<b>1.288</b>	<b>1.290</b>	<b>1.285</b>
<b>Saldo van baten en lasten<sup>1</sup></b>	<b>- 12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> het saldo van baten en lasten wordt toegevoegd c.q. onttrokken aan de egaliseringsreserve van ProRail. De stand van de egaliseringsreserve per 31-12-2018 bedraagt – € 15 miljoen.

### Onderdeel C – Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2018

Zoals in het jaarverslag Infrastructuurfonds 2018 in bijlage 1 is vermeld worden de definitieve gegevens inzake de bestedingen door ProRail voortaan opgenomen in de eerstvolgende ontwerp-begroting. Hieronder is het definitieve kasstroomoverzicht 2018 van ProRail opgenomen. Voor uitgebreidere informatie wordt verwezen naar het jaarverslag en de jaarrekening 2018 van ProRail die op 28 mei 2019 aan de Tweede Kamer zijn gezonden (Kamerstukken II 2018–2019, 29 984, nr. 850) en terug te vinden zijn op [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl).

#### Bedragen in miljoenen euro's



## BIJLAGE 6 DBFM CONVERSIES

### Budgettaire verwerking van DBFM-contracten

#### *Kenmerken DBFM-contracten*

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

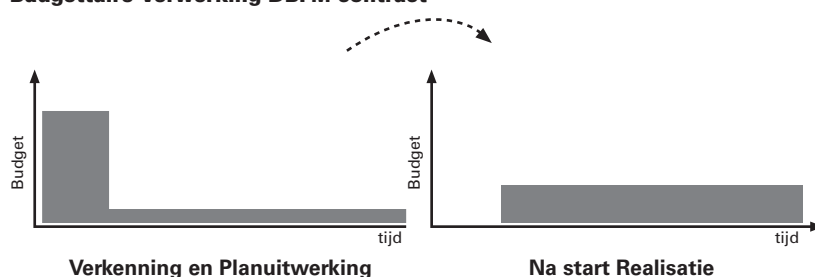
#### *Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking*

Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten<sup>5</sup>. Net als voor andere MIRT-projecten wordt bij de betreffende modaliteit het volledige bedrag voor aanleg geraamd op het artikel voor verkenning- en planuitwerking en wordt een reservering voor het onderhoud gemaakt binnen de reguliere onderhoudsbudgetten en/of de investeringsruimte. Mocht in een later stadium een aanbesteding in DBFM-vorm toch niet mogelijk of opportuun blijken, dan blijft een meer klassieke aanbesteding via deze werkwijze altijd mogelijk.

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

Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting worden in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de lenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract<sup>6</sup>. Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

#### **Budgettaire Verwerking DBFM-contract**



<sup>5</sup> Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het kabinet-Rutte II. Deze regel is door het huidige kabinet bestendigd.

<sup>6</sup> Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Infrastructuurfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.

## BIJLAGE 7 TOL

### Scope

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden<sup>7</sup>. In de Wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een handavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan bevat een algemene beschrijving van het tolsysteem, registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice. In het handavingsplan zal worden beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd en het toezicht is georganiseerd. De invulling van de aangenomen moties<sup>8</sup> gericht op de beperkingen van de kosten van de uitvoering, de bewaartermijn van privacy gevoelige gegevens, de beperking van het aantal niet betalingen en maatregelen ter voorbereiding van het beëindiging van de tol worden hierin meegenomen.

### Financieel

Per aanlegproject is een tologgave vastgesteld. Voor de Blankenburgverbinding (BBV) is deze tologgave € 331 miljoen (pp 2019) en voor de ViA15 € 299 miljoen (pp 2019). Dit betreft de netto contante waarden (begroot op Artikel IF 12.04).

