Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 1

VOORSTEL VAN WET
Ontvangen 19 september 2023

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 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 en dat artikel 2.1 van de Comptabiliteitswet 2016 bepaalt welke begrotingen tot de rijksbegroting behoren;
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 Mobiliteitsfonds, genoemd in artikel 2 van de Wet Mobiliteitsfonds, voor het jaar 2024 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 departementale begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds (A) voor het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Ontwerpbegroting		
		Verplichtingen	**Uitgaven**	**Ontvangsten**
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	787.927	501.419	0
12	Hoofdwegennet	3.243.900	3.800.162	52.885
13	Spoorwegen	2.513.063	2.864.569	228.802
14	Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	1.132.811	1.142.688	0
15	Hoofdvaarwegennet	1.628.151	1.376.956	21.757
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	1.061.545	538.296	58.817
18	Overige uitgaven en ontvangsten	21.491	21.491	0
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	0	0	9.883.320
	Totaal	**10.388.888**	**10.245.581**	**10.245.581**

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

Nr. 2 **MEMORIE VAN TOELICHTING**

INHOUDSOPGAVE

Geraamde uitgaven en ontvangsten **3**

A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel **5**

B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen **6**

1. Leeswijzer **6**

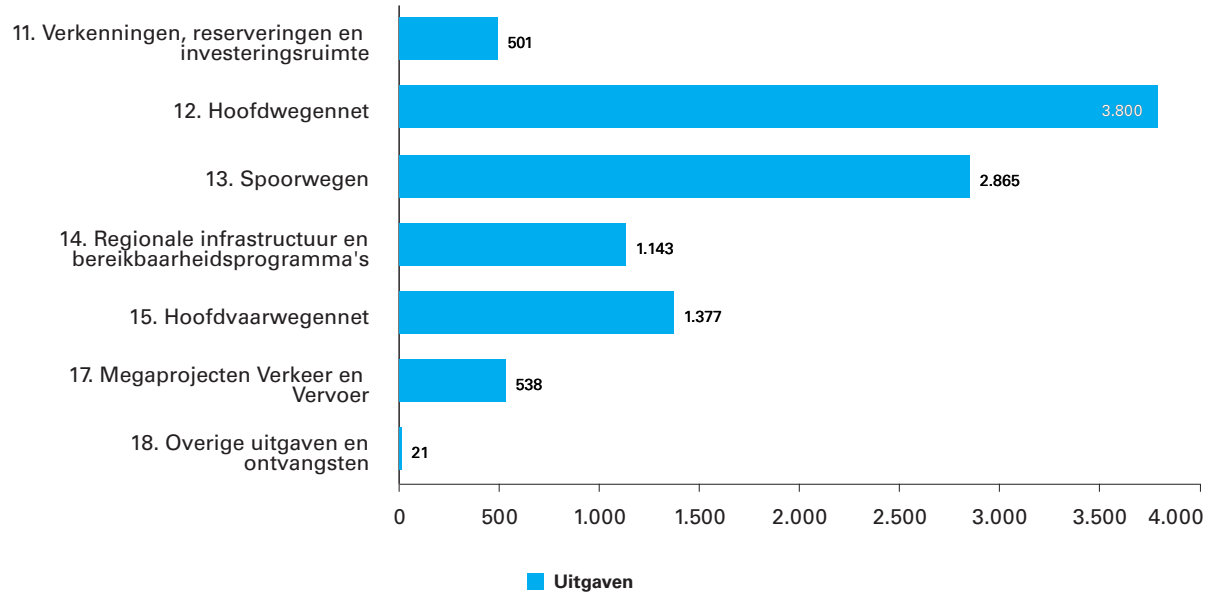
2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit **8**
2.1 Mijlpalen en resultaten 8
2.2 Begroting op Hoofdlijnen 9
2.3 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV 13
2.4 Overzicht middelen Ontsluiting Woningbouw 13
2.5 Overprogrammering 16
2.6 Flexnorm 18

3. Productartikelen **20**
3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte 20
3.2 Artikel 12 Hoofdwegennet 26
3.3 Artikel 13 Spoorwegen 42
3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's 50
3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet 53
3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer 67
3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten 76
3.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk 77

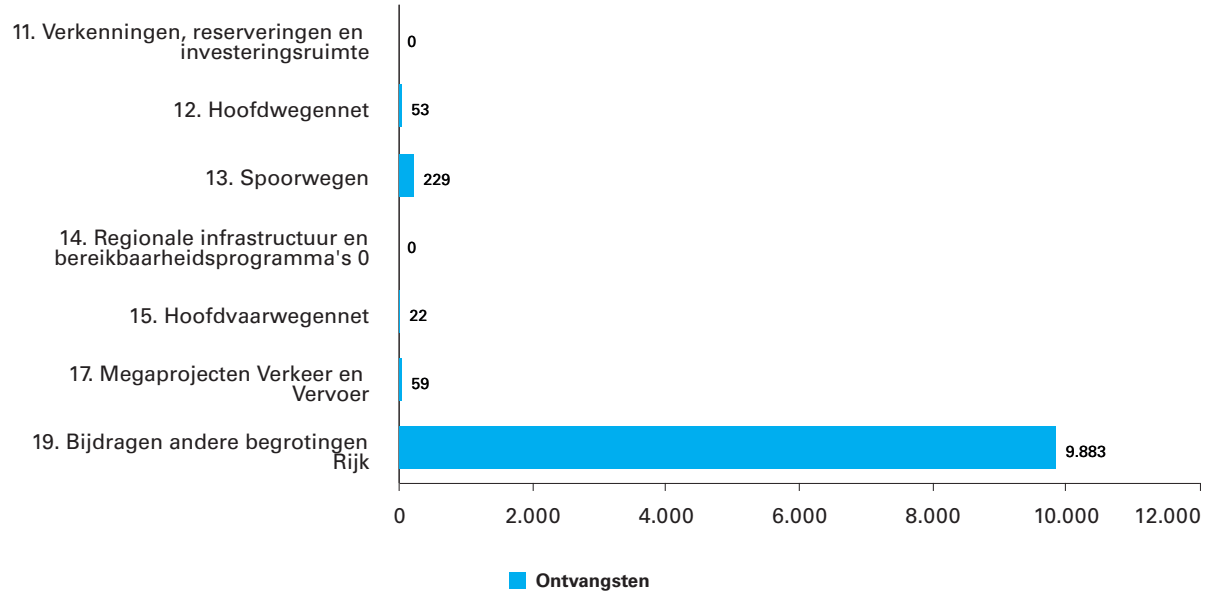
4. Bijlagen **78**
Bijlage 1: Voeding van het Mobiliteitsfonds en begrotingsstaat per productartikelonderdeel 78
Bijlage 2: Verdiepingsbijlage 83
Bijlage 3: Overzichtsconstructie Kustwacht 139
Bijlage 4: Instandhouding 142
Bijlage 5: ProRail 159
Bijlage 6: DBFM-conversies 160
Bijlage 7: Tol 161
Bijlage 8: Lijst van afkortingen 166

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

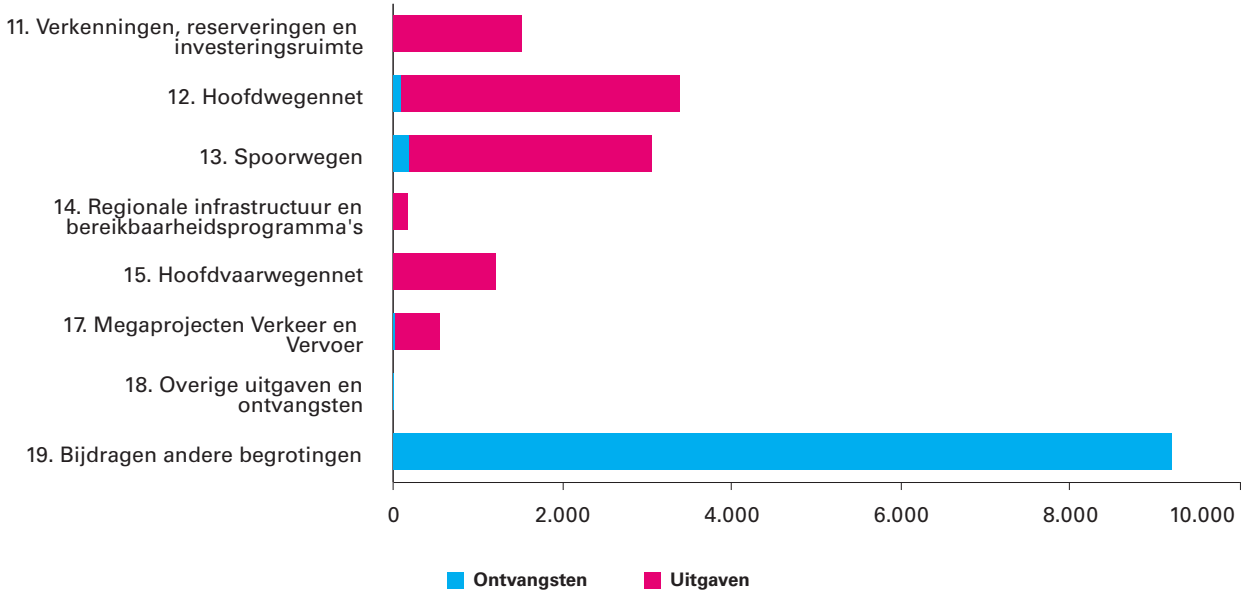
Figuur 1 Geraamde uitgaven verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln). Totaal € 10.245.581.000



Figuur 2 Geraamde ontvangsten verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln). Totaal € 10.245.581.000



Figuur 3 Gemiddelde jaarlijkse ontvangsten en uitgaven per productartikel in de periode 2023–2037 (bedragen x € 1 mln). Totaal gemiddeld € 9.631 miljoen.



A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

Wetsartikel 1
De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

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

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

M.G.J. Harbers

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELEN

1. Leeswijzer

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

- Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld;
- In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2024 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2024 begint;
- 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;
- 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: 1) van een wijziging (anders dan door de verwerking van loon- en prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen; 2) van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project. De stand *vorig* betreft de stand in de eerste suppletoire begroting 2023. 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 2024. Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht;
- In de verdiepingsbijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand, voor de volledige looptijd van het fonds;
- 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:

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

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

– In bijlage 1 wordt de voeding van het Mobiliteitsfonds weergegeven. Daarbij is het verschil met artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van de begroting Hoofdstuk XII uitgewerkt. Dit verschil betreft de overige ontvangsten van het fonds.
– Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extracomptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel weergegeven voor de looptijd tot en met 2037.
– Significante kasschuiven en begrotingsmutaties op de beschikbare budgetten worden in de verdiepingsbijlage op hetzelfde detailniveau (artikelonderdeel) tot en met 2037 toegelicht. Dit rekening houdend met de norm zoals hierboven is aangegeven.
– Voor beheer, onderhoud en vervanging is een aparte bijlage opgenomen. Specifiek voor Spoorwegen (artikelonderdeel 13.02) geldt dat een meer uitgebreide inhoudelijke toelichting is opgenomen op de aanwending van de bijdrage aan ProRail. In deze begroting is een specificatie van de uitgaven opgenomen, conform de specificatie zoals opgenomen in het beheerplan en de jaarrekening van ProRail.

In het Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 12 oktober 2016 is uitgebreid met de Kamer gesproken over kasschuiven op de fondsbegrotingen. In het kader van de informatievoorziening wordt hieronder aangegeven waarom deze kasschuiven worden doorgevoerd op de fondsbegrotingen en op welke plek de in de begroting 2023 doorgevoerde kasschuiven worden toegelicht.

Op de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds vinden jaarlijks kasschuiven plaats. Middels kasschuiven wordt ervoor gezorgd dat de beschikbare kas per jaar en per modaliteit blijft aansluiten op de geactualiseerde programmering. Kasschuiven zijn altijd budgetneutraal, hetgeen betekent dat de hoeveelheid middelen die meerjarig beschikbaar is niet wijzigt als gevolg van de kasschuif. In de verdiepingsbijlage van de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn de significante kasschuiven in de begroting 2024 over de gehele looptijd van de begroting inzichtelijk gemaakt en toegelicht. Indien sprake is van politiek relevante kasschuiven dan worden deze tevens opgenomen en toegelicht in de begroting op hoofdlijnen. De begroting op hoofdlijnen treft u aan in hoofdstuk Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit

2.1 Mijlpalen en resultaten

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen in het lopende programma. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt, welke projecten in 2024 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2024 start.

Exploitatie, onderhoud en vernieuwing
In 2024 gaat IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitvoeren.

Tabel 1 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Mijlpaal		Project
Hoofdwegen	–	Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare route- en reisinformatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility.
	–	Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.
	–	Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
Spoorwegen	–	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.
	–	Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.
	–	Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te kunnen laten functioneren.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT Projectenoverzicht 2024.

Ontwikkeling
Hieronder zijn de mijlpalen voor 2024 per modaliteit opgenomen.

Tabel 2 Hoofdwegennet

Mijlpaal	
Openstelling	– A24 Blankenburgverbinding
	– Rijnlandroute

Tabel 3 Spoorwegen	
Mijlpaal	
Indienststelling	– Diverse deelprojecten bij de landelijke programma's (o.a. fietsparkeren Toegankelijkheid stations, Kleine functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma geluidsanering Spoor) – Programma suïcide preventie – ERTMS: Diverse deelprojecten Goederen: Emplacementen op orde (diverse deelprojecten) PHS: Ede PHS: Tilburg – PHS: Rijswijk – Rotterdam
Start aanleg	– Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor) – Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, diverse deelprojecten Goederen: emplacementen op orde (diverse deelprojecten) – PHS Nijmegen – ERTMS, diverse deelprojecten

Tabel 4 Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	
Openstelling	– Nieuwe Sluis Terneuzen – Toekomst visie Waal: Overnachtingshaven Lobith (locatie Spijk)
Start aanleg	–

In deze begroting is de herprioritering op het Mobiliteitsfonds verwerkt. Een aantal projecten is gepauzeerd om middelen vrij te maken voor instandhouding en voor risico's en tegenvallers op lopende aanlegprojecten. Hierover is de Tweede Kamer op 23 juni ingelicht via de MIRT-brief (Kamerstuk 36200-A-78). De opgave op het MF was ruim € 4 miljard. Daarnaast is er sprake geweest van een Rijksbredeopgave van € 2 miljard. De herprioritering wordt nader toegelicht bij onderdeel 2.2 begroting op hoofdlijnen, in de artikelgewijze toelichting en de verdiepingsbijlage.

2.2 Begroting op Hoofdlijnen

Tabel 5 Belangrijkste wijzigingen (bedragen x € 1.000)

		art.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2036	2037
	Stand ontwerpbegroting 2023		**8.696.104**	**17.843.714**	**9.753.142**	**8.796.980**	**8.355.126**	**8.751.754**	**56.493.395**	
	Mutaties 1e suppletoire begroting 2023		462.059	– 50.041	– 25.146	657.574	629.448	699.074	7.643.486	
	Stand na 1e suppletoire begroting 2023		9.158.163	17.793.673	9.727.996	9.454.554	8.984.574	9.450.828	64.136.881	
	Belangrijkste mutaties Mobiliteitsfonds		**– 443.001**	**– 7.548.092**	**9.597.130**	**534.585**	**747.282**	**– 265.825**	**4.925.070**	**8.204.939**
	Kaderrelevante mutaties hoofdstuk MF									
1	Bijdragen derden		46.696	34.594	46.091	45.867	40.984	39.044	323.150	28.752
	- Hoofdwegen		332	22.191	43.083	43.106	37.523	35.712	307.864	28.752
	- Spoorwegen		4.026							
	- Vaarwegen		40.173	10.000						
	- Megaprojecten		2.165	2.403	3.008	2.761	3.461	3.332	15.286	
2	Extrapolatie									7.745.591
	- Bijdrage aan MF									7.459.927
	- Ontvangsten derden									285.664
3	Loon- en prijsbijstelling		416.714	459.714	469.885	422.663	401.311	422.670	3.381.360	422.670

		art.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2036	2037
4	Toevoeging middelen N33 en Nedersaksenlijn								250.000	
5	Middelen schoon en emissieloos bouwen			12.500	17.500	34.000	62.500	55.000	68.750	
6	Kaderaanpassing MF		– 850.000	300.000	250.000		200.000	– 800.000	900.000	
7	Omvorming ProRail			– 8.278.000	8.845.000					
8	Overboekingen HXII		– 36.695	– 60.942	– 67.055	5.566	9.398	9.366	74.928	9.366
9	Overboeking DF			– 250	– 750	– 750	– 250			
10	Overboekingen ministeries		– 19.395		2.099	9.274	18.533	– 1.280	– 10.240	– 1.280
11	Ontvangstenschuif Tol			– 15.548	34.520	18.125	14.966	9.535	– 61.598	
12	Overig		– 321	– 160	– 160	– 160	– 160	– 160	– 1.280	– 160
Stand ontwerpbegroting 2024			**8.715.162**	**10.245.581**	**19.325.126**	**9.989.139**	**9.731.856**	**9.185.003**	**69.061.951**	**8.204.939**
	Mutatie onder kader MF									
1	Toevoeging CA middelen instandhouding	11				– 664.759	– 937.564	– 871.195	– 1.637.601	
		12				423.429	606.424	570.417	1.046.336	
		15				241.330	331.140	300.778	591.265	
2	Herprioritering: aanleg voor instandhouding									
	Opgave	11.04				– 150.367	– 133.217	– 116.067	– 754.041	
		12				103.518	91.868	80.218	498.168	
		15				46.849	41.349	35.849	255.873	
	Dekking	11.04		137	17.920	49.188	102.622	204.923	778.902	
		12		– 137	– 17.920	– 49.188	– 102.622	– 204.923	– 398.982	
		15							– 379.920	
3	Capaciteit RWS	11				– 73.685	– 77.129	– 49.810	– 755.786	– 116.867
		12				47.921	55.624	36.800	497.146	75.662
		15				25.764	21.505	13.010	258.640	41.205
4	Herprioritering: aanleg voor aanleg									
	Opgave	11.04	– 74.162	– 133.654	– 53.367	4.850	– 31.369	– 32.330	– 2.359.113	
		11.04	8.631	18.388	19.837	– 21.150	4.069	32.330	1.806.232	
		12	2.554	20.800	27.500	10.300	27.300		529.781	
		13	40.000	92.000	6.000	6.000				
		14							23.100	
		15	22.977	2.466	30					
	Dekking									
		11.04	56.900	96.878	13.693	37.450	23.231	32.330	2.418.663	
		11.01	– 56.900	– 93.400	– 7.300	– 37.450	– 23.231	– 32.330	– 1.322.143	
		12							– 989.480	
		15		– 3.478	– 6.393				– 107.040	
5	Invulling rijksbrede opgave	11.01							– 1.587.378	
		11.04								– 400.000
		11.04							1.587.378	400.000
6	Overboeking middelen woningbouw	11	7.758	1.363	49.588	38.055	69.504	90.471	116.103	
		12	– 943.926	– 850.518	– 342.074	– 180.629	– 106.197	– 106.197	– 466.248	
		14	936.168	849.155	292.486	142.574	36.693	15.726	350.145	

Toelichting

Mutaties kaderrelevant:

1. Bijdragen derden: Dit betreft de wijziging van diverse bijdragen van derden op het Mobiliteitsfonds. In de artikelgewijze toelichting en verdiepingsbijlage wordt dit nader toegelicht;

2. Extrapolatie: Bij de begroting 2024 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2037. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2036 in de begroting 2023 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2037 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten – een ruimte van circa € 7,7 miljard beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt met voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die benodigd zijn voor de instandhouding van het huidige areaal en het opvangen van risico's en tegenvallers. Hiervoor is in 2037 alle ruimte nodig. Er resteert geen vrije investeringsruimte in 2037;
3. Loon- en prijsbijstelling 2023: Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor het jaar 2023. De middelen die bij de eerste suppletoire begroting 2023 voor de loon- en prijsbijstelling aan de begroting Hoofdstuk XII zijn toegevoegd, worden toebedeeld naar diverse artikelen op de begroting Hoofdstuk XII en de investeringsfondsen;
4. Toevoeging middelen N33 en Nedersaksenlijn: In het kader van PEGA (Parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen) is € 480 miljoen euro toegekend aan N33 en Nedersaksenlijn, hiervan wordt er tot en met 2036, € 250 miljoen gereserveerd, voor de N33 Noord inclusief oeververbinding, N33 Midden en voor de Nedersaksenlijn;
5. Middelen schoon en emissieloos bouwen: Voor het programma schoon en emissieloos bouwen zijn middelen toegevoegd aan het MF. Het programma Schoon en Emmissieloos Bouwen is opgericht om in samenspraak met de bouwsector en medeoverheden te komen tot een eenduidige invulling van de maatregelen die nodig zijn om de doelen en ambities te halen die gesteld zijn met betrekking tot de reductie van stikstof, CO2 en fijnstofemissies die samen hangen met het bouwen;
6. Kaderaanpassing MF: als gevolg van de actualisering van de projectramingen is een kaderaanpassing doorgevoerd op artikel 12 en 14. Met de kaderaanpassing op artikel 12 worden de uitgavenkaders op het MF weer in balans gebracht met de programmering. Het gaat om een kaderaanpassing die over de jaren budgetneutraal is en het gevolg is van de herprioritering en actualisering van de projectramingen. Op artikel 14 is de kaderaanpassing doorgevoerd op de korte termijn woningbouw middelen. Verwachting is dat niet alle aanvragen die voor 2023 voorzien zijn ook betaald kunnen worden. Zie onderdeel 2.5 overprogrammering voor een nadere toelichting over de kaderaanpassing en de overprogrammering op het MF;
7. Omvorming ProRail: De begroting 2023 was gebaseerd op het voornemen om ProRail met ingang van 1 januari 2024 om te vormen tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Dit is niet langer haalbaar, omdat het wetsvoorstel nog door de Kamer behandeld moet worden en ProRail erna nog een aanlopfase nodig heeft voor de implementatie hiervan. Op dit moment wordt uitgegaan van een omvorming per 1 januari 2025. De budgettaire verwerking blijft uiteraard mede afhankelijk van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Deze effecten worden budgettair neutraal in de Rijksbegroting opgenomen. In de Rijksbegroting worden de inkomsten- en uitgavenramingen opgehoogd: eenmalig hogere belastinginkomsten en eenmalig hogere uitgaven op de begroting van het Ministerie van IenW. Deze bedragen zijn gelijk aan elkaar, waardoor deze correctie budgettair neutraal uitpakt voor de Rijksbegroting;

8. Overboekingen HXII: Voor de uitvoering van verschillende programma's is in totaal € 116,1 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, de beleidsbegroting van IenW. In de artikelgewijze toelichting en verdiepingsbijlage wordt dit nader toegelicht;
9. Overboeking Deltafonds: voor een opdracht op het gebied van Schoon en Emmissieloos Bouwen is € 2 miljoen overgeboekt naar het Deltafonds;
10. Overboekingen ministeries: Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting (€ 13,2 miljoen). In de artikelgewijze toelichting en verdiepingsbijlage wordt dit nader toegelicht;
11. Ontvangstenschuif tol: de raming van de tolontvangsten is geactualiseerd. Deze schuif op de ontvangsten is ook doorgevoerd op de uitgaven om meerjarig de kaders gelijk te houden;
12. Overig: er is bij eerste suppletoire teveel nacalculatie loon- en prijsbijstelling ontvangen. Dit is gecorrigeerd.

Mutaties binnen kader MF

1. Toevoeging CA-middelen instandhouding: De middelen voor RWS zijn vanuit de centrale reservering instandhouding op 11.03.03 overgeboekt naar de artikelen 12 en 15;
2. Herprioritering aanleg voor instandhouding: Er wordt op het MF in totaal € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen. Het gaat om € 573 miljoen voor VenR en € 580 miljoen BenO. Bovendien wordt er € 94 miljoen toegevoegd vanuit aanleg voor capaciteit RWS. Deze middelen worden gedekt door te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof (€ 368 miljoen vaarwegen en € 1.131 miljoen wegen). De schuif van aanleg naar instandhouding RWS is verlaagd met een efficiëntiedoelstelling (. Deze middelen worden toegevoegd onder voorbehoud van het opstellen van nieuwe sturingsafspraken waar de doelmatigheidswinst en inlopen uitgesteld onderhoud een plek krijgen. Bovendien worden uit de herprioritering middelen gereserveerd voor capaciteit RWS, zodat de opgave op instandhouding uitvoerbaar wordt. Bij de artikelen 11, 12, 13 en 15 wordt de herprioritering nader toegelicht;
3. Capaciteit RWS: De capaciteit RWS is structureel gedekt op een niveau van circa 9400 fte en t/m 2030 op een niveau van oplopend 9.665 fte (zie ook agentschapsparagraaf RWS bij de begroting van HXII). Hiermee kan de maakbare opgave op instandhouding opgevangen worden binnen RWS. Een deel is gedekt uit de herprioritering (€ 94 miljoen). Het overige deel komt uit een risicoreservering op artikel 11.04 (€ 1 miljard);
4. Herprioritering aanleg voor aanleg: Om de risico's en tegenvallers op het aanlegprogramma op het MF van € 2.679 miljoen op te vangen - die naar verwachting deze kabinetsperiode een besluit vragen - wordt geherprioriteerd. De tekorten op aanlegprojecten worden gedekt door de gepauzeerde projecten op het aanlegprogramma wegen (€ 2.236 miljoen). Bij spoor wordt de dekking voor aanlegprojecten gevonden in de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (doortrekken NZ-lijn) (€ 313 miljoen). Bij vaarwegen wordt de dekking gevonden in het pauzeren van planflexibele projecten (€ 129 miljoen). Een deel van de opgave wordt binnen 11.04 gereserveerd en met die reden niet inzichtelijk in de overzichtstabel. Bij de artikelen 11, 12, 13 en 15 wordt de herprioritering nader toegelicht;
5. Invulling rijksbrede dekkingsopgave: Om de Rijksfinanciën te beheersen heeft het Kabinet dit voorjaar besloten tot een Rijksbrede dekkingsopgave. Het Mobiliteitsfonds draagt t/m 2036 voor een bedrag van € 2 miljard euro bij aan de invulling van deze Rijksbrede dekkingsopgave.

Het kabinet heeft in dit verband besloten tot een verlaging van de reservering voor het project OV Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (€ 1.350 miljoen), de schuif van aanleg naar instandhouding is aangepast tot het bedrag dat nodig is voor het Basiskwaliteitsniveau RWS en daarbovenop is de beoogde doelmatigheidswinst van het BKN RWS ingezet (€ 237,4 miljoen) voor invulling van de rijksbrede opgave. De verlaging voor het project OV Verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer komt hiermee samen met de dekking van € 313 miljoen (zoals toegelicht onder punt 4) in totaal neer op € 1.663 miljoen.
Tot slot is een deel van de extrapolatie die IenW voor het jaar 2037 ontvangt reeds ingezet (€ 400 miljoen) ter dekking. Vanaf 2037 en verder wordt € 150 miljoen structureel ingepast in de generieke investeringsruimte (11.04);

6. Overboeking middelen woningbouw. Deze middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgaven worden overboekt van artikel 12 naar artikel 11 en 14 . Het gaat onder andere om de middelen voor de SPUK mobiliteitspakketten, SPUK bovenlandse infrastructuur en risico beheersingskosten.

2.3 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV

In het Coalitieakkoord kabinet Rutte IV zijn middelen gereserveerd voor verschillende doelen van het Mobiliteitsfonds. Bij 1e suppletoire begroting 2023 is er in totaal € 10 miljard toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Met dit wetsvoorstel wordt € 250 miljoen toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds.

Tabel 6 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Schoon en Emissieloos Bouwen		12.500	17.500	34.000	62.500	55.000	43.750	25.000

	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	totaal
Schoon en Emissieloos Bouwen								250.250

Schoon en Emissieloos Bouwen
Het programma Schoon en Emmissieloos Bouwen is opgericht om in samenspraak met de bouwsector en medeoverheden te komen tot een eenduidige invulling van de maatregelen die nodig zijn om de doelen en ambities te halen die gesteld zijn met betrekking tot de reductie van stikstof, CO2 en fijnstofemissies die samen hangen met het bouwen.

2.4 Overzicht middelen Ontsluiting Woningbouw

In het coalitieakkoord van december 2021 is € 7,5 miljard vrijgemaakt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van nieuwe woningen. Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO Leefomgeving van 2022 (kamerstuk 35925-A-76) en BO MIRT van 2022 (kamerstuk 36200-A-9). De middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds en worden beheerd en verantwoord vanuit het interdepartementale programma Woningbouw en Mobiliteit.

Aangezien er diverse typen investeringen voor verschillende modaliteiten worden gedaan vanuit de € 7,5 miljard zijn de middelen ondergebracht onder diverse artikelen. Daarnaast staan middelen voor apparaatskosten op Hoofdstuk XII. Deze tabel geeft een overzicht van de € 7,5 miljard. Inmiddels is loon- en prijsbijstelling toegevoegd over deze middelen. Dit wordt nader toegelicht bij de projecten in de artikelgewijze toelichting.

Tabel 7 Overzicht middelen Ontsluiting Woningbouw

Overzicht toegekende middelen voor ontsluiting woningbouw
op MF (x € 1.000) prijspeil 2022

	Artikel-nummers	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte									
RegioExpress	11.03.01				80.000				
EurregioRail	11.03.01				30.000				
CID Binckhorst	11.03.01	1.000	7.000	10.000	16.000	19.000	30.000	40.000	40.000
Oeververbinding Rotterdam	11.03.01	2.000	3.000	5.000	5.000	10.000	30.000	50.000	80.000
Station Groningen Suiker	11.03.01				40.000	48.600			
Ontsluiting Groot Merwede	11.01		5.000	5.000	5.000	10.000	10.000	100.000	125.000
Hub Den Bosch	11.02	1.000	1.000	1.000	2.000	2.000	5.000	15.000	20.000
Oude Lijn*	11.03.03	5.000	13.000	66.000	79.000	118.000	161.000	208.000	30.000
Brainport Eindhoven	11.03.01	2.000	4.000	10.000	10.000	25.000	50.000	80.000	100.000
Res. Bereikbaarheid WOMO HWN	11.03.02	1.796	1.490	1.855				60.000	60.000
A16 Van Brienenoordcorridor**	11.01							13.750	13.750
Programmabeheersing***	11.03.03	7.400	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	5.000	5.000
Overige reserveringen	11.03.03								
Rijnbrug	11.03.03			40.000					
MIRT onderzoek Westflank Groningen	11.03.03			2.000	3.000	10.000	30.000	30.000	7.000
HOV4 Eindhoven	11.03.03			2.000	30.000	30.000	30.000	40.000	
HOV lijn Almere Pampus en/of Oosterwold	11.03.03			2.000	2.000	25.000	25.000		
Artikel 12 Hoofdwegennet									
Mobiliteitsmaatregelen Ring Eindhoven	12.03.03		46.250	3.750					
Mobiliteitsmaatregelen Ringen MRA	12.03.03		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		
Infra-Optimalisatie Ringen MRA	12.03.03		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		
Infra-Optimalisatie A12 Zone - Ring Utrecht	12.03.03		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		
Mobiliteitsmaatregelen Ringen MRU-UNED	12.03.03		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		
Mobiliteitsmaatregelen Ringen MRDH	12.03.03		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		
A7-A8 Amsterdam Hoorn**	12.03.02								
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad**	12.03.02					10.000	10.000	10.000	
A4 N14 Burgerveen**	12.03.02								
InnovA58 E-T**	12.03.02						31.500	31.500	31.500
Artikel 13 Spoorwegen									
Toekomstvast Spoor Zuid Oost Ned. **	13.03.04	1.000	1.000	1.000	2.000	2.000	5.000	10.000	15.000
Spoorcapaciteit 2030**	13.03.01	20.000	50.000	80.000	110.000	110.000	110.000	80.000	25.000
Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's									
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	14.03.04	543.000	710.000	114.000	69.000				
Mobiliteitspakketten	14.03.05		341.000	275.000	66.000	35.000	15.000	30.000	93.000
Hoofdstuk XII	HXII	3.364	4.464	4.464	4.464	4.464	3.700		
BZK apparaatskosten	BZK-begroting	2.166	2.166	2.166	2.166	2.166			

Vervolgreeks	Artikel-nummers	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Totaal
Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte									
RegioExpress	11.03.01								80.000

Overzicht toegekende middelen voor ontsluiting woningbouw op MF (x € 1.000) prijspeil 2022								
EurregioRail	11.03.01							30.000
CID Binckhorst	11.03.01	30.000	20.000					213.000
Oeververbinding Rotterdam	11.03.01	100.000	109.000	100.000	70.000	50.000	20.000	634.000
Station Groningen Suiker	11.03.01							88.600
Ontsluiting Groot Merwede	11.01	125.000	100.000	80.000	35.000			600.000
Hub Den Bosch	11.02	10.000	3.000					60.000
Oude Lijn*	11.03.03							680.000
Brainport Eindhoven	11.03.01	100.000	50.000	38.000				469.000
Res. Bereikbaarheid WOMO HWN	11.03.02	60.000	60.000	60.000	54.859			360.000
A16 Van Brienenoordcorridor**	11.01	13.750	13.750					55.000
Programmabeheersing***	11.03.03	5.000						28.900
Overige reserveringen	11.03.03	9.750						9.750
Rijnbrug	11.03.03							40.000
MIRT onderzoek Westflank Groningen	11.03.03							82.000
HOV4 Eindhoven	11.03.03							132.000
HOV lijn Almere Pampus en/of Oosterwold	11.03.03							54.000
Artikel 12 Hoofdwegennet								
Mobiliteitsmaatregelen Ring Eindhoven	12.03.03							50.000
Mobiliteitsmaatregelen Ringen MRA	12.03.03							50.000
Infra-Optimalisatie Ringen MRA	12.03.03							50.000
Infra-Optimalisatie A12 Zone - Ring Utrecht	12.03.03							50.000
Mobiliteitsmaatregelen Ringen MRU-UNED	12.03.03							50.000
Mobiliteitsmaatregelen Ringen MRDH	12.03.03							50.000
A7-A8 Amsterdam Hoorn**	12.03.02			50.000	50.000	50.000		150.000
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad**	12.03.02							30.000
A4 Burgerveen-N14 **	12.03.02	20.000	20.000	20.000	20.000			80.000
InnovA58 Eindhoven-Tilburg **	12.03.02	31.500						126.000
Artikel 13 Spoorwegen								
Toekomstvast Spoor Zuid Oost Ned. **	13.03.04	15.000	15.000	8.000				75.000
Spoorcapaciteit 2030**	13.03.01							585.000
Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's								
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	14.03.04							1.436.000
Mobiliteitspakketten	14.03.05	102.000	109.000					1.066.000
Hoofdstuk XII	HXII							24.920
BZK apparaatskosten	BZK-begroting							10.830
Totaal								**7.500.000**

* Inmiddels is de startbeslissing voor de Oude Lijn genomen en is het totaal overgeboekt naar verkenning Oude Lijn.

** Middelen voor ontsluiting woningbouw zijn toegevoegd aan reeds bestaande projecten en verkenningen. De uitputting van deze bedragen kunnen daarom niet separaat worden gevolgd.

*** Een deel van de middelen voor risicobeheersing en onderzoek zijn overgeboekt naar HXII.

2.5 Overprogrammering

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

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

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

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

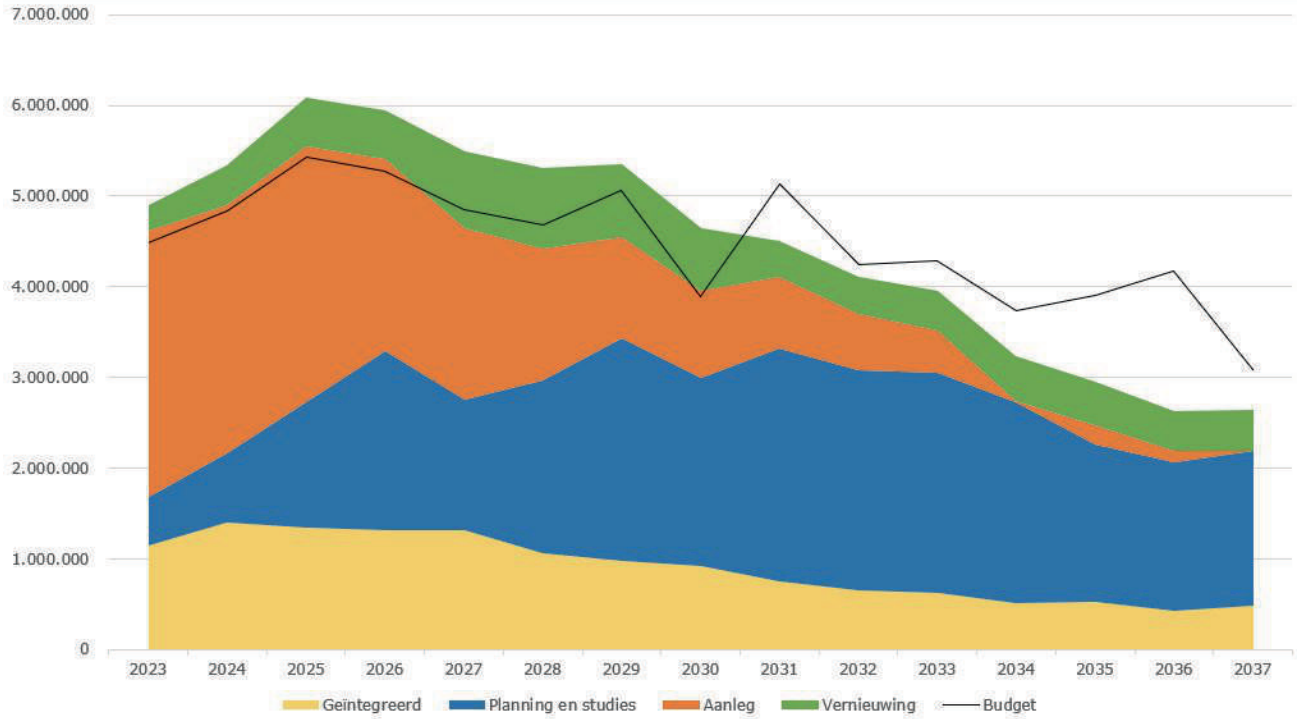
Tabel 8 Overprogrammering Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1 miljoen)								
Artikel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2023-2028	2029-2037
12 Hoofdwegennet	**199**	**207**	**375**	**96**	**101**	**303**	**1.281**	**– 1.281**
- Aanleg	142	153	210	– 142	– 153	– 210	0	0
- Planning en studies	58	53	165	237	255	514	1.281	– 1.281
13 Spoorwegen	**88**	**111**	**101**	**110**	**107**	**116**	**634**	**– 634**
- Aanleg	65	73	73	77	66	54	408	– 408
- Planning en studies	24	38	29	33	40	62	226	– 226
15 Hoofvaarwegennet	**65**	**80**	**109**	**198**	**130**	**87**	**669**	**– 669**
- Aanleg	59	25	29	– 59	– 25	– 29	0	0
- Planning en studies	6	55	80	257	155	116	669	– 669
17 Megaprojecten	**59**	**102**	**69**	**272**	**297**	**126**	**925**	**– 925**
- Aanleg	59	102	69	272	297	126	925	– 925
Totale overprogrammering	**411**	**500**	**654**	**676**	**634**	**632**	**3.509**	**– 3.509**

Toelichting

De voorliggende begroting 2024 voor het Mobiliteitsfonds laat het volgende beeld zien:

– Bij eerste suppletoire begroting 2023 is de programmering op het MF meerjarig geactualiseerd. Dit heeft geresulteerd in een schuif naar achteren op de programmering verdeeld over alle netwerken. Vooral op planuitwerkingsprojecten en verkenningen op het hoofdwegennet is de planning vertraagd als gevolg van stikstof. In het uitvoeringsjaar 2023 zijn vooral op aanlegprojecten kasmiddelen doorgeschoven naar lagere jaren als gevolg van een actuele planning.
– In de voorliggende begroting is de herprioriteringsopgave en de taakstelling naar aanleiding van de Rijksbrede opgave verwerkt. De herprioritering heeft effect gehad op de programmering, aangezien een deel van de programmering alternatief is ingezet. De taakstelling heeft vooral effect gehad op de kaders, omdat er in totaal t/m 2036 € 2 miljard uitgavenkader is ingezet voor de Rijksbrede opgave, terwijl de aangewezen dekking hiervoor vooral in latere jaren op het MF was geraamd.
– Bovengenoemde verschuivingen hebben geleid tot het beeld dat er in het uitvoeringsjaar 2023 een kasoverschot is van € 500 miljoen. Dit wordt doorgeschoven naar latere jaren. Er resteert een overprogrammering van € 411 miljoen, waarmee kasvertragingen in de laatste maanden van het jaar opgevangen kunnen worden.

Figuur 4



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

De zwarte lijn geeft het totale beschikbare budget weer en geldt als het vastgestelde budgettaire uitgavenkader onder het investeringsplafond. De grafiek laat zien dat het investeringsprogramma in de eerste jaren hoger ligt dan het beschikbare budget; er is sprake van overprogrammering. Vanaf 2031 is sprake van de omgekeerde situatie en ligt het beschikbare budget hoger dan het investeringsprogramma; er is sprake van onderprogrammering. Het totale programma en budget over de looptijd van het fonds zijn hiermee aan elkaar gelijk, zodat het investeringsprogramma volledig budgettair gedekt is.

2.6 Flexnorm

In de begroting 2018 is de flexnorm geïntroduceerd, waarmee het inzicht in de meerjarige hardheid van de bestuurlijke afspraken is aangescherpt. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel

is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing. Overigens geldt ook dat waar wél bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, maar er nog geen juridische verplichtingen zijn aangegaan, de budgetten nog altijd onverminderd door de Tweede Kamer te amenderen zijn.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2024 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken. Voor nadere duiding over de generieke investeringsruimte wordt verwezen naar de toelichting in artikel 11.

Tabel 9 Flexnorm

Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2037 (x € 1 miljoen)
11.01	Verkenningen	4.689
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	
11.03	Reserveringen	12.385
11.04	Generieke investeringsruimte	6.097
Totaal		
Als percentage van de budgetten (inclusief investeringsruimte)		19,1%

3. Productartikelen

3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Met het artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de kabinetsreactie op IBO Flexibiliteit in infrastructurele planning (Kamerstukken II 2016-2017, 34 550 A, nr. 5).

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoel stellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII, Hoofdlijnen-notitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De planflexibele budgetten zijn de budgetten die naar mening van het kabinet flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om budgetten voor projecten in de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en ze zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten te plaatsen op één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd. Na besluit-vorming, zoals een voorkeursbeslissing, wordt budget overgeheveld naar het desbetreffende productartikel. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reser-veringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de uitvoerings-agenda mobiliteit.

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen		**238.397**	**787.927**	**1.010.308**	**758.636**	**1.320.036**	**1.700.354**
Uitgaven		**156.165**	**501.419**	**770.361**	**951.187**	**1.027.833**	**1.130.609**
11.01 Verkenningen		**4.000**	**23.594**	**167.267**	**181.429**	**214.962**	**412.146**
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen							
11.03 Reserveringen		**142.183**	**172.915**	**296.480**	**390.838**	**323.408**	**381.586**
11.03.01 Programma's		5.001	22.874	40.874	209.493	123.807	135.000
11.03.02 Overige reserveringen		126.515	145.892	114.606	142.776	129.280	155.063
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord		10.667	4.149	141.000	38.569	70.321	91.523
11.04 Generieke investeringsruimte		**9.982**	**304.910**	**306.614**	**378.920**	**489.463**	**336.877**
Ontvangsten							
11.09 Ontvangsten							

Geschatte Budgetflexibiliteit
De budgetten zijn in 2024 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De verkenningen zijn bestuurlijk gebonden, de reserveringen en de risicoreserveringen binnen de generieke investeringsruimte zijn in 2024 beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 11 Geschatte budgetflexibiliteit art. 11	
	2024
Juridisch verplicht	
Bestuurlijk gebonden	5%
Beleidsmatig gereserveerd	95%
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

11.01 Verkenningen

Motivering

In dit artikel staan de brede verkenningen *nieuwe stijl*. Kenmerkend aan de verkenningen nieuwe stijl is dat ze - indien mogelijk - modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. De verkenningen op dit artikel dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A9 Rottepolderplein: In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
2. OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: In het kader van de herprioritering is er vanuit het gereserveerde budget OV Amsterdam – Haarlemmermeer € 313 miljoen overgeheveld naar de opgave aanleg spoor. Tevens is een deel van de taakstelling voor € 1,35 miljard ten laste gebracht van dit project. De totale verlaging van de reservering voor dit project betreft zodoende € 1,663 miljoen;
3. Verkenning Oude Lijn: In het BO MIRT 2022 is de startbeslissing Oude Lijn genomen. Het budget is vanuit het Nationaal Groeifonds (11.03) overgeboekt naar Verkenning Oude Lijn (11.01);

4. A27 Zeewolde-Eemnes: In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
5. A15 Papendrecht-Gorinchem:In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
6. A2 Deil-Den Bosch/Vught: In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
7. A58 Breda-Tilburg: In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
8. N35 Wijthmen-Nijverdal: In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;

De aanlegprojecten in de verkenningenfase zijn geïndexeerd naar prijspeil 2023.

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

	Budget		Planning	
Projectomschrijving	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing	
Projecten Noordwest-Nederland				
A9 Rottepolderplein	5	34	2021	1
Amsterdam Zuid 3e perron	390	372		
OV en Wonen in en rond Utrecht	809	765		
OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	902	2439		2
Verkenning Oude Lijn	1789	0		3
A27 Zeewolde-Eemnes	3	23	nnb	4
Projecten Zuidwest-Nederland				
A15 Papendrecht-Gorinchem	134	778	2021	5
Oeververbinding Rotterdam	282	268	Regio	
Projecten Zuid-Nederland				
A2 Deil-Den Bosch/Vught	122	891	2021	6
A58 Tilburg-Breda	24	59	2021	7
Verkenning HUB Den Bosch	138	130		
Projecten Oost-Nederland				
A50 Bankhoef-Paalgraven	78	75	nnb	
N35 Wijthmen-Nijverdal	15	109	nnb	8
Totaal verkenningsprogramma				
Begroting (MF 11.01)	**4.691**	**5.943**		

11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen

Motivering

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

Producten

Er zijn geen middelen gereserveerd voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen na het programma Beter Benutten.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Het beperkte restbudget is overgeboekt naar Planning en Studies van artikel 12.03.02 om in te zetten voor file-aanpak.

Tabel 13 Projectoverzicht behorende bij 11.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen)			
	Budget		Planning
Projectomschrijving	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Nationaal			
Kortetermijnaanpak files	0	1	
Totaal kortetermijnmaatregelen	**0**	**1**	
Begroting (MF 11.02)	**0**	**1**	

11.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's wordt de bereikbaarheidsopgave in deze gebieden adaptief en integraal opgepakt. Daarbij wordt samengewerkt met de verschillende decentrale overheden. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt, bijvoorbeeld met een verkenning of ander soortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 11.

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

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Reservering Westerscheldetunnel: De Kamer vraagt met de motie van het lid Van der Staaij c.s. (Kamerstuk 36 200, nr. 42) om de Westerscheldetunnel uiterlijk per 2025 tolvrij te maken voor personenauto's en motoren. Voor dekking van de gederfde tolgelden zijn middelen beschikbaar gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds;
2. N33 en Nedersaksenlijn: In het kader van PEGA (Parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen) is € 480 miljoen euro toegekend aan N33 en Nedersaksenlijn, hiervan wordt er € 250 miljoen apart gereserveerd voor de N33 Noord inclusief oeververbinding, € 145 miljoen voor N33 Midden en € 85 miljoen voor de Nedersaksenlijn;
3. BenO infrastructuur Caribisch Nederland: Het extrapolatiejaar 2037 is toegevoegd aan de reservering en betreft ook de toebedeling van de loon-prijsbijstelling 2023;
4. Reservering ERTMS: Het programmabudget is verhoogd met € 127,2 miljoen vanuit de gereserveerde middelen voor de landelijke uitrol (11.03) ten behoeve van het beproeven en testen van ERTMS op het proefbaanvak Hanzelijn. Per abuis is bij 1e suppletoire begroting de onjuiste omvang van de reservering ERTMS opgenomen. Deze bedroeg bij eerste suppletoire begroting € 583 miljoen.
5. Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Ten behoeve van de derde tranche van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt € 78 miljoen beschikbaar gesteld, waardoor er € 119 miloen budget resteert;

6. Schoon Emissieloos Bouwen: Van de initiële € 135 miljoen is nog € 100 miljoen beschikbaar om de rijksdiensten Rijkswaterstaat en ProRail in staat te stellen om als aanbestedende dienst de transitie naar schoon emissieloos bouwen te faciliteren;
7. Reservering Stikstof: Dit budget is opgesplitst in twee componenten, namelijk Schoon Emissieloos Bouwen (zie hierboven) en reservering stikstof MIRT-projecten uit de vrijval van de subsidieregeling sanering varkenshouders (€ 13 miljoen);
8. Modaliteitspecifieke reservering: Om specifieke afwegingen binnen modaliteiten te kunnen maken is € 47 miljoen beschikbaar, evenredig verdeeld over de modaliteiten;
9. Ontsluiting Woningbouw: Er wordt € 41 miljoen van de Woningbouwmiddelen overgeboekt van artikel 12 naar artikel 14, ten behoeve van de specifieke uitkering mobiliteitspakketten, bovenplanse infrastructuur en risicobeheersingskosten;
10. Reservering instandhouding: Per abuis is de stand vorig niet correct. Bij eerste suppletoire bedroeg de reservering instandhouding € 10.961 miljoen. Bij deze begroting is er € 4.379 miljoen vanuit de reservering toegevoegd aan de budgetten instandhouding van Rijkswaterstaat t/m 2030. Hierover wordt in bijlage 4 Instandhouding nader op ingegaan. Bovendien is het extrapolatiejaar toegevoegd aan de reservering in 2037.

Voorzover hierboven niet toegelicht zijn de getroffen reserveringen geïndexeerd naar prijspeil 2023.

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

	Budget		Planning	
Projectomschrijving	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing	
Projecten Noordwest-Nederland				
Gebiedsprogramma Amsterdam			nnb	
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	8	7	nnb	
Projecten Zuidwest-Nederland				
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	336	313		
Reservering Westerscheldetunnel	147			1
Reserveringen				
N33 en Nedersaksenlijn	480			2
Onderhoud en Exploitatie infrastructuur Caribisch Nederland	73	64	nvt	3
Spoorgoederenvervoer	7	6		
ERTMS	591	695		4
Slimme en duurzame mobiliteit	146	140	nvt	
Schone Lucht Akkoord		6	nvt	
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	119	196	nvt	5
Klimaatneutrale netwerken				
Pakket Zeeland	55	59		
Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten)	174			6
Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN	376	355		
Knooppuntontwikkeling OV	44	47		
Robuuste Hoofdvaarwegen				
Goederenvervoercorridors		40		
Reservering Stikstof	13	134		7
Modaliteitspecifieke reservering	47	22		8
Reservering SCM	3			
Overige reserveringen				
Reserveringen Coalitieakkoord				

Projectomschrijving	Budget huidig	Budget vorig	Planning Voorkeursbeslissing	
Lelylijn	5	6		
RegioExpress	85	80		
EurregioRail	32	30		
Oostflank Rotterdam	672	625		
Station Groningen Suiker	94	89		
Brainport Eindhoven	497	469		
Projecten Nationaal Groeifonds				
Ontsluiting woningbouw	41	88		9
Reservering Instandhouding	7.767	988		10
Totaal reserveringen	**11.812**	**4.459**		
Begroting (MF 11.03)	**11.812**	**4.459**		

11.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2037 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

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

De beschikbare investeringsruimte in de ontwerpbegroting 2023 bedroeg € 5,7 miljard, waarvan € 3,5 miljard gereserveerd voor risicoreserveringen. Door de aanpassingen doorgevoerd bij de 1e suppletoire begroting 2023 en de aanpassingen zoals hieronder vermeld bedraagt de omvang van de investeringsruimte in de begroting 2024 € 6,1 miljard tot en met 2037. De investeringsruimte is volledig voor risicoreserveringen en tegenvallers gereserveerd. Naar aanleiding van een toezegging aan de Tweede Kamer zijn de risicoreserveringen nader gespecificeerd in onderstaand meerjarig beeld.

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

– Invulling rijksbrede dekkingsopgave: Om de Rijksfinanciën weer te beheersen heeft het Kabinet dit voorjaar besloten tot een Rijksbrede dekkingsopgave. Het Mobiliteitsfonds draagt t/m 2036 voor een bedrag van € 2 miljard euro bij aan de invulling van deze Rijksbrede dekkingsopgave. Er is besloten tot een verlaging van de reservering voor het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (doortrekken NZ-lijn) (€ 1.350 miljoen), de schuif van aanleg naar instandhouding is aangepast tot het bedrag dat nodig is voor het Basiskwaliteitsniveau RWS en daarbovenop is de beoogde doelmatigheidswinst van het BKN RWS ingezet (€ 237,4 miljoen) voor invulling van de rijksbrede opgave. Tot slot is een deel van de extrapolatie die IenW voor het jaar 2037 ontvangt reeds ingezet (€ 400 miljoen) ter dekking. Vanaf 2037 en verder wordt € 150 miljoen structureel ingepast in de generieke investeringsruimte (11.04);

– Herprioritering aanleg voor aanleg: Om de risico's en tegenvallers op het aanlegprogramma op het MF van € 2.679 miljoen op te vangen - die naar verwachting deze kabinetsperiode een besluit vragen - wordt geherprioriteerd. De tekorten op aanlegprojecten worden gedekt door de gepauzeerde projecten op het aanlegprogramma wegen (€ 2.236 miljoen). Bij spoor wordt de dekking voor aanlegprojecten gevonden in de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (doortrekken NZ-lijn) (€ 313 miljoen). Bij vaarwegen wordt de dekking gevonden in het pauzeren van planflexibele projecten (€ 129 miljoen). Een deel van de opgave van € 2,7 miljard wordt binnen 11.04 gereserveerd in een risicoreservering;
– De loon- en prijsbijstelling is toegevoegd aan 11.04 en verdeeld over de verschillende projecten en reserveringen op het MF;
– Voor excessieve prijsstijgingen op een aantal projecten zijn middelen uit 11.04 toegevoegd aan de projecten. Het gaat om een tekort op 13.04 Infraspeed (€ 102,1 miljoen), diverse DBFM-projecten (€ 108 miljoen), A24 Blankenburgverbinding (€ 18 miljoen), A16 Rotterdam (€ 6 miljoen), A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 6 miljoen);
– Voor de vervroegde terugsluis naar de sector voor de verduurzaming van de vervoersector (vrachtwagenheffing) is € 110 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII;
– De minregel voor vrachtwagenheffing is met € 300 miljoen toegenomen tot € 700 miljoen om de verplichtingen op de contracten in de exploitatiefase vast te leggen begin 2024. Zodra de vrachtwagenheffing binnenkomt, zullen deze middelen gecompenseerd worden.

Tabel 15 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Vrije investeringsruimte								
Risicoreserveringen	9.982	304.910	306.614	378.920	489.463	336.877	1.020.433	708.406
Voorfinanciering vrachtwagenheffing								– 175.000
Totaal	9.982	304.910	306.614	378.920	489.463	336.877	1.020.433	533.406

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

	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
Vrije investeringsruimte								0
Risicoreserveringen	592.401	413.839	166.010	123.441	584.667	337.557	1.023.057	6.796.577
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	– 175.000	– 175.000	– 175.000					– 700.000
Totaal	417.401	238.839	– 8.990	123.441	584.667	337.557	1.023.057	6.096.577

3.2 Artikel 12 Hoofdwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 17 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**3.335.960**	**5.950.327**	**3.243.900**	**3.686.436**	**2.706.721**	**2.822.436**	**2.957.985**
Uitgaven	**3.176.794**	**3.203.874**	**3.800.162**	**4.202.936**	**3.936.385**	**4.161.896**	**3.819.097**
12.01 Exploitatie	**9.298**	**4.135**	**4.401**	**4.600**	**9.335**	**9.945**	**9.182**
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*9.298*	*4.135*	*4.401*	*4.600*	*9.335*	*9.945*	*9.182*
12.02 Onderhoud en vernieuwing	**1.188.303**	**1.013.466**	**1.213.841**	**1.269.508**	**1.162.537**	**1.456.144**	**1.523.111**
12.02.01 Onderhoud	1.021.510	774.855	904.696	941.286	884.439	869.955	882.986
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*1.021.510*	*774.855*	*904.696*	*941.286*	*884.439*	*869.955*	*882.986*
12.02.04 Vernieuwing	166.793	238.611	309.145	328.222	278.098	586.189	640.125
12.03 Ontwikkeling	**594.319**	**588.745**	**767.944**	**1.107.326**	**836.603**	**755.741**	**600.903**
12.03.01 Aanleg	414.178	410.353	425.481	711.282	569.444	487.837	322.087
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*25.075*	*22.591*	*2.878*	*2.151*	*2.043*		
12.03.02 Planning en studies	180.141	157.275	210.343	286.811	168.883	180.489	203.436
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*45.774*	*19.130*	*19.013*	*18.623*	*12.746*	*10.601*	*10.601*
12.03.03 Optimalisering gebruik		*21.117*	*132.120*	*109.233*	*98.276*	*87.415*	*75.380*
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	**540.204**	**790.364**	**1.086.142**	**1.077.284**	**1.052.899**	**1.065.731**	**832.597**
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	**844.670**	**807.164**	**727.834**	**744.218**	**875.011**	**874.335**	**853.304**
12.06.01 Apparaatskosten RWS	584.178	629.234	619.325	632.047	631.600	625.210	626.385
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*584.178*	*629.234*	*619.325*	*632.047*	*631.600*	*625.210*	*626.385*
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	260.492	177.930	108.509	112.171	243.411	249.125	226.919
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*251.992*	*169.430*	*108.509*	*112.171*	*243.411*	*249.125*	*226.919*
Ontvangsten	**21.433**	**144.672**	**52.885**	**119.401**	**121.801**	**123.154**	**111.247**
12.09 Ontvangsten	**21.433**	**144.672**	**52.885**	**119.401**	**121.801**	**123.154**	**111.247**
12.09.01 Ontvangsten	**21.433**	144.672	11.336	6.930	6.445	14.906	10.241
12.09.02 Tolopgave			41.549	112.471	115.356	108.248	101.006

Budgetflexibiliteit

Tabel 18 Geschatte budgetflexibiliteit art. 12	
	2024
Juridisch verplicht	94%
Bestuurlijk gebonden	6%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

Toelichting

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2024 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

C. Toelichting

12.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

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

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

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

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

Meetbare gegevens

Tabel 19 Specificatie bedieningsareaal m.b.t. exploitatie

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2022	Prognose 2023	Prognose 2024
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.931	2.931	2.943
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spitsstroken	km	308	293	286

Toelichting

De lengte van de verkeerssignalering neemt in 2024 toe als gevolg van de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding.

De lengte spitsstroken zal in 2024 afnemen doordat de spitsstrook op de A15 gesloten zal worden wanneer de A24 Blankenburgverbinding opengesteld wordt.

Tabel 20 Indicator exploitatie

	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2023	Streefwaarde 2024
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders				
1. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-meetlocaties dat goed functioneert	94%	93%	90%	90%
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	96%	100%	95%	95%

Toelichting

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

De indicator kent twee aspecten, namelijk:
– De mate van beschikbaarheid van de RWS meetlocaties (aantal x tijd);
– De mate waarin meetgegevens tijdig (binnen 75 seconden) verstuurd zijn naar de NDW.
– De percentages worden berekend ten opzichte van de totalen.

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

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

Producten

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

In bijlage 4 Instandhouding van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verant woordelijkheid van IenW vallen.

Maatregelen

Toevoeging Coalitieakkoord middelen instandhouding

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de jaren 2026-2030 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor het Hoofdwegennet betekent dit in de periode 2026 tot en met 2030 een ophoging voor de vernieuwing met € 104 miljoen per jaar en voor onderhoud in totaal € 2,1 miljard.

In de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 van 17 maart 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 65) is aangegeven dat de instandhouding van onze netwerken thans de hoogste prioriteit heeft. De netwerken vormen het fundament voor een bereikbaar Nederland. Zonder onze goed functionerende netwerken ligt het land immers stil. Nu een deel van de aanleg door stikstof voorlopig stil ligt, wordt het in stand houden van infrastructuur nog belangrijker. Specifiek voor het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet maken we in deze kabinetsperiode een beweging van aanleg naar instandhouding. Concreet is de inzet om voor deze netwerken de komende jaren financiële middelen en personele capaciteit van aanleg naar instandhouding te schuiven. Dat geld komt bovenop de extra middelen voor instandhouding uit het Coalitieakkoord.

Toevoeging middelen herprioritering

Aanvullend op de middelen vanuit het Coalitieakkoord zijn vanuit de herprioritering middelen toegevoegd aan instandhouding RWS. Voor het Hoofdwegennet gaat het om € 774 miljoen.

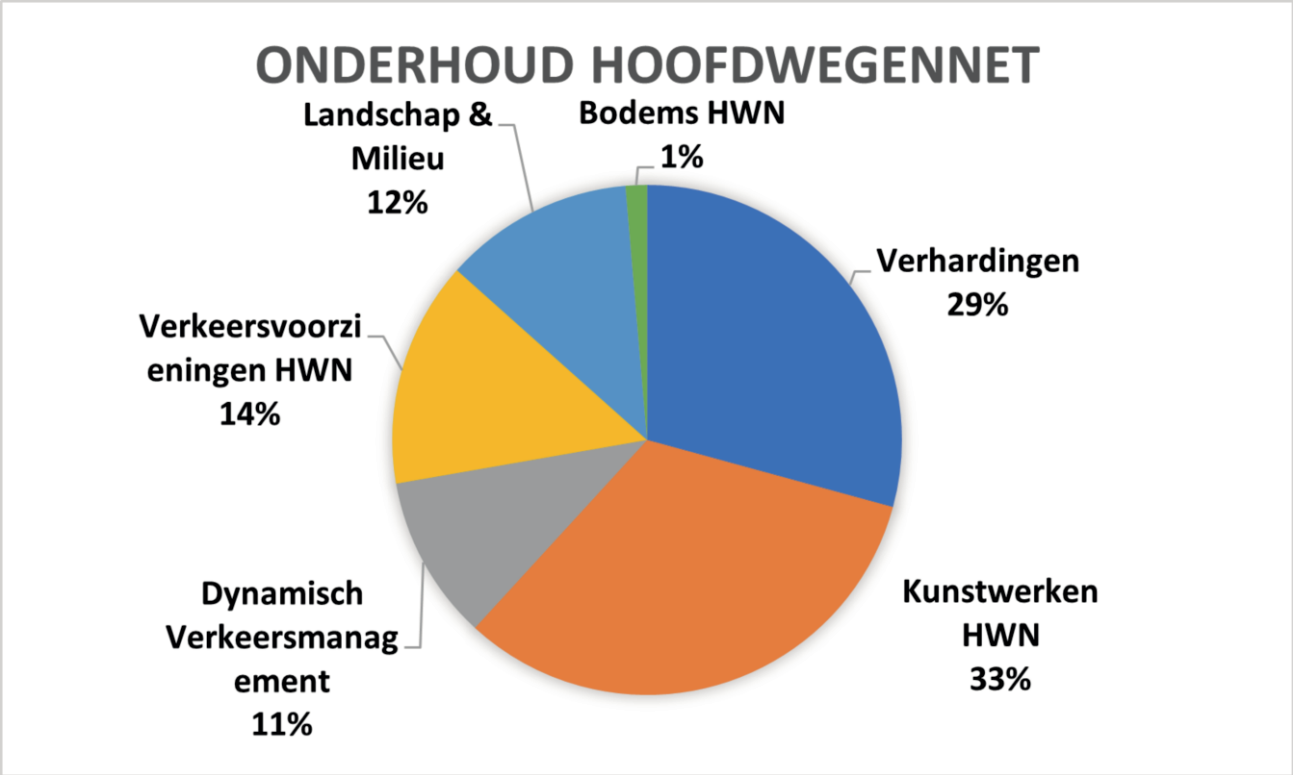
Met deze middelen kunnen we werken aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit. Het streven is een groei van het productievolume te realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken, waarvan € 0,8 miljard per jaar voor vervanging en renovatie van infrastructuur. Dit is toegelicht in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 17 maart (Kamerstuk 29 385, nr. 119).

Programma brandwerendheid tunnels
In de begroting 2023 is een nieuw programma op artikel 12.02 geplaatst, het programma Brandwerendheid tunnels. Dit programma richt zich op het aantoonbaar laten voldoen van wegtunnels aan de wettelijke normen voor brandwerendheid. Het gaat daarbij om de wegtunnels opgeleverd in de periode 2000 – 2017. Op 24 december 2021 is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 29 296, nr. 41) dat uit nader onderzoek is gebleken dat het op grote schaal aanbrengen van hittewerende bekleding in landtunnels mogelijk achterwege kan worden gelaten of slechts in beperkte mate hoeft te worden aangebracht. Momenteel wordt dit door RWS onderzocht. Tunnels onder water zijn niet meegenomen in het onderzoek. Bij tunnels onder water kan de mogelijke gevolgschade van een brand namelijk zeer omvangrijk zijn en wordt om deze reden vastgehouden aan herstel met hittewerende bekleding. Dit vanwege de bereikbaarheid van een regio en de hoge kosten bij herstel van de tunnel. De eerste tunnel die wordt opgepakt is de 2e Coentunnel, de werkzaamheden zijn voorzien in de periode 2024-2026. Voornaamste reden dat de werkzaamheden niet in 2023 starten is dat de voorbereiding meer tijd kost dan was voorzien.

12.02.01 Onderhoud
IenW zet in op een optimale veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet over de hele levenscyclus van de infrastructuur. Die omhelst 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. Onderhoud betreft zowel het preventief als het correctief onderhoud.

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

Figuur 5



Tabel 21 Areaal Rijkswegen[1]

		Eenheid	Realisatie 2022	Prognose 2023	Prognose 2024
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.846	5.844	5.849
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.612	1.612	1.619
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km²	77,3	77,3	77,4
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km²	14,4	14,4	14,4
Groen areaal		km²	184	184	184

1 Bron: Rijkswaterstaat 2023

Toelichting
In 2024 is enerzijds een toename van de rijbaanlengte en oppervlakte asfalt voorzien als gevolg van de aanleg van de A24 Blankenburgverbinding, en anderzijds een afname als gevolg van de overdracht van het laatste deel van de N18 Varsseveld - Enschede naar de provincie.

Tabel 22 Omvang areaal[1]

	Areaal	Eenheid	Omvang 2024	Budget (x € 1.000) 2024
Wegen	Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km²	91,8	904.696

1 Bron: Rijkswaterstaat 2023

Toelichting
In deze tabel wordt het totale areaal exclusief verzorgingsbanen weergegeven. In 2024 betreft dit in totaal 91,8 km².

Tabel 23 Indicatoren onderhoud				
	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2023	Streefwaarde 2024
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):	6,5%	2,8%	10,0%	10,0%
Technische Beschikbaarheid: deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	98,5%	98,2%	90,0%	90,0%
Veiligheid (2):				
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,80%	99,70%	99,70%	99,70%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	99%[1]	99%	95%	95%

1 Voor de prestatieindicator 'Veiligheid – Voldoen aan norm gladheidsbestrijding' is over 2020 geen kwantitatieve score opgenomen, omdat er over het najaar van 2020 geen eenduidige prestatiecijfers beschikbaar zijn. Kwalitatief is de indruk echter dat ook in de tweede helft van het jaar de norm is gehaald, aangezien in deze periode de tijdigheid van de strooiacties vergelijkbaar is geweest met die in andere jaren. In het eerste half jaar van 2020 was een prestatie van 97% gerealiseerd.

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

12.02.04 Vernieuwing

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

12.03 Ontwikkeling

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

Een schuif naar instandhouding en binnen aanleg
Door stikstofproblematiek liggen meerdere (weg)projecten stil. Tegelijk kampt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met steeds meer excessieve prijsstijgingen en tegenvallers op aanleg. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat focust op wat wél kan en zet haar financiële middelen en capaciteit zo in dat de bereikbaarheid en veiligheid daar het meeste van profiteren. Dit betekent inzet op het in stand houden van de infrastructuur en met name aanlegprojecten die reeds in realisatie zijn. Dit samen betekent een financiële schuif, waarbij gereserveerde budgetten van (weg)projecten grotendeels anders worden ingezet. Voor het hoofdwegennet heeft dit een omvang van € 3,4 miljard, waarvan € 1,1 miljard naar instandhouding.[1]

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

1. Coalitieakkoord middelen Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen
Er is vanuit het Coalitieakkoord voor de jaren 2023-2026 in totaal € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Op 28 juni 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak (Kamerstukken 29398, nr. 1014). Bij de prioritering is gebruik gemaakt van de inzichten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) (Kamerstuk 31 305, N328) en het onderzoek van Arcadis naar fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen (bijlage bij Kamerstuk 29398, nr. 970). De prioritering heeft geleid tot een verdeling van de middelen in twee tranches. In tranche 1 is geprioriteerd op een snelle uitvoerbaarheid van maatregelen, wordt gewerkt aan het verder verbeteren van de bermveiligheid en worden specifieke knelpunten aangepakt, zoals gevaarlijke kruispunten. Hiervoor is € 24,2 miljoen beschikbaar. De uitvoering van de eerste maatregelen in tranche 1 start volgens planning in het najaar 2023. In tranche 2 is gekozen voor een grootschalige en integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten. Het uitgangspunt in tranche 2 is het aanbrengen van fysieke rijbaanscheiding op de N36 en de N50 tussen Kampen en Ramspol. Daarnaast is nader onderzoek gedaan naar maatregelen op de N44, N14, N59 en N915. Voor de zomer 2023 is het plan van aanpak voor de N36 en N50 en de uitwerking van het maatregelenpakket voor de N44, N14, N59 en N915 afgerond en is de Kamer hierover geïnformeerd[1]. De komende periode worden deze plannen verder uitgewerkt.Voor de maatregelen in tranche 2 is € 170,5 miljoen beschikbaar. Daarnaast is € 5,3 miljoen gereserveerd voor programmamiddelen.

2. Programma Veilige Bermen (valt onder Programma Meer Veilig)
Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. Dit met als doel om het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop als gevolg van een botsing met een obstakel in de berm terug te dringen. Voor de uitvoering van het programma is € 40 miljoen gereserveerd. Het programma is in uitvoering.

[1] Kamerstuk 36200-A-78

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

3. Programma Meer Veilig
In het kader van Programma Meer Veilig worden maatregelen gerealiseerd voor de drie programma's Meer Veilig 3, Veilige Bermen Rijkswegen en aanpak veiligheid Rijks-N-wegen. In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn van de 62 maatregelen 54 maatregelen gerealiseerd.

12.03.01 Aanleg
Mijpalen Aanlegprojecten
In 2024 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren.

Tabel 24 Mijlpalen Aanlegprojecten

Mijlpaal	Project
Openstelling	A24 Blankenburgverbinding
	Rijnlandroute

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen
1. N57/59 EuroRAP verkeersveiligheid: projectbudget toegenomen met € 3 miljoen t.b.v. de aansluiting N57/N59 bij Serooskerke;
2. Kleine projecten / afronding projecten: projectbudget is toegenomen met € 8 miljoen als gevolg van loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 4 miljoen) en extra budget voor Schoon en Emissieloos bouwen (€ 14 miljoen);
3. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2: projectbudget toegenomen met € 31 miljoen als gevolg van loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 12 miljoen), prijsstijging materialen (€ 6 miljoen) en meerkosten bevingsbesteding (€ 13 miljoen);
4. Amstel (Zuidas): projectbudget toegenomen met € 78 miljoen als gevolg van loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 28 miljoen) en Vervanging Rozen-oordbrug (€ 60 miljoen) en een correctie voor een dubbeltelling (- € 10 miljoen);
5. A2 Vonderen-Kerensheide: projectbudget toegenomen met € 7 miljoen als gevolg van loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 15 miljoen) en correctie op een eerdere mutatie inzake prijsstijgingen (- € 9 miljoen);
6. Reservering A2 Vonderen-Kerensheide: projectbudget afgenomen met € 63 miljoen als gevolg van toevoeging loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 5 miljoen) en € 68 miljoen afname doordat uit de gunning is gebleken dat het tekort minder hoog is dan verwacht waardoor minder reservering nodig is.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2023.

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

	Projectbudget		Kasbudget								Openstelling		
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig	
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Papendrecht-Sliedrecht	22	22	18	2	2					–	2021	2021	
A4/A44 Rijnlandroute	559	550	369	9	92	60	29			–	Regio	Regio	
A4 Burgerveen - Leiden	541	541	541							–	2015	2015	
A4 Delft - Schiedam	642	642	642							–	2015	2015	
A4 Vlietland / N14	16	16	16							–	2020	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	21	18	6	12		3				–	n.t.b.	n.t.b.	1
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	111							–	2015	2015	
Projecten Nationaal													
Kleine projecten / Afronding projecten	96	78	5	29	20	5	11	5	11	10			2
Programma 130 km	55	55	52		1	2				–			
Programma aansluitingen	132	132	122	5	5					–			
Quick Wins Wegen	12	12	12							–			
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.478	1.477	1.476	1	1					–	2016	2016	
Projecten Noord-Nederland													
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	899	868	620	122	99	52	6			–	2025	2025	3
N31 Leeuwarden (De Haak)	222	221	220	2						–	2014	2014	
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	41	41	38			3				–	2018	2018	
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	730	652	63	19	34	58	34	34	27	461	2032-2036	2032-2036	4
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.211	1.199	946	36	36	35	83	75		–	2027	2027	
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	19	19	19							–	2015	2015	
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken										–			
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.209	1.209	1.209							–	2012	2012	
A9 Badhoevedorp	307	306	285	22						–	2017	2017	
N50 Ens-Emmeloord	19	19	19							–	2016	2016	
Projecten Oost-Nederland													
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	679	656	170	9	10	459	19	7	5	–	n.t.b.	n.t.b.	
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a	489	478	257	67	112	51	3			–	2023-2025	2023-2025	1
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	29	29	29							–	2017	2017	
A50 Ewijk - Valburg	269	269	269							–	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal	319	319	317	1	1					–	2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	24	23	3	4	4	7	6			–	2018	2018	

	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig	
N35 Zwolle - Wijthmen	50	50	49	1						–	2018	2018	
Projecten Zuid-Nederland													
A2 Passage Maastricht	686	686	679	1						6	2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	260	260	260							–	2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth	61	61	59		2					–	Regio	Regio	
A2 Vonderen-Kerensheide	348	341	29	25	20	37	80	119	38	–	2025-2027	2025-2027	5
Reservering A2 Het Vonderen-Kerensheide	46	109			2		9	16	20				6
Projecten Overig													
Fileaanpak	61	61	58	2	1					–			
Meer kwaliteit leefomgeving	157	157	150	1	2	2	2			–			
Meer veilig	115	114	95	20						–			
Afrondingen				1	– 1	– 1	– 1		1				
Totaal uitvoeringsprogramma	**11.935**	**11.801**	**9.213**	**391**	**443**	**773**	**281**	**256**	**102**	**476**			
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies				161	135	148	146	79	10				
Programma Aanleg				**552**	**578**	**921**	**427**	**335**	**112**	**476**			
Budget Aanleg (MF 12.03.01)				**410**	**425**	**711**	**569**	**488**	**322**				
Overprogrammering (-)				**– 142**	**– 153**	**– 210**	**142**	**153**	**210**				

12.03.02 Planning en studies

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Schuif van aanleg naar instandhouding en binnen aanleg: In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet. Het betreft naast verkenningen (zie artikel 11.01) de volgende planstudies: A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden - N14, Rijksbijdrage NRW Utrecht, InnovA58 traject: Annabosch – Galder, Innovaties InnovA58 (dit is geen MIRT-project, maar een reservering voor het project InnovA58 waaruit ook middelen worden geschoven), A67 Leenderheide – Geldrop, A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren;
2. Exploitatie tol: dit betreft de kosten voor de exploitatie van de tolheffing op de A24 Blankenburgverbinding en de A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15). Voor verdere toelichting wordt verwezen naar bijlage 7 Tol;
3. Reservering Life Cycle Costs (LCC): de toename van het bedrag wordt verklaard door het toepassen van de jaarlijkse extrapolatie en prijsindexering;
4. Exploitatie vrachtwagenheffing: dit betreft een ophoging van €300 miljoen ten behoeve van de exploitatiefase van de vrachtwagenheffing in de periode 2026-2032, waarvoor in 2024 een aantal taakpaketten worden aanbesteed en gegund;
5. Impuls Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV): dit betreft een ophoging van € 79 miljoen ten behoeve van de derde tranche van de Impuls vanuit de reservering SPV op artikel 11.03. In totaal is in 2024 en 2025 € 150 miljoen beschikbaar, waarvan € 50 miljoen voor vernieuwende maatregelen verkeersveiligheid;

6. Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen: de toename van het bedrag wordt, naast de jaarlijkse extrapolatie en prijsindexering, verklaard door de overheveling van resterende NSL-middelen die gereserveerd stonden voor stikstofaanpak (€ 17 miljoen). Daarnaast is het studiebudget Verkenningen en MIRT onderzoeken (€ - 8 miljoen) vanuit dit budget aangevuld.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2023.

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

	Projectbudget		Planning		
Projectomschrijving	huidig	vorig	TB	Openstelling	
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies -projecten	– 1.219	– 1.336	nvt	nvt	1
Projecten Nationaal					
Beter Benutten	96	95	nvt	nvt	
Geluidsaneringprogramma – weg	550	531	nvt	nvt	
Kosten voorbereiding tol	114	109	nvt	nvt	
Exploitatie tol	471				2
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	2	2	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	425	361	nvt	nvt	3
Snelfietsroutes	2	2	nvt	nvt	
Reservering Blankenburgverbinding en ViA15	0	13	nvt	nvt	
Voorbereiding vrachtwagenheffing	355	361	nvt	nvt	
Exploitatie vrachtwagenheffing	300				4
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	349	267	nvt	nvt	5
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	194	185	nvt	nvt	
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	177	321	nvt	nvt	6
Projecten Noordwest-Nederland					
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	473	1.145			1
A12/A27 Ring Utrecht	1.725	1.651	*	*	
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	531	505	ntb	ntb	
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	144	137	*	*	
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	27	198	Regio	Regio	1
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	31	30	Regio	Regio	
Projecten Zuidwest-Nederland					
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	153	146	ntb	ntb	
A4 Burgerveen – N14	347	330	ntb	ntb	1
A4 Haaglanden – N14	153	732	ntb	ntb	1
Projecten Zuid-Nederland					
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	6	6			
N65 Vught – Haaren	89	88	Regio	Regio	
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	77	211	ntb	ntb	1
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	572	585	nvt	nvt	1
Programma SmartWayZ.nl: ASML De Run	1	0			
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	10	10	nvt	nvt	
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	1	1	nvt	nvt	
Projecten Oost-Nederland					
A1/A30 Barneveld	23	90	ntb	ntb	1
N35 Nijverdal – Wierden	125	120	*	*	
N35 Knooppunt Raalte	15	14	nvt	nvt	
N50 Kampen – Kampen Zuid	17	16	*	*	

Projectomschrijving	Projectbudget huidig	vorig	Planning TB	Openstelling	
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	37	36	nvt	nvt	
Verkeersmaatregelen A28	33	32	nvt	nvt	
A1/A35 Azelo-Buuren	1	5	nvt	nvt	1
Projecten Noord-Nederland					
N33 Zuidbroek-Appingedam	115	110	*	*	
Overige projecten en reserveringen	134	308			
Projecten in voorbereiding					
Projecten Nationaal					
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken					
Programma DUMO					
Programma Fiets					
Strategisch plan Verkeersveiligheid					
Afrondingen					
Totaal programma planning en studies	**6.656**	**7.417**			
Begroting (MF 12.03.02)	**6.656**	**7.417**			

12.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

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

Projectomschrijving	Budget huidig	vorig	Planning	
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit	31	30		
Versnellingsafspraken		1.438		1
Mobiliteitspakketten		818		1
Schaalsprongen en bovenlokaal M&G		561		1
Regionale regeling SEB	180	15		2
Ontsluiting Woningbouwmiddelen		3.125		
Risicobeheersing		41		
Noordwest-Nederland				
Ringen draaiende houden WoMo	212	200		2
Zuidwest-Nederland				
Ringen draaiende houden WoMo	53	50		2
Zuid-Nederland				
Reservering VDL	5			
Ringen draaiende houden WoMo	53	50		2
Quickwins A2 Deil-Vught	14			
Totaal Optimalisering gebruik	**548**	**6.328**		
Begroting (MF 12.03.03)	**548**	**6.328**		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Een deel van de Woningbouwmiddelen is overgeboekt van artikel 12 naar artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's. Het gaat om de middelen voor o.a. de SPUK mobiliteitspakketten, de SPUK bovenplanse infrastructuur en risicobeheersingskosten;

2. Dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).

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

De verplichting aan de DBFM-opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten geraamd worden op het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten

De projecten A16 Rotterdam, A24 Blankenburgverbinding, A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. De A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) wacht op moment van schrijven op een uitspraak van de Raad van State omtrent het Tracébesluit.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A27 Houten-Hooipolder: naast de loon- en prijsbijstelling van € 96 miljoen is er ook een toename van het projectbudget door een aanbestedingstegenvaller van € 157 miljoen;
2. A15 Maasvlakte-Vaanplein: naast de loon- en prijsbijstelling /indexering van € 30 miljoen is er ook een toename van het projectbudget te melden als gevolg van een tegenvaller instandhouding € 27 miljoen;

3. A16 Rotterdam: naast de loon- en prijsbijstelling van € 36 miljoen is er een toename van het projectbudget te melden als gevolg van een tegenvaller (€ 37 miljoen), excessieve prijsstijging (€ 6 miljoen) en een scope uitbreiding in het kader van brandwerendheid tunnels (€ 35 miljoen);
4. A24 Blankenburgverbinding: naast de loon- en prijsbijstelling / indexering van € 88 miljoen is ook een toename van het projectbudget te melden als gevolg van excessieve prijsstijging (€ 18 miljoen).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling/indexering 2023.

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

	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Eind contract	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Later	Huidig	Vorig		
Projecten Oost-Nederland														
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	212	211	201	11						–	nvt	nvt		
A12 Ede-Grijsoord	188	185	95	10	10	10	10	10	10	33	2016	2016	2032	
N18 Varsseveld-Enschede	461	455	267	15	12	11	11	11	11	123	2018	2018	2034	
Projecten Noord-Nederland														
N31 Leeuwarden-Drachten	170	169	162	3					5	–	2007	2007	2022	
N33 Assen-Zuidbroek	364	353	172	15	15	15	15	15	16	101	2014	2014	2034	
Projecten Noordwest-Nederland														
A10 Tweede Coentunnel	2.249	2.215	1.396	58	58	58	58	58	58	505	2013	2013	2037	
A12 Lunetten-Veenendaal	724	710	447	29	27	26	26	26	26	117	2012	2012	2033	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (Badhoevedorp-Holendrecht)	1.350	1.320	58	30	28	26	66	212	81	849	2027	2027	2040	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	1.912	1.875	805	66	63	63	63	63	61	728	2019	2019	2042	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	400	388	117	18	17	17	22	18	17	174	2019	2019	2040	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.205	1.192	500	55	51	50	50	50	50	399	2020	2020	2038	
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	387	378	100	18	15	16	15	15	15	193	2019	2019	2044	
Aflossing tunnels	976	969	825	32	31	31	35	22		–				
Projecten Tolgefinancierd										–				
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	557	532				25	27	27	27	451	nvt	nvt		
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel										–				
Projecten Zuid-Nederland														
A59 Rosmalen-Geffen	272	272	271							1	2005	2005	2020	
A27 Houten - Hooipolder	2.492	2.239	124	76	124	392	414	293	246	823	2029-2031	2029-2031	2046	1
Projecten Zuidwest-Nederland														
A15 Maasvlakte-Vaanplein	2.370	2.313	1.641	76	77	77	59	59	59	322	2015	2015	2035	2
A16 Rotterdam	2.021	1.907	345	141	268	149	98	106	69	845	2025	2025	2043	3
A24 Blankenburgtunnelverbinding	2.227	2.121	391	137	291	110	84	80	80	1.054	2024	2024	2043	4
Afrondingen	3	– 2			– 1	1		1	2					
Totaal	**20.540**	**19.802**	**7.917**	**790**	**1.086**	**1.077**	**1.053**	**1.066**	**833**	**6.718**				
Budget (MF 12.04)				**790**	**1.086**	**1.077**	**1.053**	**1.066**	**833**	**6.718**				

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

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

ten goede aan exploitatie, onderhoud, vernieuwing, aanleg en DBFM, en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT-systemen, het inspecteren van het areaal en de ontwikkeling van kennis en innovatie. Er is gekozen voor centrale uitvoering met het oog op enerzijds uniformiteit in werkwijze en anderzijds kostenbesparing.

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Totaal geraamde inkomsten tol

Met de Wet Tijdelijke Tolheffing (TTH) Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden. De toekomstige tolontvangsten zijn geraamd op artikel 12.09. Bij tolheffing is tot voor kort uitgegaan van een periode van 25 jaar. Met de komst van Betalen Naar Gebruik (BNG) per 2030 zal de tolheffing voortijdig worden beëindigd. De resterende tolopgave wordt per 2030 gedekt uit de opbrengsten BNG. Voor een overzicht van de totaal geraamde inkomsten tol wordt verwezen naar bijlage 7 Tol.

Bijdragen van derden

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

In 2024 wordt een bijdrage van € 11,3 miljoen verwacht. Dit komt met name ten bate van de projecten A16 Rotterdam (€ 2,5 miljoen), N18 Varsseveld (€ 2,5 miljoen), A2 Vonderen-Kerensheide (€ 2 miljoen) en A27 Houten-Hooipolder (€ 1,9 miljoen). Het restant is een optelsom van bijdragen kleiner dan € 1 miljoen en komt ten bate van diverse andere projecten.

Tabel 29 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Bijdragen van derden	145	11	7	6	15	10
Geraamde inkomsten tol		42	112	115	108	101
Totaal Ontvangsten (MF 12.09)	**145**	**53**	**119**	**122**	**123**	**111**

3.3 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 30 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**2.901.449**	**3.269.108**	**2.513.063**	**11.101.844**	**1.918.814**	**1.856.641**	**1.782.292**
Uitgaven	**2.543.680**	**2.819.634**	**2.864.569**	**11.679.063**	**2.457.158**	**2.416.216**	**2.070.836**
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.945.955	2.103.621	2.143.402	2.121.260	1.656.620	1.725.133	1.519.931
13.03 Ontwikkeling	401.363	501.922	504.019	508.621	602.829	494.082	374.911
13.03.01 Aanleg personenvervoer	262.400	317.538	342.277	388.574	407.138	371.923	283.019
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	96.396	78.194	78.198	24.120	75.460	27.720	16.936
13.03.03 Optimalisering gebruik	163	5.205	2.666	173			
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	39.813	74.100	68.085	68.242	57.350	18.589	25.406
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	2.591	26.885	12.793	27.512	62.881	75.850	49.550
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	196.362	214.091	217.148	204.182	197.709	197.001	175.994
13.07 Rente en aflossing				8.845.000			
Ontvangsten	**231.933**	**280.463**	**228.802**	**358.115**	**202.784**	**202.784**	**202.784**
13.09 Ontvangsten	**231.933**	**280.463**	**228.802**	**358.115**	**202.784**	**202.784**	**202.784**

Budgetflexibiliteit
Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2024 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 31 Geschatte budgetflexibiliteit art.13

	2024
Juridisch verplicht	97%
Bestuurlijk gebonden	3%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

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

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

De beheerconcessie bevat instrumenten als prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen, audits en reviews, verplichtingen om informatie aan IenW te verstrekken en/of besluiten om voor te leggen. Daarnaast bevat deze concessie 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 heft ingestemd met het beheerplan, wordt deze toegezonden aan de Tweede Kamer. Na afloop van het jaar legt ProRail op grond van de Concessie verantwoording af in de jaarrapportage en op grond van de Wet Mobiliteitsfonds in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze documenten zijn vastgesteld worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

Tijdens het vorige kabinet waren er al gesprekeken om ProRail om te vormen tot zbo. Deze gesprekken worden momenteel voortgezet en hebben geleid tot een wetsvoorstel die is ingediend op 14 juli 2023.[2]Dit heeft onder andere tot gevolg dat bovengenoemde 'instrumenten' zoals de beheerconcessie, het beheerplan, de subsidie en de beleidsprioriteitenbrief zullen worden vervangen door de instellingswet, het meerjarenplan, de begrotingsbijdrage en de jaarbrief. Definitieve bepaling van het moment van inwerkingtreding zal plaatsvinden na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel, waarbij met het oog op een zorgvuldige en beheerste start van het zbo voldoende implementatietijd in acht zal worden genomen.

Producten

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

[2] Kamerstuk 35 396

Maatregelen
In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de jaren 2022-2025 zijn bij de vorige begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de programmering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. De middelen voor 2026 en verder worden pas verdeeld nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden over het in aanmerking te nemen basiskwaliteitsniveau. Hiertoe zijn in 2022/2023 de financiële reeksen van ProRail herijkt en worden deze in 2023 extern gevalideerd. Het is de bedoeling dat het validatierapport in het voorjaar 2024 aan de Tweede Kamer wordt verstuurd. Op basis daarvan wordt de komende periode het basiskwaliteitsniveau voor Spoor opgesteld. De uitkomst van dit proces wordt verwerkt in de Voorjaarsnota 2024.

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

13.03.01 Aanlegprogramma personenvervoer spoor
Maatregelen
Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen
1. Kleine projecten: In verband met de Specifieke Uitkering (SPUK) aan Nijmegen ten behoeve van de herontwikkeling van station Nijmegen is € 5 miljoen toegevoegd aan deze post vanuit de reservering op artikel 11.03 van het MF.
2. Nazorg gereed gekomen lijnen en halten: Bij het project Zwolle-Herfte bleken minder nazorg-werkzaamheden nodig dan eerder aangenomen. De vrijvallende middelen ad € 2,5 miljoen zijn toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (11.04 van het MF).
3. Programma Overwegen: In het BO MIRT 2022 is besloten om € 8,4 miljoen toe te voegen vanuit de generieke investeringsruimte 11.04 voor het project Guisweg. Na deze overboeking resteert voldoende budget om de overweg Beverwijksestraatweg PHS-proof te maken. Naar aanleiding van de Specifieke Uitkering (SPUK) aan de gemeente aan de gemeente Gilze Rijen ten behoeve van het project Oosterhoutseweg is € 1,93 miljoen in het BTW compensatiefonds gestort.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2023.

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

	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling		
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Maatregelenpakket HSL Zuid	173	172	131	20	10	4	4	5			divers	divers	
Benutten Betrouwbaarheid & Capaciteit													
Geluidsanering Spoorwegen (MJPG)	608	586	106	26	27	63	100	106	69	110	divers	divers	
Programma Behandelen en Opstellen	171	164	24	9	19	25	29	23	15	27	divers	divers	
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	29	28	14	1	2	3	3	3	3	0	2011/ 2018-2024	2011/ 2018-2024	
Verbeteraanpak stations	12	12	4	0	0	1	1	1	1	3	2020	2020	
Spoorcapaciteit 2030	871	830	56	31	71	102	102	125	127	258	divers	divers	
Innovatieprogramma Spoortrillingen	22	21	4	2	7	6	3	0	0	0	divers	divers	
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations	13	12	42		6	7					divers	divers	
Toegankelijkheid stations	522	515	363	24	26	16	15	12	12	54	divers	divers	
Overige projecten/ lijndelen etc.													
Programma ATB-Vv	79	76	8	1	2	2	7	9	11	40	divers	divers	
Fietsparkeren bij stations	493	481	223	19	32	41	33	24	24	98	divers	divers	
Kleine projecten personenvervoer	260	253		55	43	40	43	11	19	50	divers	divers	1
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	32	39		6	5	7	6	6	2		divers	divers	2
Programma Overwegen	938	913	531	77	95	87	60	43	19	25	divers	divers	3
Programma aanpak suïcidepreventie	22	21	9	2	3	3	4				2021	2021	
Programma kleine functiewijzigingen	396	390	270	17	15	15	16	18	15	30	divers	divers	
Maaslijn	164	157	10	0	12	21	50	52	18		divers	divers	
Schoon en Emissieloos Bouwen	5	4		2	1	1					divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland													
Stations en Stationsaanpassingen													
Amsterdam CS, Cuypershal	28	27	17	6	5						2022	2022	
Projecten Zuidwest-Nederland													
Programma Wind in de Zeilen	8	7	1	3	2	2					divers	divers	Aangepast
Stations en Stationsaanpassingen													
Emplacement Den Haag centraal	77	75	17	16	25	14	1	1	4		2023-2025	2023-2025	
Projecten Oost Nederland													
Traject Oost	222	221	189	2	8	11	8	4			divers	divers	
Zwolle - Herfte	255	257	255							0	2017/2021	2017/2021	
Projecten Noord Nederland													
Sporendriehoek Noord-Nederland	151	144	115	32	1	3					divers	divers	
Afrondingen													
Totaal ProRail projecten	**5.551**	**5.403**	**2.390**	**351**									

	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Totaal overige (niet ProRail) projecten												
Totaal uitvoeringsprogramma												
Planning- en studieuitgaven binnen aanlegprogramma	– 199	– 214	– 84	– 34	– 31	– 24	– 6	– 8	– 3	– 10		
Afrekening voorschotten	90	90	60	30								
Programma Aanleg	**5.440**	**10.634**	**2.366**	**347**	**385**	**450**	**479**	**434**	**337**	**684**		
Aanleguitgaven binnen planning en studies	89	60	7	34	28	11	5	4				
Budget Aanleg (MF 13.03.01)	**5.529**	**10.694**	**2.373**	**381**	**413**	**461**	**484**	**438**	**337**	**684**		
Overprogrammering (-)				– 65	– 73	– 73	– 77	– 66	– 54	408		

13.03.02 Aanlegprogramma goederenvervoer spoor

Maatregelen

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

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

	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Projecten Nationaal												
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	171	171	159	2	1	1	4	5			divers	divers
Programma Emplacementen op orde	253	199	107	60	68	7	3	8			divers	divers
Kleine projecten goederenvervoer	23	22		12	5	5	0		1		divers	divers
Projecten Zuidwest-Nederland											divers	divers
Calandbrug	186	183	118	20	2	4	17	16	8		2020/2025	2020/2025
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	22	22	20	0	2						divers	divers
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	249	240	73	2	8	12	75	36	29	13	divers	divers
Projecten Zuid-Nederland												
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	144	143	116	3	3	9	10	1	2		divers	divers
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	8	8		0	1	1	1	2	2		divers	divers
Afrondingen												
Totaal uitvoeringsprgramma	**1.056**	**988**	**594**	**100**	**89**	**39**	**111**	**68**	**43**	**13**		
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	– 307	– 303	– 30	– 2	– 8	– 11	– 18	– 24	– 18	– 13		
Afrekening voorschotten	4	4	3	1	0							
Programma Aanleg	**753**	**689**	**568**	**98**	**81**	**28**	**93**	**44**	**25**			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	89	60	7	34	28	11	5	4				
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	**842**	**749**	**575**	**132**	**109**	**39**	**98**	**48**	**25**			
Overprogrammering (-)												

13.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

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

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

13.03.04 Planning en studies personenvervoer

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Grensoverschrijdend Spoorvervoer: er is € 36 miljoen toegevoegd aan het programma Grensoverschrijdend vervoer, als bijdrage aan toekomstige verbindingen.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2023.

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

	Budget		Planning		
Projectomschrijving	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	
Planning- en studiekosten van aanlegprogramma MF 13.03.01	199	214			
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	11	10		divers	
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	154	113		divers	1
Kleine projecten Personenvervoer	70	65		divers	
Regionale knelpunten	16	16		divers	
Reizigersfonds	3	3		nvt	
Projecten Zuid-Nederland					
Knooppunt Den Bosch	1	1		divers	
Toekomstvast Spoor Zuid NL	195	185		divers	
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	10	12		divers	
Projecten Noordwest-Nederland					
Oude Lijn	10	9			
Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS	21	20		2024/2025	
Multimodale knoop Schiphol	136	130		divers	
Amsterdam Zuid 3e perron	26	25		divers	
Projecten Noord Nederland					
Meppel: Spoor- en perroncapaciteit	37	35			
HRMK Spoorbrug	79	76			
Lelylijn	4	3			
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	35	39			
afrekening voorschotten	20	20			

	Budget		Planning	
Projectomschrijving	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Totaal planning en studies personenvervoer	**1027**	**976**		
Aanleguitgaven binnen planning en studies personenvervoer	– 89	– 60		
Begroting (MF 13.03.04)	**938**	**916**		

13.03.05 Planning en studies goederenvervoer

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

De budgettaire aanpassingen zijn mutaties voor verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2023.

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

	Budget		Planning	
Projectomschrijving	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.02	307	303		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	3	4		divers
Overige projecten en reserveringen				
Programma 740 treinen	103	98		
Afrekening voorschotten	2	2		
Totaal programma planning en studies goederenvervoer	**415**	**407**		
Begroting (MF 13.03.05)	**415**	**407**		

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

De Staat betaalt volgens de contractuele overeenkomst met Infraspeed voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals deze door het consortium Infraspeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw) tot en met 2031. Het contractbeheer, inclusief het verrichten van betalingen, wordt uitgevoerd door ProRail, met uitzondering van de rente- en belastingaanpassingen. ProRail ontvangt hiervoor een bijdrage van IenW.

Producten

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

	Projectbudget			Kasbudget							Contractduur	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	start	einde
Beschikbaarheidsvergoeding	3.998	3.778	2.531	214	217	204	198	197	176	261	2006	2031
Rente- en belastingaanpassingen	– 138	– 138	– 155	2	2	2	2	2	2	5		
Totaal	**3.860**	**3.640**	**2.376**	**216**	**219**	**206**	**200**	**199**	**178**	**266**		
Begroting (MF 13.04)	**3.860**	**3.640**	**2.376**	**216**	**219**	**206**	**200**	**199**	**178**	**266**		

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de eenmalige uitgaven verantwoord die samenhangen met de afrekeningen van de incidentele Vennootschapsbelasting, dividendbelasting en herzienings-btw tussen ProRail en de Belastingdienst als gevolg van de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo. Over de achtergrond hiervan is de Kamer geïnformeerd bij de brieven van 11 december 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 35 396, nr. 13) en 4 februari 2021 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 35 396, nr. 13).

De begrote transitiebedragen zijn gebaseerd op transitie per 1 januari 2025. Na vaststelling van de wet en daarmee de transitiedatum worden deze bedragen herbezien door middel van een vaststellingsovereenkomst met de Belastingdienst.

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

Producten

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Concessievergoeding NS

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

Bijdragen van derden

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

Tabel 38 Ontvangsten artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Vergoedingen huidige concessieperiode	231	228	153			
Vergoedingen volgende concessieperiode			203	203	203	203
Terugbetaling voorschotten	47					
Bijdragen van derden	2	1				
Totaal Ontvangsten (MF 13.09)	**280**	**229**	**356**	**203**	**203**	**203**

3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 39 Budgettaire gevolgen van beleid art. 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**60.433**	**1.512.179**	**1.132.811**	**10.407**	**10.407**	**10.408**	**20.454**
Uitgaven	**86.838**	**607.158**	**1.142.688**	**500.336**	**163.340**	**47.515**	**36.358**
14.01 Regionale infrastructuur	**35.737**	**10.428**	**48.227**	**90.282**	**19.159**	**10.408**	**20.455**
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok		9.774	11.172	27.014	10.406	10.407	20.455
14.01.03 Aanleg reg/lok	35.737	654	37.055	63.268	8.753	1	
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	**51.101**	**596.730**	**1.094.461**	**410.054**	**144.181**	**37.107**	**15.903**
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten		5					
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten	51.101	2					
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma		1					
14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur		596.722	731.657	119.798	74.211		
14.03.05 Mobiliteitspakketten			362.804	290.256	69.970	37.107	15.903
Ontvangsten		**42**					
14.09 Ontvangsten		**42**					

Budgetflexibiliteit
Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2024 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 40 Geschatte budgetflexibiliteit art.14

	2024
Juridisch verplicht	99%
Bestuurlijk gebonden	1%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

14.01 Regionale infrastructuur
Motivering
Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten, waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan € 225 miljoen indien dat project geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag is gelegen, of € 112,5 miljoen, indien

dat project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd. Het project moet passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid, zoals verwoord in de begroting Hoofdstuk XII beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) en het Toekomstbeeld OV.

Producten

Algemeen

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

Planning en studies

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

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

	Budget		Planning	
Projectomschrijving	huidig	vorig	PB of TB	Indienst-stelling
Overige projecten en reserveringen				**nvt**
OV Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	32	30		
Projecten in voorbereiding	19	19		
Overige projecten in voorbereiding	61	36		
Gesignaleerde risico's				
Totaal planning en studies	**112**	**85**		

Legenda PB = Projectbesluit TB = Tracébesluit

14.01.03 Aanlegprogramma Regionaal/lokaal

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

HOV-Net Zuid-Holland Noord: In samenspraak met de provincie is besloten de afgegeven subsidiebeschikking HOV-net Zuid-Holland Noord per saldo te verlagen met € 50,5 miljoen. De verlaging is het gevolg van een aanzienlijk versmalde scope op de deelprojecten Spoorcorridor Leiden-Utrecht en Spoorcorridor Alphen aan den Rijn-Gouda. De vrijval is ingezet voor de ingediende amendementen voor Leeuwarden emplacement, Bus Rapid Transit (BRT), de pilot toegankelijkheid deelmobiliteit en Verbeteren toegankelijkheid OV voor mensen met handicap. Daarnaast is € 33 miljoen van de genoemde vrijval ingezet ter dekking van de kosten van de het project Paspoort- & beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS.

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

	Projectbudget		Kasbudget								Indienststelling	
Projectom-schrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Projecten Noordwest-Nederland												
Amstelveenlijn	83	83	83	0	0	0	0	0	0	0	2020/2022	2020/2022
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	180	208	70	1	37	63	9	0	0	0	divers	divers
Afrondingen												
Totaal	**263**	**291**	**153**	**1**	**37**	**63**	**9**					
Begroting (MF 14.01.03)	**263**	**291**	**153**	**1**	**37**	**63**	**9**					

14.03 Bereikbaarheidsprogramma's

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de bereikbaarheids-programma's. In het verleden werd op artikel 14.03 het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) RSP voor Noord Nederland begroot en verantwoord. Vanaf ontwerpbegroting 2024 worden binnen dit artikel de budgetten voor bovenplanse infrastructuur en de mobiliteitspakketten begroot en verantwoord. Deze budgetten hebben tot doel nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten en bereikbaar te maken.

Producten

14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur

Hieronder vallen de middelen die tot doel hebben om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren zodat op locaties in heel Nederland op korte termijn woningbouw kan plaatsvinden. Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO Leefomgeving van 2022 (kamerstuk 35925-A-76) en BO MIRT van 2022 (kamerstuk 36200-A-9).

In totaal is er € 1.523 miljoen beschikbaar gesteld voor deze afspraken. Door middel van de regeling 'specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur' worden de middelen uitgekeerd aan gemeenten.

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur

	Project-budget	Kasbudget								Indienst-stelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	1.523			597	732	120	74					
Begroting (MF 14.03)	**1.523**			**597**	**732**	**120**	**74**					

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

De middelen (€ 1.523 miljoen) zijn overgeboekt vanuit artikel 12.

14.03.05 Mobiliteitspakketten

Onder mobiliteitspakketten vallen de middelen die de gemeenten van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties in staat stellen regionale en lokale infrastructurele maatregelen te realiseren zodat op de middellange

termijn grootschalige woningbouw kan worden gerealiseerd. Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT van 2022 (kamerstuk 36200-A-9), en zijn definitieve afspraken gemaakt in het BO Leefomgeving van 2023 (kamerstuk 36200-A-78). In totaal is er € 1.130 miljoen beschikbaar gesteld voor deze afspraken. De middelen voor middels een specifieke uitkering uitgekeerd aan de medeoverheden.

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 14.03.05 Mobiliteitspakketten

	Project-budget	Kasbudget								Indienst-stelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Mobiliteitspakketten	1.130			363	290	70	37	16	354		
Begroting (MF 14.03)	**1.130**			**363**	**290**	**70**	**37**	**16**	**354**		

Belangrijkste budgettaire aanpassingen
De middelen (€ 1.130 miljoen) zijn overgeboekt vanuit artikel 12. Daarnaast is aan de budgetten loon- en prijsbijstelling 2023 toegevoegd.

3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 45 Budgettaire gevolgen van uitvoering art.15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**1.198.464**	**1.343.118**	**1.628.151**	**1.356.816**	**1.834.359**	**1.263.378**	**1.264.137**
Uitgaven	**1.494.251**	**1.374.568**	**1.376.956**	**1.453.489**	**1.845.887**	**1.322.825**	**1.281.452**
15.01 Exploitatie	**10.972**	**9.856**	**9.947**	**10.219**	**24.482**	**26.732**	**23.131**
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*10.972*	*9.856*	*9.947*	*10.219*	*24.482*	*26.732*	*23.131*
15.02 Onderhoud en vernieuwing	**511.648**	**467.425**	**653.852**	**721.786**	**695.336**	**669.086**	**688.953**
15.02.01 Onderhoud	473.488	424.351	516.013	512.204	433.466	417.683	434.011
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*461.832*	*419.131*	*515.281*	*511.222*	*432.959*	*417.289*	*433.729*
15.02.04 Vernieuwing	38.160	43.074	137.839	209.582	261.870	251.403	254.942
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*
15.03 Ontwikkeling	**390.458**	**323.227**	**208.348**	**257.422**	**611.501**	**108.447**	**69.534**
15.03.01 Aanleg	380.892	284.084	101.686	71.144	146.799	61.510	29.795
15.03.02 Planning en studies	8.956	30.029	96.905	175.744	460.009	44.437	39.739
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*8.018*	*7.958*	*1.806*	*2.015*	*1.309*	*1.140*	*798*
15.03.03 Optimalisering gebruik	610	9.114	9.757	10.534	4.693	2.500	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	**165.643**	**141.413**	**96.432**	**66.924**	**64.474**	**58.009**	**55.732**
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	**415.530**	**432.647**	**408.377**	**397.138**	**450.094**	**460.551**	**444.102**
15.06.01 Apparaatskosten RWS	356.566	376.646	375.308	362.480	365.133	367.200	367.292
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*356.566*	*376.646*	*375.308*	*362.480*	*365.133*	*367.200*	*367.292*
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	58.964	56.001	33.069	34.658	84.961	93.351	76.810
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	*58.964*	*56.001*	*33.069*	*34.658*	*84.961*	*93.351*	*76.810*
Ontvangsten	**44.822**	**88.590**	**21.757**	**10.756**	**1.781**	**240**	**240**
15.09 Ontvangsten	44.822	88.590	21.757	10.756	1.781	240	240

In de tabel Budgettaire gevolgen van uitvoering bij dit artikel is in de regel Verplichtingen een bedrag van totaal € 1.628,151 miljoen aan verplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Van dit bedrag heeft een bedrag van maximaal € 124,878 miljoen betrekking op de mogelijke verlening van een uitkering voor het project «Verbreding sluis Kornwerderzand» aan de Provincie Fryslân. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde verlening van een specifieke uitkering als bedoeld in artikel 17, tweede lid, van de Financiële-Verhoudingswet jo. artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Budgetflexibiliteit
Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2024 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 46 Geschatte budgetflexibiliteit art. 15

	2024
Juridisch verplicht	93%
Bestuurlijk gebonden	7%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

15.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (Integrale Mobiliteitsanalyse [2021]), die deels met exploitatie wordt gefaciliteerd, rekening houdend met autonome ontwikkelingen. Daarnaast is de inzet om de betrouwbaarheid en reistijd te verbeteren. Beleidsdoelstellingen op het gebied van exploitatie zijn:

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

In de Kamerbrief Toekomst Binnenvaart die op 30 november jl.[3]aan de Tweede Kamer is aangeboden, zijn de belangrijkste veranderingen, uitdagingen en kansen geschetst voor de binnenvaart. Voor wat betreft de infrastructuur geldt dat we willen toewerken naar toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar.In de Kamerbrief modal shift aanpak van 15 november jl.[4] is de verwachte groei van het goederenvervoer en het groeipotentieel van de vaarwegen gepresenteerd.Om dit groeipotentieel te benutten en/of een reverse modal shift te voorkomen, wordt ernaar toegewerkt om alle huidige vaarwegen optimaal te gaan onderhouden.

Zoals beschreven in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 17 maart 2023[5] wordt om het areaal in stand te houden en bij een groeiend gebruik voorspelbaar te blijven, gezocht naar mogelijkheden om ook de kostenontwikkeling in de hand te houden. Door technologische ontwikkelingen als smart shipping en verdergaande digitalisering kan een deel van de systemen en voorzieningen ten behoeve van de informatieverstrekking en verkeersbegeleiding naar de toekomst toe waarschijnlijk minder worden aangeboden. Aanpassingen zullen afgestemd worden op de snelheid van de technologische ontwikkeling en de implementatie ervan bij de gebruikers. Ook wordt in het kader van droogte gekeken naar het ontwikkelen van klimaatadaptieve schepen met minder diepgang of andere vervoersconcepten, waardoor investeringen aan de infrastructuur minder groot zullen zijn. Zo wordt bekeken welke vaarwegtrajecten, gegeven de geschetste toekomstige ontwikkelingen ook, in aanmerking kunnen komen voor een aanpassing van bedienvensters. Om de vaarwegen toekomstbestendig en betaalbaar te houden, wordt onderzocht waar

[3] Kamerstuk nr. 31409-373
[4] Kamerstuk nr. 34244-3
[5] Kamerstuk nr.29385-119

beperkingen mogelijk zijn om de doelen voor de binnenvaart structureel te kunnen behouden. Daartoe wordt onderzoek in gang gezet naar a) opwaardering/afwaardering van vaarwegen; b) de functie en een bijpassend onderhoudsregime oevers; c) het langetermijn verkeersmanagement; d) betaald gebruik van overnachtingsplaatsen voor de recreatievaart; en e) de veiligheidsperspectieven bij een invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart.

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

Tabel 47 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	2022	2023	2024
Begeleide vaarweg	km	592	592	592
Bediende objecten	stuks	243	242	242

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. In 2024 is er geen verandering van het bedieningsareaal voorzien.

15.02 Onderhoud en Vernieuwing
Motivering
Onderhoud en vernieuwing wordt uitgevoerd om het Hoofdvaarwegennet in een staat te houden die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam vervoer van goederen en de recreatievaart/passagiersvaart.

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

Maatregelen
Toevoeging Coalitieakkoord middelen instandhouding
In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltapro gramma te versnellen. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voor de

jaren 2022-2025 zijn bij deze begroting verdeeld over de netwerken van ProRail en RWS op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds om de program mering van exploitatie en onderhoud in deze jaren op te hogen. Voor vernieuwing is in de periode 2026 tot en met 2030 € 200 miljoen per jaar gereserveerd (€ 160 miljoen voor het Mobiliteitsfonds en € 40 miljoen voor het Deltafonds).

In de MIRT-brief van 17 maart 2023[6] is aangegeven dat de instandhouding van onze netwerken thans de hoogste prioriteit heeft. De netwerken vormen het fundament voor een bereikbaar Nederland. Zonder onze goed functionerende netwerken ligt het land immers stil. Nu een deel van de aanleg door stikstof voorlopig tot stilstand komt, wordt het in stand houden van wat we hebben nog belangrijker. Specifiek voor het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet maken we deze kabinetsperiode een beweging van aanleg naar instandhouding. Concreet is de inzet om voor deze netwerken de komende jaren financiële middelen en personele capaciteit van aanleg naar instandhouding te schuiven, zie ook de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau van 17 maart 2023. Dat geld komt bovenop de extra middelen voor instandhouding uit het Coalitieakkoord.

Toevoeging middelen herprioritering
Aanvullend op de middelen vanuit het Coalitieakkoord zijn vanuit de herprioritering middelen toegevoegd aan instandhouding RWS. Voor het Hoofdvaarwegennet gaat het om € 380 miljoen.

Met deze middelen kunnen we werken aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit. Het streven is een groei van het productievolume te realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken, waarvan € 0,8 miljard per jaar voor vervanging en renovatie van infrastructuur. Dit is toegelicht in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 17 maart (Kamerstuk 29 385, nr. 119).

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

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatie vaart) 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 onderhoud als werkzaamheden die voortkomen uit het ontwikkelingprogramma goed afgestemd. Binnen onderhoud vallen zowel het preventief als het correctief onderhoud.

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken. In de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 17 maart 2023 (kenmerk IENW/BSK-2023/70009) is aangegeven dat de meeste middelen zijn nodig om alle objecten die onderdeel uitmaken van het hoofdvaarwegennet – de vaarwegen, sluizen en over- en onderdoorgaande infrastructuur – in stand te houden. Met de extra beschikbare financiële middelen verwachten we dat op termijn het

[6] Kamerstuk nr. 36200-A-65

aantal ongeplande stremmingen kan worden teruggedrongen, waardoor de voorspelbaarheid met betrekking tot debeschikbaarheid van de vaarroutes groter wordt.

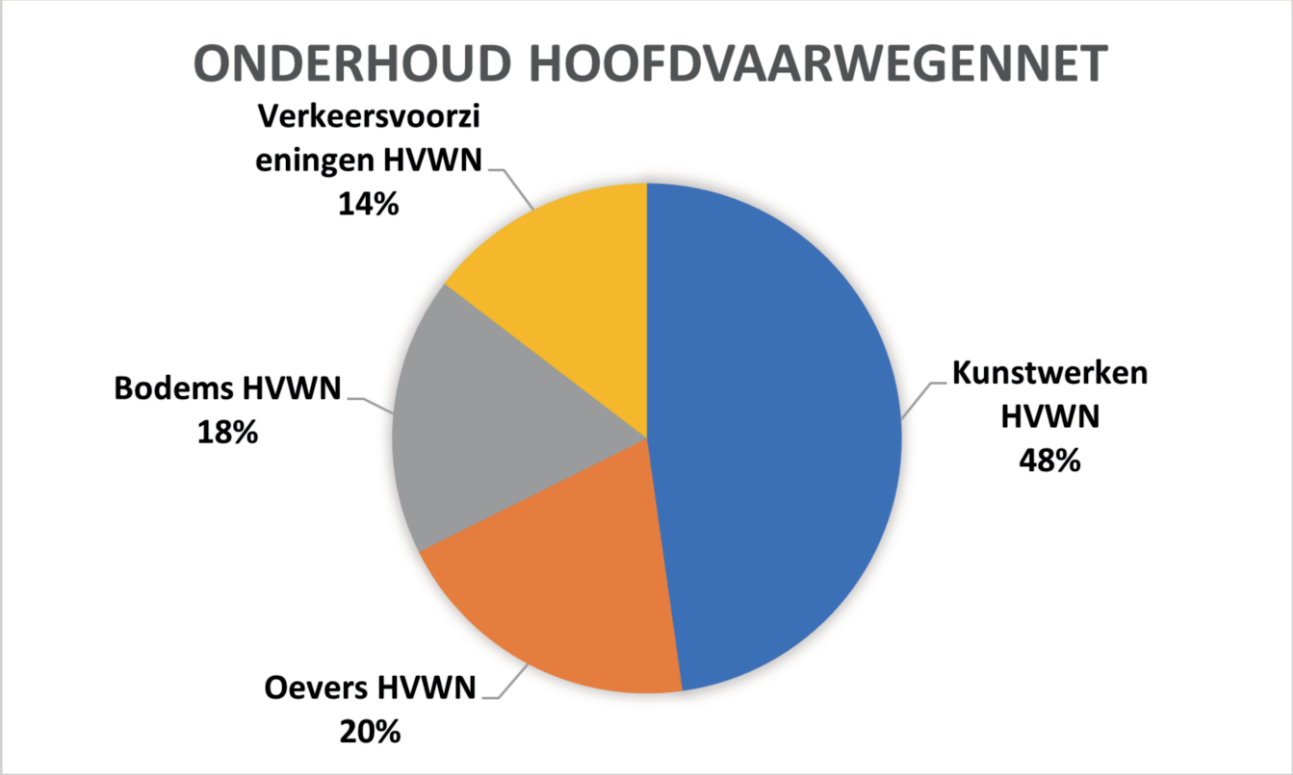
Kustwacht
De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de raad voor de kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast. De directeur Kustwacht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

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

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

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

Figuur 6



Tabel 48 Areaal onderhoud			
	Eenheid	Omvang 2024	Budget (x € 1.000) 2024
Vaarwegen	km	7.071	515.282

Toelichting
Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.426 kilometer en van zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.071 kilometer. Er worden in 2024 geen veranderingen voorzien.

Tabel 49 Indicatoren Onderhoud				
Indicator	2021	2022	Streefwaarde 2023	Streefwaarde 2024
Geplande stremmingen (gehele areaal)	2,0%	1,0%	0,8%	0,8%
- Hoofdtransportas	1,7%	0,3%	0,8%	0,8%
- Hoofdvaarweg	1,1%	1,4%	0,8%	0,8%
- Overige Vaarweg	3,2%	0,9%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	1,0%	2,4%	0,2%	0,2%
- Hoofdtransportas	0,4%	0,4%	0,2%	0,2%
- Hoofdvaarweg	1,3%	1,5%	0,2%	0,2%
- Overige Vaarweg	0,8%	4,0%	0,2%	0,2%

Toelichting
De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren voor het maatgevend schip af te zetten tegen de totale bedientijd van deze

objecten. De streefwaarden betreffen de afgesproken maximale waarden. Door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe. Dit zien we met name terug in een stijging in de ongeplande stremmingen. De indicator Passeertijd sluizen is opgenomen bij beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens in de begroting Hoofdstuk XII.

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

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

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

Een beweging naar instandhouding en tussen MIRT-projecten
Er is sprake van een samenspel van drie opgaven die de aanleg van projecten bemoeilijkt: stikstof, maakcapaciteit en financiën. Om die reden is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat genoodzaakt om scherpe keuzes te maken. Binnen het hoofdvaarwegenprogramma wordt een groot deel van het gereserveerd budget weggehaald bij projecten die te maken hebben met langdurige stikstofdeposities in de gebruiksfase. De betreffende projecten worden gepauzeerd. Het budget wordt verschoven naar instandhouding en andere MIRT-projecten. Dit is toegelicht in de Kamerbrief van 23 juni 2023 over het MIRT.

15.03.01 Aanleg
Producten
In 2024 wil IenW de volgende mijlpalen realiseren.

Tabel 50 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	Nieuwe Sluis Terneuzen
	Toekomst visie Waal: Overnachtingshaven Lobith (locatie Spijk)

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Lichteren buitenhaven IJmuiden: projectbudget verhoogd met € 10 miljoen aanvullend budget voor project Verwijderen baggerspecie Averijhaven;
2. Nieuwe Sluis Terneuzen: projectbudget verhoogd met € 95 miljoen:

– Extra ontvangsten Vlaanderen van € 41,3 miljoen: Hiervan is € 15 miljoen bestemd voor verwijdering PFAS waarvan de werken grotendeels afgerond zijn en de kostenverdeling Nederland-Vlaanderen inmiddels overeengekomen is. € 15 miljoen is bestemd voor andere projectkosten waarover Nederland-Vlaanderen nog in gesprek zijn over de kostenverdeling. Daarnaast heeft Vlaanderen toegezegd € 10 miljoen in 2024 beschikbaar te stellen zodat het project vooruitlopend op het onderhandelingsresultaat tussen Nederland en Vlaanderen over voldoende budget kan beschikken om zijn verplichtingen richting de aannemer aan te kunnen gaan. Tot slot heeft het project heeft extra kosten gemaakt i.v.m. Covid. Vanuit Vlaanderen hebben is € 1,3 miljoen ontvangen als extra bijdrage om een deel van de kosten te dekken;
– Extra bijdrage vanuit Nederland van € 32,7 miljoen: Over een deel van de meerkosten is overeenststemming bereikt tussen Nederland en Vlaanderen. Het Nederlandse deel voor de meerkosten PFAS en Covid bedraagt € 22,7 miljoen (PFAS ca. € 11,4 miljoen, Covid € 11,1 miljoen en overige regelgeving € 0,2 miljoen). Daarnaast wordt er vanuit Nederland € 10 miljoen extra beschikbaar gesteld aan het project om de continuïteit van het project te garanderen.
– Overige € 21 miljoen is toevoeging prijsbijstelling 2023.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van de loon- en prijsbijstelling 2023.

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Ontwikkeling Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Beter Benutten	16	16	16				0				–	–	
Impuls Dynamisch Verkeermanagement	101	101	100				1				2018	2018	
Walradarsystemen	29	29	27	2			0			0			
Regeling Kademuren	10	10	1	0	2	3	2	1	0	0			
Projecten Noordwest-Nederland													
De Zaan (Wilhelminasluis)	14	14	10	0	0	3					2020	2020	
Lichteren buitenhaven Ijmuiden	48	38	35	13	0		0	0		0	2023	2023	1
Projecten Zuidwest-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	15	15	11	4	0			0		– 1	2022	2023	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede	10	10	7	0	0			3			2021	2021	

Projectomschrijving	Projectbudget huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	Kasbudget 2025	2026	2027	2028	later	Openstelling huidig	vorig	Toelichting
Nieuwe Sluis Terneuzen	1.184	1.089	892	182	68	37	5	0	0	0	2024	2023	2
Projecten Zuid-Nederland													
Maasroute modernisering fase 2	688	685	619	24	5	4	36	0	0	0	2027	2025	
Wilhelminakanaal Tilburg	98	98	95	0	0	0	0	0	0	1	2023	2023	
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	431	431	427	0	0	0	1	0	0	3	2015	2015	
Projecten Oost-Nederland													
Toekomstvisie Waal	148	146	104	38	6	0			0	0	2024	2024	
Verruiming Twenthekanalen fase 2	244	241	185	59	0					0	2023	2023	
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	59	59	59	1	0	0	0			0			
Projecten Noord-Nederland													
Vaarwewg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbreding tot klasse Va	294	293	282	12	0					0	2017	2017	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37		0	0	2			0			
Sluiscomplex Kornwerderzand	125	103	0	0	31	31	31	31	0	0	2025-2028	2025-2028	
Overige Projecten					0								
Kleine projecten / afronding projecten	194	191	190	1	0	1	1	0	0	0			
Afrondingen	– 1	– 1			1	1	1	1	1	1			
Totaal uitvoeringsprogramma	**3.746**	**3.607**	**3.097**	**336**	**113**	**80**	**80**	**36**	**1**	**4**			
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	59	54	10	7	13	20	8						
Programma Aanleg	**3805**	**3661**	**3107**	**343**	**126**	**100**	**88**	**36**	**1**	**4**			
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	**– 2**	**– 15**											
Budget Aanleg (MF 15.03.01)	**3803**	**3646**	**3107**	**284**	**101**	**71**	**147**	**61**	**30**	**4**			
Overprogrammering (-)				**59**	**25**	**29**	**– 59**	**– 25**	**– 29**	**0**			

15.03.02 Planning en studies

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Bijdrage aan agentschap RWS: door de extrapolatie naar 2037 en loon- en prijsbijstelling over 2023 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 6 miljoen toegenomen;
2. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2037 en loon- en prijsbijstelling over 2023 is de reservering voor LCC met € 42 miljoen toegenomen;
3. De bestaande reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen Wind op Zee (WOZ) van € 810,7 miljoen wordt per ontwerpbegroting 2024 vanwege de omvang van het budget zichtbaar gepresenteerd onder

Projecten Nationaal in plaats van Overige projecten en reserveringen. Op grond van het begin 2022 vastgestelde Programma Noordzee stelt het ministerie van Economische Zaken en Klimaat voor 2023-2027 € 33,7 miljoen beschikbaar aan IenW en Rijkswaterstaat (RWS), ten behoeve van de financiering van de structurele kosten voor IenW, RWS en het ministerie van Defensie-Kustwacht (via IenW). Het gaat om taken, die voortvloeien uit de realisatie van 21 gigawatt aan WOZ voor 2030 en de impact op de veiligheid van de zeescheepvaart. Hiervan is € 1,9 miljoen overgeboekt naar RWS voor de impact van WOZ op areaalgroei en kerntaken van RWS. De loon- en prijsbijstelling 2023 betreft € 39,2 miljoen. Naar het ministerie van Defensie is € 13,6 miljoen overgeboekt voor de IenW bijdrage aan de kosten van noodsleephulp schepen (ETV Zuid en ETV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2023;

4. In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
5. De uitwerking van het project Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) is in afwachting van het programma onder de omgevingswet besluit van het programma Integraal Riviermanagement (IRM) die bepalend zal zijn voor de inrichting van de IJssel. De openstelling gaat van 2026 – 2028 naar nog nader te bepalen. De uitwerking van het project Rivierklimaatpark IJsselpoort (RKPIJ) binnen het project Bovenloop IJssel blijft doorgang vinden (RKPIJ=2028);
6. De uitwerking van het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel is in afwachting van het programma onder de omgevingswet besluit van het programma Integraal Riviermanagement (IRM) die bepalend zal zijn voor de inrichting van de IJssel. Openstelling gaat van 2023-2024 naar nog nader te bepalen;
7. Het budget voor de IenW bijdrage aan de Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand wordt overgeboekt van planstudie naar realisatiefase om in 2024 een specifieke uitkering (SPUK) aan de provincie Friesland mogelijk te maken.
8. Vanuit artikel 11 is de risicoreservering van € 165 miljoen voor vier bruggen toegevoegd aan het MIRT budget Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2. De loon- en prijsbijstelling 2023 betreft € 14,3 miljoen.
9. Overige projecten en reserveringen:

– De bestaande reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen Wind op Zee van € 810,7 miljoen wordt per ontwerpbegroting 2024 vanwege de omvang van het budget zichtbaar gepresenteerd onder Projecten Nationaal in plaats van Overige projecten en reserveringen.
– Voor de herprioritering vaarwegen is het gereserveerde budget van € 275,3 miljoen voor de Kreekraksluizen afgeboekt.
– Dekking voor het project Digitale Transport Strategie staat gereserveerd op het artikelonderdeel planning en studies Hoofdvaarwegennet. Uitvoering en realisatie vindt plaats op de beleidsbegroting HXII. Hiervoor is € 1,4 miljoen overgeboekt naar HXII.
– Vanuit artikel 11 investeringsruimte generiek is voor de verlenging van Topsector Logistiek activiteiten in de jaren 2024 tot en met 2026 (€ 30 miljoen) toegevoegd aan de reservering Topsector Logistiek.
– Uit de herprioritering vaarwegen is € 8,3 miljoen overgeboekt naar het gereserveerde budget voor de Kustwacht voor een bijdrage vanuit IenW aan de Kustwacht voor de tegenvaller project MOC Kustwacht.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van de loon- en prijsbijstelling 2023.

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Planning en studies Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Budget		Planning		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	huidig	vorig	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 59	– 54	nvt	nvt	
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	2	15	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	35	29	nvt	nvt	1
Reservering voor LCC	391	349	nvt	nvt	2
Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen agv Wind op Zee	868	0	nvt	nvt	3
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	7	2025 – 2027	2025 – 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	0	30	ntb	ntb	4
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	0	167	ntb	2025 – 2027	4
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	0	10	nvt	2025 – 2027	4
Projecten Zuid-Nederland					
Whilhelminakanaal Sluis II	87	83	ntb	ntb	
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	41	39	ntb	2026 – 2028	5
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	31	30	ntb	2023 – 2024	6
Projecten Noord-Nederland					
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand	0	103	2025 – 2028	2025 – 2028	7
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	481	299	2024 – 2028	2024 – 2028	8
Overige projecten en reserveringen	404	1420			9
Projecten in voorbereiding					
Projecten Noordwest-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)			ntb		
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen					
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde risico's afrondingen	2	0			
Totaal programma planning en studies	**2.290**	**2.527**			
Begroting (MF 15.03.02)	**2.290**	**2.527**			

15.03.03 Optimalisering verbruik

Motivering

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

Tabel 53 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Budget		Planning
Projectomschrijving	huidig	vorig	
Modal shift van weg naar water	37	36	nvt
Totaal Optimalisering gebruik	**37**	**36**	**nvt**
Begroting (MF 15.03.03)	**37**	**36**	**nvt**

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM- contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud) aan een private opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienstuitgevraagd, te wetende beschikbaarheid van de infra structuur. 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 bouw fase 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 vervaltaan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze vaarwegdelen en/of objecten terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikel onderdeel 15.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Zeetoegang IJmond: projectbudget is verhoogd met € 24 miljoen € 1 miljoen i.v.m. extra kosten PFAS. De loon- en prijsbijstelling 2023 is € 23 miljoen

Tabel 54 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Project-budget			Kasbudget						Openstelling			Eind contract	Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig		
Projecten Noordwest-Nederland														
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	416	409	95	16	16	16	16	15	16	227	2019	2019	2046	
Zeetoegang IJmond	1237	1213	439	115	72	41	40	34	31	465	2022	2022	2045	1
Projecten Oost-Nederland														
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	161	158	44	6	5	7	6	6	6	81	2020	2020	2047	
Projecten Zuid-Nederland														
Keersluis Limmel	94	93	30	4	3	3	3	3	3	45	2018	2018	2048	
afrondingen	1		1				– 1							
Totaal	**1909**	**1873**	**609**	**141**	**96**	**67**	**64**	**58**	**56**	**818**				
Begroting (MF 15.04)				**141**	**96**	**67**	**64**	**58**	**56**	**818**				

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordende aan het netwerk te relateren apparaats kosten (inclusief afschrijving en rente) van RWS en de overigenetwerkge bonden kosten geraamd. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan exploitatie, onderhoud, ontwikkeling en DBFM, en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT-systemen, het inspecteren van het areaalen 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 adviesop het gebiedvan eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

15.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

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

Tabel 55 Ontvangsten artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)						
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Bijdragen van derden	89	22	11	2	0	0
Totaal Ontvangsten (MF 15.09)	**89**	**22**	**11**	**2**	**0**	**0**

3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Programma ERTMS;
- Zuidasdok;
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 56 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**1.002.608**	**1.528.668**	**1.061.545**	**479.421**	**169.939**	**210.970**	**69.968**
Uitgaven	**484.813**	**550.428**	**538.296**	**718.941**	**635.182**	**755.571**	**846.651**
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	**– 7**	**1.211**	**1.122**	**1.095**	**1.159**	**1.523**	**2.095**
17.07 ERTMS	**114.954**	**160.347**	**161.980**	**221.812**	**125.816**	**158.998**	**302.782**
17.07.01 Aanleg ERTMS	113.676	158.210	161.139	221.812	125.816	158.998	302.782
17.07.02 Planning en studies ERTMS	1.278	2.137	841				
17.08 Zuidasdok	**101.584**	**177.726**	**191.920**	**293.870**	**257.521**	**311.875**	**294.567**
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	**268.282**	**211.144**	**183.274**	**202.164**	**250.686**	**283.175**	**247.207**
17.10.01 Aanleg PHS	260.257	204.564	170.382	157.524	199.604	225.655	229.554
17.10.02 Planning en studies PHS	8.025	6.580	12.892	44.640	51.082	57.520	17.653
Ontvangsten	**83.038**	**82.765**	**58.817**	**65.224**	**59.894**	**75.058**	**72.261**
17.09 Ontvangsten	**83.038**	**82.765**	**58.817**	**65.224**	**59.894**	**75.058**	**72.261**

Budgetflexibiliteit
Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2024 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden

Tabel 57 Geschatte budgetflexibiliteit art. 17	
	2024
Juridisch verplicht	97%
Bestuurlijk gebonden	3%
Beleidsmatig gereserveerd	
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

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

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

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

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

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

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft op 25 september 2018 in een brief aan de minister van IenW aangegeven de procedure te zijn gestart die zal leiden tot de beëindiging van de grootprojectstatus. De commissie heeft daarin de Minister van IenW verzocht een eindevaluatie op te stellen, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten. Deze eindevaluatie is Q2 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden. De Tweede Kamer heeft vervolgens in Q3 2021 ingestemd met het beëindigen van de grootprojectstatus, waarop de Commissie IenW tegelijkertijd heeft verzocht om jaarlijks geïnformeerd te worden over de resterende aandachtspunten van PMR.

Producten

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

De volgende producten worden onderscheiden:

- Uitvoeringsorganisatie: betreft de kosten die samenhangen met de coördinatie van het project en de projectbeheersing;
- 750 hectare Natuur- en recreatiegebied: betreft de vaste bijdrage van het Rijk voor de omvorming van agrarisch gebied naar natuurgebied met recreatief medegebruik en tot openluchtrecreatiegebied met natuurwaarden. De deelbijdrage van IenW is in 2006 volledig betaald aan de Stichting Nationaal Groenfonds;
- Groene Verbinding: betreft de kosten voor een verbinding tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid. Dit is een gemaximeerde IenW-bijdrage;
- BRG: dit bevat een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Natuurcompensatie: betreft de aanleg van de Duincompensatie Delfland (Spanjaards Duin), welke nog de nodige tijd nodig heeft om te ontwikkeling, en het Monitorings- en Evaluatieprogramma. Betreft tevens de natuurcompensatie in de Voordelta, waarover momenteel een dialoog plaatsvindt tussen de PMR-partijen en de meest betrokken omgevingspartijen (natuur- en milieuorganisaties en visserij) om tot adequate natuurcompensatiemaatregelen te komen. Voorts zijn uit dit budget de Stimuleringsregelingen recreatie en toerisme en visserij en wordt de planschade/ nadeelcompensatie gefinancierd;
- Landaanwinning: betreft de vaste bijdrage van de rijksoverheid in de kosten van de aanleg van de buitencontour;
- Btw Buitencontour: betreft de niet-compensabele btw over de buitencontour naar rato van de overheidsbijdrage;
- Onvoorzien: dient onder voorwaarden ter bekostiging van onvoorziene uitgaven aan PMR. Als gevolg van de verbreding van het Breeddiep is een aanvulling op de uitwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam afgesloten. Dit was reeds als scopewijziging aangekondigd in de 13e Voortgangsrapportage PMR (Kamerstukken II 2014–2015, 24 691, nr. 121 en Kamerstukken II 2014–2015, 24 691, nr. 122). De dekking van de bijdrage van IenW wordt gevonden in de Post Onvoorzien;
- Voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg als concurrentieversterkende maatregel voor de mainport Rotterdam heeft IenW € 35 miljoen beschikbaar gesteld (Kamerstukken II 2015–2016, 34 003, nr. 25). De dekking van de bijdrage van IenW is gevonden in de post onvoorzien. Wegens opgetreden projectrisico's (zoals aangetroffen kabels en leidingen en extra baggerinspanningen) is de post onvoorzien verder aangesproken, zodat de verdieping in totaal € 44 miljoen heeft gekost. Met het Havenbedrijf Rotterdam is een addendum op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR overeengekomen.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- 2009 Procedures met betrekking tot landaanwinning en natuurcompensatie afgerond;
- 2010 Uitvoering Duincompensatie Delfland gereed;
- 2011 Eerste terreinuitgifte Maasvlakte II;
- 2011 Afronding procedure bestemmingsplanprocedures 750 hectare;
- 2012 Bestemmingsplannen 750 hectareonherroepelijk;
- 2013 Landaanwinning eerste fase gereed;
- 2014 Groene Verbinding opgeleverd en in gebruik genomen;
- 2014 Laatste infrastructurele projecten voor aansluiting Maasvlakte II op Maasvlakte I gereed;
- 2015 Officiële opening eerste terminal Maasvlakte II;
- 2016 De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project en gerealiseerd;
- 2018 De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project;
- 2018 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein: nieuw streefbeeld onderdeel Buytenland van Rhoon (650 ha) gereed;
- 2019 Verdieping van de Nieuwe Waterweg gereed;
- 2020 Eindevaluatie PMR volgens Regeling Grote Projecten naar Tweede Kamer;
- 2022 Deelprojecten BRG en 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdelen Vlinderstrik en Schiezone afgerond;
- 2026 Deelproject 750 hectare natuur- en recreatieterrein, onderdeel Buytenland van Rhoon (650 hect)are afgerond;
- Voor 2040 Terreinen Tweede Maasvlakte volledig uitgegeven.

Tabel 58 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie	21	20	19							2	nnb	nnb
750 ha	30	30	30								nnb	nnb
Groene verbinding	31	31	31								2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma											2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	105	104	95	1	1	1	1	1	1	4	nnb	nnb
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	106	103	46	1					1	58	nnb	nnb
Afrondingsverschillen				– 1								
Programma	**1.173**	**1.168**	**1.101**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**2**	**64**		
Begroting (MF 17.06)	**1.173**	**1.168**	**1.101**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**2**	**64**		

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 202/21, 23645, nr. 746) zet erop in lange termijn keuzes voor het OV met bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland te realiseren. Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen om de doelen van Toekomstbeeld OV te bereiken. Het vervangen van het analoge huidige systeem, dat stamt uit de

jaren '50-60, door de digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen (TEN-T kernnetwerk). Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.

Producten
Op 17 mei 2019 heeft het Kabinet de programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018/19, 33652, n2. 65) genomen en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem landelijk te vervangen door ERTMS. Tot en met 2030 worden door ProRail en vervoerders tientallen werkprocessen aangepast om treinen te kunnen laten rijden, circa 1.300 treinen en locomotieven omgebouwd of opgewaardeerd naar ERTMS en tenminste 15.000 gebruikers opgeleid. Ook zal het systeem en de operatie worden beproefd en uiteindelijk 345 km spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien. H et kabinet heeft in 2019 tevens besloten structureel middelen te reserveren voor de uitrol van ERTMS in de rest van Nederland in de periode 2030-2050. Hiervoor zijn middelen gereserveerd op artikelonderdeel 11.03.

Zoals aangekondigd is gewerkt aan een herijking van de planning en kostenraming (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 33 652, nr. 88). In de herijking zijn ook de effecten van gebeurtenissen als de coronapandemie, de arbeidsmarktkrapte en bewegingen op de leveranciersmarkt (zoals overnames) op het programma meegenomen. Uit de herijking blijkt dat een hoger bedrag en langere tijd nodig zijn om de treinbeveiliging en gerelateerde systemen klaar te maken voor de toekomst. De eerste uitkomsten van de studie naar de landelijke uitrol van ERTMS ondersteunen dit beeld. De onderlinge samenhang tussen projecten is groot, waardoor het risicoprofiel van het programma hoog blijft. Het is noodzakelijk om bij te sturen op basis van de nieuwe inzichten en geleerde lessen – in binnen- en buitenland – en deze zo goed mogelijk te benutten voor het vervolg. Er wordt daarom een second opinion op de kostenraming uitgevoerd. Hiervoor is een commissie van experts samengesteld die voornamelijk bestaat uit buitenlandse ervaringsdeskundigen. De onderzoekers kijken niet alleen of de raming volledig en realistisch is, maar ook naar de aanpak van de uitrol van ERTMS en mogelijke besparingsopties. Ook de gerelateerde systemen, zoals treindetectie, worden hierbij betrokken. De verwachting is dat de second opinion medio 2023 wordt afgerond.

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 achttiende voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2022/2023, 33562, nr. 88).

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen
Het beproeven en testen van ERTMS op het proefbaanvak Hanzelijn kost tot 2030 € 127,2 miljoen (pp 2022) meer dan opgenomen in het Kabinetsbesluit, maar is op programmaniveau vrijwel kostenneutraal (TK 33652 nr. 85). Dit bedrag is daarom aan het programmabudget toegevoegd vanuit de reservering op MF 11.03.02. De 'studie Landelijke uitrol' wordt tevens

bekostigd van een overboeking vanuit MF 11.03.02 van € 3,9 miljoen omdat het een scope-uitbreiding betreft vanuit de landelijke uitrol van ERTMS (zie ook TK 33652 nr. 85).

Tabel 59 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
ERTMS												
Aanleg	2.834	2.590	352	182	219	255	305	351	353	817	divers	divers
Planning en studies	93	92	90	2	1						divers	divers
Afronding	– 1											
Programma	**2.926**											
Afrekening voorschotten	28	27	24	4								
Begroting (MF 17.07.01)	**5.880**	**2.709**	**466**	**161**	**162**	**222**	**126**	**159**	**303**	**1.356**		
Overprogrammering (-)				– 27	– 58	– 33	– 179	– 192	– 50	539		

17.08 Zuidasdok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en OV-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam-Zuid toe. De vergroting van de stations capaciteit en kwalitatieve opwaardering van station Amsterdam Zuid is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSPkwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In de Kamerbrief van 17 mei 2022 is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van Zuidasdok (Kamerstukken 32668, nr. 20).

Producten

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

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- Rijk en regio hebben in oktober 2022 overeenstemming bereikt over toevoeging budget aan Zuidasdok (Rijk: ca € 1.200 miljoen) en € 303 miljoen regio middels extra ontvangsten regio. Daarmee werd het tekort Zuidasdok opgelost op prijspeil 1 januari 2022. N.a.v. de aanbesteding project Knooppunt Nieuwe Meer en toevoegen noodzakelijke vervanging van de Roozenoordbrug (zuid) aan het is € 118 miljoen toegevoegd.
- Het projectbudget is verhoogd door het toerekenen van de loon- en prijsbijstelling 2023.

Tabel 60 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)												
	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Zuidasdok												
Generieke en ruimtelijke inrichting	74	73	66	8								
Projectorganisatie en voorbereiding	553	538	215	46	44	36	36	34	32	110		
Tunnel en A10	1.515	1.450	105	15	50	103	136	184	183	739		
OVT incl. keerspoor	1.027	990	221	109	98	154	85	94	79	187		
Afrondingen						1				– 1		
Programma	**3.169**	**3.051**	**607**	**178**	**192**	**294**	**257**	**312**	**294**	**1.035**	**2032-2036**	**2032-2036**
Begroting (MF 17.08)	**3.169**	**3.051**	**607**	**178**	**192**	**294**	**257**	**312**	**294**	**1.035**		

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

Tabel 61 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

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

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later
Bijdragen Rijk	2.195	339	131	140	229	195	237	221	703
Bijdrage gemeente Amsterdam	423	84	23	28	36	33	41	40	138
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	346	64	24	24	29	27	33	33	112
Bijdrage Provincie Noord Holland	87	87							
EU-ontvangsten	3	1				2			
Bijdrage derden	115	32					1		82

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
Motivering
Vanaf 2018 heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de status van groot project. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van PHS verantwoord. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, is in april 2019 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 92). Sindsdien zijn er halfjaarrapportages naar de Kamer gestuurd, de laatste betreft de tweede helft van 2022 (VGR 2022-2; (Kamerstuk 32404-117) - 2023Z09635). Er wordt volgens de prognoses steeds meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Ook het spoorgoederenvervoer neemt toe. Dat vraagt om een aanpak om meer capaciteit te bieden en een hoogwaardig spoorvervoer mogelijk te maken. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomst vaste routering van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. Het gaat om de volgende corridors en frequenties:
– Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters);
– Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen);

– Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen (6 intercity's op de corridor en 4 sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist);
– Den Haag-Rotterdam-Breda (8 intercity's en 6 sprinters tussen Den Haag en Rotterdam en 4 intercity's tussen Rotterdam en Breda);
– Breda-Eindhoven (4 intercity's en 4 sprinters Breda-Tilburg);
– Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad (4 intercity's en 4 sneltreinen tussen Flevoland, via Amsterdam Zuid, en Schiphol, 4 intercity's tussen Schiphol, via Amsterdam Zuid, en Hilversum, 6 sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal, 4 sprinters tussen Hilversum/Gooi en Amsterdam Centraal);
– Goederenroutering Zuid-Nederland.

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

Producten
Op 4 juni 2010 (Kamerstukken II 2009-2010, 32 404, nr. 1) heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS. Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking. PHS is een samenhangend en langlopend programma en wordt stap voor stap gerealiseerd. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt. Inmiddels is een aantal projecten uitgevoerd en gaat PHS steeds verder in realisatie en worden onderdelen vastgelegd in subsidiebeschikkingen. In het MIRT overzicht is per onderdeel in realisatie een MIRT-blad opgenomen en is de voortgang van de diverse PHS onderdelen aangegeven. Elk halfjaar wordt in de opeenvolgende voortgangsrapportages PHS de inhoudelijke en financiële voortgang van PHS en de diverse corridors aangegeven.
In de laatste VGR2022-2 is aangegeven dat het PHS-programma in volle uitvoering is en tot circa 85% het budget in 2022 is verplicht. Ook is duidelijk geworden dat een aantal belangrijke onderdelen eerst rond 2029-2030 gereed zullen zijn. Zoals aangegeven in de VGR 2022-2 en het beleidsprogramma IenW ter uitwerking van het coalitieakkoord zijn de eerst volgende verbeteringen in de treindienst eind 2024 gepland.

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen
De studie baanstabiliteit Delft Campus - Schiedam wordt uitgevoerd binnen de planstudie PHS en om die reden is het hiervoor benodigde bedrag ad € 3,6 miljoen overgeboekt vanuit het Programma Spoorcapaciteit 2030 waarbinnen deze middelen t.b.v. baanstabiliteit zijn geraamd.

Tabel 62 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	later	huidig	vorig
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer												
Aanleg	**3.695**	**3.598**	**1.703**	**215**	**213**	**185**	**229**	**269**	**245**	**635**		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	253	253	253								2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	150	150	146	2	2						2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	716	686	59	30	47	51	51	110	110	258	2028-2029	2028-2029
PHS: Rijswijk - Rotterdam	385	377	219	46	40	6	9	9	6	48	2023-2025	2023-2025
PHS Amsterdam	911	876	154	57	67	74	100	95	88	276	2030-2032	2030-2032
PHS Ede	62	61	40	22							2021	2021
PHS Alkmaar-Amsterdam	28	27	7	6	11	4					2027-2028	2027-2028
PHS maatregelen TEV	108	103	21	8	19	24	26	10			divers	divers
PHS Nijmegen en West-entree	181	172	3	5	8	16	31	36	36	46	2027	2027
OV-SAAL korte termijn	630	630	630								2016	2016
OV-SAAL middellange termijn	100	99	98	1	1						2026-2028	2026-2028
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	172	164	73	39	18	10	11	9	5	7	divers	divers
Afrondingen												
Planning en studies	**756**	**733**										
Corridor Alkmaar-Amsterdam												
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven												
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen												
Corridor Breda-Eindhoven												
Corridor Den Haag– Rotterdam												
Corridor OV SAAL middellange termijn												
Routering goederenvervoer Zuid-Nederland												
Overige (planstudiekosten)												
Afrondingen												
Programma												
Afrekening voorschotten	82	82	63	19								
Begroting (MF 17.10.01)	**4.533**	**4.413**	**1.766**	**204**	**169**	**149**	**136**	**164**	**169**	**1.020**		
Overprogrammering (-)				– 31	– 44	– 36	– 93	– 105	– 76	385		

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

Tabel 63 Ontvangsten artikel 17 (bedragen x € 1 miljoen)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Bijdragen van derden PMR						
Bijdragen van derden ERTMS	16	7				
Bijdragen van derden Zuidasdok	47	52	65	60	75	72
Bijdragen van derden PHS	20					
Totaal Ontvangsten (MF 17.09)	**83**	**59**	**65**	**60**	**75**	**72**

3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 64 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**34**	**3.453**	**21.491**				
Uitgaven	**10**	**3.335**	**21.491**				
18.06 Externe veiligheid	**10**	**3.335**					
18.08 Netwerkoverstijgende kosten			**21.491**				
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat			**21.491**				
Ontvangsten	**245.271**	**310.546**					
18.09 Ontvangsten	**4.311**	**19.308**					
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	**240.960**	**291.238**					

Budgetflexibiliteit
De budgetten voor externe veiligheid zijn 2024 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2024. De middelen afroming eigen vermogen Rijkswaterstaat zijn beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 65 Geschatte budgetflexibiliteit art. 18

	2024
Juridisch verplicht	0%
Bestuurlijk gebonden	
Beleidsmatig gereserveerd	100%
Nog niet ingevuld/vrij te besteden	

C. Toelichting

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

18.08 Netwerkgebonden kosten
Motivering
Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2022 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van

de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen worden in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

Belangrijkste budgettaire aanpassing
Bij eerste suppletoire begroting 2023 is het afgeroomde eigen vermogen 2021 doorgeschoven naar 2023 (€ 2,5 miljoen). Bovendien is het surplus eigen vermogen 2022 toegevoegd aan artikel 18.08 (€ 19,3 miljoen). Het totaal van € 21,8 miljoen zal in 2023 niet tot besteding komen. Derhalve worden de middelen door geschoven naar 2024 in deze begroting.

18.09 Ontvangsten
Motivering
Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2021 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Deze middelen zijn in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

3.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 66 Budgettaire gevolgen van uitvoering art. 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ontvangsten	7.451.127	7.808.084	9.883.320	18.771.630	9.602.879	9.330.620	8.798.471
19.09 Ten laste van begroting IenW	**7.451.127**	**7.808.084**	**9.883.320**	**18.771.630**	**9.602.879**	**9.330.620**	**8.798.471**

Motivering
Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Tabel 67 Voedingstabellen artikel 26 beleidsbegroting XII

Bedragen € x 1.000		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023 – 2037
11	**Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte**																
	Uitgaven	156.165	501.419	770.361	951.187	1.027.833	1.130.609	2.364.667	1.789.331	2.298.799	2.045.962	1.805.250	1.969.543	1.990.350	1.786.511	2.582.721	23.170.708
11.01	Verkenningen	4.000	23.594	167.267	181.429	214.962	412.146	942.066	921.826	612.537	531.560	388.920	260.771	28.233			4.689.311
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen																
11.03	Reserveringen	142.183	172.915	296.480	390.838	323.408	381.586	402.168	334.099	1.268.861	1.275.563	1.425.320	1.585.331	1.377.450	1.448.954	1.559.664	12.384.820
11.04	Generieke investeringsruimte	9.982	304.910	306.614	378.920	489.463	336.877	1.020.433	533.406	417.401	238.839	– 8.990	123.441	584.667	337.557	1.023.057	6.096.577
	Ontvangsten																
11.09	Ontvangsten							47.500									47.500
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	156.165	501.419	770.361	951.187	1.027.833	1.130.609	2.317.167	1.789.331	2.298.799	2.045.962	1.805.250	1.969.543	1.990.350	1.786.511	2.582.721	23.123.208

Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**
12	**Hoofdwegennet**																
	Uitgaven	3.203.874	3.800.162	4.202.936	3.936.385	4.161.896	3.819.097	3.294.031	3.054.667	2.980.622	2.744.842	2.930.570	2.661.562	3.105.677	3.040.122	2.474.064	49.410.510
12.01	Exploitatie	4.135	4.401	4.600	9.335	9.945	9.182	8.365	8.203	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	88.994
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.013.466	1.213.841	1.269.508	1.162.537	1.456.144	1.523.111	1.453.643	1.331.576	803.977	804.320	842.189	910.938	898.496	897.906	917.637	16.499.289
12.03	Ontwikkeling	588.745	767.944	1.107.326	836.603	755.741	600.903	195.583	123.951	813.384	639.363	805.709	579.997	1.019.914	1.071.884	413.646	10.320.693
12.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	790.364	1.086.142	1.077.284	1.052.899	1.065.731	832.597	806.025	764.491	648.658	592.622	574.135	461.558	478.198	361.263	433.715	11.025.682
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	807.164	727.834	744.218	875.011	874.335	853.304	830.415	826.446	710.199	704.133	704.133	704.665	704.665	704.665	704.665	11.475.852
	Ontvangsten																
12.09	Ontvangsten	144.672	52.885	119.401	121.801	123.154	111.247	225.948	175.821	196.278	171.963	72.248	49.754	49.754	9.756	82.730	1.707.412
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	3.059.202	3.747.277	4.083.535	3.814.584	4.038.742	3.707.850	3.068.083	2.878.846	2.784.344	2.572.879	2.858.322	2.611.808	3.055.923	3.030.366	2.391.337	47.703.098

Bedragen € x 1.000		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023 – 2037
Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**
13	**Spoorwegen**																
	Uitgaven	2.819.634	2.864.569	1.679.063	2.457.158	2.416.216	2.070.836	2.194.094	1.955.263	2.033.725	1.850.259	1.948.680	2.026.654	2.092.152	2.354.706	2.090.804	32.853.809
13.02	Exploitatie onderhoud en vernieuwing	2.103.621	2.143.402	2.121.260	1.656.620	1.725.133	1.519.931	1.546.068	1.700.260	1.720.871	1.765.364	1.859.517	1.964.531	1.936.371	2.090.250	2.086.802	27.939.999
13.03	Ontwikkeling	501.922	504.019	508.621	602.829	494.082	374.911	537.931	147.903	268.944	84.895	89.163	62.123	155.781	264.456	4.000	4.601.580
13.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	214.091	217.148	204.182	197.709	197.001	175.994	110.095	107.100	43.910							1.467.230
13.07	Rente en aflossing			8.845.000													8.845.000
	Ontvangsten																
13.09	Ontvangsten	280.463	228.802	358.115	202.784	202.784	202.784	202.784	208.784	208.784	208.784	208.784	217.784	219.084	202.784	202.784	3.356.088
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	2.539.171	2.635.767	1.320.948	2.254.374	2.213.432	1.868.052	1.991.310	1.746.479	1.824.941	1.641.475	1.739.896	1.808.870	1.873.068	2.151.922	1.888.016	29.497.721

Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**
14	**Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's**																
	Uitgaven	607.158	1.142.688	500.336	163.340	47.515	36.358	39.505	106.295	115.837	115.557						2.874.589
14.01	Regionale infrastructuur	10.428	48.227	90.282	19.159	10.408	20.455	7.700	7.700	7.700							222.059
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	596.730	1.094.461	410.054	144.181	37.107	15.903	31.805	98.595	108.137	115.557						2.652.530
	Ontvangsten																
14.09	Ontvangsten	42															42
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	607.116	1.142.688	500.336	163.340	47.515	36.358	39.505	106.295	115.837	115.557						2.874.547

Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**

Bedragen € x 1.000		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023 – 2037
15	**Hoofdvaarwegennet**																
	Uitgaven	1.374.568	1.376.956	1.453.489	1.845.887	1.322.825	1.281.452	1.338.227	1.237.096	957.785	998.596	961.095	1.053.594	1.119.696	1.171.900	988.356	18.481.522
15.01	Exploitatie	9.856	9.947	10.219	24.482	26.732	23.131	21.512	21.414	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	218.756
15.02	Onderhoud en vernieuwing	467.425	653.852	721.786	695.336	669.086	688.953	676.513	670.902	336.121	351.448	353.604	447.081	418.086	418.086	418.086	7.986.365
15.03	Ontwikkeling	323.227	208.348	257.422	611.501	108.447	69.534	144.427	52.109	155.581	182.053	141.628	141.661	238.846	279.843	111.080	3.025.707
15.04	Geïntegreerde contractvormen/ PPS	141.413	96.432	66.924	64.474	58.009	55.732	55.683	54.662	54.785	54.539	55.307	54.296	52.208	63.415	48.634	976.513
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	432.647	408.377	397.138	450.094	460.551	444.102	440.092	438.009	401.089	400.347	400.347	400.347	400.347	400.347	400.347	6.274.181
	Ontvangsten																
15.09	Ontvangsten	88.590	21.757	10.756	1.781	240	240	275	155	150	150	150	150	150	150	150	124.844
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	1.285.978	1.355.199	1.442.733	1.844.106	1.322.585	1.281.212	1.337.952	1.236.941	957.635	998.446	960.945	1.053.444	1.119.546	1.171.750	988.206	18.356.678

Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**
17	**Megaprojecten Verkeer en Vervoer**																
	Uitgaven	550.428	538.296	718.941	635.182	755.571	846.651	1.028.372	591.603	755.185	365.761	376.326	108.290	68.769	234.423	68.995	7.642.793
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.211	1.122	1.095	1.159	1.523	2.095	969	969	969	969	58.607					70.688
17.07	ERTMS	160.347	161.980	221.812	125.816	158.998	302.782	436.615	256.896	316.330	142.998	25.537	25.537	25.537	116.030	10.933	2.488.148
17.08	ZuidasDok	177.726	191.920	293.870	257.521	311.875	294.567	231.097	187.097	243.725	174.224	196.313			2.514		2.562.449
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	211.144	183.274	202.164	250.686	283.175	247.207	359.691	146.641	194.161	47.570	95.869	82.753	43.232	115.879	58.062	2.521.508
	Ontvangsten																
17.09	Ontvangsten	82.765	58.817	65.224	59.894	75.058	72.261	56.569	107.674	60.955	52.414	53.918					745.549
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	467.663	479.479	653.717	575.288	680.513	774.390	971.803	483.929	694.230	313.347	322.408	108.290	68.769	234.423	68.995	6.897.244

Bedragen € x 1.000		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023 – 2037
Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**
18	**Overige uitgaven en ontvangsten**																
	Uitgaven	3.335	21.491														24.826
18.06	Externe veiligheid	3.335															3.335
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		21.491														21.491
	Ontvangsten	310.546															310.546
18.09	Ontvangsten	19.308															19.308
18.10	Saldo van de afgesloten rekeningen	291.238															291.238
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	– 307.211	21.491														– 285.720

Bedragen € x 1.000		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2023 – 2037**
19	**Bijdragen andere begrotingen Rijk**																
	Ontvangsten																
19.09	Ten laste van begroting IenW	7.808.084	9.883.320	8.771.630	9.602.879	9.330.620	8.798.471	9.725.820	8.241.821	8.675.786	7.687.666	7.686.821	7.551.955	8.107.656	8.374.972	7.919.275	118.166.776
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	7.808.084	9.883.320	8.771.630	9.602.879	9.330.620	8.798.471	9.725.820	8.241.821	8.675.786	7.687.666	7.686.821	7.551.955	8.107.656	8.374.972	7.919.275	118.166.776
	Totaal Uitgaven	**8.715.162**	**10.245.581**	**9.325.126**	**9.989.139**	**9.731.856**	**9.185.006**	**10.258.896**	**8.734.255**	**9.141.953**	**8.120.977**	**8.021.921**	**7.819.643**	**8.376.644**	**8.587.662**	**8.204.934**	**124.458.757**

Bedragen € x 1.000		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023 – 2037
	Totaal Ontvangsten	**907.078**	**362.261**	**553.496**	**386.260**	**401.236**	**386.532**	**533.076**	**492.434**	**466.167**	**433.311**	**335.100**	**267.688**	**268.988**	**212.690**	**285.664**	**6.291.981**
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	**7.808.084**	**9.883.320**	**8.771.630**	**9.602.879**	**9.330.620**	**8.798.471**	**9.725.820**	**8.241.821**	**8.675.786**	**7.687.666**	**7.686.821**	**7.551.955**	**8.107.656**	**8.374.972**	**7.919.275**	**8.166.776**

Tabel 68 Verdiepingsbijlage artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 11.01 Verkenningen		**2.750**	**17.100**	**568.275**	**814.517**	**49.207**	**303.903**	**894.736**	**709.001**	**560.716**	**399.793**	**678.704**	**8.000**	**258.215**	**152.000**	
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**3.041**	**– 6.126**	**– 448.862**	**– 44.926**	**54.730**	**– 171.069**	**– 619.211**	**266.830**	**480.246**	**586.203**	**42.413**	**409.000**	**106.837**	**– 48.212**	
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 11.01 Verkenningen		**5.791**	**10.974**	**103.937**	**132.834**	**119.413**	**275.525**	**769.591**	**975.831**	**1.040.962**	**985.996**	**721.117**	**417.000**	**365.052**	**202.788**	
Aanvulling A2 Den Bosch-Deil	– 10.899	– 4.758	– 2.642	– 3.499												
Dekking herprioritering Spoorwegen	– 313.100	– 56.900	– 93.400	– 7.300	– 7.200	– 1.200	– 12.000	– 29.700	– 18.200	– 12.200				– 10.000	– 65.000	
Dekking herprioritering Hoofdwegennet	– 1.605.032				– 30.250	– 22.031	– 20.330	– 66.319	– 278.680	– 337.734	– 345.892	– 284.003	– 120.000	– 99.793		
Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	51.998	92.108	3.425	4.073	– 821	5.116	34.208	16.882	– 74.459	1.360	783	18.246	– 73.009	– 79.910	
Loon- en prijsbijstelling 2023	130.331	– 4.508	– 5.950	– 5.209	– 1.541	173	1.717	25.168	3.675	6.499	6.096	558	129.738	17.974	– 44.059	
Overboeking Opdrachten Oude Lijn	– 250	– 250														
Overboeking Prijsbijstelling Woningbouwmidden	16.485	2.542	2.991	2.981	2.311	1.188	1.118	1.118	1.118	1.118						
Overboeking Zuidasdok	10.000														10.000	
Rijksbrede opgave: OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	– 1.250.000									– 213.009	– 400.000	– 300.000	– 255.000	– 171.991	– 10.000	

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Startbeslissing Oude Lijn	1.698.784	10.085	19.513	72.932	81.202	118.240	161.000	208.000	221.200	201.360	284.000	250.465	70.787			
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 1.791**	**12.620**	**63.330**	**48.595**	**95.549**	**136.621**	**172.475**	**– 54.005**	**– 428.425**	**– 454.436**	**– 332.197**	**– 156.229**	**– 336.819**	**– 103.788**	
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 11.01 Verkenningen		**4.000**	**23.594**	**167.267**	**181.429**	**214.962**	**412.146**	**942.066**	**921.826**	**612.537**	**531.560**	**388.920**	**260.771**	**28.233**	**99.000**	
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen																
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**672**														
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		**672**														
Korte Termijn Fileaanpak	– 672	– 672														
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 672**														
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		**0**														
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 11.03 Reserveringen		**1.081.434**	**1.170.112**	**1.412.970**	**1.112.247**	**1.088.102**	**1.072.560**	**959.658**	**1.094.550**	**917.943**	**619.208**	**177.304**	**224.370**	**117.028**	**136.216**	**112.896**

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 898.238**	**– 986.582**	**– 863.338**	**236.268**	**175.142**	**217.137**	**326.314**	**313.840**	**550.121**	**1.205.908**	**1.255.214**	**1.278.721**	**1.190.067**	**1.204.679**	**1.189.164**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 11.03 Reserveringen		**183.196**	**183.530**	**549.632**	**1.348.515**	**1.263.244**	**1.289.697**	**1.285.972**	**1.408.390**	**1.468.064**	**1.825.116**	**1.432.518**	**1.503.091**	**1.307.095**	**1.340.895**	**1.302.060**
BZK: Bijdrage aan CID Binckhorst	5.000	5.000														
Capaciteit RWS	– 28.308				– 5.540	– 11.160	– 11.160			– 112	– 112	– 112	– 112			
Dekking studie landelijke uitrol ERTMS	– 3.947										– 3.947					
Derde tranche Impulsregeling SPV	– 79.462	419	– 4.881	– 75.000												
FIN: Rijksdiensten Schoon Emissieloos Bouwen	71.250					7.500	20.000	28.750	15.000							
Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	– 52.135	23.303	– 137.675	– 184.375	98.687	77.077	87.165	– 14.006	39.503	– 217.482	197.447	75.001	0	7.490	0
Knooppunt Empel	– 310	– 310														
Loon- en prijsbijstelling 2023	– 93.735	5.659	6.068	8.920	– 42.628	– 43.693	– 45.882	– 45.868	– 45.275	3.161	13.700	25.833	8.039	256	30.470	27.505
Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen	– 24.589	– 1.753	– 4.549	– 6.023	– 6.174	– 3.773	– 2.272	– 23	– 22							
Opgave Herprioritering Hoofdvaarwegennet	3.000	3.000														
Opgave Herprioritering Hoofdwegennet Aanleg	10.500		10.500													

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Opgave Herprioritering Spoorwegen	16.000	16.000														
Overboeking ten behoeve van incidentele SPUK Nijmegen	– 5.000	– 5.000														
Overboeking ten behoeve van Nedersaksenlijn	– 500		– 500													
Overboeking ten behoeve van Proefbaanvak Hanzelijn ERTMS	– 127.246									– 40.000	– 87.246					
Overboeking Woningbouwmiddelen	210.845	– 1.808	– 9.883	38.381	29.367	65.034	86.266	74.421	8.376	11.256	9.435					
Reservering Nedersaksenlijn en N33	480.000										20.000	20.000	70.000	70.000	70.000	230.000
Reservering Verduurzaming Gebouwen	16.900			3.737	4.654	4.773	1.455	1.491	97	99	99	99	99	99	99	99
RISM 2025-2029	– 7.000			– 1.400	– 1.400	– 1.400	– 1.400	– 1.400								
Startbeslissing Oude Lijn	– 1.698.784	– 10.085	– 19.513	– 72.932	– 81.202	– 118.240	– 161.000	– 208.000	– 221.200	– 201.360	– 284.000	– 250.465	– 70.787			
Strategisch Capaciteit Management (Exploitatie en Onderhoud)	– 27.940		– 11.160	– 11.160	– 5.620											
Toevoeging CA-middelen Exploitatie en Onderhoud	– 3.311.119				– 504.759	– 777.564	– 711.195	– 660.340	– 657.261							
Toevoeging CA-middelen Vernieuwing Hoofdwegen	– 520.000				– 104.000	– 104.000	– 104.000	– 104.000	– 104.000							

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Toevoeging CA-middelen Vernieuwing Hoofdvaarwegen	– 280.000				– 56.000	– 56.000	– 56.000	– 56.000	– 56.000							
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 41.013**	**– 10.615**	**– 253.152**	**– 957.677**	**– 939.836**	**– 908.111**	**– 883.804**	**– 1.074.291**	**– 187.453**	**– 549.553**	**– 7.198**	**82.240**	**70.355**	**108.059**	**257.604**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 11.03 Reserveringen		**142.183**	**172.915**	**296.480**	**390.838**	**323.408**	**381.586**	**402.168**	**334.099**	**1.280.611**	**1.275.563**	**1.425.320**	**1.585.331**	**1.377.450**	**1.448.954**	**1.559.664**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte		**– 23.959**	**14.378**	**185.781**	**363.458**	**68.435**	**143.458**	**230.940**	**81.331**	**269.914**	**162.458**	**112.182**	**171.466**	**788.167**	**1.647.662**	**1.825.935**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**23.959**	**172.668**	**51.047**	**– 143.458**	**– 163.967**	**– 199.106**	**– 80.028**	**– 81.331**	**– 140.721**	**– 161.045**	**– 112.182**	**– 171.466**	**– 242.395**	**– 1.160.255**	**– 122.299**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte			**187.046**	**119.482**		**21.814**	**31.834**	**283.430**		**129.193**	**1.413**			**545.772**	**487.407**	**1.703.636**
Aanbestedingsresultaat 't Vonderen Kerensheide	76.879		7.754		24.566	35.559	9.000									
Aanvullend budget meerkosten PFAS en Covid	– 32.700		– 22.700	– 10.000												
Betere bereikbaarheid bedrijventerrein ASML	– 573											– 573				
Capaciteit RWS-netwerken Hoofdwegen en Hoofdvaarwegen	– 1.501.519	– 5.620		– 80	– 10.840	– 130.455	– 134.669	– 124.500	– 138.867	– 138.867	– 116.755	– 116.755	– 116.755	– 116.867	– 116.867	– 116.867

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Dekking herprioritering Hoofdvaarwegennet	496.831		3.478	6.393				92.902	127.147	146.687	120.224					
Dekking herprioritering Hoofdwegennet	2.367.606	– 678	137	17.920	79.438	124.653	225.253	282.369	715.103	584.659	519.937	386.564	199.958	166.043	66.250	
Dekking herprioritering Spoorwegen	313.100	56.900	93.400	7.300	7.200	1.200	12.000	29.700	18.200	12.200				10.000	65.000	
Exploitatie Vrachtwagenheffing	– 300.000								– 15.000	– 95.000	– 95.000	– 95.000				
Extrapolatie RISM	– 1.400															– 1.400
HXII: Terugsluis Vrachtwagenheffing	– 110.000		– 55.000	– 55.000												
HXII: TVOV	– 65.000	– 38.348	– 9.085	– 17.567												
Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	70.020	219.935	275.982	488.123	520.544	198.659	671.774	187.515	– 399.911	– 604.568	– 540.898	244.052	– 219.520	– 199.161	– 424.442
Loon- en prijsbijstelling 2023	1.423.701	33.084	45.669	80.088	81.546	85.652	102.153	109.129	108.731	87.074	117.157	99.471	84.755	176.947	39.225	173.020
Opgave herprioritering: Beheer en onderhoud RWS	1.973.491				– 150.367	– 133.217	– 116.067	– 98.917	– 81.767							
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet	– 11.340	– 11.340														
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Aanleg	– 17.133	– 14.637	– 2.466	– 30												
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Vernieuwing	– 200.674							– 40.709	– 159.965							
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg	– 255.500	– 2.000	– 31.300	– 27.500	– 10.300	– 27.300					– 60.000	– 5.700	– 5.300	– 86.100		

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Vernieuwing	– 372.681							– 161.187	– 211.494							
Opgave herprioritering Spoorwegen Aanleg	– 148.100	– 21.000	– 92.000	– 6.000	– 6.000			– 7.700	– 7.700	– 7.700						
Opgave herprioritering Spoorwegen EOV	– 35.000	– 35.000														
Ophogen lopende DBFM-contracten	– 108.025									– 2.000	– 10.470	– 3.000	– 17.066	– 10.500	– 14.198	– 50.791
Overboeking Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl	– 165.000									– 33.000	– 33.000	– 33.000	– 33.000	– 33.000		
Overboeking HSL-Zuid	– 100.956									– 100.956						
Overboeking PHS	– 8.400								– 8.400							
Overboeking voorfinanciering Ring Utrecht Galecopperbrug	– 14.000			– 14.000												
Prijsstijgingen A16 Rotterdam	– 6.000	– 6.000														
Prijsstijgingen A24 Blankenburgverbinding	– 18.000	– 9.000	– 9.000													
Prijsstijgingen A7 Zuidelijke ringweg	– 6.000				– 6.000											
Prijsstijgingen Infraspeed 2023	– 102.177		– 25.000	– 50.000	– 27.177											
Reservering Nedersaksenlijn en N33	– 230.000															– 230.000
Reservering UK Terminal Amsterdam	33.000				33.000											

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Reservering Verduurzaming Gebouwen	– 16.900			– 3.737	– 4.654	– 4.773	– 1.455	– 1.491	– 97	– 99	– 99	– 99	– 99	– 99	– 99	– 99
Reserveringen IR	824	824														
Rijksbrede opgave: OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	1.250.000									213.009	400.000	300.000	255.000	171.991	10.000	
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	32	32														
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdwegennet	– 554	– 554														
Saldo Mee- en tegenvallers Spoorwegen	– 823	– 823														
Toevoeging middelen EPK Planstudiebudget	17.633	– 5.878	– 5.878	– 5.877												
Verlenging Topsector Logistiek 2024 t/m 2026	– 30.000															– 30.000
Mutaties Miljoenennota 2024		**9.982**	**117.864**	**187.132**	**378.920**	**467.649**	**305.043**	**737.003**	**533.406**	**288.208**	**237.426**	**– 8.990**	**123.441**	**58.895**	**– 149.850**	**– 680.579**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte		**9.982**	**304.910**	**306.614**	**378.920**	**489.463**	**336.877**	**1.020.433**	**533.406**	**417.401**	**238.839**	**– 8.990**	**123.441**	**604.667**	**337.557**	**1.023.057**
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		**1.060.225**	**1.201.590**	**2.167.026**	**2.290.222**	**1.205.744**	**1.519.921**	**2.085.334**	**1.884.882**	**1.748.573**	**1.181.459**	**968.190**	**403.836**	**1.163.410**	**1.935.878**	**1.938.831**

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		**189.659**	**381.550**	**773.051**	**1.481.349**	**1.404.471**	**1.597.056**	**2.338.993**	**2.384.221**	**2.638.219**	**2.812.525**	**2.153.635**	**1.920.091**	**2.217.919**	**2.031.090**	**3.005.696**
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2024 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		**156.165**	**501.419**	**770.361**	**951.187**	**1.027.833**	**1.130.609**	**2.364.667**	**1.789.331**	**2.310.549**	**2.045.962**	**1.805.250**	**1.969.543**	**2.010.350**	**1.885.511**	**2.582.721**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten				**47.500**												
Mutaties Voorjaarsnota 2023				**– 47.500**				**47.500**								
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten								**47.500**								
Mutaties Miljoenennota 2024																
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten								**47.500**								
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting				**47.500**												

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
2023 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte								**47.500**								
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte								**47.500**								

Toelichting
Aanvulling A2 Den Bosch-Deil
Dit betreft een specifieke uitkering aan de provincie Gelderland en Noord-Brabant voor de Quick Win A2 Deil-Vught.

Aanbestedingsresultaat 't Vonderen Kerensheide
Er is minder reservering hiervoor nodig omdat de aanbesteding van dit project lager uitvalt dan verwacht.

BZK: bijdrage CID Binckhorst
Conform de gemaakte afspraak in het BO MIRT van november 2022 geeft BZK een bijdrage voor Central Innovation District Binckhorst.

Capaciteit RWS Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet
In de ontwerpbegroting 2023 is de eerder tot en met 2025 gefinancierde structurele capaciteit van 9.250 FTE's voor de jaren 2024 en 2025 opgehoogd naar 9.341 FTE's. In de huidige begroting 2024 is besloten om deze capaciteit verder te verhogen naar circa 9.400 FTE's en structureel (einde looptijd fonds) te financieren. Aanvullend hierop wordt tot en met 2030 de capaciteit voor structurele werkzaamheden in lijn met de extra ambitie van dit kabinet op instandhouding verhoogd naar 9.665 FTE's. De middelen gaan naar MF artikel 12 Wegen en MF artikel 15 Vaarwegen.

Dekking herprioritering Hoofdvaarwegennet
Dit betreft de dekking voor herprioritering vanuit het hoofdwegennet.

Dekking herpriotering Hoofdwegennet
Dit betreft de dekking voor herprioritering vanuit het hoofdwegennet.

Dekking herprioritering Spoorwegen
Dit betreft de dekking voor herprioritering voor spoorwegen.

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

FIN: Rijksdiensten Schoon Emissieloos Bouwen
Dit betreffen aanvullende middelen voor de plannen: Rijksdiensten Schoon en Emissieloos Bouwen. Het programma Schoon en Emmissieloos Bouwen is opgericht om in samenspraak met de bouwsector en medeoverheden te komen tot een eenduidige invulling van de maatregelen die nodig zijn om de doelen en ambities te halen die gesteld zijn met betrekking tot de reductie van stikstof, CO2 en fijnstofemissies die samen hangen met het bouwen.

Herprioritering: aanleg voor instandhouding
Er wordt op het MF in totaal € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen. Het gaat om € 573 miljoen voor VenR en € 580 miljoen BenO. Bovendien wordt er € 94 miljoen toegevoegd vanuit aanleg voor capaciteit RWS. Deze middelen worden gedekt door te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof (€ 368 miljoen vaarwegen en € 1.131 miljoen wegen). De schuif van aanleg naar instandhouding RWS is verlaagd tot het BKN-niveau in combinatie met een efficiëntiedoelstelling (- € 178 miljoen). Deze middelen worden

toegevoegd onder voorbehoud van het opstellen van nieuwe sturingsafspraken waar de doelmatigheidswinst en inlopen uitgesteld onderhoud een plek krijgen.

HXII: TVOV
Het betreft de overboeking uit het MF voor de bijdrage Transitievangnet OV (TVOV).

Kasschuiven verkenningen, reserveringen en investeringsruimte
Er zijn op dit artikel budgetneutrale kasschuiven doorgevoerd om de programmering sluitend te krijgen.

Loon- en Prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen 2023
Dit betreft de opdracht Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) die in 2023 wordt verleend. Rijkswaterstaat geeft invulling aan deze opgave via de Strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur, waarmee wordt bijgedragen aan de reductie van stikstof, fijnstof en broeikasgasemissies.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg
Dit betreft middelen ten behoeve van de herprioriteringsopgave voor Wegen en specifiek voor Aanleg. De middelen komen terecht op artikel 12.

Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet
Er wordt budget gealloceerd voor de Averijhaven (Energiehaven) IJmuiden, voor de overdracht NST/PFAS-kosten, voor de bruggen Prinses Margrietkanaal en de Tegenvaller project MOC Kustwacht. Daarnaast wordt het modaliteitspecifiek budget (spijkerpot) voor vaarwegen aangevuld hiermee.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet: aanleg voor instandhouding
Er wordt op het MF in totaal € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen. Het gaat om € 573 miljoen voor VenR en € 580 miljoen BenO. Bovendien wordt er € 94 miljoen toegevoegd vanuit aanleg voor capaciteit RWS. Deze middelen worden gedekt door te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof (€ 368 miljoen vaarwegen en € 1.131 miljoen wegen). De schuif van aanleg naar instandhouding RWS is verlaagd tot het BKN-niveau in combinatie met een efficiëntiedoelstelling (- € 178 miljoen). Deze middelen worden toegevoegd onder voorbehoud van het opstellen van nieuwe sturingsafspraken waar de doelmatigheidswinst en inlopen uitgesteld onderhoud een plek krijgen.

Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Aanleg
Dit betreft middelen ten behoeve van de herprioriteringsopgave voor Vaarwegen en specifiek voor Aanleg. De middelen komen terecht op artikel 15.

Opgave herprioritering Spoorwegen
Op dit artikelonderdeel is een reservering getroffen voor de voortzetting gebiedsprogramma's, voor de brandblusvoorziening Rotterdam II. Om op deze manier tijdig te kunnen voldoen aan de veiligheidseisen en voor de de exploitatietreindienst Limburg op artikel 14.

Opgave herprioritering Spoorwegen Aanleg
Dit betreft de heprioriteringsopgave voor Spoor in het kader van aanleg. Middelen gaan naar artikel 13 ten behoeve van de risicoreservering voor IC Aken als bijdrage aan toekomstige verbindingen.

Opgave herpriotering Spoorwegen EOV
Dit betreft het effect voor ProRail van de afschaling van de dienstregeling van NS in 2022 (afrekening in 2023) met ca. 10%. Dit leidt tot minder inkomsten uit de gebruiksvergoeding van ca. € 35 miljoen.

Overboeking Rozenoordbrug aan scope Zuidasdok
Dit betreft een overboeking van aanvullend budget ten behoeve van het toevoegen van de vervanging van de Rozenoordbrug aan de scope van Zuidasdok. Deze middelen worden deels overgeboekt naar A10 knooppunt Nieuwe Meer en deels naar artikel 17 Projectorganisatie.

Overboeking voorfinanciering Ring Utrecht Galecopperbrug
Dit betreft een overboeking van de risiscoreservering voor Ring Utrecht Galecopperbrug naar de reserveringen VenR, waarmee de voorfinanciering van de opdracht voor de Galecopperbrug vanuit het budget voor Vervanging en Renovatie wordt rechtgetrokken.

Overboeking woningbouwmiddelen
Een deel van de woningbouwmiddelen worden overgeboekt van Artikel 12 naar Artikel 11. Het gaat o.a. om de middelen voor de SPUK mobiliteitspakketten, SPUK bovenlandse infrastructuur en risico beheersingskosten.

Overboeking ten behoeve van Proefbaanvak Hanzelijn ERTMS
Dit betreft een overboeking ten behoeve van Proefbaanvak Hanzelijn ERTMS. Het proefbedrijf zal gedurende 3 tot 4 maanden dag en nacht de operatie met ERTMS beproeven op de Hanzelijn (zonder reizigers in de trein). Vervolgens zal er ruim een jaar een normale dienstregeling worden gereden met extra monitoring op de techniek, de logistiek en de machinist. Ter dekking van deze kosten vindt er een overboeking plaats vanuit de reservering op artikel 11.03.

Overboeking ten behoeve van incidentele SPUK Nijmegen
Dit betreft een overboeking vanuit de reservering Knooppuntontwikkeling OV naar Kleine Projecten Personenvervoer ten behoeve van een incidentele SPUK ad. € 5 miljoen aan Nijmegen voor de herontwikkeling van station Nijmegen.

Prijsstijgingen A24 Blankenburg verbinding, A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en A16 Rotterdam
Dit betreft aanvullende budget voor de projecten A24 Blankenburg verbinding, A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en A16 Rotterdam, die te maken hebben gehad met flinke prijsstijgingen. De middelen worden in meerdere tranches uitgekeerd.

Prijsstijgingen Infraspeed 2023
Dit betreft een dekking voor de indexeringstegenvaller voor de periode 2023-2031. In het PPS-budget is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van de performance fee van 1,8% tot einde contract (2031). De gemiddeld gerealiseerde indexering vanaf 2020 is opgelopen en op de overige uitgaven is sprake van hoge prijsstijgingen. Hierdoor is er een tekort ontstaan op het budget.

Reservering Verduurzaming Gebouwen
Dit betreft de reservering verduurzaming gebouwen voor RWS, wat gedekt is vanuit de generieke investeringsruimte (11.04).

Rijksbrede opgave: OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
Er wordt € 1.350 miljoen vanuit de de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer geboekt naar de generieke investeringsruimte ter dekking van de taakstelling MF.

Startbeslissing Oude Lijn
In het BO MIRT 2022 van november 2022 is de startbeslissing Oude Lijn genomen. Het budget wordt om die reden overgeboekt van 11.03 (reserveringen) naar 11.01 (Verkenningen).

Toevoeging CA-middelen Exploitatie en Onderhoud
Dit betreft het aandeel van de Coalitieakkoord-middelen voor Exploitatie en Onderhoud in de periode 2026-2030.

Toevoeging CA-middelen Vernieuwing
Dit betreft het aandeel van de Coalitieakkoord-middelen voor Vernieuwing de periode 2026-2030.

Toevoeging middelen EPK Planstudiebudget
Dit betreft een toevoeging van middelen aan het EPK Planstudiebudget ter compensatie van extra planstudiekosten als gevolg van stikstofproblematiek.

Tabel 69 Verdiepingsbijlage artikel 12 Hoofdwegennet

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.01 Exploitatie		**4.478**	**4.266**	**4.159**	**4.168**	**4.159**	**4.159**	**4.168**	**4.168**	**4.168**	**4.168**	**4.168**	**4.168**	**4.168**	**4.168**	**4.168**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**143**	**141**	**33**	**33**	**139**	**33**	**33**	**33**	**33**	**33**	**33**	**33**	**33**	**33**	**33**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 12.01 Exploitatie		**4.621**	**4.407**	**4.192**	**4.201**	**4.298**	**4.192**	**4.201**	**4.201**	**4.201**	**4.201**	**4.201**	**4.201**	**4.201**	**4.201**	**4.201**
Baakschilden verlenging termijn	13	13														
Kasschuif 2023 Instandhouding	0	– 722	– 219	94	836	3	3	3	2							
Loon- en prijsbijstelling 2023	4.489	223	213	208	496	515	493	462	458	203	203	203	203	203	203	203
Toevoeging middelen BKN	20.772				3.811	5.235	4.485	3.699	3.542							
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 486**	**– 6**	**302**	**5.143**	**5.753**	**4.981**	**4.164**	**4.002**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.01 Exploitatie		**4.135**	**4.401**	**4.600**	**9.335**	**9.945**	**9.182**	**8.365**	**8.203**	**4.404**	**4.404**	**4.404**	**4.404**	**4.404**	**4.404**	**4.404**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing		**1.135.979**	**1.228.776**	**1.371.067**	**742.576**	**698.813**	**590.563**	**498.495**	**618.164**	**780.550**	**780.550**	**816.988**	**848.038**	**884.842**	**863.689**	**863.689**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**54.000**	**40.687**	**14.719**	**69.257**	**72.323**	**185.094**	**124.588**	**96.863**	**37.563**	**21.964**	**12.437**	**– 174.797**	**– 333.589**	**– 56.864**	**11.634**

12 Hoofdwe-gennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing		**1.189.979**	**1.269.463**	**1.385.786**	**811.833**	**771.136**	**775.657**	**623.083**	**715.027**	**818.113**	**802.514**	**829.425**	**673.241**	**551.253**	**806.825**	**875.323**
Bijdragen derden Hoofdwegennet	1.600				1.600											
Brandwerendheid tunnels A16 Rotterdam	– 34.700	– 17.568	– 226			– 13.389	– 3.517									
Kasschuiven Hoofdwegennet	0	– 215.541	– 100.964	– 198.267	– 152.120	65.929	143.812	97.930	– 160.605	– 53.684	– 36.987	– 27.330	205.153	380.595	52.079	
Loon- en prijsbijstelling 2023	811.191	57.466	61.368	66.989	72.569	70.544	71.851	72.339	79.122	39.548	38.793	40.094	32.544	26.648	39.002	42.314
Onderzoeksprogramma Vernieuwing	– 1.180	– 1.180														
Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen 2023	2.000		1.000	1.000												
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Exploitatie en Onderhoud					111.722	102.641	92.581	82.197	72.667							
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Vernieuwing	372.681							161.187	211.494							
Overboeking budget voor toevoeging vervanging Rozenoordbrug aan scope ZAD	– 60.000													– 60.000		
Overboeking voorfinanciering Ring Utrecht Galecopperbrug	14.000			14.000												
SPUK sluiscomplex KWZ	– 16.800		– 16.800													

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Toevoeging CA-middelen Exploitatie en Onderhoud	1.991.529				212.933	355.283	338.727	312.907	309.871							
Toevoeging CA-middelen Vernieuwing	520.000				104.000	104.000	104.000	104.000	104.000							
Veiligheidsmaatregelen knooppunt Empel	310	310														
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 176.513**	**– 55.622**	**– 116.278**	**350.704**	**685.008**	**747.454**	**830.560**	**616.549**	**– 14.136**	**1.806**	**12.764**	**237.697**	**347.243**	**91.081**	**42.314**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing		**1.013.466**	**1.213.841**	**1.269.508**	**1.162.537**	**1.456.144**	**1.523.111**	**1.453.643**	**1.331.576**	**803.977**	**804.320**	**842.189**	**910.938**	**898.496**	**897.906**	**917.637**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling		**623.918**	**1.113.186**	**1.124.159**	**1.159.608**	**891.570**	**1.225.505**	**809.373**	**587.039**	**832.067**	**396.672**	**561.506**	**1.022.902**	**830.354**	**267.489**	**70.446**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**1.062.106**	**561.432**	**– 166.978**	**– 129.093**	**66.629**	**127.942**	**– 103.596**	**– 103.979**	**– 43.593**	**– 318.879**	**– 236.847**	**170.400**	**281.029**	**785.278**	**– 10.406**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling		**1.686.024**	**1.674.618**	**957.181**	**1.030.515**	**958.199**	**1.353.447**	**705.777**	**483.060**	**788.474**	**77.793**	**324.659**	**1.193.302**	**1.111.383**	**1.052.767**	**60.040**
Aanbestedingsresultaat 't Vonderen Kerensheide	– 76.879		– 7.754		– 24.566	– 35.559	– 9.000									
Aanvulling A2 Den Bosch - Deil	10.899	4.758	2.642	3.499												
Actualisatie Tolontvangsten BBV en VIA15	470.598		20.470	41.327	38.776	34.827	33.016	47.618	43.565	42.824	38.323	26.720	25.782	25.587	25.621	26.142
Betere bereikbaarheid bedrijventerrein ASML	573											573				

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Bijdragen derden Hoofdwegennet	251	251														
Dekking herprioritering Hoofdwegennet	– 1.762.574	678	– 137	– 17.920	– 49.188	– 102.622	– 204.923	– 216.050	– 436.423	– 246.925	– 174.045	– 102.561	– 79.958	– 66.250	– 66.250	
Demonstrator batterij	– 612		– 612													
Derde tranche Impulsregeling SPV	79.462	– 419	4.881	75.000												
Fileaanpak	704	704														
FIN: Schoon en Emmissieloos bouwen	179.000		12.500	17.500	34.000	55.000	35.000	15.000	10.000							
GF: Implementatierichtlijn RISM II	– 1.235			– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95
GF: Terugbetaling Goes	– 1.243	– 1.243														
ILT: Vrachtwagenheffing	– 1.111	– 437	– 674													
Implementatierichtlijn RISM 2025-2029	8.400			1.400	1.400	1.400	1.400	1.400								1.400
Kaderaanpassing MF	0	– 500.000	– 50.000	250.000		200.000	– 800.000	900.000								
Kaderruilen 2023	0	7.000	– 69.416	138.236	220.000	361.180	610.000	– 430.000	25.000	– 270.000			– 550.000	– 75.000	133.000	– 100.000
Kasschuiven Hoofdwegennet	0	248.123	– 81.295	– 92.840	– 285.037	– 654.155	– 358.245	– 756.961	59.806	500.029	701.329	440.621	– 19.761	– 56.720	– 69.336	424.442
Loon- en prijsbijstelling 2023	558.421	79.369	99.735	54.420	42.361	41.698	45.436	40.155	35.299	27.654	25.947	21.977	11.912	22.194	7.362	2.902
Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen 2023	14.106	830	1.526	2.000	4.251	3.250	2.249									
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen	13.000		3.000	10.000												

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: Gebiedsprogramma's	6.000	2.000	2.000	2.000												
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: Extra kosten PFAS	1.100		1.100													
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: rotondes Zeeland	3.000			3.000												
Ophoging Vrachtwagenheffing voor gunnen contracten exploitatiefase	300.000								15.000	95.000	95.000	95.000				
Overboeking Rozenoordbrug aan scope Zuidasdok	50.000													60.000	– 10.000	
Overboeking Woningbouwimpuls	– 2.905.760	– 943.926	– 850.518	– 342.074	– 180.629	– 106.197	– 106.197	– 110.076	– 110.076	– 122.392	– 123.704					
PF: Implementatierichtlijn RISM II	– 15.405			– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185
Prijsstijgingen A7 Zuidelijke Ringweg	6.000				6.000											
Programma Vrachtwagenheffing 2023	– 1.307	– 1.307														
Saldo mee-tegenvallers Hoofdwegennet	554	554														
Toevoeging middelen EPK Planstudiebudget	17.633	5.878	5.878	5.877												
Wijziging Tijdelijke Tolheffing 2023	– 92	– 92														
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 1.097.279**	**– 906.674**	**150.145**	**– 193.912**	**– 202.458**	**– 752.544**	**– 510.194**	**– 359.109**	**24.910**	**561.570**	**481.050**	**– 613.305**	**– 91.469**	**19.117**	**353.606**

12 Hoofdwe-gennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling		**588.745**	**767.944**	**1.107.326**	**836.603**	**755.741**	**600.903**	**195.583**	**123.951**	**813.384**	**639.363**	**805.709**	**579.997**	**1.019.914**	**1.071.884**	**413.646**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/ PPS		**514.098**	**887.350**	**616.391**	**628.301**	**677.374**	**543.998**	**537.679**	**531.440**	**520.293**	**485.222**	**476.934**	**369.844**	**391.663**	**374.365**	**371.230**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**218.478**	**143.892**	**413.006**	**379.096**	**318.198**	**261.231**	**245.351**	**211.881**	**110.008**	**25.351**	**71.519**	**57.802**	**109.429**	**– 168.237**	**8.994**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/ PPS		**732.576**	**1.031.242**	**1.029.397**	**1.007.397**	**995.572**	**805.229**	**783.030**	**743.321**	**630.301**	**510.573**	**548.453**	**427.646**	**501.092**	**206.128**	**380.224**
Brandwerenheid tunnels A16 Rotterdam	34.700	17.568	226			13.389	3.517									
Kasschuiven hoofdwegennet	0													– 136.776	136.776	
Loon- en prijsbijstelling 2023	311.330	25.220	30.974	35.387	35.202	29.470	23.851	22.995	21.170	16.357	11.579	16.982	11.546	17.282	4.161	9.154
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: A15 Maasvlakte-Vaanplein	27.200		14.700	12.500												
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: A16 Rotterdam	37.600				10.300	27.300										
Opgave herprioritering Hoofdwegennet Aanleg: A27 Houten Hooipolder	157.100										60.000	5.700	5.300	86.100		

12 Hoofdwe-gennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Prijsstijgingen A16 Rotterdam	6.000	6.000														
Prijsstijgingen A24 Blankenburgverbinding	18.000	9.000	9.000													
Toevoeging middelen DBFM-projecten	101.571									2.000	10.470	3.000	17.066	10.500	14.198	44.337
Mutaties Miljoenennota 2024		**57.788**	**54.900**	**47.887**	**45.502**	**70.159**	**27.368**	**22.995**	**21.170**	**18.357**	**82.049**	**25.682**	**33.912**	**– 22.894**	**155.135**	**53.491**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen/ PPS		**790.364**	**1.086.142**	**1.077.284**	**1.052.899**	**1.065.731**	**832.597**	**806.025**	**764.491**	**648.658**	**592.622**	**574.135**	**461.558**	**478.198**	**361.263**	**433.715**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN		**776.377**	**672.231**	**673.413**	**600.355**	**589.116**	**596.034**	**591.394**	**591.394**	**591.394**	**585.667**	**585.667**	**586.172**	**586.172**	**586.172**	**586.172**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**9.050**	**6.502**	**3.314**	**1.605**	**1.461**	**1.260**	**1.249**	**1.249**	**924**	**911**	**911**	**912**	**912**	**912**	**912**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN		**785.427**	**678.733**	**676.727**	**601.960**	**590.577**	**597.294**	**592.643**	**592.643**	**592.318**	**586.578**	**586.578**	**587.084**	**587.084**	**587.084**	**587.084**
Capaciteit RWS hoofdwegennet	1.061.393	5.620	11.240	22.000	99.601	102.574	95.400	97.662	97.662	75.662	75.662	75.662	75.662	75.662	75.662	75.662
HXII: Bijdrage banenafspraak RWS	3.998	3.998														
HXII: Cyber en Vitaal middelen MF	2.294	78	156	156	156	188	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
HXII: Financiering onderzoek Integrale MilieuToepassing	62	62														
HXII: Herschikking aanvullende middelen informatiehuishouding	4.746		339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	– 695	– 695														
HXII: RWS werving en selectie	64.500	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300
HXII: Verdeling POK/WOO middelen	54.211	1.570	872	717	771	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571
HXII: Vernieuwing SAP	– 6.663	– 6.663														
Kasschuif 2023 Instandhouding	0	– 29.851	– 5.404	2.302	32.722	64	59	54	54							
LNV: RWS-bijdrage Kennisprogramma Circulair Terreinbeheer	– 325	– 325														
Loon- en prijsbijstelling 2023	545.540	42.221	37.575	37.654	40.658	40.566	40.320	39.262	39.165	32.853	32.527	32.527	32.553	32.553	32.553	32.553
Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen 2023	183	23	23	23	23	23	23	23	22							
Programma Vrachtwagenheffing 2023	1.307	1.307														
Toevoeging middelen BKN	515.395				94.481	131.133	110.842	91.405	87.534							
Wijziging Tijdelijke Tolheffing 2023	92	92														

12 Hoofdwe-gennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Miljoenennota 2024		**21.737**	**49.101**	**67.491**	**273.051**	**283.758**	**256.010**	**237.772**	**233.803**	**117.881**	**117.555**	**117.555**	**117.581**	**117.581**	**117.581**	**117.581**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN		**807.164**	**727.834**	**744.218**	**875.011**	**874.335**	**853.304**	**830.415**	**826.446**	**710.199**	**704.133**	**704.133**	**704.665**	**704.665**	**704.665**	**704.665**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte																
Mutaties Voorjaarsnota 2023																
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte																
Mutaties Miljoenennota 2024																
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.07 Investeringsruimte																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Hoofdwegennet		**3.054.850**	**3.905.809**	**3.789.189**	**3.135.008**	**2.861.032**	**2.960.259**	**2.441.109**	**2.332.205**	**2.728.472**	**2.252.279**	**2.445.263**	**2.831.124**	**2.697.199**	**2.095.883**	**1.895.705**
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Hoofdwegennet		**4.398.627**	**4.658.463**	**4.053.283**	**3.455.906**	**3.319.782**	**3.535.819**	**2.708.734**	**2.538.252**	**2.833.407**	**1.981.659**	**2.293.316**	**2.885.474**	**2.755.013**	**2.657.005**	**1.906.872**
Totaal Uitgaven stand		**3.203.874**	**3.800.162**	**4.202.936**	**3.936.385**	**4.161.896**	**3.819.097**	**3.294.031**	**3.054.667**	**2.980.622**	**2.744.842**	**2.930.570**	**2.661.562**	**3.105.677**	**3.040.122**	**2.474.067**

12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
ontwerpbegroting 2024 Hoofdwegennet																
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		**8.307**	**44.797**	**49.951**	**59.676**	**70.975**	**81.082**	**134.384**	**89.766**	**61.686**	**55.759**	**151.386**	**74.802**	**53.978**	**53.978**	**53.978**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**136.033**	**1.445**	**– 8.153**	**894**	**– 310**	**– 15.082**	**– 16.970**	**– 21.527**	**28.082**	**34.007**	**5.925**				
		144.340	**46.242**	**41.798**	**60.570**	**70.665**	**66.000**	**117.414**	**68.239**	**89.768**	**89.766**	**157.311**	**74.802**	**53.978**	**53.978**	**53.978**
Actualisatie Tolontvangsten BBV en VIA15	470.598		20.470	41.327	38.776	34.827	33.016	47.618	43.565	42.824	38.323	26.720	25.782	25.587	25.621	26.142
Bijdragen derden hoofdwegennet	1.851	251			1.600											
Kasschuiven Hoofdwegennet	76.536		– 15.548	34.520	18.125	14.966	9.535	57.511	60.718	59.346	39.534	– 119.387	– 54.446	– 32.421	2.302	1.781
Loon- en prijsbijstelling 2023	46.114	81	1.721	1.756	2.730	2.696	2.696	3.405	3.299	4.340	4.340	7.604	3.616	2.610	2.610	2.610
Mutaties Miljoenennota 2024		**332**	**6.643**	**77.603**	**61.231**	**52.489**	**45.247**	**108.534**	**107.582**	**106.510**	**82.197**	**– 85.063**	**– 25.048**	**– 4.224**	**30.533**	**30.533**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 12.09 Ontvangsten		**144.672**	**52.885**	**119.401**	**121.801**	**123.154**	**111.247**	**225.948**	**175.821**	**196.278**	**171.963**	**72.248**	**49.754**	**49.754**	**84.511**	**84.511**
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Hoofdwegennet		**8.307**	**44.797**	**49.951**	**59.676**	**70.975**	**81.082**	**134.384**	**89.766**	**61.686**	**55.759**	**151.386**	**74.802**	**53.978**	**53.978**	**53.978**
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Hoofdwegennet		**144.340**	**46.242**	**41.798**	**60.570**	**70.665**	**66.000**	**117.414**	**68.239**	**89.768**	**89.766**	**157.311**	**74.802**	**53.978**	**53.978**	**53.978**

12 Hoofdwe-gennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Hoofdwegennet		**144.672**	**52.885**	**119.401**	**121.801**	**123.154**	**111.247**	**225.948**	**175.821**	**196.278**	**171.963**	**72.248**	**49.754**	**49.754**	**84.511**	**84.511**

Aanbestedingsresultaat 't Vonderen Kerensheide
Er is minder reservering hiervoor nodig omdat de aanbesteding van dit project lager uitvalt dan verwacht.

Aanvulling A2 Den Bosch-Deil
Dit betreft een specifieke uitkering aan de provincie Gelderland en Noord-Brabant voor de Quick Win A2 Deil-Vught.

Actualisatie Tolontvangsten A24 BBV en ViA15
Dit betreft een actualisatie van de tolontvangsten als gevolg van voortschrijdend inzicht in de kosten en opbrengsten van de Tijdelijke Tolheffing op basis van actuele gegevens en verkeersprognoses.

Brandwerendheid tunnels A16 Rotterdam
Voor het aanbrengen van hittewerende bekleding ten behoeve van brandwerendheid is er sprake van een tegenvaller. De aanvullende kosten voor de A16 worden gefinancierd uit de totale reservering Brandwerendheid Tunnels.

Capaciteit RWS Hoofdwegennet
In de ontwerpbegroting 2023 is de eerder tot en met 2025 gefinancierde structurele capaciteit van 9.250 FTE's voor de jaren 2024 en 2025 opgehoogd naar 9.341 FTE's. In de begroting 2024 is besloten om deze capaciteit verder te verhogen naar circa 9.400 FTE's en structureel (einde looptijd fonds) te financieren. Aanvullend hierop wordt tot en met 2030 de capaciteit voor structurele werkzaamheden in lijn met de extra ambitie van dit kabinet op instandhouding verhoogd naar 9.665 FTE's. De middelen worden toegevoegd aan het artikelonderdeel 12.06.

Dekking herpriotering Hoofdwegennet
Dit betreft de dekking voor herprioritering vanuit het hoofdwegennet.

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

FIN: Schoon Emissieloos Bouwen
Dit betreffen aanvullende middelen voor de plannen: Kennis, opschaling, praktijktoepassingssprogramma- en de Specfieke uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen.

HXII: Vernieuwing SAP
Dit betreft de verrekening van het aandeel van RWS voor het project Vernieuwing SAP.

HXII: RWS werving en selectie
Dit betreft de overheveling van het budget voor werving en selectie aan RWS.

HXII: Verdeling POK/WOO middelen
Dit betreft de verdeling van de middelen binnen IenW voor de Parlementaire Ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag (POK) en Wet Open Overheid (WOO).

Kaderaanpassing MF
Dit betreft een kaderaanpassing om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen.

Kaderruilen 2023
Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

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

Loon- en Prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen 2023
Dit betreft de opdracht Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) die in 2023 wordt verleend. Rijkswaterstaat geeft invulling aan deze opgave via de Strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur, waarmee wordt bijgedragen aan de reductie van stikstof, fijnstof en broeikasgasemissies.

Opgave herpioritering Hoofdwegennet
Dit betreft de herprioriteringsopgave voor Wegen. Dit budget is afkomstig van de investeringsruimte waar de dekking naartoe is geboekt.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet aanleg: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen
Dit betreft het budget voor de meerkosten die worden gemaakt voor bevingsbestendig bouwen op de Zuidelijke Ringweg Groningen. Deze meerkosten worden gedekt binnen het bestaande projectbudget en uit de generieke investeringsruimte.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet aanleg: A15 Maasvlakte-Vaanplein
Dit betreft een tegenvaller op de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Dit budget is afkomstig van de investeringsruimte waar de dekking naartoe is geboekt.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet aanleg: A16 Rotterdam
Dit betreft een tegenvaller door vertraging- en versnellingskosten. Dit budget is afkomstig van de investeringsruimte waar de dekking naartoe is geboekt.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet aanleg: A27 Houten-Hooipolder
Dit betreft een aanbestedingstegenvaller op contract Zuid (€ 97 miljoen) en contract Noord (54 miljoen). Dit budget is afkomstig van de investeringsruimte waar de dekking naartoe is geboekt.

Opgave herprioritering Hoofdwegennet: aanleg voor instandhouding
Er wordt op het MF in totaal € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen. Het gaat om € 573 miljoen voor VenR en € 580 miljoen BenO. Bovendien wordt er € 94 miljoen toegevoegd vanuit aanleg voor capaciteit RWS. Deze middelen worden gedekt door

te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof (€ 368 miljoen vaarwegen en € 1.131 miljoen wegen). De schuif van aanleg naar instandhouding RWS is verlaagd tot het BKN-niveau in combinatie met een efficiëntiedoelstelling (- € 178 miljoen). Deze middelen worden toegevoegd onder voorbehoud van het opstellen van nieuwe sturingsafspraken waar de doelmatigheidswinst en inlopen uitgesteld onderhoud een plek krijgen.

Ophoging Vrachtwagenheffing voor gunnen contracten exploitatiefase
Na invoering van de Vrachtwagenheffing in 2026 zullen jaarlijks kosten gemaakt worden voor de exploitatie. Dit betreft de overheveling van middelen vanuit artikel 11.04 die nodig zijn om de contracten te gunnen voor de exploitatiefase van de vrachtwagenheffing in 2026-2032.

Overboeking Rozenoordbrug aan scope Zuidasdok
Dit betreft een overboeking van aanvullend budget ten behoeve van het toevoegen van de vervanging van de Rozenoordbrug aan de scope van Zuidasdok. Deze middelen worden deels overgeboekt naar A10 knooppunt Nieuwe Meer en deels naar artikel 17 Projectorganisatie.

Overboeking Woningbouwmiddelen
Een deel van de Woningbouwmiddelen wordt overgeboekt van artikel 12 naar artikel 14. Het gaat o.a. om de middelen voor de SPUK mobiliteitspakketten, de SPUK bovenplanse infrastructuur en risicobeheersingskosten.

Overboeking voorfinanciering Ring Utrecht Galecopperbrug
Dit betreft een overboeking van de risiscoreservering voor Ring Utrecht Galecopperbrug naar de reserveringen VenR, waarmee de voorfinanciering van de opdracht voor de Galecopperbrug vanuit het budget voor Vervanging en Renovatie wordt rechtgetrokken.

PF: Implementatierichtlijn RISM II
In 2023 treden de Wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de bijbehorende AMvB in werking. Dit betreft een overboeking naar het Provinciefonds voor procedures die volgens deze wetgeving moeten worden uitgevoerd op autosnelwegen en autowegen ter verbetering van de verkeersveiligheid en weginfrastructuur.

Toevoeging CA-middelen Exploitatie en Onderhoud
Dit betreft de toevoeging van de CA-middelen voor Exploitatie en Onderhoud die op 11.03 gereserveerd zijn.

Toevoeging CA-middelen Vernieuwing
Dit betreft de toevoeging van de CA-middelen voor Vernieuwing die op 11.03 gereserveerd zijn.

Toevoeging middelen EPK Planstudiebudget
Dit betreft een toevoeging van middelen aan het EPK Planstudiebudget ter compensatie van extra planstudiekosten als gevolg van stikstofproblematiek.

Prijsstijgingen A24 Blankenburg verbinding, A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en A16 Rotterdam
Dit betreft aanvullende budget voor de projecten A24 Blankenburg verbinding, A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en A16 Rotterdam, die te maken hebben gehad met flinke prijsstijgingen. De middelen worden in meerdere tranches uitgekeerd.

Artikel 13 Spoorwegen

Tabel 70 Verdiepingsbijlage artikel 13 Spoorwegen

13 Spoorwegen	Totaal mutatie2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 13.02 Exploitatie onderhoud en vernieuwing	**1.990.766**	**1.974.893**	**1.635.044**	**1.464.555**	**1.968.690**	**1.570.185**	**1.439.812**	**1.610.523**	**1.630.035**	**1.672.155**	**1.761.286**	**1.860.699**	**1.834.041**	**1.979.713**	**1.977.000**
Mutaties Voorjaarsnota 2023	**– 18.735**	**53.043**	**11.051**	**10.716**	**57.404**	**10.532**	**10.518**	**11.884**	**12.040**	**12.377**	**13.090**	**13.886**	**13.672**	**14.838**	**14.304**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 13.02 Exploitatie onderhoud en vernieuwing	**1.972.031**	**2.027.936**	**2.026.094**	**1.580.717**	**1.646.095**	**1.450.330**	**1.475.271**	**1.622.407**	**1.642.075**	**1.684.532**	**1.774.376**	**1.874.585**	**1.847.713**	**1.994.551**	**1.991.304**
Omvorming ProRail tot zbo	20.000	20.000													
Loon- en prijsbijstelling 2023	1.274.626	96.234	95.466	95.166	75.903	79.038	69.601	70.797	77.853	78.796	80.832	85.141	89.946	88.658	95.699	95.496
Toevoeging subsidieaanvraag ProRail 2023	356	356													
Dekking herprioritering Spoorwegen EOV	35.000	35.000													
Mutaties Miljoenennota 2024	**131.590**	**115.466**	**95.166**	**75.903**	**79.038**	**69.601**	**70.797**	**77.853**	**78.796**	**80.832**	**85.141**	**89.946**	**88.658**	**95.699**	**95.496**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 13.02 Exploitatie onderhoud en vernieuwing	**2.103.621**	**2.143.402**	**2.121.260**	**1.656.620**	**1.725.133**	**1.519.931**	**1.546.068**	**1.700.260**	**1.720.871**	**1.765.364**	**1.859.517**	**1.964.531**	**1.936.372**	**2.090.250**	**2.086.800**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling	**644.053**	**444.210**	**278.638**	**170.206**	**349.614**	**322.018**	**251.042**	**134.112**	**83.145**	**103.625**	**111.190**	**64.995**	**120.878**	**66.977**	**4.000**

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 9.018**	**– 77.499**	**454.399**	**71.500**	**222.320**	**311.579**	**527.668**	**44.156**	**42.396**	**– 442.297**	**101.329**	**– 445.213**	**– 6.630**	**329.763**	
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling		**635.035**	**366.711**	**571.934**	**633.597**	**733.037**	**778.710**	**241.706**	**178.268**	**125.541**	**– 338.672**	**212.519**	**– 380.218**	**114.248**	**396.740**	**4.000**
Afrekening voorschotten 2022	468	468														
BCF: LVO Oosterhoutseweg	– 1.927	– 1.927														
EZK: Deltaplan Noord-Nederland	50	50														
Kasschuiven Spoorwegen	0	– 86.975	– 87.790	67.708	40.545	17.724	– 22.412	– 40.112	– 66.139	40.305	216.774	– 196.982	– 89.033	73.009	133.378	
Kaderruilen 2023	0	– 64.824	118.310	– 152.704	– 90.000	– 271.180	– 420.000	330.000	0	45.000	195.000	70.000	550.000	– 31.476	– 278.126	
Loon- en prijsbijstelling 2023	198.674	4.305	6.184	8.235	9.822	13.939	38.084	5.808	26.845	57.569	11.793	3.626			12.464	
Opdracht Oude Lijn	250	250														
Opgave herprioritering Spoorwegen Aanleg	109.000	5.000	92.000	6.000	6.000											
Overboeking Demonstrator batterij E-Loc	612		612													
Overboeking Spoorcapaciteit 2023 naar PHS planstudie	– 3.603	– 3.603														
Overboeking Incidentele SPUK Nijmegen	5.000	5.000														
Overboeking Nedersaksenlijn	500		500													
Overboeking Overwegenaanpak	8.400								8.400							
Saldo mee- en tegenvallers Spoorwegen	3.201	3.201														

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Prijsbijstelling AP-middelen 2022	7.799	5.942	7.492	7.448	2.865	562	529	529	529	529			– 18.626			
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 133.113**	**137.308**	**– 63.313**	**– 30.768**	**238.955**	**– 403.799**	**296.225**	**– 30.365**	**143.403**	**423.567**	**123.356**	**442.341**	**41.533**	**132.284**	
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 13.03 Ontwikkeling		**501.922**	**504.019**	**508.621**	**602.829**	**494.082**	**374.911**	**537.931**	**147.903**	**268.944**	**84.895**	**89.163**	**62.123**	**155.781**	**264.456**	**4.000**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/ PPS		**202.928**	**180.455**	**174.656**	**85.815**	**175.979**	**176.889**	**131.495**	**86.053**	**46.989**						
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**937**	**23.993**	**9.645**	**11.580**	**15.503**	**8.120**	**31.799**	**10.620**	**– 109.359**						
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/ PPS		**203.865**	**204.448**	**191.482**	**185.009**	**184.301**	**163.294**	**97.395**	**96.673**	**– 62.370**						
Kasschuiven Spoorwegen	0	10.226	– 12.300	– 37.300	– 14.477	12.700	12.700	12.700	10.427	5.324						
Overboeking Zettingsproblematiek HSL-Zuid	100.956									100.956						
Prijsstijgingen Infraspeed 2023	102.177		25.000	50.000	27.177											
Mutaties Miljoenennota 2024		**10.226**	**12.700**	**12.700**	**12.700**	**12.700**	**12.700**	**12.700**	**10.427**	**106.280**						
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 13.04 Geïntegreerde contractvormen/ PPS		**214.091**	**217.148**	**204.182**	**197.709**	**197.001**	**175.994**	**110.095**	**107.100**	**43.910**						

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing			**8.298.000**													
Mutaties Voorjaarsnota 2023																
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing			**8.298.000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Omvorming ProRail tot ZBO 547.000			– 8.298.000	8.845.000												
Mutaties Miljoenennota 2024			**– 8.298.000**	**8.845.000**												
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing				**8.845.000**												
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte																
Mutaties Voorjaarsnota 2023																
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte																
Mutaties Miljoenennota 2024																
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 13.08 Investeringsruimte																

13 Spoorwegen	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Spoorwegen		**2.837.747**	**10.897.558**	**2.088.338**	**1.720.576**	**2.494.283**	**2.069.092**	**1.822.349**	**1.830.688**	**1.760.169**	**1.775.780**	**1.872.476**	**1.925.694**	**1.954.912**	**9046.691**	**1.981.000**
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Spoorwegen		**2.810.931**	**2.599.095**	**2.789.510**	**2.399.323**	**2.563.433**	**2.392.334**	**1.814.372**	**1.897.348**	**1.705.246**	**1.345.860**	**1.986.895**	**1.494.367**	**1.961.962**	**1391.291**	**1.995.304**
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2024 Spoorwegen		**2.819.634**	**2.864.569**	**1.679.063**	**2.457.158**	**2.416.216**	**2.070.836**	**2.194.094**	**1.955.263**	**2.033.725**	**1.850.259**	**1.948.680**	**2.026.654**	**2.092.152**	**2354.706**	**6090.800**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		**209.263**	**229.802**	**203.784**	**203.784**	**359.115**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**211.784**	**212.784**	**203.784**	**204.284**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**67.174**	**– 1.000**	**– 1.000**	**– 1.000**	**– 1.000**	**– 1.000**	**– 1.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**5.000**	**6.000**	**6.300**	**– 1.000**	**– 1.500**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		**276.437**	**228.802**	**202.784**	**202.784**	**358.115**	**202.784**	**202.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**217.784**	**219.084**	**202.784**	**202.784**
Afrekening voorschotten 2022	468	468														
Saldo mee- en tegenvallers spoorwegen	3.558	3.558														
Mutaties Miljoenennota 2024		**4.026**														
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 13.09 Ontvangsten		**280.463**	**228.802**	**358.115**	**202.784**	**202.784**	**202.784**	**202.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**217.784**	**219.084**	**202.784**	**202.784**
Totaal Ontvangsten stand		**209.263**	**229.802**	**203.784**	**203.784**	**359.115**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**203.784**	**211.784**	**212.784**	**203.784**	**204.284**

13 Spoorwegen	Totaal mutatie2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
ontwerpbegroting 2023 Spoorwegen															
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Spoorwegen	**276.437**	**228.802**	**202.784**	**202.784**	**358.115**	**202.784**	**202.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**217.784**	**219.084**	**202.784**	**202.784**
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Spoorwegen	**280.463**	**228.802**	**358.115**	**202.784**	**202.784**	**202.784**	**202.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**208.784**	**217.784**	**219.084**	**202.784**	**202.784**

Toelichting

BCF: LVO Oosterhoutseweg

Dit betreft de afdracht aan het BTW compensatiefonds (BCF) met betrekking tot het project Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) Oosterhoutseweg.

Dekking herprioritering Spoorwegen EOV
Dit betreft het effect voor ProRail van de afschaling van de dienstregeling van NS in 2022 (afrekening in 2023) met ca. 10%. Dit leidt tot minder inkomsten uit de gebruiksvergoeding van ca. € 35 miljoen.

Kaderruilen 2023
Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen onder de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen.

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

Loon- en prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Omvorming ProRail tot zbo
De financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting wordt technisch met een jaar opgeschoven van 2024 naar 2025. De definitieve bepaling van het moment van inwerkingtreding zal plaatsvinden na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede en Eerste Kamer.

Opgave herprioritering Spoorwegen Aanleg
Dit betreft een overboeking vanuit de investeringsruimte voor de brandblusvoorziening Rotterdam II om tijdig te kunnen voldoen aan de veiligheidseisen en een risicoreservering voor IC Aken als bijdrage aan toekomstige verbindingen.

Overboeking incidentele SPUK Nijmegen
Dit betreft een overboeking vanuit de reservering Knooppuntontwikkeling OV naar Kleine Projecten Personenvervoer ten behoeve van een incidentele SPUK ad. € 5 miljoen aan Nijmegen voor de herontwikkeling van station Nijmegen.

Overboeking overwegenaanpak
Vanuit de investeringsruimte wordt budget overgeboekt naar het project Guisweg (onderdeel van de Corridor Amsterdam-Hoorn en randvoorwaardelijk voor PHS Amsterdam Hoorn) voor het ontstane budgettekort. Hiermee wordt voorkomen dat komt de verbetering van bereikbaarheid voor weg, spoor (PHS) en fiets onder druk komt te staan.

Overboeking Spoorcapaciteit 2030 naar PHS planstudie
Dit betreft een overboeking van de middelen t.b.v. baanstabiliteit vanuit het Programma Spoorcapaciteit 2030 naar PHS Planuitwerking zodat de studie baanstabiliteit DelftCampus – Schiedam kan worden uitgevoerd binnen de planstudie PHS.

Overboeking Zettingsproblematiek HSL-Zuid
Vanuit de investeringsruimte wordt budget overgeboekt van zettingsproblematiek HSL-Zuid naar Infra Provider beschikbaarheidsvergoeding.

Prijsbijstelling aanvullende post en nacalculatie woningbouw middelen 2022
Dit betreft de prijsbijstelling 2022 vanuit de aanvullende post-middelen voor de woningbouwmiddelen, inclusief de nacalculatie van diverse onderdelen waar de woningbouwmiddelen zijn overgeboekt.

Prijsstijgingen Infraspeed 2023
Dit betreft een dekking voor de indexeringstegenvaller voor de periode 2023-2031. In het PPS-budget is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van de performance fee van 1,8% tot einde contract (2031). De gemiddeld gerealiseerde indexering vanaf 2020 is opgelopen en op de overige uitgaven is sprake van hoge prijsstijgingen. Hierdoor is er een tekort ontstaan op het budget.

Prijsstijgingen A24 Blankenburg verbinding, A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en A16 Rotterdam
Dit betreft aanvullende budget voor de projecten A24 Blankenburg verbinding, A7 Zuidelijke RIngweg Groningen en A16 Rotterdam, die te maken hebben gehad met flinke prijsstijgingen. De middelen worden in meerdere tranches uitgekeerd.

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

Toevoeging subsidieaanvraag ProRail 2023
ProRail heeft in juli 2022 de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie spoor aan Staatssecretaris IenW aangeboden. Om vervolg te geven aan de huidige werkzaamheden op dit vlak (monitoring van impact en onderzoek mitigatie klimaateffecten) ligt een subsidieaanvraag voor met een omvang van (maximaal) € 10 miljoen. Door middel van het inzetten van het positieve saldo mee- en tegenvallers kan een vervolg worden gegeven aan de werkzaamheden.

Tabel 71 Verdiepingsbijlage artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		**– 7.609**	**46.235**	**85.473**	**69.070**	**10.408**	**17.392**									
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**18.037**	**1.992**	**3.347**	**– 21.971**		**433**									
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		**10.428**	**48.227**	**88.820**	**47.099**	**10.408**	**17.825**	**0**								
Opgave herprioritering Spoorwegen	23.100							7.700	7.700	7.700						
Meevaller HOV Net	– 33.000															
Reservering UK terminal Amsterdam	– 33.000				– 33.000											
Loon- en Prijsbijstelling 2023	9.152			1.462	5.060		2.630									
Mutaties Miljoenennota 2024				**1.462**	**– 27.940**		**2.630**	**7.700**	**7.700**	**7.700**						
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		**10.428**	**48.227**	**90.282**	**19.159**	**10.408**	**20.455**	**7.700**	**7.700**	**7.700**						
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		**0**														
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**8**														
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		**8**														
Kasschuiven woningbouwmiddelen 2023	0	5.993	– 110.055	112.222	– 2.536	– 1.718	– 1.831	– 1.653	– 908	– 802	1.288					
Kaderaanpassing Woningbouwmiddelen	0	– 350.000	350.000													
Overboeking woningbouwmiddelen	2.622.947	936.168	849.155	292.486	142.574	36.693	15.726	31.450	97.495	106.931	114.269					
Prijsbijstelling en nacalculatie woningbouwmiddelen 2022	29.575	4.561	5.361	5.346	4.143	2.132	2.008	2.008	2.008	2.008						
Mutaties Miljoenennota 2024		**596.722**	**1.094.461**	**410.054**	**144.181**	**37.107**	**15.903**	**31.805**	**98.595**	**108.137**	**115.557**					
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		**596.730**	**1.094.461**	**410.054**	**144.181**	**37.107**	**15.903**	**31.805**	**98.595**	**108.137**	**115.557**					
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		**– 7.609**	**46.235**	**85.473**	**69.070**	**10.408**	**17.392**									

14 Regionale infra-structuur en bereikbaarheids-programma's	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		**10.436**	**48.227**	**88.820**	**47.099**	**10.408**	**17.825**									
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2024 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		**607.158**	**1.142.688**	**500.336**	**163.340**	**47.515**	**36.358**	**39.505**	**106.295**	**115.837**	**115.557**					
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten																
Mutaties Voorjaarsnota 2023			**42**													
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten			**42**													
Mutaties Miljoenennota 2024																
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten			**42**													
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's																
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's			**42**													
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's			**42**													

Toelichting

Kasschuiven woningbouwmiddelen 2023
Dit betreft de kasschuiven op de toewijzing van de prijsindexatie 2022 (nacalculatie) van woningbouwmiddelen en de kas- en verplichtingschuif om de middelen voor de mobiliteitspakketten in 2024 in de juiste ritme te zetten.

Kaderaanpassing Woningbouwmiddelen
De Tweede Kamer heeft aangegeven meer tijd nodig te hebben om de regeling voor de specifieke uitkering, in het kader van de Woningbouwmiddelen Korte Termijn, te beoordelen. Hierdoor is de planning om de uitkering te beschikken aan de lokale overheden niet volledig haalbaar in 2023. Er schuift € 350 miljoen met behulp van een kaderaanpassing door naar 2024.

Loon- en prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Opgave herprioritering Spoorwegen
Dit betreft een overboeking vanuit de investeringsruimte voor de exploitatietreindienst Limburg. In 2014 zijn afspraken gemaakt met de provincie Limburg over de decentralisatie van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Hiervoor draagt het Rijk een deel van de (verhoogde) concessieontvangsten vanuit NS over aan de provincie. Het gaat om de jaren 2029-2031.

Overboeking woningbouwmiddelen
Een deel van de Woningbouw Middelen worden overgeboekt van Artikel 12 naar Artikel 14. Het gaat o.a. om de middelen voor de SPUK mobiliteitspakketten, SPUK bovenlandse infrastructuur en risico beheersingskosten.

Prijsbijstelling en nacalculatie woningbouwmiddelen 2022
Dit betreft de prijsbijstelling 2022 aanvullende post-middelen die in het goede ritme worden gezet en de overboeking van de prijsbijstelling 2022 van de woningbouwmiddelen. inclusief de nacalculatie van diverse onderdelen waar de woningbouwmiddelen zijn overgeboekt.

Reservering UK terminal Amsterdam
Dit betreft een overboeking om de subsidiebeschikking HOV-net Zuid-Holland Noord te verlagen. Dit komt doordat de scope van Spoorcorridor Leiden-Utrecht en van Spoorcorridor Alphen aan den Rijn-Gouda (gerealiseerd) zijn versmald en omdat voor Buscorridor Leiden-Katwijk\/Noordwijk (planuitwerking) een nieuwe kostenraming beschikbaar is gesteld. Het beschikbaar gekomen bedrag van deze projecten wordt toegevoegd aan de investeringsruimte voor de UK terminal Amsterdam.

Tabel 72 Verdiepingsbijlage artikel 15 Hoofdvaarwegennet

15 Hoofdvaarwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 15.01 Exploitatie		**10.152**	**9.826**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**	**9.661**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**81**	**79**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**	**77**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 15.01 Exploitatie		**10.233**	**9.905**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**	**9.738**
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet	0	– 872	– 437	10	1.989	– 193	– 168	– 164	– 165							
Loon- en prijsbijstelling 2023	11.133	495	479	471	1.323	1.371	1.226	1.229	1.242	471	471	471	471	471	471	471
Toevoeging CA-middelen Exploitatie	60.891				11.432	15.816	12.335	10.709	10.599							
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 377**	**42**	**481**	**14.744**	**16.994**	**13.393**	**11.774**	**11.676**	**471**	**471**	**471**	**471**	**471**	**471**	**471**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 15.01 Exploitatie		**9.856**	**9.947**	**10.219**	**24.482**	**26.732**	**23.131**	**21.512**	**21.414**	**10.209**	**10.209**	**10.209**	**10.209**	**10.209**	**10.209**	**10.209**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing		**591.958**	**744.527**	**704.055**	**352.138**	**270.351**	**241.556**	**224.286**	**202.278**	**317.978**	**332.437**	**350.732**	**423.300**	**395.642**	**395.642**	**395.642**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 49.598**	**– 12.538**	**33.959**	**39.975**	**28.603**	**1.956**	**1.664**	**1.597**	**2.544**	**– 4.332**	**2.806**	**3.165**	**3.165**	**3.165**	**3.165**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing		**542.360**	**731.989**	**738.014**	**392.113**	**298.954**	**243.512**	**225.950**	**203.875**	**320.522**	**328.105**	**353.538**	**426.465**	**398.807**	**398.807**	**398.807**
Defensie: ETV Noord en Betonningsvaartuigen 2023	– 4.136	– 4.136														
Herprioritering: aanleg voor instandhouding	– 115.110				– 14.040	– 20.079	– 25.073	– 25.894	– 30.024							
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet	0	– 95.641	– 115.557	– 54.378	24.088	33.710	130.238	96.400	– 8.134	– 846	7.144	– 17.024				
Loon- en prijsbijstelling 2023	406.753	24.562	35.920	36.850	40.552	35.006	31.856	34.534	39.286	16.445	16.199	17.090	20.616	19.279	19.279	19.279
Onderzoeksprogramma Vernieuwing	– 944	– 944														
Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen 2023	3.900	900	1.500	1.300	200											
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Vernieuwing	200.674							40.709	159.965							
Toevoeging CA-middelen Exploitatie en Onderhoud	1.213.086				196.423	265.495	252.420	248.814	249.934							
Toevoeging CA-middelen Vernieuwing	280.000				56.000	56.000	56.000	56.000	56.000							
Waterstofpilot Rijksrederij	324	324														
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 74.935**	**– 78.137**	**– 16.228**	**303.223**	**370.132**	**445.441**	**450.563**	**467.027**	**15.599**	**23.343**	**66**	**20.616**	**19.279**	**19.279**	**19.279**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 15.02 Onderhoud en vernieuwing		**467.425**	**653.852**	**721.786**	**695.336**	**669.086**	**688.953**	**676.513**	**670.902**	**336.121**	**351.448**	**353.604**	**447.081**	**418.086**	**418.086**	**418.086**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling		**219.577**	**210.532**	**290.144**	**693.336**	**262.068**	**296.832**	**257.213**	**87.497**	**82.397**	**82.398**	**82.548**	**93.065**	**98.514**	**98.013**	**44.710**

15 Hoofdvaarwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**51.651**	**5.385**	**– 58.301**	**– 46.581**	**– 21.210**	**21.570**	**6.682**	**4.611**	**4.468**	**11.023**	**3.392**	**59.289**	**4.760**	**115.027**	**3.057**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling		**271.228**	**215.917**	**231.843**	**646.755**	**240.858**	**318.402**	**263.895**	**92.108**	**86.865**	**93.421**	**85.940**	**152.354**	**103.274**	**213.040**	**47.767**
Aanvullend budget meerkosten PFAS en Covid	32.700		22.700	10.000												
BCF: SPUK Haven Cuijk	– 195	– 195														
Correctie bijdragen programma Goederenvervoercorridor Oost-Zuid-Oost	– 200	– 200														
Defensie: ETV Zuid en Midden 2023	– 13.644	– 13.644														
Dekking herprioritering Hoofdvaarwegennet	– 496.831		– 3.478	– 6.393				– 92.902	– 127.147	– 146.687	– 120.224					
EZK: gevolgkosten Wind op Zee	33.746			3.379	10.554	19.813										
EZK: Programma Noordzee veiligheid zeescheepvaart	– 1.948	– 365	– 365	– 406	– 406	– 406										
HXII: bijdrage KIM aan snelle indicatoren goederenvervoer	5	5														
HXII: Digitale Transport Strategie	– 1.350		– 1.350													
Kaderruilen 2023	0	– 131.278	– 203.727	– 75.000	– 110.000	– 65.000	– 76.000	100.000	50.000	180.000	180.000		– 46.000	100.000	66.000	31.005
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet	0	122.348	139.836	81.805	32.190	– 98.722	– 177.501	– 145.071	34.755	585	– 7.405	18.949	0	0	– 1.769	0
Loon- en prijsbijstelling 2023	123.776	13.547	11.765	11.244	31.458	11.654	4.633	18.505	2.393	1.818	3.261	3.739	2.307	2.572	2.572	2.308
Ontvangsten project Nieuwe Sluis Terneuzen	53.341	43.341	10.000													
Opdracht Schoon en Emissieloos Bouwen 2023	2.400		250	950	950	250										
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Aanleg: Averijhaven IJmuiden	10.100	10.100														
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet: Kustwacht	8.340	8.340														
Samenvoegen budgetten Hoofdvaarwegen Lemmer-Delfzijl (HLD)	165.000									33.000	33.000	33.000	33.000	33.000		
SPUK sluiscomplex Kornwerderzand	16.800		16.800													
Verlenging Topsector Logistiek 2024 t/m 2026	30.000															30.000
Mutaties Miljoenennota 2024		**51.999**	**– 7.569**	**25.579**	**– 35.254**	**132.411**	**– 248.868**	**– 119.468**	**– 39.999**	**68.716**	**88.632**	**55.688**	**– 10.693**	**135.572**	**66.803**	**63.313**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling		**323.227**	**208.348**	**257.422**	**611.501**	**108.447**	**69.534**	**144.427**	**52.109**	**155.581**	**182.053**	**141.628**	**141.661**	**238.846**	**279.843**	**111.080**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		**117.961**	**91.116**	**65.284**	**54.633**	**54.636**	**54.575**	**54.477**	**53.555**	**53.614**	**52.930**	**54.023**	**52.089**	**52.465**	**41.536**	**41.032**

15 Hoofdvaarwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**18.459**	**1.400**	**50**	**8.366**	**2.196**	**86**	**144**	**61**	**125**	**565**	**237**	**1.180**	**– 1.245**	**– 4.606**	**328**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		**136.420**	**92.516**	**65.334**	**62.999**	**56.832**	**54.661**	**54.621**	**53.616**	**53.739**	**53.495**	**54.260**	**53.269**	**51.220**	**36.930**	**41.360**
Bijdrage derden	– 3.000	– 3.000														
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Aanleg	4.000	3.000	1.000													
Ophogen lopende DBFM-contracten	6.454															6.454
Loon- en prijsbijstelling 2023	22.526	4.993	2.916	1.590	1.475	1.177	1.071	1.062	1.046	1.046	1.044	1.047	1.027	988	1.224	820
Mutaties Miljoenennota 2024		**4.993**	**3.916**	**1.590**	**1.475**	**1.177**	**1.071**	**1.062**	**1.046**	**1.046**	**1.044**	**1.047**	**1.027**	**988**	**1.224**	**7.274**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		**141.413**	**96.432**	**66.924**	**64.474**	**58.009**	**55.732**	**55.683**	**54.662**	**54.785**	**54.539**	**55.307**	**54.296**	**52.208**	**38.154**	**48.634**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN		**411.581**	**385.224**	**374.528**	**337.696**	**339.130**	**340.806**	**341.324**	**339.804**	**339.804**	**339.104**	**339.104**	**339.104**	**339.104**	**339.104**	**339.104**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**1.705**	**1.050**	**1.027**	**946**	**954**	**947**	**948**	**945**	**945**	**943**	**943**	**943**	**943**	**943**	**943**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN		**413.286**	**386.274**	**375.555**	**338.642**	**340.084**	**341.753**	**342.272**	**340.749**	**340.749**	**340.047**	**340.047**	**340.047**	**340.047**	**340.047**	**340.047**
Capaciteit RWS Hoofdvaarwegennet	496.374				42.014	43.255	40.260	41.205	41.205	41.205	41.205	41.205	41.205	41.205	41.205	41.205
EZK: Programma Noordzee veiligheid zeescheepvaart	1.948	365	365	406	406	406										
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	– 578	– 578														
Kasschuiven Hoofdvaarwegennet	0	– 5.004	– 1.452	34	8.746	– 674	– 558	– 544	– 548							
Loon- en prijsbijstelling 2023	308.867	23.041	21.724	21.113	21.922	22.223	21.702	21.739	21.698	19.135	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095
Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Aanleg	3.033	1.537	1.466	30												
Toevoeging CA-middelen instandhouding Hoofdvaarwegennet	204.891				38.364	55.257	40.945	35.420	34.905							
Mutaties Miljoenennota 2024		**19.361**	**22.103**	**21.583**	**111.452**	**120.467**	**102.349**	**97.820**	**97.260**	**60.340**	**60.300**	**60.300**	**60.300**	**60.300**	**60.300**	**60.300**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN		**432.647**	**408.377**	**397.138**	**450.094**	**460.551**	**444.102**	**440.092**	**438.009**	**401.089**	**400.347**	**400.347**	**400.347**	**400.347**	**400.347**	**400.347**
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Hoofdvaarwegennet		**1.351.229**	**1.441.225**	**1.443.672**	**1.447.464**	**935.846**	**943.430**	**886.961**	**692.795**	**803.454**	**816.530**	**836.068**	**917.219**	**895.386**	**883.956**	**830.149**
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Hoofdvaarwegennet		**1.373.527**	**1.436.601**	**1.420.484**	**1.450.247**	**946.466**	**968.066**	**896.476**	**700.086**	**811.613**	**824.806**	**843.523**	**981.873**	**903.086**	**998.562**	**837.719**
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2024 Hoofdvaarwegennet		**1.374.568**	**1.376.956**	**1.453.489**	**1.845.887**	**1.322.825**	**1.281.452**	**1.338.227**	**1.237.096**	**957.785**	**998.596**	**961.095**	**1.053.594**	**1.119.696**	**1.146.639**	**988.356**

15 Hoofdvaarwegennet	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		**5.587**	**10.121**	**9.441**	**1.741**	**489**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**42.830**	**1.636**	**1.315**	**40**	**– 249**	**90**	**125**	**5**							
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		**48.417**	**11.757**	**10.756**	**1.781**	**240**	**240**	**275**	**155**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**
Bijdrage derden	– 3.000	– 3.000														
Bijdrage derden Nieuwe Sluis Terneuzen	53.341	43.341	10.000													
Correctie bijdragen programma Goederenvervoercorridor Oost-Zuid-Oost	– 200	– 200														
Saldo mee- en tegenvallers Hoofdvaarwegennet	32	32														
Mutaties Miljoenennota 2024		**40.173**	**10.000**													
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		**88.590**	**21.757**	**10.756**	**1.781**	**240**	**240**	**275**	**155**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Hoofdvaarwegennet		**5.587**	**10.121**	**9.441**	**1.741**	**489**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Hoofdvaarwegennet		**48.417**	**11.757**	**10.756**	**1.781**	**240**	**240**	**275**	**155**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Hoofdvaarwegennet		**88.590**	**21.757**	**10.756**	**1.781**	**240**	**240**	**275**	**155**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**	**150**

Aanvullend budget meerkosten PFAS en Covid
Het projectbudget voor het project Nieuw Sluis Terneuzen is opgehoogd i.v.m. meerkosten door PFAS en Covid. Voor deze meerkosten is overeenststemming bereikt over een kostenverdeling tussen Nederland en Vlaanderen. Op basis van de kostenverdeling is vanuit Nederland € 32,7 miljoen aan het projectbudget toegevoegd.

Capaciteit RWS Hoofdvaarwegennet
In de ontwerpbegroting 2023 is de eerder tot en met 2025 gefinancierde structurele capaciteit van 9.250 FTE's voor de jaren 2024 en 2025 opgehoogd naar 9.341 FTE's. In de begroting 2024 is besloten om deze capaciteit verder te verhogen naar circa 9.400 FTE's en structureel (einde looptijd fonds) te financieren. Aanvullend hierop wordt tot en met 2030 de capaciteit voor structurele werkzaamheden in lijn met de extra ambitie van dit kabinet op instandhouding verhoogd naar 9.665 FTE's. De middelen worden toegevoegd aan het artikelonderdeel 15.06.

Dekking herprioritering Hoofdvaarwegennet
Dit betreft de dekking voor herprioritering vanuit het hoofdvaarwegennet. Voor uitgebreide toelichting zie projectenoverzicht bij 15.03.02.

Defensie: ETV Noord en Betonningsvaartuigen 2023
De Kustwacht Nederland regelt namens haar opdrachtgever IenW/RWS noodsleephulp en betonning op de Noordzee. De betreffende schepen (waaronder ETV Noord) huurt de Kustwacht bij de Rijksrederij. Deze bijdrage is voor het verschil tussen de structurele bijdrage van IenW en het tarief in 2023 voor deze schepen.

Defensie: ETV Zuid en Midden 2023
Vanaf 2021 is de noodsleephulp op de Noordzee door de Kustwacht Nederland namens haar opdrachtgever IenW/RWS uitgebreid om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen. De betreffende schepen (ETV Zuid en ETV Midden) huurt de Kustwacht bij de Rijksrederij. Dit bedrag betreft de bijdrage van IenW aan deze kosten.

EZK: gevolgkosten Wind op Zee
Betreft overboeking van middelen vanuit EZK naar IenW voor de structurele kosten voor het waarborgen van de scheepvaartveiligheid rondom de windparken op de Noordzee. De structurele kosten worden gefinancierd via doorbelasting aan de windparkexploitanten.

Kaderruilen 2023
Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

Kasschuiven Hoofdvaarwegennet
Er zijn op dit artikel budgetneutrale kasschuiven ingediend om de programmering sluitend te krijgen.

Loon-en prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Ontvangsten Nieuwe Sluis Terneuzen
Vanuit Vlaanderen is € 10 miljoen aan het projectbudget van het project Nieuwe Sluis Terneuzen toegevoegd.

Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet: aanleg voor instandhouding
Er wordt op het MF in totaal € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen. Het gaat om € 573 miljoen voor VenR en € 580 miljoen BenO. Bovendien wordt er € 94 miljoen toegevoegd vanuit aanleg voor capaciteit RWS. Deze middelen worden gedekt door te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof (€ 368 miljoen vaarwegen en € 1.131 miljoen wegen). De schuif van aanleg naar instandhouding RWS is verlaagd tot het BKN-niveau in combinatie met een efficiëntiedoelstelling (- € 178 miljoen). Deze middelen worden toegevoegd onder voorbehoud van het opstellen van nieuwe sturingsafspraken waar de doelmatigheidswinst en inlopen uitgesteld onderhoud een plek krijgen.

Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Exploitatie en Onderhoud
Dit betreft de toevoeging van middelen aan het budget voor Exploitatie en Onderhoud vaarwegen n.a.v. de herprioritering op het MF.

Opgave herprioritering Hoofdvaarwegennet Vernieuwing
Dit betreft middelen ten behoeve van de herprioriteringsopgave voor vaarwegen en specifiek voor Vernieuwing. De middelen komen terecht op artikel 15.

SPUK sluiscomplex Kornwerderzand
Betreft een overboeking vanuit de reservering voor vervanging draaibruggen A7 (te Kornwerderzand) op artikel 12 hoofdwegennet naar het aanleg budget sluiscomplex Kornwerderzand voor de mogelijke verlening van een uitkering voor het project «Verbreding sluis Kornwerderzand» aan de Provincie Friesland.

Toevoeging CA-middelen Exploitatie en Onderhoud
Dit betreft het aandeel van de Coalitieakkoord-middelen voor Exploitatie en Onderhoud in de periode 2026-2030.

Toevoeging CA-middelen Vernieuwing
Dit betreft het aandeel van de Coalitieakkoord-middelen voor Vernieuwing in de periode 2026-2030.

Tabel 73 Verdiepingsbijlage artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid																
Mutaties Voorjaarsnota 2023																
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid																
Mutaties Miljoenennota 2024																
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid																
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		**799**	**700**	**810**	**690**	**810**	**690**	**1.810**	**690**	**690**	**690**	**57.186**				
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**888**	**201**	**14**	**8**	**112**	**8**	**14**	**8**	**8**	**8**	**595**				
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		**1.687**	**901**	**824**	**698**	**922**	**698**	**1.824**	**698**	**698**	**698**	**57.781**				
Kasschuiven Project Mainportontwikkeling Rotterdam 2024	0	– 476	211	163	261	461	261	261	261	261	261	– 1.925				
Loon- en Prijsbijstelling 2023	3.259		10	10	200	238	10	10	10	10	10	2.751				
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 476**	**221**	**173**	**461**	**699**	**271**	**271**	**271**	**271**	**271**	**826**				
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		**1.211**	**1.122**	**1.095**	**1.159**	**1.523**	**2.095**	**969**	**969**	**969**	**969**	**58.607**				
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 17.07 ERMTS		**46.074**	**54.226**	**158.998**	**456.615**	**123.354**	**125.816**	**249.867**	**314.896**	**276.330**	**319.153**	**50.537**	**25.537**	**25.537**	**25.536**	
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 22.356**	**– 3.849**	**0**	**0**	**18**	**0**	**413**	**0**	**0**	**5.322**				**12.790**	
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 17.07 ERMTS		**23.718**	**50.377**	**123.372**	**125.816**	**158.998**	**250.280**	**456.615**	**314.896**	**276.330**	**324.475**	**50.537**	**25.537**	**25.537**	**38.326**	
HXII: Overboeking apparaatbudget ERTMS	– 500		– 500													
Loon- en prijsbijstelling 2023	112.641			105			2.502				32.330				77.704	
Kaderruilen 2023	0	136.629	112.103	98.335			50.000	– 20.000	– 58.000		– 305.000	– 25.000				10.933
Overboeking Spoorcapaciteit 2030 naar PHS planstudie	127.246									40.000	87.246					
Dekking kosten landelijke uitrol ERTMS	3.947										3.947					
Mutaties Miljoenennota 2024		**136.629**	**111.603**	**98.440**			**52.502**	**– 20.000**	**– 58.000**	**40.000**	**– 181.477**	**– 25.000**			**77.704**	**10.933**

17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 17.07 ERMTS		**160.347**	**161.980**	**221.812**	**125.816**	**158.998**	**302.782**	**436.615**	**256.896**	**316.330**	**142.998**	**25.537**	**25.537**	**25.537**	**116.030**	**10.933**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		**211.525**	**184.757**	**104.810**	**147.304**	**182.681**	**177.486**	**170.210**	**290.786**	**240.493**	**162.873**	**317.005**	**108.160**	**37.785**		
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 41.995**	**– 4.588**	**164.793**	**76.310**	**94.375**	**101.280**	**48.780**	**– 113.767**	**– 10.907**	**24.475**	**– 136.395**	**– 108.160**	**– 37.785**		
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		**169.530**	**180.169**	**269.603**	**223.614**	**277.056**	**278.766**	**218.990**	**177.019**	**229.586**	**187.348**	**180.610**				
Loon- en prijsbijstelling 2023	118.158	8.196	8.710	13.032	10.810	13.392	13.476	10.586	8.557	11.098	9.056	8.731			2.514	
Kasschuiven ZuidasDok			3.041	11.235	23.097	21.427	2.325	1.521	1.521	3.041	– 22.180	6.972			– 52.000	
Mutaties Miljoenennota 2024		**8.196**	**11.751**	**24.267**	**33.907**	**34.819**	**15.801**	**12.107**	**10.078**	**14.139**	**– 13.124**	**15.703**			**– 49.486**	
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok		**177.726**	**191.920**	**293.870**	**257.521**	**311.875**	**294.567**	**231.097**	**187.097**	**243.725**	**174.224**	**196.313**			**– 49.486**	
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		**168.809**	**139.159**	**208.484**	**270.482**	**302.400**	**408.461**	**338.338**	**151.938**	**113.677**	**106.885**	**78.865**	**36.753**	**36.756**	**36.753**	
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 13.911**	**1.131**	**361**	**29**	**842**	**388**	**192**	**1.654**	**5.011**	**1.511**	**8.740**				
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		**154.898**	**140.290**	**208.845**	**270.511**	**303.242**	**408.849**	**338.530**	**153.592**	**118.688**	**108.396**	**87.605**	**36.753**	**36.756**	**36.753**	
BCF: SPUK A'dam Contactweg	– 851	– 851														
Kaderruilen 2023	0	52.473	42.730	– 8.867	– 20.000	– 25.000	– 164.000	20.000	– 17.000	45.000	– 70.000	– 45.000	46.000	6.476	79.126	58.062
Loon- en prijsbijstelling 2023	115.048	1.021	254	2.186	175	4.933	2.358	1.161	10.049	30.473	9.174	53.264				
Overboeking Spoorcapaciteit 2030 naar PHS planstudie	3.603	3.603														
Mutaties Miljoenennota 2024		**56.246**	**42.984**	**– 6.681**	**– 19.825**	**– 20.067**	**– 161.642**	**21.161**	**– 6.951**	**75.473**	**– 60.826**	**8.264**	**46.000**	**6.476**	**79.126**	**58.062**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		**211.144**	**183.274**	**202.164**	**250.686**	**283.175**	**247.207**	**359.691**	**146.641**	**194.161**	**47.570**	**95.869**	**82.753**	**43.232**	**115.879**	**58.062**
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		**427.207**	**378.842**	**473.102**	**875.091**	**609.245**	**712.453**	**760.225**	**758.310**	**631.190**	**589.601**	**503.593**	**170.450**	**100.078**	**62.289**	
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		**349.833**	**371.737**	**602.644**	**620.639**	**740.218**	**938.593**	**1.015.959**	**646.205**	**625.302**	**620.917**	**376.533**	**62.290**	**62.293**	**75.079**	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2024 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		**550.428**	**538.296**	**718.941**	**635.182**	**755.571**	**846.651**	**1.028.372**	**591.603**	**755.185**	**365.761**	**376.326**	**108.290**	**68.769**	**182.423**	**68.995**
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		**83.777**	**94.623**	**89.911**	**95.471**	**73.397**	**27.547**	**27.545**	**103.656**	**27.545**	**27.545**	**27.545**				

17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**– 3.177**	**– 38.209**	**– 27.695**	**– 38.338**	**– 1.800**	**41.382**	**26.416**	**– 947**	**30.600**	**22.452**	**23.887**				
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		**80.600**	**56.414**	**62.216**	**57.133**	**71.597**	**68.929**	**53.961**	**102.709**	**58.145**	**49.997**	**51.432**				
Loon- en prijsbijstelling 2024 ontvangsten	32.416	2.165	2.403	3.008	2.761	3.461	3.332	2.608	4.965	2.810	2.417	2.486				
Mutaties Miljoenennota 2024		**2.165**	**2.403**	**3.008**	**2.761**	**3.461**	**3.332**	**2.608**	**4.965**	**2.810**	**2.417**	**2.486**				
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		**82.765**	**58.817**	**65.224**	**59.894**	**75.058**	**72.261**	**56.569**	**107.674**	**60.955**	**52.414**	**53.918**				
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		**83.777**	**94.623**	**89.911**	**95.471**	**73.397**	**27.547**	**27.545**	**103.656**	**27.545**	**27.545**	**27.545**				
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		**80.600**	**56.414**	**62.216**	**57.133**	**71.597**	**68.929**	**53.961**	**102.709**	**58.145**	**49.997**	**51.432**				
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		**82.765**	**58.817**	**65.224**	**59.894**	**75.058**	**72.261**	**56.569**	**107.674**	**60.955**	**52.414**	**53.918**				

Toelichting
Kaderruilen 2023
Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

Loon- en prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overboeking Spoorcapaciteit 2030 naar PHS planstudie
Dit betreft een overboeking van het Programma Spoorcapaciteit 2030 naar PHS Planuitwerking zodat de studie baanstabiliteit DelftCampus – Schiedam kan worden uitgevoerd binnen de planstudie PHS.

Tabel 74 Verdiepingsbijlage artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie 2023		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid																
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**3.335**														
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		**3.335**														
Mutaties Miljoenennota 2024																
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid		**3.335**														
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten																
Mutaties Voorjaarsnota 2023		**21.815**														
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten		**21.815**														
Kasschuiven 2023 overige uitgaven en ontvangsten	0	– 21.491	21.491													
Waterstofpilot Rijksrederij	– 324	– 324														
Mutaties Miljoenennota 2024		**– 21.815**	**21.491**													
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten		**0**	**21.491**													
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging																
Mutaties Voorjaarsnota 2023																
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging																

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Miljoenennota 2024															
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging															
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2023 Overige uitgaven en ontvangsten															
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Overige uitgaven en ontvangsten	**25.150**														
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2023 Overige uitgaven en ontvangsten	**25.150**														
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2024 Overige uitgaven en ontvangsten	**3.335**	**21.491**													
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten															
Mutaties Voorjaarsnota 2023	**19.308**														
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	**19.308**														
Mutaties Miljoenennota 2024															
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	**19.308**														
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen															
Mutaties Voorjaarsnota 2023	**291.238**														
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	**291.238**														

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Mutaties Miljoenennota 2024															
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	**291.238**														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Overige uitgaven en ontvangsten															
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Overige uitgaven en ontvangsten	**310.546**														
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Overige uitgaven en ontvangsten	**310.546**														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Overige uitgaven en ontvangsten	**310.546**														

Toelichting

Kasschuiven overige uitgaven en ontvangsten

Bij eerste suppletoire begroting 2023 is het afgeroomde eigen vermogen 2021 doorgeschoven van 2022 naar 2023 (€ 2,5 miljoen). Bovendien is het surplus eigen vermogen 2022 in 2023 toegevoegd aan artikel 18.08 (€ 19,3 miljoen). Het totaal van € 21,8 miljoen zal in 2023 niet tot besteding komen. Derhalve worden de middelen door geschoven naar de begroting 2024.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Tabel 75 Verdiepingsbijlage artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ontwerpbegroting 2023 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting IenW	**8.416.711**	**13.491.916**	**16.272.202**	**24.463.853**	**23.986.526**	**24.466.736**	**23.786.269**	**23.101.524**	**23.378.698**	**23.328.471**	**21.242.725**	**25.961.587**	**27.544.080**	**30.766.784**	**26.387.273**
	–	–	–	–											
Mutaties Voorjaarsnota 2023	**118.934**	**41.458**	**17.158**	**668.433**	**652.762**	**646.139**	**565.205**	**684.701**	**866.497**	**908.659**	**993.500**	**1.089.772**	**1.062.980**	**1.107.592**	**1.101.406**
Stand eerste suppletoire wet 2023 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting IenW	**8.297.777**	**13.450.458**	**16.255.191**	**23.795.420**	**23.333.764**	**23.820.597**	**23.221.064**	**22.416.823**	**22.512.201**	**22.420.812**	**20.249.225**	**24.871.815**	**26.481.100**	**29.659.192**	**25.285.867**
Baakschilden verlenging termijn	13	13													
BCF: LVO Oosterhoutseweg	– 1.927	– 1.927													
BCF: SPUK A'dam Contactweg	– 851	– 851													
BCF: SPUK Haven Cuijk	– 195	– 195													
BZK: bijdrage CID Binckhorst	5.000	5.000													
Defensie: ETV Noord en Betonningsvaartuigen 2023	– 4.136	– 4.136													
Defensie: ETV Zuid en Midden 2023 WOZ	– 13.644	– 13.644													
EZK: Deltaplan Noord-Nederland	50	50													
EZK: Wind op Zee	33.746		3.379	10.554	19.813										
FIN: Kennis Opschaling Praktijk Schoon Emissieloos Bouwen	14.000	2.500	6.000	5.500											
FIN: Rijksdiensten Schoon Emissieloos Bouwen	71.250				7.500	20.000	28.750	15.000							
FIN: Schoon Emissieloos Bouwen	165.000	10.000	11.500	28.500	55.000	35.000	15.000	10.000							
GF: Implementatierichtlijn RISM II	– 1.235		– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95	– 95
GF: Terugbetaling Goes	– 1.243	– 1.243													
HXII: Herschikking aanvullende middelen informatiehuishouding	4.746	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339	339
HXII: Apparaatsbudget ERTMS	– 500	– 500													
HXII: Bijdrage banenafspraak RWS	3.998	3.998													
HXII: Cyber en Vitaal middelen MF	2.294	78	156	156	188	156	156	156	156	156	156	156	156	156	156
HXII: Digitale Transport Strategie	– 1.350	– 1.350													
HXII: Financiering Integrale Milieutoepassing	62	62													
HXII: bijdrage KIM aan snelle indicatoren goederenvervoer	5	5													

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
HXII: Maatwerk KNMI-RWS	– 1.273	– 1.273														
HXII: Terugsluis Vrachtwagenheffing	– 110.000	–	– 55.000	– 55.000												
HXII: TVOV	– 65.000	– 38.348	– 9.085	– 17.567												
HXII: Verdeling POK/WOO-middelen	54.211	1.570	872	717	771	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571	4.571
HXII: Vernieuwing SAP RWS	– 6.663	– 6.663														
HXII: Werving en selectie RWS	64.500	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300
HXII: ILT Vrachtwagenheffing	– 1.111	– 437	– 674													
Kaderaanpassing MF	0	500.000	– 50.000	– 250.000		200.000	800.000	– 900.000								
Kaderaanpassing Woningbouwmiddelen	0	350.000	– 350.000													
LNV: Kennisprogramma Circulair Terreinbeheer	– 325	– 325														
Loon- en prijsbijstelling 2023	6.394.426	416.393	459.554	469.725	422.503	401.151	422.510	422.510	422.510	422.510	422.510	422.510	422.510	422.510	422.510	422.510
Omvorming ProRail naar ZBO 2024	567.000	8.278.000	– 8.845.000													
Onderzoeksprogramma VenR	– 2.124	– 2.124														
Opdracht Schoon Emissieloos Bouwen RWS	– 2.000		– 250	– 750	– 750	– 250										
PF: Implementatierichtlijn RISM II	– 15.405			– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185
Reservering Nedersaksenlijn en N33	250.000										20.000	20.000	70.000	70.000	70.000	
Mutaties Miljoenennota 2024	**489.697**	**7.567.138**	**– 516.519**	**470.593**	**691.332**	**314.401**	**– 374.346**	**455.596**	**430.596**	**450.596**	**450.596**	**450.596**	**500.596**	**500.596**	**500.596**	**430.596**
Stand ontwerpbegroting 2024 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting IenW	**7.808.059**	**34.883.329**	**28.771.630**	**31.602.879**	**29.330.620**	**29.798.479**	**31.725.829**	**30.241.825**	**31.675.787**	**31.687.661**	**31.686.827**	**31.551.958**	**31.107.655**	**31.374.972**	**31.919.275**	
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2023 Bijdragen andere begrotingen Rijk	**8.416.711**	**43.491.915**	**35.272.269**	**33.463.851**	**31.986.526**	**26.466.734**	**31.786.267**	**31.101.524**	**31.378.696**	**31.328.411**	**31.242.725**	**31.961.587**	**31.544.068**	**31.766.784**	**31.387.273**	
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2023 Bijdragen andere begrotingen Rijk	**8.297.787**	**31.450.458**	**28.255.119**	**31.132.285**	**31.639.288**	**31.112.878**	**31.351.471**	**31.786.225**	**31.245.190**	**31.237.070**	**31.236.229**	**31.051.359**	**31.607.060**	**31.874.376**	**31.488.679**	
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2024 Bijdragen andere begrotingen Rijk	**7.808.059**	**34.883.329**	**28.771.630**	**31.602.879**	**29.330.620**	**29.798.479**	**31.725.829**	**30.241.825**	**31.675.787**	**31.687.661**	**31.686.827**	**31.551.958**	**31.107.655**	**31.374.972**	**31.919.275**	

Toelichting

BZK: bijdrage CID Binckhorst

Conform de gemaakte afspraak in het BO MIRT van november 2022 geeft BZK een bijdrage voor Central Innovation District Binckhorst. Dit betreft de ontvangsten vanuit BZK.

Defensie: ETV Noord en Betonningsvaartuigen 2023
De Kustwacht Nederland regelt namens haar opdrachtgever IenW noodsleephulp en betonning op de Noordzee. De betreffende schepen (waaronder ETV Noord) huurt de Kustwacht bij de Rijksrederij. Deze bijdrage is voor het verschil tussen de structurele bijdrage van IenW en het tarief in 2023 voor deze schepen.

Defensie: ETV Zuid en Midden 2023
Vanaf 2021 is de noodsleephulp op de Noordzee door de Kustwacht Nederland namens haar opdrachtgever IenW/RWS uitgebreid om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen. De betreffende schepen (ETV Zuid en ETV Midden) huurt de Kustwacht bij de Rijksrederij. Dit bedrag betreft de bijdrage van IenW aan deze kosten.

EZK: Gevolgkosten Wind op Zee
Betreft overboeking van middelen vanuit EZK naar IenW voor de structurele kosten voor het waarborgen van de scheepvaartveiligheid rondom de windparken op de Noordzee. De structurele kosten worden gefinancierd via doorbelasting aan de windparkexploitanten.

FIN: Schoon Emissieloos Bouwen
Dit betreffen aanvullende middelen voor de plannen: Kennis, opschaling, praktijktoepassingssprogramma-, Rijksdiensten- en de Specfieke uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen.

HXII: POK/WOO-middelen
Dit betreft de verdeling van de middelen binnen IenW voor de Parlementaire Ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag (POK) en Wet Open Overheid (WOO).

HXII: Terugsluis Vrachtwagenheffing
Voor de terugsluis Vrachtwagenheffing wordt er € 170 miljoen gereserveerd waarvan totaal € 110 miljoen via een overboeking naar HXII gaat voor onder andere de subsidie AanZet en stimulering private laadinfra. Het overige bedrag van € 60 miljoen wordt een risicoreservering van getroffen. Dit bedrag wordt daarom teruggeboekt naar het Mobiliteitsfonds. De totale reservering wordt teruggefinancieerd in de jaren 2026-2027.

HXII: TVOV
Het betreft de overboeking uit het MF voor de bijdrage Transitievangnet OV (TVOV).

HXII: RWS werving en selectie
Dit betreft de overheveling van het budget voor werving en selectie aan RWS.

HXII: Vernieuwing SAP
Dit betreft de verrekening van het aandeel van RWS voor het project Vernieuwing SAP.

Kaderaanpassing MF
Dit betreft een kaderaanpassing om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen.

Kaderaanpassing Woningbouwmiddelen
De Tweede Kamer heeft aangegeven meer tijd nodig te hebben om de regeling voor de specifieke uitkering, in het kader van de Woningbouwmiddelen Korte Termijn, te beoordelen. Hierdoor is de planning om de uitkering te beschikken aan de lokale overheden niet volledig haalbaar in 2023. Er schuift € 350 miljoen met behulp van een kaderaanpassing door naar 2024.

Loon- en prijsbijstelling 2023
Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2023 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Omvorming ProRail tot zbo
De financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting wordt met een jaar opgeschoven van 2024 naar 2025. De definitieve bepaling van het moment van inwerkingtreding zal plaatsvinden na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede en Eerste Kamer.

Bijlage 3: Overzichtsconstructie Kustwacht

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

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

Defensie / CSZK / Kustwacht Nederland (uitgaven)
- Exploitatie personeel: Betreft het uitgaven budget in beheer van de Kustwacht Nederland voor salarissen en overige personele uitgaven van alle Kustwacht Nederland medewerkers in dienst bij Defensie / CZSK.
- Exploitatie materieel: 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).

Uitgaven bij departementen (kosten):

Justitie en Veiligheid
- De inzet van de Politie (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, medewerkershandhavingsdesk en medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt.
- 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.

Financiën
- De inzet van de Douane (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, Aerial officers, medewerkers handhavingsdesk en medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt.

Defensie
- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel en materieel) bestaande uit; medewerker Maritiem Informatie Knooppunt, beheerskosten van Defensie en inzet Mijnenbestrijdingsvaartuigen.
- De inzet van de Koninklijke Marechaussee (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, Aerial officers en medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt.
- De inzet van de Koninklijke Luchtmacht (personeel) bestaande uit; vliegers ten behoeve van de Kustwachtvliegtuigen tot medio 2022.
- De inzet van de Defensie Materieels Organisatie (materieel) bestaande uit; exploitatiebudget voor ICT-middelen van de Kustwacht

Infrastructuur en Waterstaat
- De inzet van ILT (personeel) bestaande uit; liaisons en handhavers.
- De inzet van Rijkswaterstaat (personeel) bestaande uit; liaison en Aerial officers.
- De inzet van in standhouden vaarwegmarkering, ETV en betonningsvaartuigen, C2000/P2000 t.b.v. KNRM, Brandbestrijding op de Noordzee Pre-SAR. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Rijkswaterstaat.
- Bijdrage voor de inhuur van SAR helikopter, het contract is in 2015 door IenW voor 5 jaar afgesloten en verlengd tot eind 2022. Vanaf november 2022 vliegen de SAR helikopters onder het nieuwe contact op het budget bij Defensie / CZSK / Kustwacht Nederland.
- Bijdrage voor Scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee om de veiligheid te waarborgen in en om de windenergieparken op de Noordzee.

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- De inzet van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, Aerial officers, medewerkers handhavingsdesk en medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt.

Economische Zaken en Klimaat
- De inzet van Staatstoezicht op de Mijnen (personeel) bestaande uit; inspecteurs.

Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
- De inzet van de Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (personeel) bestaande uit; medewerker handhavingsdesk.

Tabel 76 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

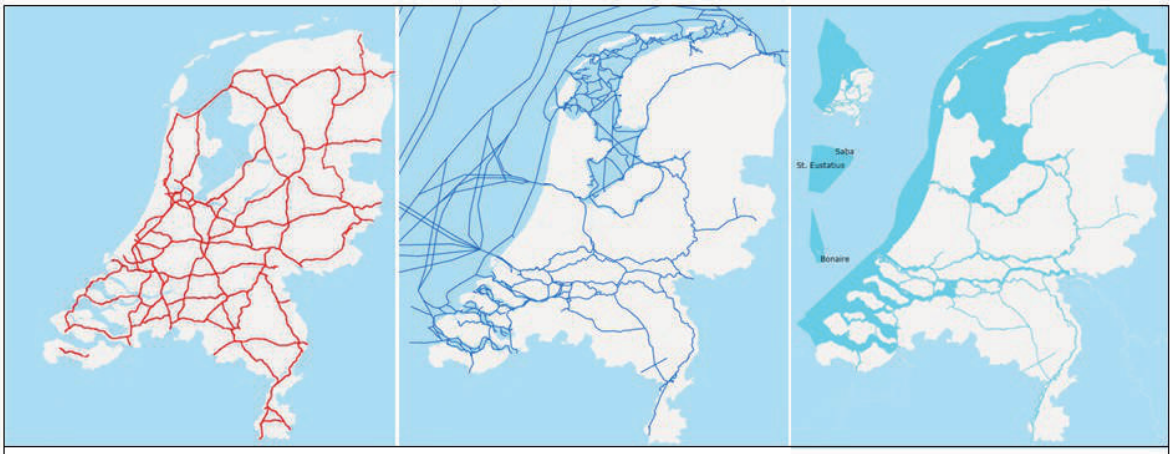
Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
DEFENSIE / KUSTWACHT (Uitgaven):										
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie personeel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	9291	8301	9238	9168	9068	9068	9068
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie materieel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	38150	36460	36571	36651	36749	36749	36749
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investeringen, o.a. t.b.v het MOC (DMO/JIVC en DLP)	9451	41770	49601	48218	27472	27665	27742
Subtotaal eigen uitgaven Kustwacht				**56.892**	**86.531**	**95.410**	**94.037**	**73.289**	**73.482**	**73.559**
UITGAVEN BIJ DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Politie	VI	Inzet Politie personeel & helikopter,	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1670	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1376	1376	1376	1376	1376	1376	1376
Defensie	X	Inzet KM personeel, beheerskosten, Kmar personeel, vliegers Dornier, ICT uitgaven bij DMO/JIVC en mijnenbestijdingsvaartuigen	Uitvoering grensbewaking / luchtsurveillances / beheerskosten Defensie / mijnenbestrijding	9375	7612	7462	7462	7462	7462	7462
Infrastructuur en Waterstaat	XII	Inzet ILT personeel, RWS personeel, RWS materieel, inhuur SAR helikopter tot medio 2022, ETV/ betonningsvaartuigen en Windenergie op Zee.	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	16013	24768	24722	27027	27028	27030	27031
Economische zaken en Klimaat	XIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	25	28	28	28	28	28	28
Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	617	806	806	806	806	806	806
Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	VII	Inzet OCW-personeel	Bescherming van cultureel erfgoed	0	87	87	87	87	87	87
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				**29.076**	**36.698**	**36.502**	**38.807**	**38.808**	**38.810**	**38.811**
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				**85.968**	**123.229**	**131.912**	**132.844**	**112.097**	**112.292**	**112.370**

Bijlage 4: Instandhouding

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdspoorweginfrastructuur en het hoofdwatersysteem. Dit doet IenW samen met Rijkswaterstaat en ProRail. De netwerken beschermen ons tegen het water, dragen bij aan de economische ontwikkeling van ons land en zorgen ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, goederen en diensten kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van de wereldIn deze bijlage wordt toegelicht wat de vier netwerken omvatten, en hoe de instandhouding van deze netwerken wordt aangepakt. Daarbij wordt ingegaan op de opgave van de toekomst, waaronder het basiskwaliteitsniveau en de ontwikkelingen met betrekking tot het ontwikkelplan assetmanagement. Ook zijn de overzichten met de benodigde en beschikbare middelen voor instandhouding tot en met 2036 opgenomen.

1. Instandhouding van de netwerken
De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Een goede instandhouding van netwerken is een randvoorwaarde voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Om dit zo te houden, borgen IenW en de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus. De netwerken worden, naast het intensieve gebruik, gekenmerkt door inpassing in een sterk verstedelijkte delta. Daardoor omvatten de netwerken voorzieningen als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluizen en stormvloedkeringen. Deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog serviceniveau, maar vergen ook onderhoud. Figuren 1 en 2 illustreren de omvang van netwerken.

Figuur 7 Netwerken Rijkswaterstaat



HOOFDWEGENNET
5.846 km Hoofdrijbanen
1.612 km Verbindingswegen en op- en afritten
308 km Spitsstroken
2.931 km Verkeerssignalering
6 Verkeerscentrales
50 Beweegbare bruggen
20 Tunnelcomplexen met **28** tunnels
17 Aquaducten
56 Ecoducten
14 Aanleginrichtingen (veren)

HOOFDVAARWEGENNET
3.646 km Zeetoegangsgeulen en zeecorridors
3.426 km Kanalen, rivieren en vaargeulen binnenwater
592 km Verkeersbegeleiding
12 Verkeersposten
92 Sluiscomplexen met **131** schutsluiskolken
112 Beweegbare bruggen
24 Vuurtorens incl. **6** op BES-eilanden

HOOFDWATERSYSTEEM
90.219 km² Wateroppervlak incl. BES-eilanden
3.030 km² Binnenwater
293 km Kustlijn
5.182 ha Uiterwaarden in beheer Rijk
6 Stormvloedkeringen
10 Stuwen
86 Spui- en uitwateringskolken
19 Gemalen
201 km Primaire keringen: dijken, dammen, duinen
604 km Niet-primaire keringen: dijken en duinen

* Een deel van de bekostiging van de BES-eilanden komt vanuit HXII

Figuur 8 Netwerken ProRail



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

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

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

Werkwijze instandhouding
Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van instandhoudingswerkzaamheden centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. Over deze te leveren prestaties en de bijhorende budgetten maakt IenW afspraken met ProRail en RWS. De slijtage van de infrastructuur vanwege veroudering en gebruik in combinatie met deze afspraken vormen de basis van de instandhoudingswerkzaamheden die door ProRail en RWS jaarlijks worden uitgevoerd. Onderstaande aspecten geven samen een beeld van de systematische aanpak en daarmee hoe de programmering ten behoeve van de instandhouding van de Rijksinfrastructuur tot stand komt:
– De aanlegbesluiten zijn het meest bepalend voor de budget- en capaciteitsbehoefte, zowel voor de aanlegkosten zelf, als de structurele instandhoudingskosten in de decennia daarna. Zo kost het instandhouden van een tunnel meer dan een brug (in geval van een oeververbinding) of dan een weg op maaiveld (in geval van een landtunnel). Bedenk daarbij dat een tunnel meer is dan een betonnen bak onder de grond, maar dat deze ook vol zit met andere voorzieningen zoals vluchtwegen met brandveilige deuren, luchtzuiveringssystemen en elektronica die ook bediend en onderhouden moet worden;
– De beheerders werken volgens een werkwijze waarbij de gehele levenscyclus van de onderdelen en objecten wordt betrokken. Als eenmaal wordt besloten tot de aanleg van infrastructuur is op basis van ervaring al bekend wat voor instandhoudingswerkzaamheden aan de diverse objecten gemiddeld per jaar nodig zijn. Dit is vastgelegd in de instandhoudingsregimes. De instandhoudingsregimes zijn één onderdeel op basis waarvan de instandhoudingsprogrammering wordt opgesteld;
– De extra budgetbehoefte voor instandhouding in verband met de uitbreiding van de infrastructuur wordt bij het besluit om tot aanleg over te gaan ook toegevoegd aan de instandhoudingsbudgetten vanaf het jaar na beoogde openstelling;
– In de instandhoudingsregimes zijn ook regelmatige inspecties opgenomen, die leiden tot het inventariseren van de toestand van de objecten en – indien nodig – het nemen van maatregelen (concrete maatregelen of intensiveren inspecties). De inspecties krijgen een plaats in de instandhoudingsprogrammering;
– Tevens wordt bezien of er vanuit doelmatigheidsoogmerk en het beperken van hinder voor onze gebruikers, maatregelen gekoppeld kunnen worden (werk met werk): onderhoudswerkzaamheden met andere onderhoudswerkzaamheden, maar ook mogelijkheden om onderhoudsmaatregelen te koppelen aan vernieuwings- of aanlegprojecten die in de komende jaren gepland zijn. Het kan dus zijn dat in de regimes beoogde maatregelen naar een later moment worden verschoven om werk met werk te maken;
– Het kan ook voorkomen dat een bepaald schadebeeld of een ongeplande gebeurtenis vraagt om tussentijds ingrijpen (bijvoorbeeld de overstromingen in Limburg of de aanvaring bij de Gerrit Krolbrug). Die tussentijdse maatregelen worden dan geprioriteerd ten koste van reeds

geprogrammeerde maatregelen. Het onderhoud dat als gevolg daarvan wordt uitgesteld, dient vervolgens opnieuw een plek te krijgen in de instandhoudingsprogrammering;
– De totale programmering is een samenstel van preventieve en correctieve maatregelen. Leidend daarbij is het principe de kosten over de gehele levenscyclus van de infrastructuur (Life Cycle Costing; LCC) zo laag mogelijk te krijgen binnen de gegeven kaders en ontwikkelingen op de netwerken, rekening houdend met de gewenste netwerkprestaties. Waar sprake is van uitgesteld onderhoud, is vaak ook meer sprake van verstoringen en hinder. De beheerders proberen dit voor het gehele netwerk zoveel mogelijk te beperken.

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

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

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

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

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

Het vernieuwingsprogramma (programma Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het netwerk betreft, wordt ook gekeken naar eventuele verstandige, aanvullende investeringen in het kader van beleidsdoelstellingen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het primaire doel blijft echter het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd.

Opgave naar de toekomst: toewerken naar een nieuw Basiskwaliteitsniveau

Nederland beschikt over een goede infrastructuur, zeker in vergelijking met omringende landen. Onze wegen, spoorwegen en waterwegen zorgen voor goede bereikbaarheid en hebben de afgelopen decennia veel welvaart en welzijn gebracht. Dat is geen vanzelfsprekendheid. Veel wegen, bruggen, viaducten en sluizen werden halverwege de vorige eeuw gebouwd en zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. De infrastructuur heeft het zwaarder te verduren dan werd voorzien in de tijd dat het werd aangelegd. Daar komt bij dat nieuwe ontwikkelingen in technologie en digitalisering, maar ook het veranderende klimaat met hitte, droogte en hevige neerslag nieuwe eisen aan de infrastructuur stellen. Ook zijn er achterstanden in het onderhoud ontstaan. Deze werden eind 2022 becijferd op € 1,8 miljard[7]. In het coalitieakkoord zijn daarom extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken.

In lijn met de motie Stoffer c.s. is toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Het plan bevat een nieuw basiskwaliteitsniveau voor de netwerken in beheer van RWS en is gericht op een stabiele langdurige programmering, waarbij op termijn het uitgesteld onderhoud kan worden ingelopen. Bij brief van 17 maart 2023 is de kamer hierover geïnformeerd.

Met het basiskwaliteitsniveau (BKN) werken we toe naar een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau. Zo bieden we in het hele land een toekomstvast fundament, dat zekerheid geeft aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding en aanleg. In het BKN is voor de netwerken van RWS vastgesteld waar een weg, vaarweg, of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. Voor instandhouding RWS wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Nederland is beschermd tegen hoogwater en beschikt over voldoende water en voldoende schoon (drink)water;
- De huidige wegen zijn beschikbaar om Nederland bereikbaar te houden;
- De huidige vaarwegen zijn beschikbaar om goederen te vervoeren, bestemmingen bereikbaar zijn en de reistijd is betrouwbaar;
- De constructieve veiligheid van de netwerken en de daarin gelegen kunstwerken (bruggen, tunnels, viaducten, etc.) wordt geborgd;
- De omgeving blijft bereikbaar door oeververbindingen en kruisende infra voor een fijnmazig netwerk.

De betrouwbaarheid uit zich door te groeien naar een beter voorspelbare situatie m.b.t. storingen en een vermindering van het aantal ongeplande storingen. De maakbaarheid van de opgaven - samen met de ontwikkelsnelheid van nieuwe technologieën - bepaalt de snelheid waarmee het nieuwe basiskwaliteitsniveau kan worden bereikt. Het BKN kent daarmee een ingroeitraject.

Omdat een deel van het aanlegprogramma door stikstof voorlopig tot stilstand komt, wordt het in stand houden van wat we hebben nog belangrijker. Daarom is het voornemen een beweging van nieuwe aanlegprojecten naar instandhouding te maken en daarmee middelen, maar ook capaciteit bij RWS, vrij te spelen voor instandhouding. Met deze

[7] Daarbij aangetekend dat een zekere mate van uitgesteld onderhoud doelmatig is.

middelen kunnen we werken aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit. Het streven is een groei van het productievolume te realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard.

Met deze middelen kan RWS op termijn toewerken naar een hoger instandhoudingsvolume en dat ook vasthouden. Om RWS maximaal te ondersteunen in het realiseren van deze groei, wordt de sturing verder geoptimaliseerd. In de nieuwe aansturing zal er sprake zijn van één integrale achtjarige opdracht voor alle instandhoudingswerkzaamheden van RWS. Een achtjarige voortrollende opdracht in combinatie met verdere optimalisatie van de agentschapssturing, maakt het mogelijk om meer efficiëntievoordelen te realiseren. RWS wordt hierdoor beter in staat gesteld om kosten efficiënt over de gehele levenscyclus (LCC) voordelen te behalen, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten. Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen zichtbaar worden. De areaalinformatie wordt verbeterd middels het ontwikkelplan assetmanagement en via Markt in Transitie wordt er gewerkt aan effectieve contractvormen en een blijvend goede samenwerking met de markt.

Ook na het definiëren van het basiskwaliteitsniveau is echter sprake van onzekerheden, is onduidelijk in welke mate de efficiency in de keten zijn doorwerking heeft, hoeverre achterstanden op de netwerken op korte termijn kunnen worden weggewerkt. Alle maatregelen worden daarom gevalideerd en gemonitord. Mochten er additionele maatregelen nodig blijken te zijn, dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt om binnen de kaders te blijven – zowel wat betreft financiële middelen als capaciteit.

Naar verwachting kan eind 2023 de validatie naar de instandhoudingskosten worden afgerond. Bij de validatie van het basiskwaliteitsniveau voor de RWS netwerken wordt het ministerie van IenW ondersteund door een externe partij. Een volgende validatie naar de instandhoudingskosten ProRail wordt in 2024 afgerond.

Te leveren prestaties
De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Over de indicatoren met daarbij horende (streef)waarden worden prestatieafspraken gemaakt met RWS en ProRail en hiervoor worden budgetten beschikbaar gesteld. Voor de netwerken in beheer van RWS moeten de afspraken over het basiskwaliteitsniveau nog worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden.

Dit vergt nog verdere uitwerking, daarom wordt in afwachting daarvan nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de SLA 2022-2023. Hierbij opgemerkt dat ook toen al gold dat de er aan de Tweede Kamer zal worden gerapporteerd hoe gescoord wordt op de prestatieindicatoren, maar dat hierbij niet kan worden gestuurd op het behalen van de streefwaarden.

Het basiskwaliteitsniveau is leidend voor het werk dat RWS moet voorbereiden. Met ProRail zijn prestatieafspraken gemaakt die zijn opgenomen in de tienjarige beheerconcessie (2015-2025) en de (twee)jaarlijkse beheerplannen.

In tabel 1 en 2 staat een overzicht van de prestatieafspraken opgenomen. Toelichting op de indicatoren en de gerealiseerde prestaties zijn te vinden de Instandhoudingsbijlage bij het Jaarverslag.

Tabel 77 Indicatoren RWS

Indicator	Streefwaarde 2022-2023*	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022
Hoofdwegennet					
Beschikbaarheid					
Technische beschikbaarheid van de weg	**90%**	99%	99%	99%	98%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:					
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	**10%**	3%	6%	7%	3%
Levering verkeersgegevens:					
– Beschikbaarheid data voor derden	**90%**	93%	93%	94%	93%
– Actualiteit data voor derden	**95%**	97%	100%	96%	100%
Veiligheid					
– Voldoen aan norm voor verhardingen	**99,7%**	99,8%	99,7%	99,8%	99,7%
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	**95%**	97%	Voldoende	99%	99%
Hoofdvaarwegennet					
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid					
Stremmingen gepland onderhoud	**0,8%**	0,2%	0,5%	2,0%	1,0%
Stremmingen ongepland onderhoud	**0,2%**	0,5%	1,0%	1,0%	2,4%
Tijdig melden ongeplande stremmingen	**97%**	98%	98%	98%	98%
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)					
– Toegangsgeulen	99%	100%	100%	100%	100%
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%	92%	93%
– Hoofdvaarwegen	85%	80%	81%	80%	82%
– Overige vaarwegen	**85%**	83%	83%	83%	83%
Veiligheid					
Vaarwegmarkering op orde	**95%**	90%	91%	92%	88%
Hoofdwatersysteem					
Waterveiligheid					
Handhaving kustlijn	**90%**	92%	91%	90%	91%
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	**100%**	83%	83%	83%	83%
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	**100%**	75%	50%	100%	75%
Betrouwbaarheid informatievoorziening	**95%**	99%	100%	96%	100%
*Er worden streefwaarden voor drie jaren gevraagd: die blijven voorlopig voor alle jaren gelijk, maar kunnen wel veranderen door BKN					
Bron RWS					

Tabel 78 Indicatoren ProRail

KPI	Bodemwaarde[1]	Streefwaarde	Realisatie 2021	Realisatie 2022
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6	5
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	88,9%	91,5%	94,4%	91,6%
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	96,7%	97,4%	98,1%	97,3%
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	82,1%	84,2%	89,2%	82,0%
Betrouwbaarheid regionale series (3 min)	90,7%	93,7%	93,7%	91,3%
Impactvolle verstoringen	520	450	406	455

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

2. Budgettair beeld

Beschikbare budgetten Exploitatie, onderhoud en Vernieuwing

Met de extra middelen voor instandhouding uit het coalitieakkoord en de schuif vanuit het aanlegprogramma zijn er meer middelen beschikbaar voor instandhouding. Hiermee wordt ingezet op de maximale productiecapaciteit die RWS kan leveren

In de begroting 2024 groeien we voor de periode 2023-2030 toe naar een beschikbaar budget van € 2,9 miljard per jaar voor instandhouding (€ 2,1 miljard BenO en € 0,8 miljard VenR). Dit is inclusief inzet van een deel van de balanspost Nog Uit Te Voeren Werk (NUTW) en reguliere ontvangsten. Het verschil ten opzichte van € 3 miljard wordt als doelmatigheidswinst ingezet voor de Rijksbrede taakstelling.

Met vaststellen van het BKN en de langere planningshorizon wordt aangenomen dat de markt op een efficiëntere manier kan worden benaderd, wat een doelmatigheidswinst oplevert. Deze wordt geschat op een voordeel van 1% in 2026 oplopend tot 5%. RWS wordt gevraagd dezelfde kwaliteit van het BKN blijft leveren

Dit zal een forse inspanning voor de uitvoering vragen, ook omdat er nog steeds sprake zal zijn van een verhoogd risico op verstoringen en zij-invliegers mede als gevolg van het uitgesteld onderhoud dat in voorgaande jaren is ontstaan

Om deze redenen wordt er monitoring opgezet of de gevraagde efficiëntie gerealiseerd wordt en sturen we bij indien nodig.

Instandhoudingsopgave ProRail

Voor de hoofdspoorwegen bestaat een basiskwaliteitsniveau voor instandhouding tot en met 2025, dat via een reguliere cyclus wordt herijkt. De laatste validatie is in 2020 uitgevoerd door Horvat en PwCIRebel (Kamerstuk 35300 A, nr. 94 en Kamerstuk 35 570 A nr. 46). Dit najaar verwacht IenW een herijkte gevalideerde budgetbehoefte van ProRail voor de instandhoudingskosten vanaf 2026 en verder. De uitkomsten van de validatie en de rapportage zullen aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Voor het spoornetwerk zal op basis van de gevalideerde budgetbehoefte een vergelijkbaar proces als voor de RWS-netwerken worden doorlopen om tot een nieuw basiskwaliteitsniveau voor spoor vanaf 2026 te komen. In het voorjaar van 2024 informeren we de Kamer over de besluitvorming over instandhoudingsopgave, het basiskwaliteitsniveau spoor en bijbehorende budget. Een deel van de beschikbare budgetten instandhouding ProRail staat nog op de Aanvullende Post in afwachting van het opleveren van het basiskwaliteitsniveau in voorjaar 2024.

Budgetten instandhouding

In de periode tot en met 2037 zijn de volgende budgetten benodigd en beschikbaar voor instandhouding.

Tabel 79 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Watermanagement RWS

Artikelonderdeel		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
Hoofdwegen																	
MF 12.01	Exploitatie	4.135	4.401	4.600	9.335	9.945	9.182	8.365	8.203	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	88.994
MF 12.02.01	Onderhoud	774.855	904.696	941.286	884.439	869.955	882.986	893.404	885.903	545.984	547.135	549.650	582.462	575.086	609.195	626.407	11.073.443
MF.12.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	169.368	108.509	112.171	243.411	249.125	226.919	206.684	202.716	108.834	108.807	108.807	108.833	108.833	108.833	108.833	2.280.683
Totaal budget Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen		**948.358**	**1.017.606**	**1.058.057**	**1.137.185**	**1.129.025**	**1.119.087**	**1.108.453**	**1.096.822**	**659.222**	**660.346**	**662.861**	**695.699**	**688.323**	**722.432**	**739.644**	**13.443.120**
Hoofdvaarwegen																	
MF 15.01	Exploitatie	9.856	9.947	10.219	24.482	26.732	23.131	21.512	21.414	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	218.756
MF 15.02.01	Onderhoud	419.131	515.281	511.222	432.959	417.289	433.729	436.181	431.343	192.477	194.715	198.478	245.936	245.936	245.936	245.936	5.166.549
MF 15.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	56.001	33.069	34.658	84.961	93.351	76.810	71.307	70.834	33.914	33.914	33.914	33.914	33.914	33.914	33.914	758.389
Totaal budget Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaarwegen		**484.988**	**558.297**	**556.099**	**542.402**	**537.372**	**533.670**	**529.000**	**523.591**	**236.600**	**238.838**	**242.601**	**290.059**	**290.059**	**290.059**	**290.059**	**6.143.694**
Hoofdwatersysteem																	
DF 3.01.01	Watermanagement	7.364	7.594	8.019	13.765	16.597	16.350	16.155	16.479	8.273	8.273	8.273	8.273	8.273	8.273	8.273	160.174
DF 3.02.01	Onderhoud Waterveiligheid	223.403	265.565	315.791	235.275	227.004	228.218	231.055	227.521	91.692	80.431	84.982	116.304	116.304	116.304	116.304	2.676.153
DF 3.02.02	Onderhoud Zoetwatervoorziening	87.698	21.701	23.761	23.395	10.204	10.657	10.226	10.593	3.803	3.804	6.705	7.188	6.705	23.135	23.135	272.705
DF 5.02.01	Overige netwerkgebonden kosten	84.082	67.014	71.077	125.560	146.681	144.985	142.554	145.414	73.004	73.004	73.004	73.004	73.004	73.004	73.004	1.438.395
Totaal budget Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem		**402.482**	**361.874**	**418.648**	**397.995**	**400.486**	**400.210**	**399.990**	**400.007**	**176.772**	**165.512**	**172.964**	**204.769**	**204.286**	**220.716**	**220.716**	**4.547.427**
Totaal budget Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud		**1.835.828**	**1.937.777**	**2.032.804**	**2.077.582**	**2.066.883**	**2.052.967**	**2.037.443**	**2.020.420**	**1.072.594**	**1.064.696**	**1.078.426**	**1.190.527**	**1.182.668**	**1.233.207**	**1.250.419**	**24.134.241**

Tabel 80 Budgetten Vernieuwing RWS																	
Artikelonderdeel		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
Hoofdwegen																	
MF 12.02.04	Vernieuwing	238.611	309.145	328.222	278.098	586.189	640.125	560.239	445.673	257.993	257.185	292.539	328.476	323.410	288.711	291.230	5.425.846
Hoofdvaarwegen																	
MF 15.02.04	Vernieuwing	43.074	137.839	209.582	261.870	251.403	254.942	240.161	239.500	143.632	141.441	139.791	156.815	156.815	156.815	156.815	2.690.495
Hoofdwatersysteem																	
DF 3.02.03	Vernieuwing	26.473	17.664	20.822	46.873	54.761	150.862	174.597	172.535	168.040	168.040	165.138	164.655	165.138	165.138	165.138	1.825.874
Totaal budget Vernieuwing		**308.158**	**464.648**	**558.626**	**586.841**	**892.353**	**1.045.929**	**974.997**	**857.708**	**569.665**	**566.666**	**597.468**	**649.946**	**645.363**	**610.664**	**613.183**	**9.942.215**

Tabel 81 Gereserveerde budgetten instandhouding

Artikelonderdeel		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
Mobiliteitsfonds																	
MF 12.03.02	Reservering areaalgroei hoofdwegen	0	0	0	5.245	10.491	26.347	32.190	32.222	37.227	41.641	41.641	44.478	53.998	53.735	45.794	425.009
MF 15.03.02	Reservering areaalgroei hoofdvaarwegen	0	21.863	21.863	21.863	25.370	30.517	30.517	30.517	30.517	30.517	30.517	30.517	30.517	30.517	25.598	391.210
MF 11.03.03	Reservering CA Rutte IV instandhouding	0	0	90.739	0	0	0	0	0	943.542	985.704	1.070.545	1.166.817	1.140.025	1.184.637	1.184.637	7.766.646
Totaal reserveringen Mobiliteitsfonds		**0**	**21.863**	**112.602**	**27.108**	**35.861**	**56.864**	**62.707**	**62.739**	**1.011.286**	**1.057.862**	**1.142.703**	**1.241.812**	**1.224.540**	**1.268.889**	**1.256.029**	**8.582.865**
Deltafonds																	
DF 1.02.01	Reservering areaalgroei hoofdwatersysteem	0	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.741	1.742	1.742	1.742	1.742	1.742	1.742	1.742	24.381
DF 5.04.01	Reservering CA Rutte IV instandhouding	0	0	0	0	0	0	0	0	256.360	256.360	256.360	256.360	256.360	256.360	256.357	1.794.517
Totaal reserveringen Deltafonds		**0**	**1.741**	**1.741**	**1.741**	**1.741**	**1.741**	**1.741**	**1.741**	**258.102**	**258.102**	**258.102**	**258.102**	**258.102**	**258.102**	**258.099**	**1.818.898**
Totaal reserveringen		**0**	**23.604**	**114.343**	**28.849**	**37.602**	**58.605**	**64.448**	**64.480**	**1.269.388**	**1.315.964**	**1.400.805**	**1.499.914**	**1.482.642**	**1.526.991**	**1.514.128**	**10.401.763**

Tabel 82 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor

Artikelonderdeel		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
Hoofdspoorweginfrastructuur																	
MF 13.02	Exploitatie	336.529	327.972	323.854	329.658	327.336	326.694	326.558	326.495	328.213	329.630	328.755	328.703	329.126	327.231	327.388	4.924.142
MF 13.02	Onderhoud	752.344	817.413	834.520	791.811	776.641	769.858	764.889	774.550	784.296	811.335	817.076	815.365	836.824	847.269	852.534	12.046.723
MF 13.02	Vernieuwing	923.497	968.737	942.970	505.481	510.032	405.326	445.479	588.711	594.950	607.464	706.916	813.095	793.527	941.661	937.346	10.685.192
MF 13.02	Overige netwerkgebonden kosten	496.663	450.423	459.832	467.917	550.257	457.923	460.307	461.796	465.090	469.381	470.453	471.051	440.547	437.742	433.184	6.992.566
MF 13.02	Gebruiksheffing vervoerders	– 440.412	– 441.144	– 439.916	– 438.247	– 439.133	– 439.870	– 451.165	– 451.292	– 451.677	– 452.447	– 463.683	– 463.683	– 463.652	– 463.652	– 463.652	– 6.763.624
Totaal budget Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoor		**2.068.621**	**2.123.402**	**2.121.260**	**1.656.620**	**1.725.133**	**1.519.931**	**1.546.068**	**1.700.260**	**1.720.871**	**1.765.364**	**1.859.517**	**1.964.531**	**1.936.371**	**2.090.250**	**2.086.800**	**27.884.999**

DBFM

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

Tabel 83 Overzicht DBFM-projecten

Project	Areaalinformatie			Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
Hoofdwegennet	*Baanlengte*[1]	*Grote kunstwerken*	*Wegconfiguratie in M-fase*		
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 mln.
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1ste en 2de Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 mln.
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 mln.
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042	11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord	50 km		2x3	2032	2,2 mln.
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammer-tunnel	2x5+1	2038	14,2 mln.
N18 Varsseveld Enschede	70 km		2x2+2x1	2043	1,8 mln.
A27/A1 Utrecht Noord - knpt. Eemnes - Bunschoten	53 km		2x3+2x4	2043	3,9 mln.
A6 Almere (SAA)	39 km		2x5	2039	3,3 mln.
A24 Blankenburgverbinding	35 km	Blankenburgtunnel, Aalkeettunnel	2x3	2043	10,1 mln.
A16 Rotterdam	37 km	Rottemerentunnel	2x2+2x3	2043	7,2 mln.
A9 Badhoevedorp – Holendrecht (Amstelveen)	52 km		2x4+1	2038	2,6 mln.
A15/A12 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	87 km	Brug over het Pannerdensch kanaal	2x3 + 2x2	2044	6,1 mln.
Hoofdvaarwegennet	*Vaarweglengte*	*Grote kunstwerken*			
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048	0,4 mln.
Beatrixsluis 3e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046	2,8 mln.
Zeetoegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluiseilanden		2045	2,5 mln.
Sluis Eefde		Nieuwe schutsluis inclusief onderhoud voorhavens (bestaande schutsluis tot 2021)		2047	1,0 mln.
Hoofdwatersysteem		*Grote kunstwerken*			
Afsluitdijk		Afsluitdijk, spuicomplexen en keringen Den Oever en Kornwerderzand		2047	9,3 mln.
Hoofdspoorweginfrastructuur	*Spoorweglengte*	*Grote kunstwerken*			
HSL	85 km	Tunnel Groene Hart, Doorgaand Spoorviaduct Bleiswijk, Tunnel Rotterdam Noord, Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtse Kil, Brug Hollands Diep		2031	N.v.t.

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

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

Ontwikkelplan Assetmanagement
In 2020 is de instandhoudingsbehoefte gevalideerd. Dat heeft ertoe geleid dat naast financiële maatregelen ook – in lijn met de aanbevelingen van Horvat en PwC|Rebel – maatregelen genomen worden om het assetmanagement voor het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem te verbeteren. Daartoe is het Ontwikkelplan Assetmanagement IenW opgesteld. De Tweede Kamer is hierover december 2020 geïnformeerd.

Met het Ontwikkelplan is de ambitie voor de door RWS beheerde netwerken neergezet die past bij instandhoudingsopgave op deze netwerken. Assetmanagement is er om deze netwerken met oog voor de omgeving op een duurzame wijze beter te laten presteren zodat de gebruikers er nu en in de toekomst veilig gebruik van kunnen blijven maken. Het assetmanagement wordt zodanig ingericht dat Rijkswaterstaat op ieder moment in samenhang inzicht kan bieden in de staat en het presteren van de netwerken, de risico's en kosten en op een veilige, betrouwbare en voorspelbare wijze diensten aan de maatschappij kan blijven verlenen. Het verbeterde assetmanagement resulteert erin dat IenW richting de politiek en samenleving overtuigende en inzichtelijk goede beslisinformatie kan opleveren om te komen tot realistische, betere, efficiëntere keuzes in het ontwikkelen, in stand houden en bedienen van de netwerken. En het resulteert erin dat Rijkswaterstaat betrouwbaar, voorspelbaar en eenduidig de instandhoudingsmaatregelen programmeert, plant, uitvoert opdat de netwerken zo efficiënt en effectief mogelijk functioneren.

Om deze ambitie te bereiken moeten op alle stappen van het assetmanagement verbeteringen doorgevoerd worden. De internationale norm ISO 55000 geeft hier richting aan. Het ontwikkeltraject duurt 5 jaar. De acties waren tot nu toe gericht op het verbeteren van de kaders en de tools voor uniform werken en het vastleggen van areaalgegevens zodat op landelijk en regionaal niveau betere afwegingen gemaakt kunnen worden. Voorts zijn de verantwoordelijkheden aangescherpt en eenduidig belegd, zowel binnen RWS als in de driehoek opdrachtgever-eigenaar-opdrachtnemer RWS. In 2024 en verder wordt hierop doorgepakt zodat de werkwijze, de areaalgegevens en IV in samenhang verbeteren. Ook zullen de prestatie- en sturingsafspraken geherdefinieerd worden, het startpunt van het assetmanagementbeleid. Het gaat hier om afspraken over het prestatieniveau van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem om invulling te geven aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland en afspraken over het daarvoor benodigde uitvoeringsapparaat. Nu er meerjarige zekerheid is over de budgetten voor instandhouding kan hieraan invulling gegeven worden.

Periodiek wordt geëvalueerd welke voortgang op de ambitie is bereikt, zodat leerervaringen kunnen worden benut in de volgende stap in de transitie. De voortgang op het meerjarige ontwikkelplan zal extern beoordeeld worden.

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 bij RWS en over de mix van maatregelen om deze problematiek te beheersen.

Eén 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 á € 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.

Zoals in eerdere begrotingen toegezegd, is geëvalueerd of met het Programma Versoberingen en Efficiency de gestelde doelen zijn bereikt en of er vervolgacties nodig zijn. Uitkomst is dat de maatregelen om te komen tot de afgesproken versoberingen en efficiency zijn geïmplementeerd en geborgd binnen de RWS organisatie.

Op basis van de gehanteerde monitoringssystematiek was in 2015 de aanname, dat de beoogde besparingen vrijwel volledig konden worden gerealiseerd. De absolute besparing was echter moeilijk aan te geven omdat meer (externe) factoren van invloed zijn op de cijfers. Wat voor RWS aanleiding was om na 2015 te stoppen met de centrale monitoring. Na 2015 is er dan ook geen duidelijk beeld of de beoogde besparingsresultaten daadwerkelijk zijn behaald.

In het licht van het nieuwe (basis)kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuurnetwerken wordt dit niet meer verder onderzocht, omdat hiermee een nieuwe uitgangssituatie is gecreëerd. Dit is daarom de laatste keer dat over het programma versoberingen en efficiency worden gerapporteerd.

Bijlage 5: ProRail

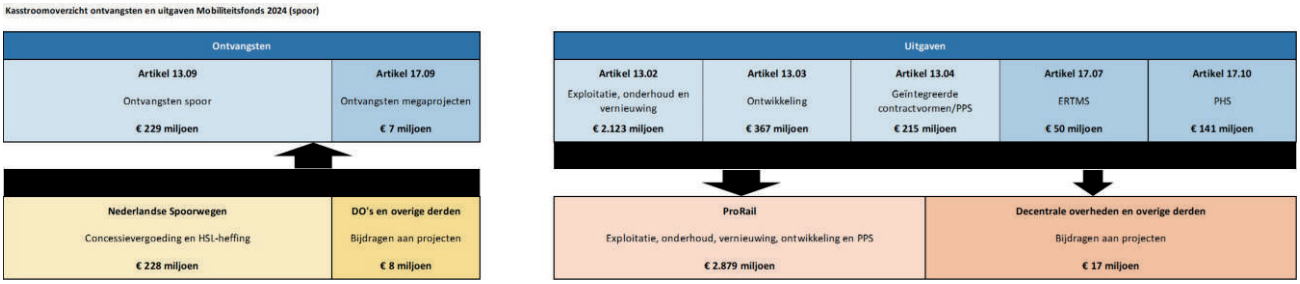
In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Kamerstukken II 2011–2012, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken (aanbevelingen 14 en 15). Een deel van deze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

1. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2024 (spoor);
2. Overzicht van de baten en lasten ProRail 2022–2028;
3. Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven ProRail 2022;
4. Balansposten ProRail 2022.

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

In verband met de voorgenomen omvorming van ProRail van bv naar zbo wordt bezien of deze bijlage vanaf de ontwerpbegroting 2025 blijft bestaan. De Kamer zal hier te zijner tijd over worden geïnformeerd.

Figuur 9 Kasstroomoverzicht ontvangsten en uitgaven Mobiliteitsfonds 2024 (spoor)



Tabel 84 Staat van baten lasten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Staat van baten en lasten ProRail 2022-2028 (bedragen x € 1 miljoen)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Exploitatiebijdrage moederdepartement	1.027	1.077	1.094	1.103	1.101	1.192	1.087
Gebruiksvergoeding vervoerders	355	440	441	440	438	439	440
Geactiveerde uren en overige opbrengsten	161	138	138	137	137	137	136
Baten	**1.543**	**1.655**	**1.673**	**1.680**	**1.676**	**1.768**	**1.663**
Kosten van uitbesteed werk	916	963	993	1.003	993	1.017	1.000
Personeelskosten en overige kosten	528	592	586	583	589	584	574
Kapitaallasten	99	100	94	94	94	167	89
Lasten	**1.543**	**1.655**	**1.673**	**1.680**	**1.676**	**1.768**	**1.663**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 85 Kasstroomoverzicht ProRail 2022 (bedragen x € 1 miljoen)

Kasstroomoverzicht ProRail 2022 (Bron: jaarrekening ProRail 2022)	Operationele activiteiten	Investeringsactiviteiten	Totaal
Ontvangsten uit Infrastructuurfonds	1.224	1.379	2.603
Ontvangsten van vervoerders	361	0	361
Ontvangsten van derden	114	145	259
Ontvangsten totaal	**1.699**	**1.524**	**3.223**
Betalingen aan leveranciers	1.113	1.263	2.376
Betalingen aan werknemers	363	107	470
Betalingen aan banken (rente en aflossing)	5	0	5
Afdracht BTW aan fiscus	109	0	109
Betalingen totaal	**1.590**	**1.370**	**2.960**
Mutatie liquide middelen	**109**	**154**	**263**
Liquide middelen per 31-12-2022	539		
Liquide middelen per 31-12-2021	276		
Afname liquide middelen 2022	**263**		

Tabel 86 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Liquide middelen ProRail 2022 (Bron: jaarrekening ProRail 2022)	EOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden	200	64	264
Vooruit ontvangen bijdragen van IenW	117	46	163
Vooruit ontvangen bijdragen	**317**	**110**	**427**
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	21	52	73
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	– 58	0	– 58
Nog te egaliseren bijdragen	**– 37**	**52**	**15**
Getroffen voorzieningen en overige reserves			76
Saldo nog te betalen / vooruit betaalde kosten			21
Nog te betalen kosten			**97**
Liquide middelen per 31-12-2022			**539**

Bijlage 6: DBFM-conversies

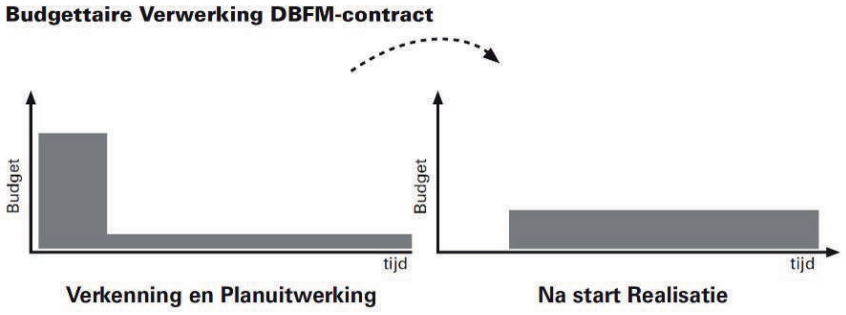
Kenmerken DBFM-contracten

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

Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking
Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten.[8]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 IenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract.[9] 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.

Figuur 10



Bijlage 7: Tol

Scope
De Wet Tijdelijke Tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, bevat het wettelijk kader om voor de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) tol te heffen. In de wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoerings- en een handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan gaat nader in op de wijze waarop het passerende verkeer wordt geregistreerd, de betalingsmogelijkheden en de wijze waarop weggebruikers en kentekenhouders in contact kunnen treden met vragen

[8] Deze werkwijze vloeit voort uit begrotingsregel 28 van het kabinet-Rutte II. Deze regel is door het huidig kabinet bestendigd.
[9] Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidvergoeding nodig is.

en klachten over het betalen van tol, herinneringen of boetes. Het handhavingsplan bevat een omschrijving van hoe het toezicht is georganiseerd, de wijze waarop een boete wordt opgelegd en hoe deze wordt geïnd.

Het uitvoerings- en het handhavingsplan worden in najaar 2023 aan de Kamer voorgelegd. Dat is ruim voor de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de start van de tolheffing, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2024 plaatsvindt. De precieze start van tolheffing op de ViA15 is afhankelijk van de Raad van State-uitspraak over het Tracébesluit ViA15. Vooralsnog wordt uitgegaan van ingebruikname ViA15 en start tolheffing in 2029.

Eind 2017 is de start van de realisatie aangehouden als gevolg van vertragingen in de uitvoeringsprojecten. In het tweede kwartaal van 2020 heeft het project Tijdelijke Tolheffing, op basis van de huidige planning van de beide aanlegprojecten, een herstart gemaakt. De Kamer is eerst in het voorjaar van 2022 (Kamerstukken 35925-A, nr. 37) en vervolgens in voorjaar 2023 (Kamerstukken 36200-A, nr.66) geïnformeerd over de actuele stand van zaken sindsdien. De wet ter wijziging van de vigerende wet Tijdelijke Tolheffing is voor het zomerreces ingediend bij de Tweede Kamer (Kamerstukken 36137, nr. 2). Op 24 januari 2023 heeft de Tweede Kamer met de wet ingestemd. Op 11 april 2023 heeft de Eerste Kamer vervolgens met de wet ingestemd.

Financieel
Het doel van de tolheffing is om een financieringsbehoefte voor beide aanlegprojecten te dekken. Deze behoefte komt tot uiting in een tolopgave van € 917 miljoen voor de Blankenburgverbinding en van € 519 miljoen voor de ViA15 (bedragen in prijzen 2023). Dit betreffen de absolute getallen/ netto contante waarde (de ontvangsten worden begroot op artikel 12.09 van het Mobiliteitsfonds). De tolopbrengsten dienen deze tolopgave, maar ook de uitvoeringskosten voor tolheffing te dekken. Deze uitvoeringskosten betreffen de invoeringskosten van tolheffing en de cumulatieve kosten voor exploitatie tijdens de periode waarin tol geheven wordt.

Bij tolheffing werd oorspronkelijk uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tolopgave op een wegdeel eerder zou worden gerealiseerd, dan zou de tolheffing op dat wegdeel eerder worden beëindigd en vice versa. Met de komst van Betalen Naar Gebruik (BNG) per 2030 zal de Tijdelijke Tolheffing voortijdig worden beëindigd. De resterende tolopgave wordt gedekt uit de opbrengsten uit BNG.

Planning
De tolheffing wordt samen met de uitvoeringsorganisaties RDW, CJIB, RWS en ILT verder uitgewerkt. Deze uitwerking landt in het uitvoerings- en het handhavingsplan. De realisatie van het tolsysteem en de voorbereiding van de organisatie is voorzien in de periode 2020-2024.

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

Specificatie inkomsten en uitgaven
In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de verwachte inkomsten en uitgaven 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 tolopgave per project inzichtelijk maakt.

Tabel 87 Specificatie inkomsten en uitgaven (bedragen x € 1.000)

Uitgaven	artikel	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038 e.v.
Rijksbijdrage voor project Blankenburgverbinding	MF 12.04			8.786	58.854	64.290	61.131	55.700	54.548	58.090	60.121	44.650				34.757	34.757	91.434
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie		26.837	59.763	21.356														
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	MF 12.06/12.03	1.611	1.651	1.792														
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	MF12.03	17.734	25.682	8.019														
- bijdrage aan ILT	HXII art. 24		360	360														
- bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	MF 12.03	714	3.882	322														
- uitgaven programmaorganisatie	MF 12.03/ HXII art. 98	6.778	3.063	1.885														
- nog toe te wijzen	MF12.03		25.125	8.978														
Rijksbijdrage voor Exploitatie Tolsysteem			343	20.127	41.327	38.776	34.827	33.016	29.125	27.316	27.018	21.947						
- nog toe te wijzen	MF12.03		343	20.127	41.327	38.776	34.827	33.016	29.125	27.316	27.018	21.947						
Subtotaal Blankenburgverbinding		**26.837**	**60.106**	**50.269**	**100.181**	**103.066**	**95.958**	**88.716**	**83.673**	**85.406**	**87.139**	**66.597**	**0**	**0**	**0**	**34.757**	**34.757**	**91.434**
Rijksbijdrage voor project ViA15	MF 12.04								49.128	48.794	45.389	41.049	27.032	23.972	24.167	24.133	23.612	250.387
Rijksbijdrage voor Tolsysteem en -organisatie						3.168	6.919	4.855										
- bijdrage aan Rijkswaterstaat	MF 12.06/12.03					567	2.741	824										
- bijdrage aan Rijksdienst voor het Wegverkeer	MF12.03					635	635	1.250										
- bijdrage aan ILT	HXII art. 24					0	0	106										
- bijdrage aan Centraal Justitieel Incassobureau	MF 12.03					317	317	317										
- uitgaven programmaorganisatie	MF 12.03/ HXII art. 98					317	317	317										
- nog toe te wijzen	MF12.03					1.332	2.909	2.041										
Rijksbijdrage voor Exploitatie Tolsysteem									18.493	16.248	15.809	16.376	26.720	25.782	25.587	25.621	26.143	50.327
- nog toe te wijzen	MF12.03								18.493	16.248	15.809	16.376	26.720	25.782	25.587	25.621	26.143	50.327
Subtotaal ViA15						**3.168**	**6.919**	**4.855**	**67.621**	**65.042**	**61.198**	**57.425**	**53.752**	**49.754**	**49.754**	**49.754**	**49.755**	**300.714**
Totaal uitgaven Tol		**26.837**	**60.106**	**50.269**	**100.181**	**106.234**	**102.877**	**93.571**	**151.294**	**150.448**	**148.337**	**124.022**	**53.752**	**49.754**	**49.754**	**84.511**	**84.512**	**392.148**
Reservering Blankenburgverbinding en ViA15	MF 12.03																	
Ontvangsten tolsysteem	MF 12.09			**12.293**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.285**					
Totaal geraamde inkomsten Tol	MF 12.09			**12.293**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.290**	**12.285**					

Toelichting op tabel

- Voor de realisatie en exploitatie van tol is er een aantal rollen en taken die vervuld worden, die betrekking hebben op zowel reguliere inning als voor de wettelijke aanmaning en handhaving. Daarnaast betreft het ook de uitvoeringskosten van IenW.
- Voor het mogelijk maken om tol te kunnen innen, moeten de uitvoeringsorganisaties zich gedegen voorbereiden, systemen aanpassen en producten en diensten inkopen. De realisatiekosten die hierbij worden gemaakt komen ten laste van de tolopgave. Deze kosten zijn geactualiseerd ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2023, resulterend in een groter deel van de aanlegkosten die aan de A24 Blankenburgverbinding worden toegerekend.
- Naast de realisatiekosten voor het tolsysteem worden de exploitatiekosten van tolheffing gedekt uit de tolontvangsten op deze verbindingen. Ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2023 worden deze kosten separaat inzichtelijk gemaakt, uitgesplitst naar de desbetreffende organisatie en aanlegproject. Deze kosten zijn volledig herzien op basis van de meest actuele inzichten en geactualiseerde ramingen bij de uitvoeringsorganisaties en bij het project Tijdelijke Tolheffing. Deels zijn deze kosten volume-afhankelijk , en afhankelijk van het aantal passages op beide wegen. Deels betreft het vaste kosten onafhankelijk van het gebruik van beide wegen. De volume-afhankelijke kosten zijn aan het desbetreffende aanlegproject toegerekend. Voor de verdeling van de volume-onafhankelijke exploitatiekosten over beide aanlegprojecten is een verdeelsleutel bepaald op basis van de verkeersvolumes op beide wegen.
- De ontvangsten van het tolsysteem betreffen naast de verschuldigde tolbedragen ook de ontvangsten uit betaalherinneringen en boetes indien een eenmalige betaling niet tijdig plaatsvindt. Deze ontvangsten zijn geactualiseerd op basis van onder meer de actuele prognoses voor het gebruik van beide wegen.
- Met de komst van Betalen Naar Gebruik (BNG) per 2030 zal de Tijdelijke Tolheffing op beide verbindingen voortijdig worden beëindigd. De resterende tolopgave na 2030 wordt gedekt uit de ontvangsten BNG (Kamerstukken II 2021/2022, 32 813, nr. 1081). De uitwerking van dit voorstel wordt in een volgende begroting verwerkt. De tabel laat daarom nog de bedragen zien die uitgaan van een situatie zonder invoering BNG.
- Verschillende cijfers in de tabel kennen nu nog een behoorlijke onzekerheid en zijn mede afhankelijk van nog een aantal te maken inrichtingskeuzes dit jaar. Met de geleidelijke afronding van de realisatiefase en de opstart van de exploitatiefase kan in de Ontwerpbegroting van 2025 naar verwachting een stabiel beeld van de verwachter kosten en opbrengsten worden gegeven.

Bijlage 8: Lijst van afkortingen

Tabel 88 Lijst van afkortingen

Afkorting	
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
APB	Activiteitenplan en Begroting
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BBV	Blankenburgverbinding
BCF	Btw-compensatiefonds
BenO	Beheer en onderhoud
BKN	Basiskwaliteitsniveau
BNG	Betalen naar gebruik
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BroNs	
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CA	Coalitieakkoord
CID	Central Innovation District
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DLP	Defensie Lifecycle Plan
DMO	Defensiematerieelorganisatie
DUMO	Duurzame Mobiliteit
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EOV	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing
EPK	Externe productiekosten
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETV	Emergency Towing Vessels
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FIN	Ministerie van Financiën
GF	Gemeentefonds
GIV-PPS	Geïntegreerde contractvorm - Publick Private Samenwerking
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofstuk 12 begroting Ministerie van Infrastructuur en waterstaat
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse
IRM	Integraal Riviermanagement
JIVC	Joint Informatievoorziening Commando
KM	Koninklijke Marine
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KPI	Kernprestatie indicatoren
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MF	Mobiliteitsfonds
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MOC	Maritiem Operatie Centrum
NaNov	Na Noord-Oostelijke Verbinding
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeergegevens
NoMo	Nota Mobiliteit
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NS	Nederlandse Spoorwegen