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

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

### Planning

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

### Organisatie

Bij de uitvoering vormen Rijkswaterstaat (RWS) en de Dienst Wegverkeer (RDW) de basis voor het primaire proces van de tolketen. Zij vervullen samen de rol van «Tolheffende Instantie» en zijn verantwoordelijk voor de registratie, matching en inning (inclusief frontoffice). Voor handhaving en toezicht wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande werkwijzen. Het CJIB is daarom verantwoordelijk voor het versturen en innen van

<sup>7</sup> Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 ([http://wetten.overheid.nl/BWBR0037517/2016-03-15#Hoofdstuk3\\_Artikel16](http://wetten.overheid.nl/BWBR0037517/2016-03-15#Hoofdstuk3_Artikel16)).

<sup>8</sup> Moties 34 189 nr 16 Hoogland/Visser, motie 34 189 nr 17 Visser/Hoogland, motie 34 189 nr 18 Visser/Hoogland, motie 34 189 nr 19 Hachichi

wettelijke betaalherinneringen en opgelegde bestuurlijke boetes. ILT verzorgt het toezicht op weg (vrachtverkeer). RDW is verantwoordelijk voor het bezwaar en beroep. De organisatorische en financiële consequenties worden in 2020 geactualiseerd en zullen naar verwachting in de ontwerpbegroting 2021 worden meegenomen.

### **Specificatie inkomsten en uitgaven**

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven voor de periode 2020–2024 en wordt een doorkijk gegeven voor wat betreft de tolinkomsten voor de jaren daarna. Hiermee wordt informatie verstrekt die de financiële stromen en de voortgang van het realiseren van de tologgave per project inzichtelijk maakt;

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

Tabel 1 – specificatie inkomsten en uitgaven, bedragen \* € 1.000

Uitgaven	artikel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 e.v.
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	IF 12.04				21.213	21.213	21.213	21.213	21.213	21.213	21.213	21.213	21.212	21.213	30.301	288.801
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie		1.874	4.360	6.213	6.213	6.197	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	1.336	2.343	3.984	3.724	1.973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		551	929	903	903	452										
- waarvan programma																
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	HXII 14	243	909	844	1.171	704	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		212	503	597	768	541										
- waarvan programma																
- bijdrage aan ILT		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat																
- waarvan programma																
- bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	IF 12.03	118	439	439	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		118	439	439	300	0										
- waarvan programma																
- nog toe te wijzen		177	668	946	1.019	3.520	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Subtotaal Blankenburgverbinding</b>		<b>1.874</b>	<b>4.360</b>	<b>6.213</b>	<b>6.213</b>	<b>6.197</b>	<b>21.213</b>	<b>21.213</b>	<b>21.213</b>	<b>21.213</b>	<b>21.213</b>	<b>21.213</b>	<b>21.212</b>	<b>21.213</b>	<b>30.301</b>	<b>288.801</b>
Rijksbijdrage voor project VIA15	IF 12.04				19.564	19.564	19.564	19.564	19.564	19.564	19.564	19.564	19.567	19.564	18.148	0
Rijksbijdrage voor Tolstelsysteem en -organisatie		1.168	2.693	3.838	3.838	3.829	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	IF 12.06	825	1.448	2.461	2.300	1.219	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		340	574	558	558	279										
- waarvan programma																
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	HXII 14	150	562	521	723	435	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		131	311	369	475	334										
- waarvan programma																
- bijdrage aan ILT		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Uitgaven	artikel	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 e.v.
- waarvan apparaat																
- waarvan programma																
- bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	IF 12.03	73	271	271	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan apparaat		73	271	271	185	0										
- waarvan programma																
- nog toe te wijzen		109	412	584	629	2.175	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Subtotaal VIA15</b>		<b>1.158</b>	<b>2.693</b>	<b>3.838</b>	<b>3.838</b>	<b>23.383</b>	<b>19.564</b>	<b>19.564</b>	<b>19.564</b>	<b>19.564</b>	<b>19.564</b>	<b>19.564</b>	<b>19.567</b>	<b>19.564</b>	<b>18.148</b>	<b>0</b>
<b>Totaal uitgaven Tol</b>		<b>3.000</b>	<b>7.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>40.777</b>	<b>40.777</b>	<b>40.777</b>	<b>40.777</b>	<b>40.777</b>	<b>40.777</b>	<b>40.779</b>	<b>40.777</b>	<b>48.449</b>	<b>298.801</b>
<b>Risicoreserveering Tol</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17.686</b>	<b>17.686</b>	<b>17.686</b>	<b>17.686</b>	<b>17.686</b>	<b>15.111</b>	<b>4.225</b>	<b>4.225</b>	<b>1.669</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>																
<b>Totaal geraamde inkomsten Tol</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19.564</b>	<b>40.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.777</b>	<b>44.779</b>	<b>44.777</b>	<b>52.449</b>	<b>298.801</b>

#### *Toelichting op de tabel*

- Voor de realisatie en exploitatie van tol is er een aantal rollen en taken die vervuld worden, die betrekking hebben op zowel reguliere inning als voor de wettelijke aanmaning en handhaving. Het betreft kosten van het ketenbureau, algemene communicatie en marketing van tol die voor de gehele keten gelden.
- Voor het mogelijk maken om tol te kunnen innen, moeten de ketenpartners zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De kosten die hier bij worden gemaakt komen ten laste van de tologgave en worden voorgefinancierd uit de reservering tol. Voor de verdeling van de kosten van de ketenpartners over de projecten is een verdeelsleutel bepaald op basis van verkeersvolumes.
- De kosten van de beoogde uitvoeringsorganisaties worden toebedeeld aan respectievelijk de Blankenburgverbinding en ViA15 en zullen worden gedekt uit de toekomstige tolontvangsten op deze verbindingen. Om de impact te bepalen hebben de beoogde uitvoeringsorganisaties in 2017 uitvoeringstoetsen uitgevoerd. Ook is de uitbreiding van de Rijks formatie (CJIB en RWS) voor de realisatiefase geraamd. In deze begroting zijn de totale apparaatskosten (inclusief ZBO-RDW) zichtbaar gemaakt. In 2021 zal, na afronding van de voorbereidingsfase, het programmabudget voor de realisatiefase worden toegevoegd. De apparaatskosten voor de realisatiefase zijn op basis van de hiervoor genoemde verdeelsleutel toebedeeld aan de beide aanlegprojecten.
- In de tabel wordt de verdeling tussen het apparaat en het programma zichtbaar gemaakt. In deze begroting is alleen de uitbreiding van apparaat voor de realisatiefase weergegeven. In de begroting van 2021 wordt – na het uitvoeringsbesluit – het benodigde programmabudget toegevoegd.
- Het kasritme van de ontvangsten wordt geactualiseerd na vaststelling van het uitvoerings- en handavingsplan.



## BIJLAGE 8 LIJST VAN AFKORTINGEN

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
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GF	Gemeentefonds
GIV	Geïntegreerde contractvormen
GSM-R	GSM-Rail
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBOI	Index voor de Bruto Overheidsinvesteringen
IF	Infrastructuurfonds
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
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKS	Missiekritieke Systemen

MOBZ	Modernisering Object Bediening Zeeland
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
OTB	Ontwerp Tracébesluit
OV	Openbaar Vervoer
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PB	Projectbesluit
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	Publiek-Private Samenwerking
PVVO	Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RINK	Risico inventarisatie natte kunstwerken
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSP	Regiospecifiek Pakket
RVB	Rijksvastgoedbedrijf
RWS	Rijkswaterstaat
SAA	Schiphol – Amsterdam – Almere
SLA	Service Level Agreement
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
TPN	Trade Port Noord
UvW	Unie van Waterschappen
V&R	Vervanging en Renovatie
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WenR	Ministerie van Wonen en Rijksdienst
ZZL	Zuiderzeelijn



Aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal door de Minister van Financiën.

**Vervaardiging parlementaire stukken en  
begeleiding productieproces**

Sdu Uitgevers  
afdeling Dataverwerking  
e-mail [traffic@sdu.nl](mailto:traffic@sdu.nl)

**Vormgeving omslag**  
The Odd Shop, Amsterdam

**Uitgave**  
Ministerie van Financiën

[www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl)