
Vergaderjaar 2022–2023

36 360 A

Jaarverslag en Slotwet Mobiliteitsfonds 2022

Nr. 1

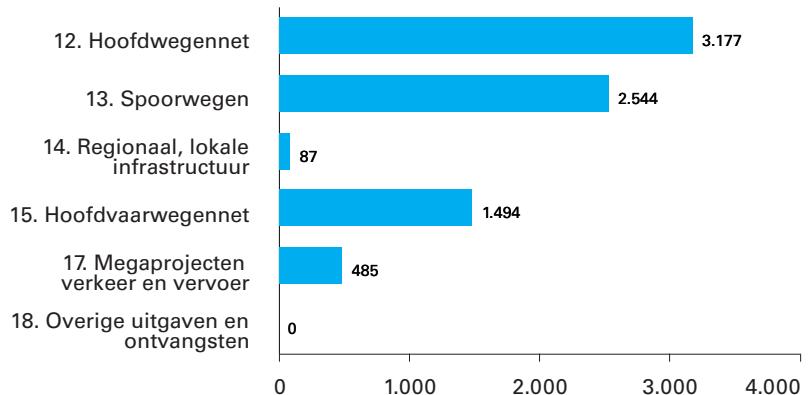
JAARVERSLAG VAN HET MOBILITEITSFONDS (A)
Ontvangen 17 mei 2023

INHOUDSOPGAVE

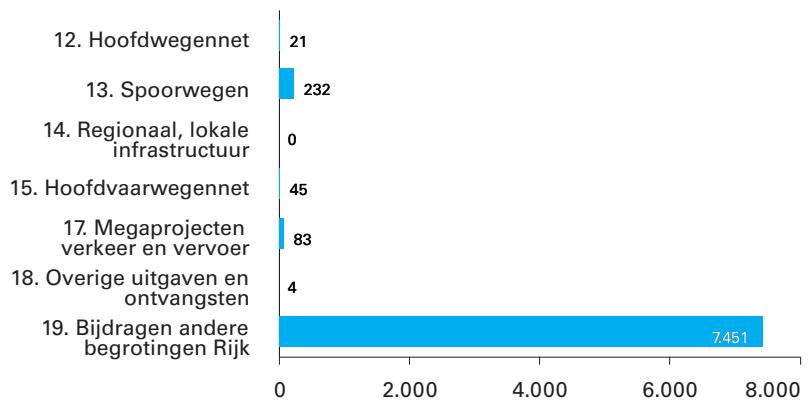
Gerealiseerde uitgaven en ontvangst	3
A. Algemeen	4
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	6
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	6
2. Leeswijzer	7
B. Productverslag	11
3. Mobiliteitsfondsverslag 2022	11
4. Productartikelen	13
4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	13
4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	18
4.3 Artikel 13 Spoorwegen	35
4.4 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	49
4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	52
4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	67
4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangst	75
4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	77
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	78
C. Jaarrekening	79
6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds	79
7. Saldibalans	80
D. Bijlagen	86
Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen	87
Bijlage 2: Instandhouding	89
1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat	89
2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoodspoorweginfrastructuur)	103
Bijlage 3: Lijst van afkortingen	107

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 7.786.386



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 7.836.664



A. ALGEMEEN

1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Mobiliteitsfonds (A) over het jaar 2022 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen [2.37](#) en [2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2022 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van [artikel 7.14](#) van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van [artikel 7.15](#) van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:

1. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
2. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
3. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
4. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
5. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

Bij het besluit tot dechargeverlening worden verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken betrokken:

1. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2022
2. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt ;
3. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
4. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2022 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2022, alsmede over de saldibalans over 2022 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in [artikel 7.14](#), tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016).

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

Minster van Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 2.40, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2. Leeswijzer

Algemeen

Voor u ligt het jaarverslag 2022 van het Mobiliteitsfonds, Hoofdstuk (A) van de Rijksbegroting. Naast het Mobiliteitsfonds kent lenW ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Mobiliteitsfonds ([Stb. 1993, nr. 319](#)), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur. Zo mag het fonds jaarlijkse saldi (meer of minder uitgaven in enig jaar) overhevelen – in tegenstelling tot de beleidsbegroting van lenW – waardoor (kasmatische) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

De producten van het Mobiliteitsfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenW (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Evenals in de begroting van het Mobiliteitsfonds is in het Jaarverslag van het Mobiliteitsfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het desbetreffende Mobiliteitsfondsartikel is gerelateerd.

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

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

Opbouw

Het Jaarverslag van het Mobiliteitsfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargetverlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2022 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit:
 - Het Mobiliteitsfondsverslag 2022, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2022;
 - De productartikelen van het Mobiliteitsfonds;
 - De bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2022 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Mobiliteitsfonds.
- De volgende drie bijlagen:
 1. artikel 13 Spoorwegen;
 2. Instandhouding;
 3. lijst van afkortingen.

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen ‘Budgettaire gevolgen van beleid’. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden

conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2022 op het niveau van de financiële instrumenten toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen volgens deze ondergrenzen toegelicht.

Tabel 1 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 ¹	5 ¹
≥ 1000	5 ¹	5 ¹

¹ Naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015-2016, [34 475 XII, nr. 12](#)) worden bij alle begrotingsartikelen op het Infrastructurfonds 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.

Afronding budgettaire tabellen en verantwoordingsstaat

De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verantwoordingsstaat zijn in lijn met de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften naar boven afgerond. Om aansluiting te hebben tussen de budgettaire tabellen en de verantwoordingsstaat, zijn de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in budgettaire tabellen waar relevant tevens naar boven afgerond. Met deze werkwijze komen de cijfers in de verantwoordingsstaat overeen met de cijfers zoals opgenomen in de budgettaire tabellen.

Inzicht in budgetten van verkenningen en planuitwerkingprogramma's en de realisatieprogramma's

Het inzicht in de budgetten van de verkenningen en planuitwerkingprogramma's en de realisatieprogramma's wordt vergroot door begrotingsmutaties expliciet in de MIRT projectoverzichten zichtbaar te maken op projectniveau (toezegging WGO van 22 juni 2011). Deze projectoverzichten zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:

- Van een wijziging (anders dan door de verwerking van prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
- Van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project.

In aanvulling op de toelichting op de budgettaire tabel, worden bij de projectoverzichten van het realisatieprogramma wijzigingen van het kasbudget op projectniveau toegelicht conform de staffel «Norm bij te verklaren verschillen» behorende bij de budgettaire tabel.

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2023 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen

Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften (RBV). De RBV stelt dat er op 15 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de minister van Financiën wordt aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 25 maart verwerkt kunnen worden.

Voor enkele indicatoren en kengetallen in de jaarverslagen van lenW zijn op deze momenten de realisatiegegevens nog niet beschikbaar en kunnen derhalve niet worden toegevoegd aan het jaarverslag. Hierdoor komt het voor dat er realisatiegegevens van indicatoren en kengetallen bekend worden ná het opstellen van het jaarverslag maar vóór publicatie van het jaarverslag. Deze gegevens worden, zoals in het jaarverslag aangegeven, bij de eerstvolgende begroting aan uw Kamer aangeboden.

Groeiparagraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften 2023

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2023 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in dit jaarverslag op het gebied van:

1. Bedrijfsvoeringsparagraaf
2. Model saldibalans begrotingsfondsen
3. Focusonderwerp: overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet
4. Bijlage moties en toezeggingen

Ad 1. Bedrijfsvoeringsparagraaf

- In het Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties, fouten en onzekerheden is in de tabel duidelijker scheiding aangebracht tussen de verschillende toleranties.
- De kolommen met het bedrag en de percentages van fouten en onzekerheden gerelateerd aan de coronamaatregelen zijn verwijderd. Wel is bij tolerantieoverschrijdingen gerelateerd aan coronamaatregelen dit tekstueel toegelicht onder de tabel.
- Met ingang van het verantwoordingsjaar 2022 wordt gerapporteerd over de belangrijkste materiële risico's op fraude en corruptie.

Ad 2. Model saldibalans begrotingsfondsen

Voor de saldibalans van de begrotingsfondsen is een specifiek model in de RBV opgenomen. In dit model is door de minister van Financiën een uniforme werkwijze voor de presentatie van het verrekenen van het saldo van het voorgaande verslagjaar in de saldibalans voorgeschreven. Een batig saldo wordt gepresenteerd als saldo begrotingsfonds onder de ontvangsten als 2a, een nadelig saldo wordt verantwoord als onder de uitgaven op regel 1a. Het cumulatief saldo van het begrotingsfonds van het huidige jaar wordt verwerkt via de Rekening-courant RHB onder balanspost 4/4a.

Ad 3. Focusonderwerp: overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet

Voor de verantwoording 2022 heeft de Tweede Kamer de «terugkeer naar een regulier en voorspelbaar begrotingsproces» als focusonderwerp aangewezen. De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze gevolg wordt gegeven aan dit onderwerp (Kamerstukken II 2021/2022, [31 865, nr. 215](#)). Voor het focusonderwerp is een eenmalige bijlage bij het jaarverslag van de beleidsbegroting HXII opgenomen.

Ad 4. Bijlage moties en toezeggingen

In het jaarverslag is een bijlage opgenomen met door de Eerste en Tweede Kamer aanvaarde moties en door bewindslieden aan de Eerste en Tweede Kamer gedane toezeggingen. Daarin wordt per motie en toezegging de stand van zaken gepresenteerd met betrekking tot de uitvoering ervan.

Omzetverantwoording agentschappen

De minister van Financiën heeft lenW tot en met het verslaggevingsjaar 2023 een uitzondering verleend op de toepassing van het realisatiebeginsel. De uitzondering is van toepassing op artikel 26 van de Regeling Agentschappen en richtlijn 930 paragraaf 22 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving.

Informatiewaarde en leesbaarheid begroting en jaarverslag

In de begroting van 2023 is naar aanleiding van het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) jaarverslag 2021 van 23 juni 2022 voor het artikel 14 ‘Wegen en Verkeersveiligheid’ een pilot opgesteld ter bevordering van de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting. In dit WGO is toegezegd dat artikel 14 in de verantwoording 2022 tevens al zo veel als mogelijk vorm wordt gegeven in lijn met de opzet van de begroting 2023. Hier toe zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Algemeen: Voor ieder artikel is een samenvatting van de budgettaire tabel toegevoegd.
- Pilot artikel 14: Het artikel is gestructureerd langs een onderdelen, waarbij de daarbij behorende doelstellingen, rollen en verantwoordelijkheden meer in samenhang zijn gepresenteerd.

Het gesprek over de verbetering van informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting met de rapporteur wordt gecontinueerd. De uitkomsten daarvan worden verwerkt in de begroting 2024.

Motie Schouw c.s.

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma’s een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad in 2022 geadviseerd om de investeringen in duurzaamvervoer te versnellen. In lijn met de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften wordt bij de beleidsprioriteiten teruggekomen op deze aanbeveling.

Budgettair overzicht Oekraïne

Voorschrijf vanuit de minister van Financiën is dat indien er in het jaar 2022 door het departement maatregelen zijn getroffen vanwege de oorlog in Oekraïne er door het betreffende departement een afzonderlijke overzicht van de budgettaire effecten in het beleidsverslag wordt opgenomen. lenW heeft in het jaar 2022 geen specifieke maatregelen (vergelijkbaar met het overzicht coronasteunmaatregelen) getroffen wegens de oorlog in Oekraïne, derhalve is er geen afzonderlijk budgettair overzicht opgenomen in het jaarverslag van lenW.

B. PRODUCTVERSLAG

3. Mobiliteitsfondsverslag 2022

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2022 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2022 is gestart.

Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

In 2022 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitgevoerd:

Tabel 2 Activiteiten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

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

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van exploitatie, onderhoud en vernieuwing wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT overzicht 2023.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2022 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Tabel 3 Mijlpalen aanleg Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Start realisatie	– A2 Het Vonderen - Kerenscheide

Tabel 4 Mijlpalen aanleg Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Start realisatie	– Twentekanalen, verruiming (fase 2)
	– Verwijderen baggerspecie Averijhaven (onderdeel van Lichteren Buitenhaven IJmuiden)

Tabel 5 Mijlpalen aanleg Spoorwegen en OV

Mijlpaal	Project
Indienststelling	– Programma toegankelijkheid: Diverse deelprojecten – Fietsparkeren bij stations: Diverse deelprojecten

Mijlpaal	Project
	<ul style="list-style-type: none">- Programma kleine functiewijzigingen: Diverse deelprojecten- Programma Overwegen: Diverse deelprojecten- Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen: Diverse deelprojecten- Behandelen en opstellen: Diverse deelprojecten- Maastricht – Visé: verbeteren treinbeveiliging- Sporen driehoek Noord Nederland: Diverse deelprojecten- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Diverse deelprojecten- Programma ERTMS: Diverse deelprojecten- Booggeluid: locatie Deventer- Verbeter Aanpak Trein (VAT) corridor A'dam-Eindhoven- Verbeter Aanpak Trein (VAT) corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN)- Spoorkapaciteit 2030: Diverse deelprojecten- NaNOV Elst, Onderdoorgang Rijksweg Noord

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

4. Productartikelen

4.1 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 kabinet/reactie op IBO Flexibiliteit (Kamerstukken II 2016-2017, [34 550 A, nr. 5](#)).

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de SVIR vlot, veilig en leefbaar. De planflexibele budgetten zijn de budgetten welke naar mening van het kabinet flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten bijeen te plaatsen in één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd en worden na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, ingezet bij de betreffende modaliteit. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reserveringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de infrastructuuragenda.

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 6 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 11 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil
Verplichtingen	0	0	0	0	0	205.684	- 205.684 1
Uitgaven	0	0	0	0	0	186.895	- 186.895
<i>Waarmee juridisch verplicht (percentage)</i>							
11.01 Verkenningen	0	0	0	0	0	5.000	- 5.000 2
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	5.639	- 5.639 3

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil		
11.03 Reserveringen	0	0	0	0	0	176.256	- 176.256	
11.03.01 Gebiedsprogramma's	0	0	0	0	0	13.259	- 13.259	4
11.03.02 Oude reserveringen	0	0	0	0	0	162.997	- 162.997	5
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord	0	0	0	0	0	0	0	
11.04 Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	
11.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De afname van de verplichtingen op artikel 11 kent een één-op-één relatie met de afname van de uitgaven van € 186,9 miljoen (zie toelichting onder 2, 3, 4 en 5). Daarnaast zijn de verplichtingen aanvullend met € 18,8 miljoen verlaagd op de reservering knooppuntontwikkeling Lelylaan. Een groot deel is overgeboekt naar artikel 13 als gevolg van de fase-overgang van het project (- € 16,2 miljoen). Het overige deel is doorgeschoven naar latere jaren (- € 2,6 miljoen);
2. Dit artikelonderdeel is met € 5 miljoen verlaagd als gevolg van het doorschuiven van de middelen voor de verkenning Den Bosch (- € 2,5 miljoen) en het doorschuiven van de middelen voor de verkenning A2 Den Bosch-Deil (- € 2,5 miljoen);
3. Voor de korte termijn fileaanpak was in 2021 € 5 miljoen benodigd, waardoor het project in 2022 verlaagd is met € 5 miljoen. Daarnaast is € 0,6 miljoen doorgeschoven naar latere jaren.
4. Artikelonderdeel 11.03.01 is met € 13,3 miljoen verlaagd. Dit komt door:
 - een lagere realisatie op het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (MRA) (- € 6,8 miljoen),
 - een overboeking vanuit Stedelijk OV Den Haag en Rotterdam naar de BDU op Hoofdstuk XII (- € 4,6 miljoen) en het doorschuiven van de overgebleven middelen vanuit 2021 (€ 1,2 miljoen);
 - een overboeking vanuit gebiedsprogramma Amsterdam voor de Quick-Win op de A27 Eemnes (- € 1,5 miljoen) en het doorschuiven van de overtollige middelen naar latere jaren (- € 1,6 miljoen);
5. Artikelonderdeel 11.03.02 is met € 163 miljoen verlaagd. Dit komt door:
 - een verlaging van de reservering slimme en duurzame mobiliteit (- € 60,6 miljoen). Er is € 13,7 miljoen naar HXII overgeboekt voor verschillende opdrachten. Daarnaast is € 3,5 miljoen overgeboekt naar het BTW-compensatiefonds. De overtollige middelen (- € 43,3 miljoen) zijn doorgeschoven naar latere jaren;
 - een verlaging van de reservering voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (- € 49 miljoen). Voor 2022 zijn de gereserveerd middelen overgeboekt naar artikel 12;
 - een verlaging van de reservering Stikstof (- € 30 miljoen) als gevolg van overboekingen naar andere artikelen binnen het MF (- € 14 miljoen), overboeking naar het DF (- € 2 miljoen), overboeking naar HXII (- € 0,2 miljoen) en toevoeging van de prijsbijstelling 2022 (€ 0,8 miljoen). De overtollige middelen zijn doorgeschoven naar latere jaren (- € 17,6 miljoen);

- een verlaging van de reserving voor het Schone Luchtakkoord (- € 15,5 miljoen). Er is € 17 miljoen overgeboekt naar HXII voor de specifieke uitkering Schone Luchtakkoord. Dit is deels gefinancierd met de middelen die uit 2021 (€ 5,2 miljoen) is doorgeschoven. De overige middelen van € 3,7 miljoen zijn doorgeschoven naar 2023;
- de resterende verlaging van € 7,9 miljoen heeft plaatsgevonden op de overige reserveringen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

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 SVIR.

Producten

Tabel 7 Projectoverzicht behorende bij 11.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget begroting 2022	huidig	Voorkeursbeslissing begroting 2022	huidig	Toelichting
Projecten Noordwest-Nederland					
A9 Rottepolderplein	32	33	2021	2021	
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	172	181	nnb	nnb	
OV en Wonen Utrecht	156	162	nnb	nnb	
A27 Almere Haven	22	23	nnb	nnb	
Projecten Zuidwest-Nederland					1
A15 Papendrecht-Gorinchem	734	772	2021	2021	
Oeververbinding Rotterdam	205	211	Regio	Regio	
Projecten Zuid-Nederland					
A2 Den Bosch-Deil	854	894	2021	2021	2
A58 Breda-Tilburg	56	59	2021	2021	
Spoorhub Den Bosch	67	69	nnb	nnb	
Projecten Oost-Nederland					
A50 Bankhoef-Paalgraven	71	74	nnb	nnb	
N35 Wijthmen-Nijverdal	102	108	nnb	nnb	
Totaal verkenningsprogramma	2.471	2.586			
begroting (MF 11.01)	2.471	2.586			

Toelichting

1. A15 Papendrecht-Gorinchem: dit betreft de verhoging als gevolg van de uitgekeerde prijsbijstelling van € 38 miljoen;
2. A2 Den Bosch-Deil: dit betreft de verhoging als gevolg van de uitgekeerde prijsbijstelling van € 40 miljoen.

11.02 Maatregelen doelmatig gebruik infrastructuur

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor planflexibele korte termijn mobiliteitsmaatregelen.

Producten

Tabel 8 Projectoverzicht behorende bij 11.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget begroting	huidig	Voorkeursbeslissing begroting	Toelichting
	2022		2022	huidig
Projecten Nationaal				
Korte termijn aanpak files	1	1	nvt	nvt
Totaal korte termijn maatregelen	1	1		
begroting (MF 11.02)	1	1		

Motivering

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

Producten

Tabel 9 Projectoverzicht behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget begroting	huidig	Voorkeursbeslissing begroting	Toelichting
	2022		2022	huidig
Gebiedsprogramma's				
Projecten Noordwest-Nederland				
Gebiedsprogramma Amsterdam	152	151	nnb	nnb
Programma SBaB	7	7		
Projecten Zuidwest-Nederland				
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	104	104	nvt	nnb
Reserveringen				
Beheer en onderhoud Caribisch Nederland	82	71	nvt	nvt 1
Spoorgoederenvervoer	10	6	nvt	nvt 2
ERTMS	512	583	nvt	nvt 3
Slimme en duurzame mobiliteit	202	181	nvt	nvt 4
Schone Lucht Akkoord	35	8	nvt	nvt 5
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	291	194	nvt	nvt 6
Pakket Zeeland	68	66	nvt	nvt
Knooppuntontwikkeling Lelylaan	65	61		nvt
Robuuste Hoofdvaarwegen	153	161		nvt
Goederenvervoercorridors	81	71		nvt 7
Internationaal spoorvervoer	35	–		nvt 8
Reservering Stikstof	150	142		nvt
Modaliteitspecifieke keuzes	–	45		nvt 9
Strategisch Capaciteitsmanagement	–	56		nvt 10
Reserveringen Coalitieakkoord				
Lelylijn	–	9	nvt	11
Peiler Infrastructuur (voormalig NGF)	–	3.350	nvt	12

Projectomschrijving	Budget begroting		Voorkeursbeslissing	Toelichting
	2022	huidig	begroting 2022	huidig
Ontsluiting woningbouw	–	7.485		nvt 13
Instandhouding	–	961		nvt 14
Afrondingen				
Totaal reserveringen	1.947	13.712		
begroting (MF 11.03)	1.947	13.712		

Toelichting

1. Beheer en onderhoud Caribisch Nederland: Er is € 11 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII voor beheer en onderhoud op Bonaire (€ 7 miljoen) en Saba (€ 4 miljoen);
2. Spoor Goederenvervoer: er is € 3 miljoen overgeboekt naar artikel 13 ten behoeve van modal shift. Daarnaast is € 1 miljoen overgeboekt naar artikel 13 voor de 740 meter lange treinen;
3. ERTMS: Dit betreft de verhoging van het projectbudget als gevolg van de jaarlijkse extrapolatie (€ 102 miljoen) en de toevoeging prijsbijstelling (€ 28,6 miljoen). Daarnaast is het projectbudget verlaagd met € 60 miljoen voor implementatie ERTMS op noordelijke lijnen;
4. Slimme en duurzame mobiliteit: er is € 16 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII ten behoeve van opdrachten, specifieke uitkeringen en BDU-bijdragen op het gebied van slimme en duurzame mobilitéit. Daarnaast is 53,5 miljoen overgeboekt naar het BTW-compensatiefonds;
5. Schone Luchtakkoord: er is € 27 miljoen overgeboekt naar HXII ten behoeve van de specifieke uitkering SLA;
6. Strategisch Plan Verkeersveiligheid: ten behoeve van de tweede tranche van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt € 98 miljoen beschikbaar gesteld;
7. Goederenvervoercorridors: er is € 8 miljoen overgeboekt naar artikel 12 voor beveiligde truckparkings. Daarnaast € 5,5 miljoen overgeboekt naar artikel 15 voor de uitwerking van het programma goederenvervoercorridors. Ten slotte is er € 3,8 miljoen prijsbijstelling toegevoegd;
8. Internationaal spoorvervoer: er is € 35 miljoen overgeboekt naar artikel 13 voor het project Maaslijn;
9. Modaliteitspecifieke keuzes: om specifieke afwegingen binnen modaliteiten te kunnen maken is € 45 miljoen beschikbaar, evenredig verdeeld over de modaliteiten;
10. Strategisch capaciteitsmanagement RWS: deze reservering is getroffen om de capaciteit bij RWS op peil te houden;
11. Lelylijn: dit betreft de reservering haalbaarheidsonderzoek Lelylijn. De middelen zijn overgeboekt van de aanvullende post;
12. Peiler infrastructuur: dit betreft de peiler infrastructuur uit het NGF. De middelen zijn overgeboekt uit het NGF;
13. Ontsluiting woningbouw: dit betreft de reservering voor de ontsluiting woningbouw. De middelen zijn overgeboekt van de aanvullende post;
14. Instandhouding: dit betreft de reservering instandhouding voor het restdeel BenO 2025 en VenR voor de jaren 2026 t/m 2030. De middelen zijn overgeboekt van de aanvullende post.

11.04 Generieke Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2035 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebereeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

4.2 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 de uitvoering

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 12 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil
Verplichtingen	3.615.382	3.149.433	3.088.561	2.467.048	3.335.960	3.232.984	102.976
Uitgaven	2.472.330	2.400.171	2.791.219	2.952.254	3.176.794	2.982.240	194.554
12.01 Exploitatie	3.736	3.812	4.109	4.589	9.298	3.959	5.339
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.736	3.812	4.109	4.589	9.298	3.959	5.339
12.02 onderhoud en vervanging	717.007	638.953	827.129	844.645	1.188.303	1.192.166	- 3.863
<i>12.02.01 Onderhoud</i>	<i>669.477</i>	<i>577.089</i>	<i>700.022</i>	<i>693.767</i>	<i>1.021.510</i>	<i>905.185</i>	<i>116.325</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	669.477	577.089	700.022	693.767	1.021.510	905.185	116.325
<i>12.02.04 Vernieuwing</i>	<i>47.530</i>	<i>61.864</i>	<i>127.107</i>	<i>150.878</i>	<i>166.793</i>	<i>286.981</i>	<i>- 120.188</i>
12.03 Aanleg	558.823	551.171	649.940	634.468	594.319	600.636	- 6.317
<i>12.03.01 Realisatie</i>	<i>537.107</i>	<i>509.012</i>	<i>499.097</i>	<i>517.371</i>	<i>414.178</i>	<i>539.194</i>	<i>- 125.016</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	32.508	15.399	19.411	58.841	25.075	26.454	- 1.379
<i>12.03.02 Planning en studies</i>	<i>21.716</i>	<i>42.159</i>	<i>150.843</i>	<i>117.097</i>	<i>180.141</i>	<i>61.442</i>	<i>118.699</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	17.670	18.013	24.470	25.738	45.774	17.756	28.018
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	605.036	544.906	618.182	733.664	540.204	525.002	15.202
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	587.728	661.329	691.859	734.888	844.670	660.477	184.193
<i>12.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	<i>459.254</i>	<i>492.731</i>	<i>525.087</i>	<i>560.583</i>	<i>584.178</i>	<i>543.862</i>	<i>40.316</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	459.254	492.731	525.087	560.583	584.178	543.862	40.316
<i>12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	<i>128.474</i>	<i>168.598</i>	<i>166.772</i>	<i>174.305</i>	<i>260.492</i>	<i>116.615</i>	<i>143.877</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	122.474	159.998	158.172	165.705	251.992	116.615	135.377
12.09 Ontvangsten	110.467	115.453	92.137	130.876	21.433	27.724	- 6.291
<i>12.09.01 Ontvangsten</i>	<i>110.467</i>	<i>115.453</i>	<i>92.137</i>	<i>130.876</i>	<i>21.433</i>	<i>27.724</i>	<i>- 6.291</i>
<i>12.09.02 Tolopgave</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 103 miljoen is het saldo van hogere en lagere verplichtingen.

De hogere verplichtingen zijn met name veroorzaakt door:

- DBFM-projecten (€ 299 miljoen): dit komt voornamelijk door een hogere verplichtingenrealisatie op de A27 Houten-Hooipolder, A12/A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15), A15 Maasvlakte-Vaanplein, A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding. Daarnaast is de prijsbijstelling toegevoegd;
 - Planning en studies (€ 186 miljoen): te verklaren door o.a. het werven van capaciteit (impuls) voor stikstofexperts en door het nemen van extra maatregelen voor projectspecifieke mitigatie of -compensatie. Verder komt het met name door de Impuls regeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid waarbij een versnelling heeft kunnen plaatsvinden en de geplande uitgaven naar voren zijn gehaald. Daarnaast zijn de voorbereidingskosten voor tijdelijke tolheffing verhoogd in verband met de opdrachtverstrekking aan de RDW. Het programma geluidssanering is mede door de correctie op de specifieke uitkering N65 Vught-Haaren verhoogd. Tot slot heeft er een correctieboeking plaatsgevonden op de verplichting op de overprogrammering naar aanleiding van een teruggedraaide kasschuif waarbij abusievelijk ook de verplichtingen waren meegemuteerd (+ € 191 miljoen);
 - Overige netwerkgebonden kosten (€ 144 miljoen): dit komt met name door de overeenkomst van Beheer en Onderhoud voor de periode 2022-2023. Daarnaast wordt de hogere verplichtingenrealisatie veroorzaakt door de eindafrekening SLA 2018-2021, de verwerking van prijsbijstelling en diverse kleine mutaties;
 - Onderhoud (€ 116 miljoen): het voornaamste deel betreft de eindafrekening van de SLA 2018-2021. Hierbij is het verschil tussen de ontvangen agentschapsbijdrage en de gemaakte kosten over deze periode afgerekend. Daarnaast betreft het de overeenkomst van Beheer en Onderhoud voor de periode 2022-2023, zijn diverse kasschuiven doorgevoerd en is de prijsbijstelling toegevoegd;
 - Vernieuwing (€ 41 miljoen): het voornaamste deel betreft het programma Vervanging en Renovatie (VenR). De hogere verplichtingen worden voornamelijk veroorzaakt door de projecten A12 IJsselbruggen, Van Brienenoordbrug en de N99 Kooijbrug.;
 - Apparaatskosten RWS (€ 40 miljoen): dit zijn met name extra investeringen in informatievoorzieningen naar aanleiding van het rapport Onbekend Onrecht, de toevoeging van loon- en prijsbijstelling en diverse kleinere mutaties;
 - Optimalisering gebruik (€ 30 miljoen): de incidentiële subsidie Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit is in 2022 vastgelegd;
 - Exploitatie (€ 5 miljoen): Dit betreft voornamelijk de ophogingen van verplichtingen voor het Nationaal Dataportal Wegverkeer voor het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata;
 - Diverse kleine mutaties (€ 0,9 miljoen).
- De lagere verplichtingen zijn met name veroorzaakt door:
- Realisatieprogramma RWS (- € 759 miljoen): dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het doorschuiven van verplichtingenbudget als gevolg van de stikstofproblematiek, onder andere voor de projecten A12/A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15), A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, A20 Nieuwerkerk en A4 Haaglanden. Daarnaast is verplichtingenbudget doorgeschoven voor de projecten A12/A27 Ring Utrecht, A27 Houten-Hooipolder, A10 en A4-44 Rijnlandroute en zijn voor diverse projecten kleine mutaties doorgevoerd.

2. De hogere uitgaven op dit artikelonderdeel (€ 5,3 miljoen) wordt veroorzaakt door voornamelijk de toekenning van budget aan het Nationaal Dataportaal Wegverkeer voor het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata.
3. De per saldo hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.02.01 Onderhoud (€ 116,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - De eindafrekening van de SLA 2018-2021 (€ 141 miljoen);
 - Een budgetneutrale overboeking van artikel 12.02 naar artikel 12.06 (- € 115 miljoen) op de overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023;
 - Verwerking van de prijsbijstelling (€ 47 miljoen);
 - Het doorvoeren van een kasschuif van 2023 naar 2022 om de tekorten op beheer en onderhoud tot en met 2023 op te lossen (€ 32 miljoen);
 - Diverse kleinere mutaties (€ 11 miljoen).
4. De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.02.04 Vernieuwing (€ 120,2 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Uitstellen van de realisatiefase van de renovatie van de Haringvlietbrug en de vervanging van de tuinen Galecopperbrug (€ 33 miljoen);
 - Programma Vervanging en Renovatie (€ 31 miljoen) door vertraging van projecten door contractuele wijzigingen bij onder andere de A12 IJsselbruggen en Haringvlietbrug;
 - Vertraging van de uitrol van de intelligente weggakantstations (€ 23 miljoen);
 - Aanbestedingsmeevaller op het project A32 Heerenveen-Akkrum (€ 19 miljoen);
 - Verwerking van de prijsbijstelling (€ 10 miljoen);
 - Diverse kleinere mutaties (€ 4 miljoen).
5. De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.03.01 Realisatie (€ 125 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Overprogrammering RWS (€ 373 miljoen);
 - A12/A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15) (- € 305 miljoen): dit betreft voornamelijk het doorschuiven van budget vanwege het uitblijven van de uitspraak van de Raad van State van het Wijzigingstracébesluit;
 - A1 Apeldoorn-Azelo (- € 47 miljoen); het kasritme is gewijzigd vanwege de nieuwe planning en vanwege de door de aannemer ontvangen termijnstaat;
 - A27 Houten-Hooipolder (- € 19 miljoen): wijzigingen in de aanbestedingsplanning zijn de voornaamste reden dat er een lagere realisatie plaatsvindt;
 - A4 Haaglanden – N14 (- € 15 miljoen): dit wordt voornamelijk veroorzaakt vanwege vertraagde werkzaamheden als gevolg van de stikstofproblematiek;
 - A76 Aansluiting Nuth (€ 13 miljoen): de eindafrekening voor de overeenkomst tussen RWS en de provincie is in 2022 betaald in plaats van 2021;
 - A27/A12 Ring Utrecht (- € 12 miljoen): dit wordt voornamelijk veroorzaakt vanwege vertraagde werkzaamheden als gevolg van de stikstofproblematiek;
 - Nieuwerkerk a/d IJssel Knooppunt Gouwe (- € 11 miljoen): dit wordt voornamelijk veroorzaakt vanwege vertraagde werkzaamheden als gevolg van de stikstofproblematiek;
 - A6 Almere-Oostvaarders-Lelystad (- € 8 miljoen); dit wordt voornamelijk veroorzaakt vanwege vertraagde werkzaamheden als gevolg van de stikstofproblematiek;

- A2 Het Vonderen-Kerensheide (- € 7 miljoen): In 2021 is de aankoop van gronden en verleggen van gasleidingen doorgeschoven naar 2022 en verder inclusief de daarmee samenhangende kosten.
 - Programma Aansluitingen (- € 7 miljoen): de lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door vertraging in de uitvoering en de eindafrekening met de provincie;
 - Praktijkproef Amsterdam (- € 6 miljoen): in 2022 zijn er geen uitgaven gedaan waardoor dit bedrag doorschuift naar 2023;
 - A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidasdok) (- € 14,7 miljoen): door een aanpassing van de uitvoeringplanning is een deel van de uitvoering vertraagd;
 - Geluidsverminderingen Weg (- € 5 miljoen): er is verdere vertraging in de uitvoering van de maatregelen met betrekking tot gevelisolatie als gevolg van Covid en verschuiven van beroepstermijnen;
 - Diverse kleinere mutaties (- € 10 miljoen).
6. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.03.02 Planning en studies (€ 118,7 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
- Actualisatie van het programma en generale kasschuiif (€ 102 miljoen): door een actualisatie van het programma hebben diverse kasschuiven op de programmering plaatsgevonden. Dit komt met name door de volgende projecten binnen het programma planuitwerkingen en verkenning:
 - Op de overprogrammering heeft een kaderruil plaatsgevonden tussen de drie modaliteiten van het Mobiliteitsfonds waardoor op dit artikelonderdeel een hoger bedrag is gerealiseerd (€ 115 miljoen);
 - Impuls Regeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid (€ 64 miljoen);
 - A12/A17 Ring Utrecht (- € 31 miljoen);
 - N35 Knooppunt Raalte (- € 14 miljoen);
 - Programma Duurzaam Mobiliteit (- € 11 miljoen);
 - Programma Geluidssanering (- € 10 miljoen);
 - N35 Verkenning Wierden (- € 9 miljoen);
 - N50 Kampen-Kampen Zuid (- € 8 miljoen);
 - Voor voorbereiding Tol en Vrachtwagenheffing (€ 6 miljoen) is meer uitgegeven;
 - Diverse kleinere mutaties (€ 4 miljoen).
 - Projectspecifieke compensatie en -mitigatie (€ 25 miljoen): voornamelijk te verklaren door verhoging van de uitgaven door een impuls capaciteit te werven voor stikstofexperts en maatregelen voor projectspecifieke mitigatie of compensatie;
 - Overboekingen (- € 22 miljoen): in 2022 zijn middelen overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII. Dit betreffen onder andere overboekingen ten behoeve van apparaats-uitgaven. De grote overboekingen zijn voor programma Tijdelijke Tolheffing en Vrachtwagenheffing, opdrachten voor Duurzaam Mobiliteit in het kader van Bouw, Fiets en Subsidie Topsector Logistiek, uitvoeringstoetsen aan de RDW in verband met Europese wetgeving voor Smart Mobility, bijdragen vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid voor opdrachten verkeersveiligheid en een subsidie voor Ambulancedata, Capaciteit projectenpool Verkenningen, Luchtweg NSL en capacitaire inzet voor diverse projecten;
 - Bijdragen derden (€ 10 miljoen): dit betreft een bijdrage van de provincie Overijssel aan het project N50 Kampen-Kampen Zuid, een bijdrage van de Provincie Zuid-Holland voor Korte Termijn Maatregel A15 en diverse kleinere ontvangsten.

7. De per saldo hogere uitgaven op dit artikelonderdeel (€ 15,2 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - A24 Blankenburgverbinding (€ 38 miljoen): de realisatie in 2022 is hoger vanwege de meerkosten voor materiaalprijzen en meerkosten als gevolg van vetraging door Covid-19;
 - A12/A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15) (€ 24 miljoen): de realisatie in 2022 is hoger vanwege met name de dagvergoeding van de aannemer in afwachting van uitspraak van de Raad van State. Het hiervoor benodigde budget is overgeboekt vanuit artikel 12.03 Aanleg;
 - A27 Houten Hooipolder (€ 14 miljoen): de tendervergoedingen zijn betaald vanaf artikel 12.04 waar deze begroot waren op artikel 12.03;
 - A16 Rotterdam (- € 17 miljoen): de opdrachtnemer heeft aangegeven bepaalde posten in één vaststellingsovereenkomst te willen verwerken. Deze vaststellingsovereenkomst wordt niet meer in 2022 betaald;
 - A15 Maasvlakte-Vaanplein (- € 13 miljoen): de realisatie in 2022 is lager vanwege een aanpassing van de planning bij o.a. de Botlekbrug;
 - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (- € 31 miljoen): een lagere realisatie in 2022 vanwege het doorschuiven van betalingen naar 2023 en vanwege een afrekening met de aannemer in 2021 in plaats van 2022 zoals was begroot;
 - Aflossing tunnels (- € 5 miljoen): er is sprake van een overschot vanwege minder voertuigpassages;
 - Diverse kleine mutaties (€ 5 miljoen).
8. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.06.01 Apparaatskosten RWS (€ 40,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door met name extra investeringen in informatievoorzieningen naar aanleiding van het rapport Ongekend Onrecht, loon- en prijsbijstelling en diverse kleinere mutaties.
9. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten (€ 143,8 miljoen) zijn met name veroorzaakt door de overeenkomst van Beheer en Onderhoud voor de periode 2022-2023. Daarnaast wordt de hogere uitgaven veroorzaakt door de eindafrekening SLA 2018-2021, de verwerking van prijsbijstelling en diverse kleine mutaties.
10. De lagere ontvangsten (€ 6,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - A7 Zuidelijke Ring Groningen (- € 25,4 miljoen): dit wordt met name veroorzaakt door een ontvangst van de Provincie Groningen die niet meer is ontvangen in 2022, omdat er nog geen overeenstemming is met de provincie over de btw-afdracht;
 - Daarnaast leiden diverse kleine mutaties op realisatieprojecten (onder andere Programma aansluitingen, A13/A16 Rotterdam, A1/A6/A9 Schiphol Almere, A12/15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15)) (€ 12 miljoen) tot hogere ontvangsten;
 - Bijdrage van de provincie Overijssel voor project N50 Kampen – Kampen Zuid is naar aanleiding van de BO MIRT afspraak (€ 8 miljoen) eerder ontvangen;
 - Eindafrekening RVO (€ 0,1 miljoen) is voor Vrachtwagenheffing over het jaar 2021 ontvangen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

12.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

De uitgaven voor de exploitatie hebben betrekking op het verzamelen en verspreiden van verkeersdata en op besturingsssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur. Samen met de weginspecteurs van 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 kruisen en vluchstrookparkeren;
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

De meeste van deze maatregelen worden ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenvang 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 de bijlage 'Instandhouding'.

Meetbare gegevens

Tabel 11 Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Begroting 2022	Toelichting
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.781	2.839 ¹	2.890	2.914	2.931	2.904	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	319	310	310	308	308	310	2

¹ De waarde die gepubliceerd is in de ontwerpbegroting 2021 is hier opgenomen.

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. In 2022 is er geen verkeerssignalering (de matrixborden boven de weg) bijgekomen. De voorziene toename door ingebruikname van de twee nieuwe knooppunten ter aansluiting op de Rijnlandroute is doorgeschoven naar 2024. De toename van het totaalcijfer heeft een administratieve oorzaak: de signalering op de A73 bij de Roer- en Swalmentunnel bleek niet goed in de systemen te staan. Dat is in 2022 verbeterd in de data-administratie;

- In 2022 zijn er geen spitsstroken bijgekomen of afgegaan, conform de Begroting. De totale lengte is iets lager dan in de Begroting was voorzien omdat in 2021, zoals reeds gemeld in het Jaarverslag 2021, de spitsstrook op de A13 is ingekort om ruimte te maken voor de verbindingsbogen van het project A16 Rotterdam.

Tabel 12 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2022	Toelichting
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	92%	93%	93%	94%	93%	90%	1
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	99%	97%	100%	96%	100%	95%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

- In 2022 functioneerde 93% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%;
- In 2022 was 100% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was boven de streefwaarde van 95%.

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

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

Producten

Het regulier onderhoud van hoofdwegen omvat maatregelen aan verhardingen, kunstwerken (zoals bruggen, tunnels en viaducten), verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement (zoals signalering en verkeerscentrales). In de bijlage «Instandhouding» wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van lenW vallen.

12.02.01 Onderhoud

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

- Uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan;
- Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken;
- Uitgaven voor onderhoud aan (Dynamisch Verkeersmanagement) DVM-systemen zoals matrixborden, informatiepanelen en verkeerscentrales;

- Klein variabel en vast onderhoud aan verkeersvoorzieningen, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting;
- Uitgaven voor geluidmaatregelen (landschap en milieu) als gevolg van naleving van geluidproductieplafonds voor zover geen onderdeel van een aanlegproject.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was.

Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2022 € 905 miljoen, daarvan was € 14 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2021 is het uitgestelde onderhoud met € 256 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 4 miljoen afgenomen.

Voor een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle RWS-netwerken, wordt u verwezen naar bijlage 2 bij dit jaarverslag.

Tabel 13 Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2018	2019	2020	2021	2022					
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallingonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallingonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallingonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud		
Hoofdwegennet	353	1	552	7	544	12	649	19	905	14

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Meetbare gegevens

Tabel 14 Areaal Rijkswegen

	Eenheid	Realisatie 2018		Realisatie 2019		Realisatie 2020		Realisatie 2021		Realisatie 2022		Begroting 2022	Toelichting
		2018	2019	2020	2021	2022	2022	2018	2019	2020	2021	2022	
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaarm km	5.867	5.843	5.842	5.842	5.846	5.832	1					
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en open afritten km		1.723	1.745	1.766	1.794	1.612	1.790					2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaakm ²	77	77	77	77,2	77,3	77,2	3					
Areaal asfalt	Verbindingswegen en open afritten km ²		15	15	15	15,3	14,4	15,5					2
Groen areaal	km ²	182	182	183	184	184	183	4					

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. In 2022 is er geen hoofdrijbaanlengte bijgekomen. In de begroting van 2022 was een afname voorzien door de overdracht naar de betreffende provincies van delen van de N18 en de N35; deze hebben nog niet plaatsgevonden. De kleine toename wordt veroorzaakt door administratieve correcties;
2. Er zijn in 2022 geen verbindingswegen bij gekomen: de afname heeft een administratieve oorzaak. De verbeterde registratie van ventwegen langs N-wegen zorgde de afgelopen jaren voor een administratieve toename van de verbindingswegen, zoals gemeld in de Jaarverslagen 2020 en 2021. De definitie voor verbindingswegen is nu aangescherpt, waarbij ventwegen langs N-wegen niet meer als verbindingsweg tellen,

- maar in een aparte categorie vallen. De hier gerapporteerde verbindingswegen bevatten vanaf nu alleen nog de parallelbanen en de verbindingswegen op knooppunten;
3. Het Hoofdrijbaanoppervlak is iets toegenomen omdat de extra rijstroken op de A20 in het project «A24 Blankenburgverbinding» al in 2022 zijn gerealiseerd;
 4. Het groen areaal is in 2022 gelijk gebleven. Dat het cijfer hoger dan de begroting uitkomt is omdat in 2021 het groen areaal al was toegenomen, zoals vermeld in het Jaarverslag 2021.

Tabel 15 Indicator omvang areaal

Areaal	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Begroting 2022	Realisatie x € 1.000 2022	Begroting x € 1.000 2022
Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92	92,5	91,6	92,7	1.021.510	905.185

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. De totale oppervlakte van het wegdek is in 2022 iets toegenomen door de aanleg van extra rijstroken op de A20 in het project «A24 Blankenburgverbinding». De netto afname heeft een administratieve oorzaak: de verbeterde registratie van ventwegen langs N-wegen zorgde de afgelopen jaren voor een administratieve toename van de verbindingswegen, zoals gemeld in de Jaarverslagen 2020 en 2021. De definitie voor verbindingswegen is nu aangescherpt, waarbij ventwegen langs N-wegen niet meer als verbindingsweg tellen, maar in een aparte categorie vallen. De hier gerapporteerde verbindingswegen bevatten vanaf nu alleen nog de parallelbanen en de verbindingswegen op knooppunten.

Tabel 16 Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2022	Toelichting
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):							1
– t/m 2017: De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (in km.min.)							
– vanaf 2018: Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	2%	3%	6%	7%	3%	10%	
Technische Beschikbaarheid (2): deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	99%	99%	98%	90%	2
Veiligheid (3):							
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,8%	99,8%	99,7%	99,8%	99,7%	99,7%	3
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	97%	97%	Voldoende	99%	99%	95%	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km;

- In 2022 was 3% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score was ruim onder de streefwaarde van 10%. Dit is weliswaar een daling ten opzichte van 2020 en 2021, maar dat geeft een vertekend beeld. Door coronamaatregelen daalden de files in 2020 en 2021 ten opzichte van 2019 met ongeveer 66%, waardoor het percentage files door onderhoudswerkzaamheden ten opzichte van het totale aantal files in die jaren relatief hoger was. Het totale aantal files in 2022 stijgt uit boven het niveau van 2019. De totale hoeveelheid voertuigverliesuren (vvu) door files door werkzaamheden is gestegen naar 1120 vvu x 1000 ten opzichte van 729 vvu x 1000 in 2021;
2. De Technische Beschikbaarheid van de weg was in 2022 98%. Deze score was ruim boven de streefwaarde van 90%;
 3. Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2022 voldeed 99,7% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% voldaan;
 4. Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2022 99% gescoord, waarmee aan de streefwaarde van 95% voldaan is.

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 de bijlage 'Instandhouding'. In het [MIRT-projectenoverzicht](#) zijn onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

12.03 Ontwikkeling

Motivering

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

12.03.01 Aanleg

In 2022 heeft lenW de volgende mijlpalen gerealiseerd die betrekking hebben op de aanlegprojecten:

Tabel 17 Mijlpalen Aanlegprojecten

Mijlpaal	Project
Start realisatie	– A2 Het Vonderen - Kerenscheide

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

In 2022 is de relatie gestart van de A2 Het Vonderen - Kerenscheide.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Projecten national							
Nationaal							
Kleine projecten / Afronding projecten	9	5	- 4	64	65		
Programma snelheidsaanpassing	1	1	0	55	55		
Programma aansluitingen	7	1	- 6	129	132		
Quick Wins Wegen	0	0	0	12	12		
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreiding)	1	0	- 1	1.477	1.477	2016	2016
Noordwest-Nederland							
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	6	0	- 6	44	41	2018	2018
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	22	7	- 15	320	593	2032-2036	2032-2036
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	23	28	5	1.176	1.197	2026	2027
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	0	0	0	20	19	2015	2015
A28 Knooppunt Hoevelaken	6	0	- 6	811	0	n.t.b.	n.t.b.
A2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0	0	1.210	1.210	2012	2012
A9 Badhoevedorp	0	0	0	307	305	2017	2017
N50 Ens-Emmeloord	0	0	0	19	19	2016	2016
Zuidwest-Nederland							
A15 Papendrecht-Sliedrecht	4	3	- 1	16	22	2021	2021
A4/A44 Rijnlandroute	131	84	- 47	589	549	Regio	Regio
A4 Burgerveen - Leiden	0	0	0	541	541	2015	2015
A4 Delft - Schiedam	0	0	0	642	642	2015	2015
A4 Vlietland / N14	0	0	0	16	16	2020	2020
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	6	2	- 4	17	18	2022	n.t.b.
N61 Hoek-Schoondijke	1	1	0	111	111	2015	2015
Zuid-Nederland							
A2 Passage Maastricht	1	1	0	685	685	2016	2016
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	0	0	0	260	260	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	0	13	13	60	61	Regio	Regio
A27 Houten-Hooipolder	51	33	- 18	1.843	1.932	2029-2031	2029-2031
A2 't Vonderen-Kerenscheide	17	10	- 7	41	337	2025-2027	2025-2027
Oost-Nederland							
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	313	8	- 305	602	658	n.t.b.	n.t.b.
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a en 2b	61	14	- 47	469	479	2023-2025	2023-2025
A1 Apeldoorn Zuid-BEEKbergen	0	0	0	29	29	2017	2017
A50 Ewijk - Valburg	0	0	0	269	269	2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	0	0	0	319	319	2015	2015
N35 Wijthmen - Nijverdal	1	0	- 1	22	23	2018	2018
N35 Zwolle - Wijthmen	0	0	0	50	50	2018	2018
Noord-Nederland							

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling		huidig
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	2025	
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	114	117	3	836	855	2025	2025	7
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	0	0	220	221	2014	2014	
Overig								
Fileaanpak	7	7	0	61	61			
Meer kwaliteit Leefomgeving	0	0	-2	150	157			
Meer veilig	20	18	0	119	115			
Afrondingen	0	0	0	1	2			
Totaal aanlegprogramma	801	353	- 448	13.613	13.537			
Uitgaven aanlegprogramma op MF 12.03.01 mbt planning- en studieprogramma			- 67	746				
Totaal aanlegprogramma	929	414	- 515	14.359				
Budget realisatie (MF 12.03.01)	556	414		14.359	13.537			
Overprogrammering (-)	- 373	0						

Toelichting

1. A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidasdok): middels een Nota van Wijziging op de Miljoenennota van 2023 is € 257 miljoen toegevoegd aan het projectbudget;
2. Het project is teruggegaan naar de planfase en is derhalve opgenomen onder artikelonderdeel planning en studies 12.03.02;
3. Binnen het project hebben zich meer risico's voorgedaan, waardoor het projectbudget is verhoogd met € 5,2 miljoen. Deze risico's betreffen het aantreffen van PFAS en weesleidingen;
4. A4-A44 Rijnlandroute: het projectbudget is verlaagd vanwege een Btw afdracht aan het Btw-compensatiefonds;
5. Het project is vertraagd vanwege uitblijvende vergunningverlening;
6. Voor dit project is in 2022 een uitvoeringsbesluit verleend
7. Het projectbudget is opgehoogd in verband met vertragingskosten als gevolg van stikstofproblematiek.

12.03.02 Planning en studies

Tabel 19 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en studies Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)						
Projectomschrijving	Projectbudget		Planning TB		Oplevering/openstelling	
	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Uitgaven aanlegprogramma op MF 12.03.01 mbt planning- en studieprogramma	- 738	- 1.264	nvt	nvt	nvt	nvt
Projecten Nationaal						
Beter Benutten	94	95	nvt	nvt	nvt	nvt
Geluidsverminderingprogramma - weg	347	528	nvt	nvt	nvt	nvt
Kosten voorbereiding tol	39	112	nvt	nvt	nvt	nvt
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	3	2	nvt	nvt	nvt	nvt
Reservering voor LCC	378	458	nvt	nvt	nvt	nvt
Snelfietsroutes	2	2	nvt	nvt	nvt	nvt
Reservering Blankenburgverbinding en ViA15	115	121	nvt	nvt	nvt	nvt
Vervolgprogramma Meer Veilig	0	0	nvt	nvt	nvt	nvt
Voorbereiding vrachtwagenheffing	55	367	nvt	nvt	nvt	nvt
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	174	266	nvt	nvt	nvt	nvt
Verkeersveiligheid Riks N-wegen	0	207	nvt	nvt	nvt	nvt

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning TB		Oplevering/openstelling		
	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	163	197	nvt	nvt	nvt	nvt	8
Projecten Noordwest-Nederland							
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	0	1137					9
A12/A27 Ring Utrecht	1542	1640	2020	ntb	*	ntb	
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	335	353	2025	ntb	2030- 2032	ntb	
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	101	107					
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	187	196	nvt	nvt	Regio	Regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	28	30	nvt	nvt	Regio	Regio	
Knooppunt Eemnes		1		ntb		ntb	10
Projecten Zuidwest-Nederland							
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	138	145	2023	ntb	2028-2029	ntb	
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen – N14	236	248	2023	ntb	2029-2031	ntb	
A4 Haaglanden – N14	692	726	2021	ntb	2026-2028	ntb	
Projecten Zuid-Nederland							
A2 't Vonderen-Kerensheide	287	0					11
A27 Houten – Hooipolder	0	0					
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	5	2021	ntb	*	ntb	
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	27	0	nvt	nvt	Regio	Regio	12
N65 Vught – Haaren	94	88	nvt	nvt	Regio	Regio	
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	201	210	2024	ntb	2030-2032	ntb	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	436	459	2023	ntb	2027- 2030	ntb	
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	9	10	nvt	nvt	nvt	nvt	
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	0	0					
Projecten Oost-Nederland							
A1/A30 Barneveld	84	89	2023-2026	ntb	*	ntb	
N35 Nijverdal – Wierden	120	119	nvt	nvt	Regio	Regio	
N35 Raalte	13	14	2018	nvt	nvt	nvt	
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	16	2021	*	*	ntb	13
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	31	32	nvt	nvt	nvt	nvt	
Verkeersmaatregelen A28	30	32	nvt	nvt	nvt	nvt	
A1/A35 Azelo-Buuren	5	5	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Noord-Nederland							
N33 Zuidbroek-Appingedam	104	110	2021	*	*	*	
Overige projecten en reserveringen							
Projecten in voorbereiding	172	173					
Projecten Nationaal							
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken							
Programma DUMO							
Programma Fiets							
Strategisch plan Verkeersveiligheid							
Afrondingen	0						
Totaal planning- en studieprogramma	5.515	7.036					
Begroting (MF 12.03.02)	5.515	7.036					

Toelichting

1. De toename wordt verklaard doordat meer vastgestelde saneringsplannen in de uitvoering eerder gegeven zijn dan voorzien;

2. In 2022 is een doorstart gemaakt van het programma en is een nieuwe raming opgesteld. Hiervoor zijn door de uitvoerende partijen uitvoeringstoetsen uitgevoerd met als gevolg dat het budget opgehoogd;
3. Dit betreft een overboeking naar Hoofdstuk XII ten behoeve van een regeling voor een specifieke uitkering voor het oplossen van de fijnstofknelpunten rondom veehouderijen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
4. De toename van het bedrag wordt voornamelijk verklaard door het toepassen van de jaarlijkse extrapolatie;
5. Voor afronding van de wetgevingsfase en het opstarten van de realisatiefase van de Vrachtwagenheffing is het budget opgehoogd;
6. De toename van € 92 miljoen wordt verklaard doordat het budget wat voor de tweede tranche gereserveerd stond in 2023 is versneld. Daarnaast heeft er een afdracht plaatsgevonden aan het Btw-compensatiiefonds;
7. In 2022 is geld vanuit het Coalitieakkoordmiddelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen. Daarnaast is in 2022 ook (Amendment 36200-A-55) € 7 miljoen beschikbaar gesteld voor verbetering van de verkeersveiligheid op de N18;
8. De toename van het bedrag is te verklaren door verhoging van de uitgaven door een impuls capaciteit te werven voor stikstofexperts en maatregelen voor projectspecifieke mitigatie of compensatie;
9. Dit project is van de realisatiefase teruggezet naar de planfase op artikel 12.03.02 planning en studies vanwege de toegenomen onderzoekslast in verband met stikstofdepositie. Het tekort is ontstaan bij herijking van de raming na ontbinding van het contract met de aannemerscombinatie (Kamerstukken II, 2018–2019, [29 385, nr. 99](#)). Ook is nu rekening gehouden met renovatie van de Arkervaartbrug;
10. Dit betreft de riksbijdrage aan het knooppunt Eemnes via een specifieke uitkering;
11. Dit verschil is te verklaren doordat dit project naar de realisatiefase is overgegaan. In de Ontwerpbegroting van 2022 was dit project nog geraamd onder het artikelonderdeel planning- en studies;
12. Ten behoeve van het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport is € 27 miljoen beschikbaar gesteld aan de gemeente Eindhoven. Eind 2021 is hiervoor een specifieke uitkering verstrekt;
13. Voor dit project is een bijdrage vanuit de provincie ontvangen.

Voor de volgende projecten zijn de mijlpalen - die in de Ontwerpbegroting 2022 nog een concrete planning kenden - niet geconcretiseerd vanwege vertragingen veroorzaakt door de stikstofproblematiek. Het gaat hierbij om de volgende projecten:

- A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn;
- A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda;
- Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken;
- A1/A30 Barneveld.

De A1/A30 Barneveld en A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe hebben inmiddels een indicatieve planning.

Voor de volgende projecten kan het Ontwerp Tracébesluit (OTB) niet genomen worden in verband met onzekerheid rondom de stikstofdepositie. Het opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State inzake ViA15 en de rekenafstand van 25 kilometer. Het gaat hierbij om de volgende projecten:

- Programma SmartwayZ.NL: InnovA58;

- A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen – N14;
- A4 Haaglanden – N14;
- A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken;
- N33 Zuidbroek-Appingedam;
- N35 Raalte;
- N50 Kampen – Kampen Zuid.

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 20 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03: Optimalisering Gebruik (bedragen x € 1 miljoen)

Optimalisering gebruik hoofdwegennet (12.03.03) Projectomschrijving	Projectbudget		Planning
	begroting	vorig	
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit (DITM)	0	3	
Totaal optimalisering gebruik	0	3	
Begroting (MF 12.03.03)	0	3	

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

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

De projecten A16 Rotterdam, A24 Blankenburgverbinding, A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald.

Tabel 21 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2022		verschil	Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2022	realisatie		begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Noordwest-Nederland							
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)		62			1.867		2019
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	67		- 5	1.846		2019	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)		17			384		2019
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht	17		0	379		2019	
A10 Tweede Coentunnel		49			1.196		2020
A12 Lunetten-Veenendaal	61		- 12	1.178		2020	
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten		21			1.296		2026
Aflossing tunnels	33		- 12	1.265		2026	
A10 Tweede Coentunnel	55	58	3	2.190	2.209	2013	2013
A12 Lunetten-Veenendaal	26	25	- 1	698	705	2012	2012
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten		16			371		2019
Aflossing tunnels	15		1	365		2019	
Zuidwest-Nederland	36	31	- 5	959	968		
A15 Maasvlakte-Vaanplein	82	69	- 13	2.288	2.307	2015	2015
A16 Rotterdam	61	44	- 17	1.788	1.748	2022-2024	2025
A24 Blankenburgtunnelverbinding		70			2.017		2024
Zuid-Nederland	32		38	1.975		2024	
A59 Rosmalen-Geffen	0	0	0	272	272	2005	2005
A27 Houten-Hooipolder	0	14	14	0	2	2029-2031	2029-2031
Oost-Nederland							2
A12 Ede-Grijsoord	9	10	1	182	184	2016	2016
N18 Varsseveld-Enschede	11	11	0	447	450	2018	2018
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	0	24	24	196	204	2022-2024	n.t.b.
Noord-Nederland	N31 Leeuwarden-Drachten	7	7	168	169	2007	2007

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
N33 Assen-Zuidbroek	13	14	1	348	350	2014	2014
Tolgefincierd							
Tolgefincierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (VIA15)	0	0	0	505	532		
Tolgefincierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	0	0		0	0		
Afrondingen	0	- 2	- 2	0	- 3		
Totaal uitvoeringsprogramma	525	540	15	17.049	17.228		
Begroting (MF 12.04)	525	540	15	17.049	17.228		

Toelichting

1. In de tabel die is opgenomen bij de miljoenennota is per abuis een optelfout gemaakt waardoor het projectbudget te hoog was. Dit wordt nu gecorrigeerd;
2. Binnen het project A27 Houten-Hooipolder wordt ook toekomstig onderhoud opgenomen in het contract van de aannemer. Om die reden wordt vanaf de Najaarsnota 2022 het budget vanuit 12.03.01 overgeboekt naar dit onderdeel. Dit wordt bij de Voorjaarsnota 2023 afgerond.

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 geraamde. 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-systeem, 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.

4.3 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 2022 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 22 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 13 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	2022	Realisatie Vastgestelde begroting	Verschil
Verplichtingen	1.436.876	1.849.882	1.940.505	2.441.760	2.901.449	2.250.544	650.905
Uitgaven	2.123.334	1.931.571	2.048.323	2.156.463	2.543.680	2.190.296	353.384
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.514.397	1.457.826	1.506.274	1.595.770	1.945.955	1.599.243	346.712
13.03 Ontwikkeling	457.267	319.486	377.159	370.295	401.363	424.047	- 22.684
13.03.01 Aanleg personenvervoer	382.065	280.745	335.476	331.281	262.400	311.383	- 48.983
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	57.867	17.486	19.181	12.499	96.396	13.557	82.839
13.03.03 Optimalisering gebruik	0	0	0	0	163	0	163
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	16.652	20.952	21.371	24.273	39.813	85.383	- 45.570
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	683	303	1.131	2.242	2.591	13.724	- 11.133
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	141.680	144.269	154.900	190.398	196.362	167.006	29.356
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	0	0	0	0
13.09 Ontvangsten	222.780	203.626	234.471	187.656	231.933	208.458	23.475

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Op de verplichtingen is € 650,9 miljoen meer gerealiseerd dan begroot. Dat heeft met name te maken met de hoger dan begrote realisatie op 13.02 Exploitatie en Onderhoud en 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS en de hogere subsidies voor 2023 die voor deze artikelen worden verleend maar al in 2022 verplicht zijn;
2. De hogere realisatie van € 346,7 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging;
3. De lagere realisatie van € 49 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma realisatie personenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 13.03.01;

4. De hogere realisatie van € 82,8 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma realisatie goederenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 13.03.02;
5. De lagere realisatie van € 45,6 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma verkenningen en planuitwerking personenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 13.03.04;
6. De lagere realisatie van € 11,1 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma verkenningen en planuitwerking goederenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 13.03.05;
7. De hogere realisatie geïntegreerde contractvormen/PPS is € 29,5 miljoen. Voor een toelichting op dit verschil wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel 13.04;
8. De ontvangsten zijn € 23,5 miljoen hoger dan begroot. Het verschil wordt toegelicht in paragraaf 13.09 Ontvangsten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

13.02 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie ProRail via de beheerconcessie belast met het beheer en onderhoud van de landelijke spoorweginfrastructuur.

De subsidie aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds en de Subsidieregeling taakuitoefening beheerders van de HSWI. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur. Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van IenW afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatverplichting. Met ingang van de Beheerconcessie 2015–2025 worden voor de kernprestatie-indicatoren (KPI's) bodemwaarden afgesproken. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van IenW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

In bijlage 2 ‘Instandhouding’ van dit jaarverslag wordt ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

Producten

Subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In 2022 is € 347 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 (€ 80 miljoen), de onvermijdelijke tegenvallers in 2022 (€ 165 miljoen, Kamerstukken II 2021/22, [35925 A, nr. 14](#)), de onvermijdelijke tegenvallers in 2021 (€ 66 miljoen, Kamerstukken II 2021/22, [29 984, nr. 980](#)), uitgevoerd werk waarvoor het budget op andere artikelen was begroot

(€ 4 miljoen) en een kasschuif (versnelling) van per saldo € 32 miljoen. Afrekening van de subsidie 2022 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

In onderstaand overzicht zijn de mutaties tussen begroting en realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over de betalingen door IenW aan ProRail.

Tabel 23 Overzicht mutaties tussen begroting en realisatie bij 13.02: Beheer, onderhoud en vervanging (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Vastgestelde Begroting 2022	Prijsbij- stelling 2022	Toevoeging uit IR- middelen (tegenvalters 2022)	Toevoeging uit CA- middelen (tegenvalters 2021)	Overheveling uit aanleg- budget	Desaldering ontvangsten en kasschuiven per saldo	Desaldering i.v.m. voorschot subsidie 2021-2022	Realisatie 2022
Subsidie exclusief btw	1.256	63	136	55	3	35	10	1.558
Compensatie btw subsidie	264	13	29	11	1	7	2	327
Compensatie btw gebruiksvergoeding	79	4				- 10		73
Totaal artikel 13.02	1.599	80	165	66	4	32	12	1.958

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

In het onderzoek uit 2020 naar de instandhoudingskosten van ProRail door PwC/Rebel (Kamerstukken II 2019/20, [35570 A, nr. 46](#)), blijkt dat er sprake is van enig uitgesteld onderhoud. De risico's van het uitgesteld onderhoud lijken beperkt, omdat een groot deel van dit uitgesteld onderhoud weloverwogen en bewust ontstaat omdat dit past binnen de asset management strategie van ProRail. In incidentele gevallen is sprake van achterstallig onderhoud. Dit speelt in de Rotterdamse haven. Voor het oplossen hiervan is een verbeterprogramma ingericht (zie o.a. Kamerstukken II 2021/22, [29984, nr. 954](#)). Het wegwerken daarvan zal nog enkele jaren in beslag nemen. Zoals in de Kamerbrief over de halfjaarrapportage van ProRail is gemeld wordt daarop goede voortgang geboekt (Kamerstukken II 2022/23, [29984, nr. 1055](#)).

Waar ProRail vorig jaar nog concludeerde dat de staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur gemiddeld gezien goed was, concludeert ProRail nu dat deze in 2021 ruim voldoende was (Kamerstukken II, [36200 A, nr. 56](#)). Er zijn in 2021 ten opzichte van 2020 weinig veranderingen opgetreden in levensduur en het aantal techniek gerelateerde storingen is gedaald. De reden waarom ProRail de staat van de infrastructuur over 2021 anders beoordeelt dan over 2020 is dat het aantal veiligheidsincidenten is gestegen. Tegelijkertijd ziet ProRail dat er meer aandacht nodig is voor het op norm houden of verbeteren van de staat van de spoorinfrastructuur. Dat blijkt uit een stijging van het aantal overschrijdingen op de meest kritische normwaarde voor het doen van onderhoud aan het spoor.

In 2021 is de Kamer geïnformeerd over een tweetal veiligheidsincidenten; loszittende spoorstaafverbindingen en de ontsporing van een trein nabij station Groningen. In het rapport 'Staat van de Infrastructuur' is dit terug te zien in de toename aan Onmiddellijke ActieWaarde (OAW) overschrijdingen. De OAW is de meest kritische normwaarde die ProRail kent. Indien deze overschreden wordt, dienen er direct beheersmaatregelen genomen te worden. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail de aandacht voor een aantoonbaar veilige berijdbaarheid geïntensieveerd. In het rapport is er dan ook specifieke aandacht voor het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid.

13.03 Ontwikkeling Spoor

Motivering

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

- door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- door IenW uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- voorbereiding van de uitvoering van nieuw bouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten Producten.

Producten

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

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

Realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Projectomschrijving								
Projecten Nationaal								
Be- en bijsturing toekomst	1	0	-1	16	16	2021	2021	
Geluidsvermindering Spoorwegen	33	8	-25	711	582	divers	divers	1
Innovatieprogramma Spoortrillingen	4	1	-3	20	21	divers	divers	
Maatregelenpakket HSL-Zuid	28	36	8	131	168	divers	divers	2
Programma Behandelen en Opstellen	24	4	-20	152	163	divers	divers	3
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	1	0	-1	27	28	2011/2018-2024	2011/2018-2024	
Verbeteraanpak stations	1	0	-1	11	12	2020	2020	
Verbeteraanpak trein	1	0	-1	42	40	2018/2019	2018/2019	
Spoorcapaciteit 2030	30	21	-9	240	250	divers	divers	4
Stations en stationsaanpassingen								
Kleine stations	0	0	0	11	12	divers	divers	
Toegankelijkheid stations	39	24	-15	505	514	divers	divers	5
Overige projecten/lijndelen etc.								
Aanleg ATBvv	6	0	-6	72	75	divers	divers	6
Booggeluid	0	0	0	4	2	divers	divers	7
Fietsparkeren bij stations	31	17	-14	424	478	divers	divers	8
Kleine projecten personenvervoer	32	7	-25	169	137	divers	divers	9
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	7	5	-2	21	28	divers	divers	10
Overwegenaanpak	92	57	-35	889	908	divers	divers	11
Ontsnippering	4	1	-3	81	69	divers	divers	12
Programma aanpak suïcidepreventie	3	0	-3	11	21	2021	2021	13
Programma kleine functiewijzigingen	16	13	-3	382	389	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland								
Amsterdam CS, Cuypershuis OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	4	0	-4	27	27	2022	2022	14
	0	0	0	408	408	2016	2016	

Realisatieprogramma Perso-nenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Projectomschrijving								
Projecten Zuidwest-Nederland								
Den Haag emplacement	6	1	- 5	71	74	2023– 2025	2023– 2025	15
Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	0	0	0	612	609	2023– 2025	2023– 2025	
Projecten Zuid-Nederland								
Maaslijn	10	10	0	45	156			16
Projecten Oost Nederland								
Traject Oost	5	1	- 4	238	220	divers	divers	17
Projecten Noord Nederland								
Zwolle - Herfte	18	19	1	264	266	2017/ 2021	2017/ 2021	
Sporen driehoek Noord-Nederland	24	22	- 2	141	144	divers	divers	
Afrondingen	- 1	2						
Totaal uitvoeringsprogramma	419	249	- 173	5.725	5.817			
Planuitwerkingsuitgaven op 13.03.04 mbt realisatieprojecten	- 73	- 22	51	- 278	- 206			17
Afrekening voorschotten	0	30	30	175	205			18
Programma Realisatie	346	257	- 89	5.622	5.816			
Realisatieuitgaven op 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	1	5	4	4	36			19
Budget Realisatie (MF 13.03.01)	311	262	- 49	5.626	5.852			
Overprogrammering (-)	- 36	0	36					20

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.01 is er € 49 miljoen minder gerealiseerd. Deze lagere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten:

1. Geluidsanering Spoorwegen (- € 25 miljoen): De in de begroting 2022 opgenomen kasreeks voor de realisatieprojecten was een indicatieve reeks, gebaseerd op inzichten van begin 2018. Op basis van nieuwe inzichten is deze reeks eind 2021 geactualiseerd. De kasreeks voor de planuitwerking is op basis van bijgestelde planningen van de opdrachtnemers eveneens geactualiseerd.
2. Projectbudget: Binnen de MJPG-middelen heeft een herverdeling van middelen plaatsgevonden tussen artikel 12 en 13 van het Mobiliteitsfonds gelet op de gevorderde realisatie van saneringsmaatregelen en meest actuele ramingen;
2. Maatregelenpakket HSL-Zuid (€ 9 miljoen): de realisatie in 2022 is € 8,6 miljoen hoger dan begroot vanwege een kasschuif i.v.m. versnelling van de uitgaven voor de geluidschermen. Het projectbudget is met € 36,4 miljoen toegenomen door:
 - Extra toegevoegd budget uit de investeringsruimte van € 37,5 miljoen voor de dekking van de uitgaven van de geluidschermen;
 - Prijsbijstelling 2022 van € 1,4 miljoen;
 - Overboeking budget naar onderhoud – € 2,5 miljoen;
3. Programma behandelen en opstellen (- € 20 miljoen): de lagere realisatie wordt veroorzaakt door het annuleren of opschorten van een aantal projecten vanwege het taakstellend budget van het programma, wat anders overschreden dreigde te worden.

Projectbudget: De wisselsaneringen van € 2,7 miljoen die waren voorzien vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, worden gecombineerd met het Behandelen en Opstellen-project Watergraafsmeer. Door werk met werk te maken wordt het gecombineerde project hierdoor bijna € 2 miljoen goedkoper dan wanneer beide projecten afzonderlijk zouden worden uitgevoerd. Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022 (€ 8,3 miljoen);

4. Spoorcapaciteit 2030 (- € 9 miljoen): Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie wordt onder andere verklaard door een tekort aan personele capaciteit binnen ProRail en bij externe partijen zoals gemeentes. Dit heeft voor vertraging gezorgd bij de vergunningverlening waardoor planningen van diverse deelprojecten naar achteren verschuiven. Tevens zijn er problemen met de levering van materialen en capaciteit op het landelijke en regionale elektriciteitsnet. Tenslotte kostte besluitvorming over de totale projectenportefeuille en financiering daarvan meer tijd dan eerder voorzien, waardoor enkele deelprojecten later startten dan gepland.
Projectbudget: de toename in projectbudget is voornamelijk toe te schrijven aan de toevoeging prijsbijstelling (€ 9 miljoen);
5. Toegankelijkheid stations (- € 15 miljoen): De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat de planning van een aantal deelprogramma's (o.a. Bereikbaarheid perrons) is herijkt en de kasreeks daarop is aangepast. Daarnaast zijn als gevolg van het combineren van werkzaamheden de hiervoor geplande uitgaven uiteindelijk lager uitgevallen dan gepland. De hierdoor ontstane vrijval is toegevoegd aan de post onvoorzien;
6. Aanleg ATBvv (- € 6 miljoen): Omdat ProRail meer tijd nodig heeft ten behoeve van de voorbereiding en aanleg van ATB-Vv-installaties heeft er geen realisatie plaatsgevonden;
7. Booggeluid: projectbudget: Ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen deelproject Deventer is € 2 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing;
8. Fietsparkeeren stations (- € 14 miljoen): bij een groot aantal stallinglocaties is nog geen door alle betrokken partijen gedragen plan. Het plannen en besluitvormingsproces rond deze vaak complexe projecten verloopt langzamer dan verwacht. Daarnaast is bij de diverse studie- en realisatieprojecten vertraging opgetreden als gevolg van capaciteitsgebrek bij de diverse gemeentes en/of ProRail waardoor onder andere de grondverwerving, het verkrijgen van opstalrecht of de verlening van benodigde vergunningen, meer tijd kost dan gepland. Ook verlopen bij een aantal stallinglocaties de afrondende werkzaamheden minder voorspoedig dan gedacht, met als gevolg latere opleveringen en een gewijzigde uitgavenprognose.
Projectbudget: De huidige capaciteit aan fietsparkeerplaatsen bij OV-knooppunten is onvoldoende om te voorzien in de groeiende behoefte. Het huidige kabinet heeft in het coalitieakkoord daarom € 50 miljoen gereserveerd voor de beschikbaarheden ontsluiting van fietsenstallingen bij OV knopen. Deze € 50 miljoen is toegevoegd aan het programma Fietsparkeeren. Daarnaast is ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten € 6,4 miljoen overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing, artikel 13.02;
9. Kleine projecten personenvervoer (- € 25 miljoen): om tegemoet te komen aan de wens om op het traject Roosendaal-Belgische grens de treinfrequenties te verhogen zou het noodzakelijk geweest zijn om de uitrusting van beveiligingssystemen in het materieel en/of de spoorweginfrastructuur te verbeteren. Het eerder naar voren gekomen voorstel om in de spoorweginfrastructuur het Belgische beveiligingssysteem

TBL1+ aan te leggen bleek bij nader inzien geen doelmatige oplossing gebleken en is daarom niet gerealiseerd. De hiervoor geserveerde middelen van € 2,4 miljoen zijn derhalve teruggeboekt naar de dekkingsbron op het programma EOV (programma reistijdwinst NS) en niet gerealiseerd op MF 13.03. Zoals bij het projectbudget toegelicht is er € 22,8 miljoen overgeboekt in 2022 naar Hoofdstuk XII.

Projectbudget: de lagere realisatie wordt met name verklaard doordat in 2022 € 22,8 miljoen via een Specifieke uitkering (SPUK) naar verschillende Provincies is overgemaakt. Deze uitgaven worden verantwoord op hoofdstuk XII;

10. Nazorg gereedgekomen lijnen en halten (- € 2 miljoen): de uitgaven op de post Nazorg zijn in hun aard onzeker en hierdoor lastig te prognosticeren in een specifiek kasjaar. Het betreft een reservering voor met name afwikkeling van claims, geschillen, grond juridische zaken en geluids-
anering.
Projectbudget: De resterende nazorgwerkzaamheden van projecten waarvan de subsidie op 1 januari 2022 is vastgesteld zijn aan het project-budget toegevoegd;
11. Overwegenaanpak (- € 35 miljoen): In de uitgavenreeks was onvoldoende rekening gehouden met het feit dat een aantal LVO-projecten door gemeentes zou worden uitgevoerd in plaats van door ProRail. In februari 2022 is de 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2022–2028' gepubliceerd, waarmee het mogelijk is om voor de periode 2022-2028 de bijdragen vanuit het ministerie voor projecten te beschikken. In de loop van 2022 is gebleken dat alleen het LVO-project in Apeldoorn zich nu in de fase bevindt waarop een bijdrage kan worden verstrekt. De andere LVO-projecten bevinden zich nog in een fase waarbij nog niet aan alle voorwaarden van de SPUK-regeling is voldaan. Hierdoor verschuift een groot deel van de voor 2022 geplande kasuitgaven naar 2023 en latere jaren.
Projectbudget: Het projectbudget is geïndexeerd naar prijspeil 2022;
12. Ontsniipering (- € 3 miljoen): De lagere realisatie wordt verklaard doordat de uitgaven met betrekking tot het deelproject Notterveld uitgevoerd worden door RWS.
Projectbudget: De middelen van het deelproject Notterveld van € 6,7 miljoen zijn overgeboekt naar MF 12.03.01 en worden daar verantwoord. Het programma ontsniipering is hiermee gereed en de subsidievaststelling heeft plaatsgevonden. De resterende uitgaven (€ 5 miljoen) worden verantwoord via de post Nazorg gereedgekomen lijnen en halten;
13. Programma aanpak suïcide (- € 3 miljoen): ten tijde van het opstellen van de begroting 2022 was voorzien dat in 2021 een beperkt deel aan maatregelen zou worden gerealiseerd. Later bleek dat er dat jaar alsnog voor een fors deel aan maatregelen zou worden gerealiseerd. Dit heeft geleid tot lagere uitgaven in 2022.
Projectbudget: De oorspronkelijke scope is afgerond. Het resterende budget behorende bij die scope wordt ingezet voor het vervolg van het programma (afschermingsmaatregelen). Daarnaast is € 10 miljoen toegevoegd vanuit de generieke investeringsruimte waardoor het programma verlengd kan worden tot en met 2026. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid om het aantal suïcides op het spoor te verminderen en wordt aangesloten bij de ambities vanuit de landelijke agenda suïcidepre-
ventie;

14. Amsterdam CS Cuypershals (- € 4 miljoen): De aanbesteding voor het Cuypershuis en de Oostvleugel is in 2021 mislukt. Dit heeft geleid tot een bijstelling van de planning; de beoogde indienststelling van het project is verschoven van 2023 naar de 2e helft van 2024. De kasreeks is aangepast. Binnen het huidige budget worden met prioriteit voorzieningen voor reizigers gerealiseerd en uitgebreid en wordt de gevel van de Cuypershals en Oostvleugel gerestaureerd. Na uitvoering van PHS zullen afspraken worden gemaakt over de resterende scope (met name restauratie van het interieur van de Cuypershals);
15. Den Haag emplacement (- € 5 miljoen): De lagere realisatie is veroorzaakt door een mislukte aanbesteding;
16. Traject Oost (- € 4 miljoen): de lagere kasrealisatie wordt verklaard doordat bij het deelproject Maarsbergen vertraging is ontstaan bij de grondverwerving. Hierdoor is de start van bouw vertraagd en zijn de hiermee samenhangende uitgaven verschoven naar latere jaren.
Projectbudget: Het deelproject Driebergen-Zeist is in dienst gesteld. Op basis van de door ProRail uitgevoerde inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord om € 16,8 miljoen van het projectbudget onvoorzien vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte (artikel 11.04). Daarnaast is € 2,6 miljoen overgeboekt naar de MIRT-post Nazorg (artikel MF 13.03);
17. Planuitwerkingsuitgaven op 13.03.04 mbt realisatieprojecten (€ 45 miljoen): Dit betreft met name de planuitwerkingsuitgaven op Programma Overwegenaanpak (zie toelichting 11) en Maatregelenpakket HSL-zuid ad – € 15 miljoen, waarvan de faseovergang naar realisatie sneller is dan gepland;
18. Afrekening voorschotten (€ 30 miljoen): Dit betreft de terugbetaling van de te hoge bevoorschotting aan ProRail van het 2e haljaar 2021. In lijn met Comptabiliteitswet 2001 wordt dit in 2022 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden worden tegelijkertijd de uitgaven opgehoogd;
19. Realisatieuitgaven op 13.03.01 met betrekking tot planuitwerkingsprojecten (€ 10 miljoen): Dit betreft projecten die eerder in de realisatiefasen zijn gekomen en voorzien. Het betreft de projecten Maaslijn ad € 3 miljoen, Multimodale Knoop Schiphol € 3 miljoen en Grensoverschrijdend Spoorvervoer € 1 miljoen;
20. Overprogrammering (€ 36 miljoen): in de ontwerpbegroting 2022 is er een overprogrammering gehanteerd van € 36 miljoen. Na slotwet resteert er geen overprogrammering meer op 13.03.01;
Diverse kleine mutaties (- € 9 miljoen).

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)							
Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02)	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling begroting 2022	Toelichting huidig
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig		
Projectomschrijving							
ProRail Projecten							
Projecten Nationaal							
Kleine projecten goederenvervoer	0	0	0	10	10	divers	divers
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	1	0	-1	170	170	divers	divers

Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02)	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Projectomschrijving								
Programma Emplacementen op orde	5	88	83	71	198	divers	divers	1
Projecten Zuidwest-Nederland								
Calandbrug	3	0	-3	163	182	2020/ 2025	2020/ 2025	2
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	1	0	-1	23	22	divers	divers	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	8	0	-8	231	239	divers	divers	3
Projecten Oost Nederland								
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	4	5	1	138	143	divers	divers	
Overige projecten			0					
Nazorg gereedgekomen projecten	2	0	-2	7	7	divers	divers	
Afrondingen	-2	2						
Totaal uitvoeringsprogramma	22	95	73	813	971			
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. MF 13.03.05	-8			-112				
Afrekening voorschotten	0	2	2	18	20			
Programma Realisatie	14	97	83	719	991			
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma								
Budget Realisatie (MF 13.03.02)	14	97	83	719	991			

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.02 is er € 83 miljoen meer gerealiseerd. Deze hogere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. Programma emplacementen op orde (€ 83 miljoen): Om aan de eisen van de omgevingsvergunningen te voldoen zijn aanpassingen aan de brandblusvoorzieningen in het havengebied van Rotterdam noodzakelijk. Het projectbudget is hiervoor ten opzichte van de begroting 2022 met € 123 miljoen verhoogd vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04). Een groot deel is hiervan reeds in 2022 gerealiseerd.
2. Calandbrug: Vanwege personele capaciteit heeft de planuitwerkingsfase vertraging opgelopen en zijn de uitgaven verschoven in de tijd. Inmiddels zijn de capaciteitsproblemen opgelost.
3. Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding (- € 8 miljoen): De lagere realisatie wordt met name verklaard door de verschuiving van een op te leveren mijlpaal bij het deelproject Emplacement Waalhaven Zuid van eind 2022 naar begin 2023. Hierdoor verschuiven ook de hieraan gekoppelde betalingen.
4. Projectbudget: prijsindexatie 2022 Diverse kleine mutaties (€ 11 miljoen).

13.03.03 Optimalisering gebruik spoor

Motivering

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

Producten

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering gebruik Spoorwegen

Optimalisering gebruik spoor (13.03.03)		Projectbudget	
Projectomschrijving		begroting	huidig
Modal shift OVS		0	8
Totaal optimalisering gebruik		0	8
Begroting (MF 13.03.03)		0	8

Toelichting

1. Gedurende 2022 is het project Modal Shift OVS ontstaan. Er is € 8 miljoen toegevoegd aan het projectbudget.

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04)	Projectbudget begroting	Projectbudget huidig	Indienststelling huidig	Indienststelling vorig	Toelichting
Projectomschrijving					
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma mF 13.03.01					
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma mF 13.03.01	278	206			
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	10	10	divers	divers	
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	130	115	divers	divers	1
Kleine projecten Personenvervoer	13	42	divers	divers	2
Reizigersfonds	3	3	nvt	nvt	
Regionale Knelpunten	32	15	divers	divers	3
Wind in de Zeilen		1			
Projecten Zuid-Nederland					
Toekomstvast Spoor Zuid NL	101	107	divers	divers	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Knooppunt Den Bosch		1			
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	18	12	divers	divers	5
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	264	276	divers	divers	6
Amsterdam Zuid 3e perron		25			
Lelylijn Deltaplan		1			
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	38	53			7
Totaal programma planuitwerking en verkenning	887	867			
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma	- 4	- 36			
afrekening voorschotten	9	11			
Begroting (MF 13.03.04)	892	842			

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.04 is er € 46 miljoen minder gerealiseerd. Deze lagere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. Grensoverschrijdend spoorvervoer (- € 14 miljoen): Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. Voor het deelproject Berlijntrein was een indicatieve kasreeks opgenomen. Medio 2022 is de subsidiebeschikking voor zowel de planuitwerking als de realisatie verleend. De eerder voor dit deelproject geplande uitgavenplanning bleek te optimistisch ingeschat en is aangepast.
Projectbudget: Naast de toegevoegde indexatie is conform de BO-MIRT afspraken € 17,5 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII en vandaaruit overgemaakt naar de provincie Limburg ten behoeve van Heerlen-Landgraaf. Daarnaast is € 4,4 mln. overgeboekt naar het programma Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) (Artikel MF 13.02) ter dekking van de kosten voor onderhoud van in beheer genomen aanlegprojecten. Vanuit de generieke investeringsruimte is € 1,4 mln. toegevoegd ter dekking van de kostenstijging bij het deelproject Opheffen ATBNG & NABO's Landgraaf-Grens. Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022.
2. Kleine projecten personenvervoer (- € 2 miljoen): De gereserveerde uitgaven voor het project Bijdrage exploitatietekort IC Dordrecht-Eindhoven zijn ten behoeve van de betaling aan NS overgeboekt naar HXII. Deze uitgaven worden derhalve niet op het Mobiliteitsfonds verantwoord.
3. Regionale knelpunten (- € 10 miljoen): de lagere realisatie is het gevolg van een achterblijvende realisatie op dit project. Daarnaast is er in het jaar 2022 € 1,8 miljoen overgeboekt naar MF 13.03.01 ten behoeve van het project Heino Raalte. Daarnaast hebben er diverse uitkeringen aan de Regio plaatsgevonden via een SPUK.
Projectbudget: Er is € 1,8 miljoen overgeboekt naar MF 13.03.01 ten behoeve van het project Heino Raalte. Daarnaast hebben er diverse uitkeringen aan de Regio plaatsgevonden via een SPUK (Heerlen Oost € 2,7 miljoen, Nijmegen Heyendaal € 6,5 miljoen en Eindhoven XL HOV 3 € 13 miljoen) en is € 0,3 miljoen overgeboekt naar het programma EOV zijnde de EOV kosten Nijmegen Heyendaal. Het budget is opgehoogd met € 5,5 miljoen vanuit het resterende budget Regionale lijnen (13.03.04) ten behoeve van de hogere kosten Zwolle Enschede en tot slot is de prijsbijstelling 2022 toegevoegd van € 0,7 miljoen;
4. Maaslijn (- € 5 miljoen): het project is in realisatie gegaan. De middelen zijn van 13.03.04 overgeboekt naar 13.03.01.
Projectbudget: Medio 2020 hebben het Rijk en de provincie Limburg bestuurlijke afspraken gemaakt over een financieel arrangement en aansturing van het project Maaslijn. Dit is gemeld in een brief aan de Kamer (TK 35 570 A, nr. 89). Deze afspraken zijn juridisch verankerd in een addendum bij de Bestuursovereenkomst Maaslijn (Staatscourant 27 december 2021, nr. 48349). Hierin is vastgelegd is dat het Rijk een aanvullende bijdrage doet aan het taakstellend budget Maaslijn. De totaal gereserveerde bijdrage van het Rijk komt daarmee op € 148 miljoen. In december 2021 is de Voorkeursbeslissing genomen, waarmee de Realisatiefase is gestart. Dit is gemeld in een brief aan de Kamer (TK 35 925 A, nr. 18). Er zijn grote gevolgen naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne voor de levering van materialen voor spoorprojecten en daarmee ook de Maaslijn. Duidelijk is dat de eerder beoogde planning van 2024 niet langer haalbaar is. De precieze effecten zijn nog ongewis. Over deze ontwikkelingen is op 20 april 2022 een brief aan de Kamer gezonden (TK 35 925 A, nr. 69). Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022. (€ 8 miljoen).
5. Quick scan decentraal spoor Gelderland (- € 0,1 miljoen):

- Projectbudget: Er is € 6,2 miljoen overgeboekt naar het programma Regionale knelpunten ter dekking van de geactualiseerde kostenraming van het project verbetermaatregelen Zwolle-Enschede.
6. Multimodale knoop Schiphol (- 8 miljoen): voor het deelproject plazastijgpunten is er in 2022 € 8 miljoen overgeboekt naar 13.03.01. Projectbudget: Het projectbudget is geïndexeerd naar prijspeil 2022 (€ 12 miljoen).
 7. Studie- en innovatiebudget (€ 2 miljoen): Projectbudget: Het projectbudget is verhoogd met € 4 miljoen naar aanleiding van de extrapolatie en daarnaast is € 1,6 mln. toegevoegd vanuit het verkenningebudget OV en Wonen ten behoeve van de verkenning die uitgevoerd wordt binnen deze post. Er is vanuit het pakket Zeeland € 2,3 miljoen overgeboekt naar het studiebudget. Daarnaast is € 4,7 miljoen toegevoegd vanuit de reservering stikstof. Bovendien is € 1,4 miljoen prijsbijstelling toegevoegd. Geluid HSL-Zuid (- € 8 miljoen): Er is € 8,4 miljoen planstudiebudget overgeboekt naar 13.03.01. Diverse kleine mutaties (€ 3 miljoen).

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

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

Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04) Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Indienststelling			eind contract
	begroting	realisatie	verschilbegroting	huidig	huidig	vorig			
Beschikbaarheidsvergoeding	165	209	44	3689	3779	2006	2006	2031	1
Rente- en belastingaanpassingen	2	- 13	- 15	- 105	- 138				2
Totaal	167	196	29	3584	3641				
Begroting (MF 13.04)	167	196	29	3584	3641				

Toelichting

1. De toename in de uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoeding en overige afrekeningen bedraagt € 44 miljoen en heeft betrekking op indexering (€ 4 miljoen), compensatie voor spoorstaafschade (€ 6 miljoen), de afwikkeling van GSM-R (€ 3 miljoen) en de uitgevoerde maatregelen in het kader van met name de zettingsproblematiek (€ 11 miljoen), het aanpassen van randelementen en drainage voorzieningen (€ 9 miljoen) en GSM-P aanpassingen (€ 3 miljoen);
2. De lagere uitgaven als gevolg van het effect van de renteaanpassing voor 2022 bedraagt € 15 miljoen.

Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05)

Tabel 29 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget	Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	vorig	
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.02	112	0		
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	12	2	divers	divers 1
Overige projecten en reserveringen				
Calandbrug	163	182		2
Projecten in voorbereiding				
Overige projecten in voorbereiding				
Gesigneerde Risico's				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	287	184		
afrekening voorschotten		1		
Begroting (MF 13.03.05)	287	184		

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.05 is er € 11 miljoen minder gerealiseerd. Deze lagere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. Kleine projecten Goederenvervoer (- € 1 miljoen):
Projectbudget: In verband met de faseovergang van planuitwerking naar realisatie is het projectbudget Capaciteitsvergroting Moerdijk overgeboekt naar de post Kleine projecten Goederenvervoer (realisatie) op 13.03.02.
2. Calandbrug (- € 3 miljoen): Vanwege personele capaciteit heeft de planuitwerkingsfase vertraging opgelopen en zijn de uitgaven verschoven in de tijd. Inmiddels zijn de capaciteitsproblemen opgelost. Projectbudget: In de overeenkomst Theemssegtracé van 2016 tussen HBR en IenW is opgenomen dat IenW, naast de reeds beschikbaar gestelde € 112 miljoen, maximaal € 16,7 miljoen aanvullend bijdraagt indien de totale projectkosten meer dan € 262 miljoen zouden bedragen. Aangezien dit feit zich heeft voorgedaan is € 16,7 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de generieke investeringsruimte (Artikel MF 11.04).
Spooraanluiting Tweede Maasvlakte (- 7 miljoen): Dit project is in realisatie. Op de planuitwerkingskosten is € 7 miljoen minder gerealiseerd. Dit is toegelicht bij toelichting 3 onder tabel 13.03.02.

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de eenmalige uitgaven (€ 7,336 miljard) begroot die samenhangen met de afrekeningen van de incidentele Vennootschapsbelasting, dividendbelasting en BTW tussen ProRail en de Belastingdienst als gevolg van de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo per 1 januari 2022. 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. 15).

Producten

Doordat de omvorming is uitgesteld heeft deze afrekening niet in 2022 plaatsgevonden.

13.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derde partijen voor spooruitgaven verantwoord. De gebruiksvergoeding die vervoerders aan ProRail betalen is in mindering gebracht op de subsidie die aan ProRail wordt betaald voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02).

Producten

Tabel 30 Ontvangstenoverzicht bij 13.09: Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

13.09 ontvangsten	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
Concessieprijs HRN, vervoerconcessie artikel 66.1	80	80	0	
Beheer reisinformatiesysteem, vervoerconcessie artikel 66.2	- 8	- 8	0	
Exploitatieverlies IC-Brussel 2019-2020, vervoerconcessie artikel 66.3	- 2	- 2	0	
Decentralisatie stoptreindiensten, vervoerconcessie artikel 66.4	6	6	0	
Ombouw toegankelijkheid, vervoerconcessie artikel 32 en bestuursovereenkomst	- 2	0	2	1
Ombouw ERTMS, vervoerconcessie artikel 70 en convenant	0	- 15	- 15	2
HSL-heffing 2020	99	67	- 32	3
Aflassing HSA 2009-2014, termijn 2021	33	33	0	
Rentevergoeding HSA 2009-2014, termijn 2021	2	2	0	
Prestatieboetes	0	0	0	
Concessievergoedingen	208	163	- 45	
Terugbetaling voorschotten	0	39	39	4
Bijdragen van derden	0	30	30	5
Totaal	208	232	24	

Toelichting

1. In 2022 heeft geen verrekening van kosten voor toegankelijkheid plaatsgevonden. Met de verrekening in 2020 en 2021 zijn in principe alle kosten verrekend; definitieve vaststelling vindt plaats in 2023/2024;
2. In 2022 zijn de kosten voor het inbouwen van ERTMS in de treinen (€ 15 miljoen) verrekend met de concessievergoeding;
3. De voorlopige HSL-heffing 2021 is € 32 miljoen lager dan begroot vanwege de niet verschuldigde treinpaden als gevolg van de Corona-maatregelen. De definitieve heffing wordt op een later moment vastgesteld;
4. Met ProRail is in 2022 in totaal € 39 miljoen verrekend in verband met voorschotten op de verleende subsidies. Dit heeft betrekking op aanleg-projecten. Deze ontvangsten zijn verrekend met de uitgaven op de artikelonderdelen 13.03;
5. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de onderhoudsbijdrage (€ 29 miljoen) voor de sporen op de Tweede Maasvlakte in 2022 in één keer afgekocht. Daarnaast is ca. € 1 miljoen aan uitgaven voor GSM-P (HSL) doorbelast aan derden.

4.4 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 31 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 14 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil
Verplichtingen	8.201	56.127	29.189	5.939	60.433	47.909	12.524
Uitgaven	97.268	154.962	87.247	77.533	86.838	90.368	- 3.530
Waarvan juridisch verplicht							
14.01 Regionale infrastructuur	94.429	103.974	61.843	77.533	35.737	41.774	- 6.037
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok	253	0	0	0	0	0	0
14.01.03 Aanleg reg/lok	94.176	103.974	61.843	77.533	35.737	41.774	- 6.037
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0	0
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	2.839	50.988	25.404	0	51.101	48.594	2.507
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	2.839	1.254	25.404	0	0	0	0
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten	0	49.734	0	0	51.101	48.594	2.507
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	0	0	0	0	0	0	0
14.09 Ontvangsten	2.219	3.778	0	1.004	0	0	0

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie € 12,5 miljoen wordt veroorzaakt door de prijsindexatie 2022 van HOV Net en RSP;
2. De lagere realisatie € 6 miljoen wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal;
3. De hogere realisatie op artikelonderdeel 14.03.02 wordt veroorzaakt door de toevoeging van de prijsbijstelling 2022.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

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

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

Van een project dat in de planuitwerkingsstabel is opgenomen worden de kosten van de meest kosteneffectieve variant als basis voor de riksbijdrage aangemerkt (onder aftrek van de eigen bijdrage van € 112,5 miljoen respectievelijk € 225 miljoen).

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

Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (14.01.02) Projectomschrijving	Projectbudget begroting	Indienststelling huidig	Toelichting
Overige projecten en reserveringen		huidig	vorig
Projecten in voorbereiding	18	18	
Overige projecten in voorbereiding	34	36	
Gesigneerde risico's			
Totaal planning en studies	52	54	
Begroting (MF 14.01.02)			

14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal

Op HOV netwerk Zuid-Holland Noord schuift € 39.2 mln (waarvan 8 mln uit 2022) uit de jaren 2022 en 2023 door naar latere jaren (2024 – 2026), naar aanleiding van een actuele kasraming van Prorail.

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

Projectomschrijving	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Projecten Noordwest-Nederland							
Amstelveenlijn	27	29	2	81	83	2020/ 2022	2020/ 2022
Utrecht, tram naar de Uithof	0	0	0	113	113	2019	2019
Projecten Zuidwest-Nederland							
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	15	7	- 8	217	225	divers regio	divers regio
Rotterdamsebaan	0	0	0	280	273		
Afrondingen							
Totaal	42	36		691	694		
Begroting (MF 14.01.03)				691			

Toelichting

1. Amstelveenselijn (€ 2 miljoen): dit betreft de prijsbijstelling 2022;
2. HOV-NET Zuid-Holland Noord (- € 8 miljoen): er is uit 2022 € 8 miljoen naar latere jaren geschoven als gevolg van de actuele kasraming van ProRail op dit project.

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

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

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

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03)	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Projectomschrijving							
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten			0	72	72		
14.03.02 Regionale Mobiliteit	49	51	2	589	592		
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma			0	0			
Afrekening voorschotten				4	6		
Begroting (MF 14.03)	0	0		665	670		
LMCA Spoor: sporen driehoek (MF 13.03.01)							
Totale riksbijdrage Noord-Nederland							

4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 35 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 15 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil
Verplichtingen	724.468	821.049	1.034.388	1.035.582	1.198.464	933.856	264.608
Uitgaven	845.570	940.693	1.042.935	1.385.294	1.494.251	1.295.676	198.575
15.01 Exploitatie	8.655	8.830	11.010	11.158	10.972	10.433	539
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.655	8.830	11.010	11.158	10.972	10.433	539
15.02 onderhoud en vervanging	334.496	353.574	391.031	463.177	511.648	450.556	61.092
<i>15.02.01 Onderhoud</i>	<i>288.844</i>	<i>313.815</i>	<i>339.381</i>	<i>414.571</i>	<i>473.488</i>	<i>379.582</i>	<i>93.906</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	283.007	309.713	335.809	364.617	461.832	368.020	93.812
<i>15.02.04 Vernieuwing</i>	<i>45.652</i>	<i>39.759</i>	<i>51.650</i>	<i>48.606</i>	<i>38.160</i>	<i>70.974</i>	<i>- 32.814</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	1	1	1	0
15.03 Ontwikkeling	159.164	195.446	226.735	277.290	390.458	357.466	32.992
<i>15.03.01 Aanleg</i>	<i>157.949</i>	<i>194.340</i>	<i>223.697</i>	<i>271.446</i>	<i>380.892</i>	<i>302.616</i>	<i>78.276</i>
<i>15.03.02 Planning en studies</i>	<i>1.215</i>	<i>1.106</i>	<i>3.038</i>	<i>5.844</i>	<i>8.956</i>	<i>54.850</i>	<i>- 45.894</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	444	343	1.843	4.255	8.018	1.624	6.394
<i>15.03.03 Optimalisering gebruik</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>610</i>	<i>0</i>	<i>610</i>
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	28.867	51.994	56.765	250.652	165.643	106.058	59.585
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	314.388	330.849	357.394	383.017	415.530	371.163	44.367
<i>15.06.01 Apparaatskosten RWS</i>	<i>285.741</i>	<i>297.755</i>	<i>320.780</i>	<i>338.582</i>	<i>356.566</i>	<i>340.381</i>	<i>16.185</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	285.741	297.755	320.780	338.582	356.566	340.381	16.185
<i>15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten</i>	<i>28.647</i>	<i>33.094</i>	<i>36.614</i>	<i>44.435</i>	<i>58.964</i>	<i>30.782</i>	<i>28.182</i>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	28.647	33.094	36.614	44.435	58.964	30.782	28.182
15.09 Ontvangsten	81.365	130.509	112.206	97.621	44.822	74.241	- 29.419

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 264,6 miljoen betreft een saldo van hogere en lagere verplichtingen.

De hogere verplichtingen (€323,9 miljoen) zijn veroorzaakt door:

- Onderhoud (€90,220 miljoen): het voornaamste deel betreft de eindafrekening van de SLA 2018-2021. Hierbij is het verschil tussen de ontvangen agentschapsbijdrage en de gemaakte kosten over deze periode afgerekend. Daarnaast betreft het de overeenkomst van Beheer en Onderhoud voor de periode 2022-2023, zijn diverse kasschuiven doorgevoerd en is de prijsbijstelling toegevoegd;
- Aanleg (€87,9 miljoen): het voornaamste deel betreft het naar overhevelen van budget van 2023 naar 2022 voor het project Twentekanaal om een deel van de indexering ten aanzien van staal te kunnen betalen. Ook is voor het bekostigen van de subsidieregeling walstroom zeehaven budget overgeboekt van MF subsidie walstroom naar HXII subsidie walstroom zeehaven. Daarnaast betreft het prijsbijstellingen en vertragingen vanuit 2021 die verplicht zijn in 2022.
- Planstudie en Verkenning (€ 15,3 miljoen): De per saldo hogere realisatie wordt veroorzaakt door:
 - Er zijn twee budgetoverboekingen gedaan van het MF naar het ministerie van Defensie (- € 11,9 miljoen), waarvan € 9,1 miljoen voor noodsleehulp door de Kustwacht op de Noordzee om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen en € 2,8 miljoen voor uitbreiding van de scope van het project Maritiem Operatie Centrum Kustwacht met een verbeterde connectie op de luchtverkenningscapaciteit.
 - Er zijn drie budgetoverboekingen gedaan van het MF naar het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (- € 6,5 miljoen), waarvan € 6,2 miljoen in het kader van de eerste module van de opdracht Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt (MIVSP) II. EZK heeft deze middelen vervolgens samen met de eigen bijdrage overgeboekt aan RWS-CIV als onderdeel van de opdrachtverlening voor MIVSP II.
 - Een overboeking naar het artikelonderdeel realisatie voor project Lemmer-Delfzijl 2 (- € 7,0 miljoen) voor een opdracht tot aanleg van een glasvezelkabel.
 - Reservering Life Cycle Costs (LCC) (- € 20,7 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
 - Reservering Wilhelminakanaal (- € 8,5 miljoen): Door vertraging van de uitvoering vanwege stikstof is deze post doorgeschoven naar 2025.
 - Reservering verbreding sluiscomplex Kornwerderzand (- € 3,5 miljoen): Door vertraging in de totstandkoming van de bestuursovereenkomst is dit bedrag doorgeschoven naar 2023.
 - Reservering Digitale Transport Strategie (- € 1,9 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.
 - Reservering Topsector Logistiek (- € 2,2 miljoen): overboeking naar HXII voor het vervolg programma Topsector Logistiek 2022.

- Programma Goederenvervoer corridor (- € 11,5 miljoen): Het beschikbare budget voor modal shift van weg naar water is verplaatst van het artikelonderdeel verkennung en planstudies (15.03.02) naar het nieuwe artikelonderdeel optimalisering (15.03.03).
- Verwerking prijsbijstelling 2022 (€ 1,7 miljoen).
- Technische correctie overprogrammering (€ 86,0 miljoen): Per abuis was de verplichtingenstand ontwerpbegroting 2022 – € 86,0 miljoen, terwijl dit altijd nihil dient te zijn. Overprogrammering wordt alleen toegepast op de kasbudgetten.
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere verplichtingen (€ 1,3 miljoen).

DBFM (€82,1 miljoen): dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het creëren van een nieuwe budgetplaats voor het deelproject Selectieve Onttrekking wat onderdeel is van Zeetoegang IJmond. Daarnaast is een ophoging geweest op Selectieve Onttrekking door stijgende staalprijzen en is de prijsbijstelling uitgekeerd.

De lagere verplichtingen (-€59,3 miljoen) zijn veroorzaakt door:

- Reservering Vervanging en Renovatie (-€ 59,3 miljoen): door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.
- 2. De hogere uitgaven van € 93,9 miljoen zijn veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van 2023 naar 2022 om de tekorten op beheer en onderhoud op te lossen (€ 45,3 miljoen).
 - €20,5 miljoen verwerking van de prijsbijstellingen 2022.
 - €22,9 miljoen betreft de afrekening van de SLA 2018-2021, waarbij het verschil tussen ontvangen agentschapsbijdrage en gemaakte kosten over deze periode wordt afgerekend.
 - Budgetneutrale overboeking van artikel 12.02 naar artikel 12.06 (- € 32,4 miljoen) op de overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023.
 - Middelen voor de kosten door het hoogwater in Limburg in juli 2021 (€ 12 miljoen)
 - Een bijdrage van het ministerie van EZK voor het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (MIVSP) I en II (€ 18,1 miljoen). In opdracht van EZK verzamelt RWS data over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee.
 - Verlenging van het Search and Rescue (SAR) contract op de Noordzee (€ 6,0 miljoen). Voor het uitvoeren van de SAR-functie op de Noordzee huurt lenW een helikopter. De administratieve verantwoordelijkheid voor het contract ligt bij het ministerie van lenW (RWS). Het budget voor de verlenging is door het ministerie van Defensie overgeboekt naar lenW.
 - Diverse kleinere mutaties leiden tot per saldo hogere uitgaven (€ 1,5 miljoen).
- 3. De per saldo lagere uitgaven van € 32,8 miljoen zijn veroorzaakt door:
 - Verschuivingen vanuit 2021 naar 2022 (€ 24,5 miljoen): dit betreft voornamelijk de Waalbrug. Vanwege het ontbinden van het contract na fase 1 heeft de aannemer een claim ingediend en is de betaling tot realisatie gekomen in 2022 .
 - Kasschuiven (- € 16,6 miljoen): Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk. De kasschuiven binnen het programma Vervanging en Renovatie worden met name veroorzaakt door de projecten: Damwanden Eemskanaal, Brug Itteren en Planuitwerking Maas vervanging van de bediening van de besturing.

- Vertraging programma Vervanging en Renovatie (- € 15,2 miljoen): met name veroorzaakt door de projecten Demkabocht en sluizen Weurt en Heumen.
 - Reservering Vervanging en Renovatie (- € 29,9 miljoen): door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.
 - Diverse kleinere mutaties leiden tot per saldo hogere uitgaven (€ 4,4 miljoen).
4. De per saldo hogere uitgaven van € 78,3 miljoen zijn veroorzaakt door:
- De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2022 € 53,2 miljoen. Per einde 2022 is deze nihil en zijn programmering en begroting gelijk.
 - Twentekanalen Verruiming Fase 2 (€ 38 miljoen): wordt vrijwel volledig veroorzaakt door de contractueel afgesproken indexeringsregeling van het gebruikte staal.
 - Lichteren Buitenhaven IJmuiden (€ 15,6 miljoen): betreft voornamelijk budget wat in 2021 naar 2022 is doorgeschoven en gerealiseerd. Daarnaast is in 2022 meer gerealiseerd voor het ontmantelen van het baggerspeciedepot Averijhaven.
 - Toekomstvisie Waal (€ 7,8 miljoen): De kasuitgaven in 2022 zijn hoger dan eerder werd gedacht door de snel toegenomen prijzen van bouw- en grondstoffen, evenals de daaraan gekoppelde indexatiecijfers. Daarnaast moesten op het hoofdcontact ook enkele grote wijzigingen in de werkwijze worden doorgevoerd t.b.v. de emissie uitstoot.
 - Vaarweg Lemmer Delfzijl Fase 2 (- € 11,5 miljoen): het project is vertraagd en dat is vrijwel volledig veroorzaakt door contractuele wijzigingen.
 - Subsidie Walstroom (- € 26 miljoen): Voor het bekostigen van de subsidieregeling walstroom zeehavens is budget overgeboekt van MF subsidie walstroom naar HXII subsidie walstroom zeehavens.
 - Diverse kleinere mutaties leiden tot per saldo hogere uitgaven (€ 1,2 miljoen).
5. De per saldo lagere uitgaven van € 45,9 miljoen zijn veroorzaakt door:
- Er zijn twee budgetoverboekingen gedaan van het MF naar het ministerie van Defensie (- € 11,9 miljoen), waarvan € 9,1 miljoen voor noodsleephulp door de Kustwacht op de Noordzee om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen en € 2,8 miljoen voor uitbreiding van de scope van het project Maritiem Operatie Centrum Kustwacht met een verbeterde connectie op de luchtverkenningscapaciteit.
 - Er zijn drie budgetoverboekingen gedaan van het MF naar het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (- € 6,5 miljoen), waarvan € 6,2 miljoen in het kader van de eerste module van de opdracht Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt (MIVSP) II. EZK heeft deze middelen vervolgens samen met de eigen bijdrage overgeboekt aan RWS-CIV als onderdeel van de opdrachtverlening voor MIVSP II.
 - Een overboeking naar het artikelonderdeel realisatie voor project Lemmer-Delfzijl 2 (- € 7,0 miljoen) voor een opdracht tot aanleg van een glasvezelkabel.
 - Reservering Life Cycle Costs (LCC) (- € 20,7 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
 - Reservering Wilhelminakanaal (- € 8,5 miljoen): Door vertraging van de uitvoering vanwege stikstof is deze post doorgeschoven naar 2025.

- Reservering verbreding sluiscomplex Kornwerderzand (- € 3,5 miljoen): Door vertraging in de totstandkoming van de bestuursovereenkomst is dit bedrag doorgeschoven naar 2023.
 - Reservering Digitale Transport Strategie (- € 1,9 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.
 - Reservering Topsector Logistiek (- € 2,2 miljoen): overboeking naar HXII voor het vervolg programma Topsector Logistiek 2022.
 - Programma Goederenvervoer corridor (- € 11,5 miljoen): Het beschikbare budget voor modal shift van weg naar water is verplaatst van het artikelonderdeel verkenning en planstudies (15.03.02) naar het nieuwe artikelonderdeel optimalisering (15.03.03).
 - Verwerking prijsbijstelling 2022 (€ 1,7 miljoen).
 - De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2022 € 26,1 miljoen. Per einde 2022 is deze nihil en zijn programmering en begroting gelijk.
6. De hogere uitgaven van € 59,6 miljoen zijn veroorzaakt door:
- het project Zeetoegang IJmond (€ 59,3 miljoen): voornamelijk door doorgeschoven middelen vanuit 2021 naar 2022 en verwerking prijsbijstelling 2022. Daarnaast zijn de prijzen voor staal toegenomen, dit heeft voornamelijk betrekking op het deelproject Selectieve Onttrekking.
 - Diverse kleinere mutaties leiden tot per saldo hogere uitgaven (€ 0,3 miljoen).
7. De hogere uitgaven van € 16,2 miljoen zijn veroorzaakt door een bundeling van kleine mutaties die kleiner zijn dan € 5 miljoen, zoals verwerking van prijsbijstellingen va 2022.
8. De hogere uitgaven van € 28,2 miljoen zijn veroorzaakt door:
- Budgetneutrale overboeking van artikel 12.02 naar artikel 12.06 (€ 32,4 miljoen) op de overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023.
 - Afrekening SLA 2018-2021 (-€ 5,3 miljoen).
 - €1,1 miljoen aan diverse mutaties < € 5 miljoen.
9. De ontvangsten in 2022 waren per saldo € 29,4 miljoen lager dan begroot. Deze lagere realisatie laat zich met name verklaren door:
- Zeetoegang IJmond (– € 42,2 miljoen): De lagere ontvangst ontstaat doordat de overeenstemming met de Gemeente Amsterdam wel heeft geleid tot het sturen van een factuur, maar deze wordt in Q1 2023 betaald)
 - NST (€ 10,0 miljoen): De hogere ontvangst ontstaat door de extra aanvullende bijdrage van Vlaanderen ten behoeve van de risicovererving.
 - Tot slot leiden diverse kleinere ontvangsten tot per saldo een verlaging (€ 2,8 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

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 ten behoeve van exploitatie en Onderhoud en vernieuwing prestatieafspraken gemaakt en er zijn indicatoren opgesteld om aan te sluiten op de beleidsdoelen.

Producten

Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien ([NMCA goederenvervoer integraal 2017](#)), die deels met exploitatie wordt gefaciliteerd.

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

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

Vanaf 2014 wordt in overleg met de sector gewerkt aan het zo goed mogelijk vormgeven van de bediening van sluizen en beweegbare bruggen. De Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop RWS en haar collega vaarwegbeheerders dit vormgeven, via het stuk «vergezicht bediening sluizen en bruggen» (Kamerstukken II 2015-2016, [34 300 A, nr. 56](#)).

In 2019 is de Kamer geïnformeerd welke maatregelen Rijkswaterstaat samen met de sector heeft geselecteerd om de betrouwbaarheid van reistijden te verbeteren in het kader van Beter Bediend (Kamerstukken, 2018–2019, [31 409, nr. 219](#)).

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

Tabel 36 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Begroting 2022	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	592	592	1
Bediende objecten	stuks	242	242	244	243	243	242	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. 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.
2. In de begroting 2022 werd een afname van de bediende objecten voorzien als gevolg van de sloop van de Roggebotsluis. Deze wordt nu echter in 2023 verwacht, waardoor de realisatie ten opzichte van 2021 gelijk blijft. Verder zijn er een paar ontwikkelingen die elkaar opheffen. Zo is aan de ene kant in 2022 de zeesluis bij IJmuiden in gebruik genomen. Aan de andere kant is in mei 2021 de Gerrit Krolbrug in Groningen aangevaren door een schip. De brug bleek onherstelbaar beschadigd te zijn en moest worden verwijderd. Dit is in 2022 in de realisatiecijfers verwerkt.

15.02 Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

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

Producten

Het regulier onderhoud en vernieuwing van riksваarwegen 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.

15.02.01 Onderhoud

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

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

Binnen beheer en onderhoud vallen zowel het preventief als het correctief onderhoud.

Kustwacht

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

De Minister van IenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringstaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht.

Overdracht Brokx-Nat

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was. Er is sprake van achterstallig onderhoud als de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. Achterstallig onderhoud wordt direct aangepakt indien dit noodzakelijk is voor het veilig functioneren van de netwerken.

Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangegeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was.

Voor het Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2022 € 686 miljoen, daarvan was € 7 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2021 is het uitgestelde onderhoud met € 192 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 4 miljoen toegenomen.

Voor een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle RWS-netwerken, wordt u verwezen naar bijlage 2 bij dit jaarverslag.

Tabel 37 Uitgesteld en achterstalling onderhoud Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2018	2019	2020	2021	2022					
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstalligonderhoud								
Hoofdvaarwegen	414	37	493	3	487	9	494	3	686	7
Bron, Rijkswaterstaat, 2022										

Meetbare gegevens

Tabel 38 Areaal Beheer en Onderhoud

Vaarwegen	Eenheid	Realisatie Begroting					Realisatie Begroting x € 1.000 2022	Realisatie Begroting x € 1.000 2022	
		2018	2019	2020	2021	2022			
Vaarwegen	km	7.082	7.082	7.071	7.071	7.071	7.071	473.488	379.582
Bron, Rijkswaterstaat, 2022									

Toelichting

Het totale areaal is een optelling van zowel hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.426 kilometer als zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.646 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.071 kilometer.

Tabel 39 Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2022	Toelichting
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,8%	Niet beschikbaar	0,3%	2,0%	0,9%	0,8%	1
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,4%	Niet beschikbaar	0,4%	1,0%	2,4%	0,2%	2

Bron, Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van sluizen en bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren af te zetten tegen de totale bedientijd van de objecten. Er is in de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteit van de registratie van de stremmingen als gevolg van geplande of ongeplande werkzaamheden. Er zijn nog steeds een aantal aandachtspunten waardoor de kwaliteit nog verder kan verbeteren. Dit zijn echter lange termijnacties, die in de komende jaren nog weinig of geen invloed op de data zullen hebben. Met 0,9% ligt de score van geplande stremmingen boven de streefwaarde, maar is gehalveerd ten opzichte van 2021. Er wordt minder gepland onderhoud uitgevoerd dan er in de praktijk nodig is. Het areaal voldoet niet overal aan de streefwaarde en er is sprake van uitgesteld onderhoud.
2. De realisatie van de ongeplande stremmingen voldoet ook niet aan de streefwaarde en is gestegen van 1,0% (2021) naar 2,4% (2022). De hoge scores op de ongeplande stremmingen worden veroorzaakt door uitgesteld onderhoud en intensief gebruik. Hierdoor neemt de kans op ongeplande stremmingen toe.

15.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vernieuwing 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 toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vernieuwing aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 8 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. Voor nadere informatie over vernieuwing wordt verwezen naar bijlage 2 'Instandhouding'. In het MIRT projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. Vernieuwingen van kunstwerken worden ondergebracht binnen het programma Vervanging en Renovatie. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet. De projecten in het programma Vervanging en Renovatie verlengen de levensduur van de kunstwerken, zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden.

15.03 Ontwikkeling

Motivering

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

15.03.01 Aanleg

Producten

In 2022 heeft lenW de volgende mijpalen gerealiseerd:

Tabel 40 Mijpalen Hoofdvaarwegennet 2021

Mijpalen	Project
Start realisatie	– Twentekanalen, verruiming (fase 2)
	– Verwijderen baggerspecie Averijhaven (onderdeel van Lichteren Buitenhaven IJmuiden)

Bron, Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

In 2022 is de relatie gestart van verruiming Twentekanalen (fase 2) en verwijderen baggerspecie Averijhaven.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Projecten Nationaal			0				
Beter Benutten			0	16	16	–	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement							
Vaarwegen			0	101	101	2018	
Walradarsystemen		2	2	26	29	divers	divers
Regeling Kadermuren	2	2	0	10	10		
Subsidie Walstroombaan	26	0	-26	31	0		1
Projecten Noordwest-Nederland			0				
De Zaan (Wilhelminasluis)			0	13	13	2020	
Lichteren buitenhavens IJmuiden en Energiehaven	5	20	15	37	38	nnb	nrb
Projecten Zuidwest-Nederland			0				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	1	6	5	14	14	2022	2022
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes		0	0	10	10	2021	2021
Nieuwe Sluis Terneuzen	166	169	3	1028	1064	2023	2023
Projecten Zuid-Nederland							
Maasroute, modernisering fase 2	15	14	-1	657	684	2023	2026
Wilhelminakanaal Tilburg		0	0	98	98	2019	
Wilhelminakanaal Sluis II	2	0	-2	6	7		
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel		3	3	431	431	2015	
Projecten Oost Nederland							
Toekomstvisie Waal	33	41	8	137	142	2022	2024
Verruiming Twentekanalen fase 2	83	121	38	176	188	2023	2023
Projecten Noord-Nederland			0				

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	5	0	- 5	293	293	2019	5
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee		0	0	39	39	2017	
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	14	3	- 11 0	26	43	2017	6
Overige projecten							
Kleine projecten / Afronding projecten	3	0	- 3	202	191		
Afrondingen	1	1					
Totaal uitvoeringsprogramma	356	382	26	3.305	3.411		
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerking	14	0					
Programma realisatie	370	382	12				
Budget realisatie (MF 15.03.01)	370	382	12				
Overprogrammering (-)							

Toelichting

1. Voor het bekostigen van de subsidieregeling walstroom zeehavens is het gehele budget overgeboekt naar HXII subsidie walstroom zeehavens;
2. Het projectbudget is opgehoogd door het toevoegen van een dienstenstijger, het toevoegen van de coronamiddelen op het projectbudget en verwerking van prijsbijstellingen;
3. De verwerking van tegenvallers op dit project heeft geleid tot de ophoging van het projectbudget. Daarnaast zijn de prijsbijstellingen verwerkt;
4. Het hogere projectbudget van € 12 miljoen is het gevolg van het toevoegen van aanvullend budget vanwege vertragingskosten a.g.v. het aanpassen ontwerp (damwanden). Hierdoor waren er extra kosten bij o.a. het ontwerpproces en is de start van de uitvoering vertraagd. De hogere uitgaven van € 38 miljoen zijn vrijwel volledig veroorzaakt door de contractueel afgesproken indexeringsregeling van het gebruikte staal;
5. De projecten Lemmer Delfzijl 1 en 2 hebben een hoger projectbudget door het toevoegen van middelen voor tegenvallers rondom de BTW-afrach, het betreft een naheffing;
6. Het hogere projectbudget van € 15 miljoen is het gevolg van het toevoegen van de opdracht aanleg van een glasvezelring, ten behoeve van de bediening van de HLD-objecten in Noord-Nederland. De lagere uitgaven van € 11 miljoen zijn vrijwel volledig veroorzaakt door contractuele wijzigingen.

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

Projectomschrijving	Projectbudget		TB		Openstelling		Toelichting
	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	- 28	- 41	nvt	nvt	nvt	nvt	
Planuitwerkingsuitgaven op MF 15.03.02 mbt het realisatieprogramma	14	15	nvt	nvt	nvt	nvt	

Projectomschrijving	Projectbudget begroting 2022	huidig	TB begroting 2022	huidig	Openstelling begroting 2022	huidig	Toelichting
Projecten Nationaal							
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	20	37	nvt	nvt	nvt	nvt	1
Reservering voor LCC	306	346	nvt	nvt	nvt	nvt	2
Projecten Noordwest-Nederland							
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	7			2025-2027	2025-2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	28	30			2023	ntb	3
Projecten Zuidwest-Nederland							
Capaciteit Volkeraksluizen	157	165			2025-2027	2025-2027	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2016	2025-2027	2025-2027	
Projecten Oost-Nederland							
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	38	39			2026-2028	2026-2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	29	30	2019	2019	2023-2024	2023-2024	
Projecten Noord-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	97	102	2017	2017	2024-2028	2024-2028	
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand	237	231			2025-2028	2025-2028	
Overige projecten en reserveringen	878	1.483					4
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
Projecten Noordwest-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)							
Projecten Zuidwest-Nederland							
Kreekraksluizen							
Projecten Oost-Nederland							
Verkenning IJssel fase 2							
Overige projecten in voorbereiding							
Gesigneerde risico's							
afrondingen	1	-1					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	1.793	2.453					
begroting (MF 15.03.02)	1.793	2.453					

Toelichting

1. Voor de planfase voor het vervangen van de industriële automatisering op de Vaarweg Lemmer-Delfzijl is € 15 miljoen overgeboekt van project Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2. Verder is door het verminderen met de realisatie 2021, het bijtellen met de extrapolatie naar 2036 en prijsbijstelling 2022 de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 2 miljoen toegenomen;
2. Door de extrapolatie naar 2036 en prijsbijstelling 2022 is de reservering voor Life Cycle Costs (LCC) met € 40 miljoen toegenomen;
3. De mijlpalen voor het project zijn nader te bepalen, tot duidelijk is wanneer het project van de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kan maken (TK 35 925 A nr. 76);
4. Het verschil tussen het huidige en het begrote projectbudget van € 605 miljoen wordt als volgt verklaard:
 - Als gevolg van de bouw van windparken op de Noordzee zijn aanvullende maatregelen nodig om de scheepvaartveiligheid te borgen. Daartoe is € 568 miljoen ontvangen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Op artikel 15 is € 756 miljoen gereserveerd voor de implementatie van de maatregelen.
 - Door de extrapolatie naar 2036 en prijsbijstelling 2022 zijn de projecten en reserveringen met € 94 miljoen toegenomen.

- lenW boekt over de periode 2022-2029 in totaal € 22 miljoen over naar het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), ten behoeve van werkzaamheden van Rijkswaterstaat (RWS) in het kader van de eerste module van de opdracht Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt (MIVSP) II, specifiek de nautische sensoren in windpark Hollandse Kust (west) voor de jaren 2022-2029, zijnde het lenW-aandeel in deze opdracht. EZK zal deze middelen vervolgens, samen met de eigen bijdrage, overboeken naar Rijkswaterstaat als onderdeel van de opdrachtverlening voor MIVSP II voor wat betreft de betreffende werkzaamheden (module Hollandse Kust (west) 2022-2029).
- Het beschikbare budget van € 36 miljoen voor modal shift van weg naar water is verplaatst van het artikelonderdeel planning en studies naar het nieuwe artikelonderdeel optimalisering.

15.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03: Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Openstelling	Toelichting
	begroting 2022	huidig	begroting 2022	
Modal shift van weg naar water	0	36		
Totaal uitvoeringsprogramma	0	36		
begroting (MF 15.03.03)	0	36		

Toelichting

1. Gedurende 2022 is het project modal shift weg naar water ontstaan. Hiervoor is € 36 miljoen aan het projectbudget toegevoegd.

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding), als sprake is van de uitbreiding van een bestaande sluis die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor de scheepvaart. Bij openstelling van de sluis wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresenteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht. De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze vaarwegdelen en/of objecten terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Vernieuwing en Vervanging).

Producten

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

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland								
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	15	15	0	400	406	2019	2019	
Zeetoegang IJmond	82	142	60	1104	1.182	2022	2022	1
Projecten Zuid-Nederland			0					
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	5	7	2	155	157	2020	2020	
Keersluis Limmel	3	3	0	91	92	2018	2018	
Afrondingen	1	-1	-2	-1	1			
Totaal uitvoeringsprogramma	106	166	60	1.749	1.838			
begroting (MF 15.04)	106		- 106					

Toelichting

1. De ophoging van het projectbudget komt voornamelijk doordat de prijzen van staal zijn toegenomen, dit heeft voornamelijk betrekking op het project Selectieve Onttrekkingen

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamde. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan verkeersmanagement, beheer, onderhoud, vervanging, aanleg en DBFM, en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT-systeem, 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.

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.

4.6 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 zich ten minste halfjaarlijks tegenover de Tweede Kamer verantwoordt over de voortgang via een Voortgangsrapportage.

In het geval van het project ZuidasDok is het project door IenW zelf als megaproject aangewezen.

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 45 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 17 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	2022	Realisatie Vastgestelde begroting	Verschil	2022	1
Verplichtingen	1.039.763	256.308	376.259	1.268.857	1.002.608	365.977	636.631		
Uitgaven	269.333	333.324	401.044	351.089	484.813	455.830	28.983		
17.02 Betuweroute	1.599	1.094	0	0	0	0	0	0	
17.03 Hogenheidstrein-Zuid	80	54	262	179	0	0	0	0	
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	80	54	262	179	0	0	0	0	
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	20.185	16.186	3.698	1.700	– 7	679	– 686		
17.07 ERTMS	50.733	63.243	84.210	84.040	114.954	146.041	– 31.087		
17.07.01 Aanleg ERTMS	0	49.628	82.380	82.517	113.676	143.633	– 29.957		2
17.07.02 Planning en studies ERTMS	0	13.615	1.830	1.523	1.278	2.408	– 1.130		
17.08 Zuidasdok	78.938	90.791	90.616	60.312	101.584	91.541	10.043	3	
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	117.798	161.956	222.258	204.858	268.282	217.569	50.713		
17.10.01 Aanleg PHS	90.826	129.514	199.584	192.580	260.257	159.096	101.161		4
17.10.02 Planning en studies PHS	26.972	32.442	22.674	12.278	8.025	58.473	– 50.448		5
17.09 Ontvangsten	37.373	26.381	68.895	51.675	83.038	49.020	34.018	6	

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De afwijking op de verplichtingenraming voor 2022 wordt mede veroorzaakt door hoger dan begrote realisatiebeschikkingen PHS en pribijstelling 2022. Daarnaast is het voor de omvangrijke programma's met diverse subsidieaanvragen lastig een nauwkeurige inschatting te maken van de uiteindelijk benodigde verplichtingenruimte. Deze inschatting vindt plaats tijdens de planuitwerking, wanneer deelprojecten nog worden uitgewerkt, de uitvoeringsplanning nog onzeker is en verdeling van verplichtingen nog niet is geprogrammeerd;
2. De lagere realisatie van € 30 miljoen wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.07 ERTMS;
3. De hogere realisatie van € 10 miljoen wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.08 Zuidasdok;
4. De hogere realisatie van € 101,2 miljoen wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
5. De lagere realisatie van € 50,4 miljoen is voornamelijk veroorzaakt door faseovergangen. In de begroting 2022 zijn de uitgaven van de nog te beschikken realisatieprojecten op geraamd op 17.10.02 (PHS Planuitwerking). Deze middelen worden overgeboekt naar 17.10.01 zodra er een realisatiebeschikking wordt afgegeven. De in de begroting 2022 geraamde uitgaven op 17.10.02 worden derhalve voor een groot deel verantwoord op 17.10.01;
6. De hogere realisatie van € 34 miljoen wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.09 ontvangers.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

De voormalige vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu 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 het laten vervallen van de voortgangsrapportages op grond van de Regeling Grote Projecten. Dit besluit is genomen op basis van de op 16 juni 2020 naar de Tweede Kamer gezonden eindevaluatie PMR (Kamerstukken II 2019–2020, [24 691, nr. 133](#)). Voortaan is een eenvoudiger governance structuur van toepassing waarbij de voortgang wordt gerapporteerd door middel van toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging.

Producten

Tabel 46 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2022		Projectbudget		Oplevering		
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Project mainportontwikkeling Rotterdam							
Uitvoeringsorganisatie ¹			20	20	nnb	nnb	
750 ha			30	30	nnb	nnb	
Groene verbinding			31	31	2011	2011	
Bestaand Rotterdamse Gebied (BRG)					2021	2022	
Landaanwinning							
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma					2007	2007	

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Oplevering	
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	1	0	1	104	104	nnb	nnb
Landaanwinning				742	742	2013	2013
BTW Buitencontour				138	138	2013	2013
Onvoorzien				101	103	nnb	nnb
Afrondingsverschillen				2			
Programma	1	0	1	1.168	1.168		
begroting (MF 17.06)	1	0	1	1.168	1.168		

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

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

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

1. Verhogen van de veiligheid van het spoorstelsel;
2. Verhogen van de interoperabiliteit van het spoorstelsel;
3. Vergroten van de capaciteit van het spoorstelsel;
4. Verhogen van de snelheid van de treinen;
5. Verhogen van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel.

Producten

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daardoor twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat betreft de 17e voortgangsrapportage (Kamerstuk 33652, nr. 85). Het programma ERTMS zit sinds 2019 in de realisatiefase.

Tabel 47 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

ERTMS (17.07)	Kasbudget 2022			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2022	Realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig	
Projectomschrijving	2022			2022		2022		
Realisatiefase	154	112	- 42	2426	2577	divers	divers	
Planuitwerkingsfase	2	1	- 1	96	96	divers	divers	
Afrondingen								
Programma	156	113	- 43	2522	2673			
Afrekening voorschotten	0	2		22	24			
Begroting (MF 17.07)	146	115	- 31	2544	2697			1
Overprogrammering (-)	- 10		10					

Toelichting

1. Kasbudget 2022: De lagere uitgaven worden enerzijds verklaard doordat een aantal bijdragen van € 22,8 mln. niet meer in 2022 hebben plaatsgevonden maar juist in het 2023. Dit betreft met name bijdragen aan regionale vervoerders als ook de bijdrage aan de ontwikkeling van het

systeemonderdeel dat nodig is om ATB en ERTMS met elkaar te laten communiceren (Specifieke Transmissie Module). Anderzijds wordt het verklaard door de (voorlopige) verrekening van ERTMS met de concessievergoeding NS in 2022 van € 14,6 mln. in verband met de inbouw van ERTMS in de treinen.

Projectbudget: het hogere projectbudget wordt met name veroorzaakt door de scopetoevoeging Noordelijke Lijnen (€ 60 miljoen) en de (voorlopige) verrekening van ERTMS met de concessievergoeding NS in 2022 (- € 14,6 miljoen) in verband met de inbouw van ERTMS in de treinen. De toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2022 is € 113 miljoen.

17.08 Zuidasdok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam-Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de stations capaciteit is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In kamerbrief van 23 juli (Kamerstukken II 2019-2020, [32668, nr. 15](#)) is de Kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

Producten

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

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

Tabel 48 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting 2022	Realisatie 2022	Verschil
Bijdragen Rijk	43	39	- 4
Bijdrage gemeente Amsterdam	12	20	8
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	9	16	7
Bijdrage Provincie Noord Holland	29	30	1
EU-onvangsten			0
Bijdrage derden			0
Programma	92	105	
	183	210	13

Overzicht van de uitgaven: Om in de begroting de totale uitgaven van het project weer te geven, zijn de uitgekeerde bedragen via de BDU en de betalingen van Amsterdam voor het project Zuidasdok in het verleden in

de begroting en het integrale overzicht opgenomen. Het projectbudget van de Zuidasdok is met € 21 miljoen toegenomen als gevolg van prijsindexering 2020.

Tabel 49 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2022	realisatie	verschil	begroting 2022	huidig	begroting 2022	huidig
Zuidasdok							
Generieke en ruimtelijke inrichting	2	0	-2	87	86		
Projectorganisatie en voorbereiding	29	36	7	287	559		
Tunnel en A10	7	2	-5	945	1.446		
OVT incl. keerspoor	54	64	10	405	921		
Afronding	0	0	0	0	-1		
Totaal uitvoeringsprogramma	92	102	10	1.724	3.011	2032- 2036	2032- 2036
begroting (MF 17.08)	92	102	10	1.724	3.011		1

Toelichting

1. Middels een Nota van Wijziging op de Ontwerpbegroting 2023 is € 1,2 miljard toegevoegd aan het projectbudget. De hogere uitgaven in 2022 zijn het gevolg van aanpassingen in de planning van de werkzaamheden in 2022 voor het contract OVT 1. Waardoor een deel van de betaling van 2023 naar 2022 zijn gegaan.

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste 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 extra te stimuleren.

Producten

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uitmaken 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 en dergelijke). 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. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt gerealiseerd door middel van diverse aanpassingen aan het spoor. In de begroting wordt inzicht geboden per corridor.

Tabel 50 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2022			Projectbudget		Indienststelling huidig	Toelichting vorig
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig		
Realisatiefase	225	245		2.768	3.392		
PHS: Doorstroomstation Utrecht	1	0	- 1	256	259	2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	1	12	11	141	141	2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	16	18	2	264	681	2028- 2029	2028- 2029
PHS: Nijmegen West-Entree	8	2	- 6	10	10	2027	2027
PHS: Rijswijk - Rotterdam	64	73	9	364	375	2023-2025	2023-2025
PHS Ede	19	32	13	53	61	2021	2021
PHS Amsterdam	79	73	- 6	829	870	2030-2032	2030-2032
PHS: Amsterdam-Alkmaar	5	1	- 4	10	27	2027-2028	2027-2028
PHS maatregelen TEV	4	13	9	26	77	divers	divers
OV-SAAL korte termijn	0	0	0	630	630	2016	2016
OV-SAAL middellange termijn	3	1	- 2	48	98	2026-2028	2026-2028
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	24	20	- 4	137	164		10
afrondingen			0				
Planning en studies							
Corridor Alkmaar-Amsterdam				1.412	923		
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	225	245	20	4.180	4.315		
Afrekening voorschotten	0	15	0	48	73		
Begroting (MF 17.10.01)	159	260	101	4.228	4.388		
Overprogrammering (-)	- 66		66				

Toelichting

Op artikelonderdeel 17.10.01 is er € 101 miljoen meer gerealiseerd. Deze hogere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten:

1. PHS Spooromgeving Geldermalsen (€ 10 miljoen): De hogere realisatie is het gevolg van tegenvallende ontwikkelingen in de inmiddels afgeronde uitvoering waaronder corona-maatregelen.
2. Meteren – Boxtel (€ 2 miljoen): de faseovergang zoals beschreven bij het projectbudget zorgt voor een verhoging van € 2 miljoen in 2022. Projectbudget: In verband met de faseovergang van het deelproject Den Bosch-Vught is € 385,4 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget (Artikel MF 17.10.02). Tussen Den Bosch en Vught wordt een 4e spoor en een vrije kruising aangelegd en in Vught wordt het spoor verdiept. Tezamen met de aan te leggen verbindingsboog bij Meteren

- ontstaat een nieuwe route voor goederentreinen en wordt de Brabant-route (de spoorlijn door Dordrecht, Breda en Tilburg) ontlast. Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022.
3. PHS Nijmegen West-Entree (- € 6 miljoen): De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat vastgoedonderhandelingen nog lopen en dus niet tot uitgaven in 2022 hebben geleid.
 4. PHS Rijswijk-Rotterdam (€ 9 miljoen): Als gevolg van het opnieuw, in kleinere contracten, aanbesteden van de afbouw en de tunnel technische installaties is € 9 miljoen verschoven van 2021 naar 2022.
Projectbudget: Het projectbudget is geïndexeerd naar prijspeil 2022.
 5. PHS Ede (€ 13 miljoen): De hogere realisatie is veroorzaakt door een herziene bouwfasing waarop de termijnbedragen zijn aangepast. Daarnaast zijn de geplande werkzaamheden met betrekking tot bovenleiding en de funderingen voor de Stationskap eerder uitgevoerd en hebben de voor 2023/2024 geplande uitgaven reeds in 2022 plaatsgevonden.
Projectbudget: Als gevolg van een tegenvallende aanbesteding is het projectbudget verhoogd met € 5,4 miljoen, gedekt vanuit het budget planuitwerking PHS (Artikel MF 17.10.02). Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022.
 6. PHS Amsterdam (- € 6 miljoen): De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat bij het deelproject PHS Amsterdam Havenpakket een positief aanbestedingsresultaat is behaald bij het contract voor aanleg van de bovenbouw op emplacement Westhaven (als gevolg van hergebruik van materialen, minder fasering en dagwerk in plaats van tijdens de nachten). Daarnaast is bij het deelproject Amsterdam Kleine maatregelen sprake van het vervallen van risico's en lagere kosten dan geraamd voor de buitendienststelling.
Projectbudget: In verband met voorbereidende werkzaamheden voor het deelproject PHS Aziëhaven is een voorbeschikking afgegeven van € 2,4 miljoen.
 7. PHS Alkmaar-Amsterdam (- € 4 miljoen): De lagere realisatie wordt veroorzaakt door vertraging in de onderhandeling m.b.t. minnelijke grondaankoop. Deze transacties verschuiven naar 2023.
Projectbudget: Het projectbudget is verhoogd in verband met de afgifte van een aanvullende realisatiebeschikking. Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022.
 8. PHS TEV (€ 9 miljoen): De hogere realisatie is het gevolg van faseovergangen van planuitwerking naar realisatie. In de begroting 2022 die in september 2021 is gepresenteerd zijn de voor 2022 geplande uitgaven voor de nog te beschikken onderdelen onderdeel van de post PHS Planuitwerking. De benodigde budgetten worden pas overgeboekt naar het betreffende realisatieproject op het moment dat de subsidieaanvraag formeel door ProRail is ingediend.
Projectbudget: Voor het verzwaren van elf bestaande onderstations en de bouw van een nieuwe is een aanvullende subsidiebeschikking afgegeven. Het projectbudget is verhoogd met € 48 miljoen. Tevens is het projectbudget geïndexeerd naar prijspeil 2022.
 9. OV-SAAL middellange termijn (MLT) (- € 2 miljoen): Het planuitwerkingsbudget OV SAAL MLT is samengevoegd met het planuitwerkingsbudget PHS.
 10. PHS projecten < € 50 miljoen (- € 4 miljoen): De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat bij het project PHS Sloe vertraging in de voorbereiding is ontstaan en is er in afstemming met de omgeving een uitvoeringsmoment in 2023 geïdentificeerd. Hierdoor is ook het verwachte moment van de uitgaven verschoven.

Daarnaast is de realisatie van PHS Tilburg lager uitgevallen, oorzaken zijn vooral een langere duur van de aanbesteding (door o.a. corona en een bezwaarprocedure) en een lastiger start bij de aannemer door moeilijk te verkrijgen materialen (en bijvoorbeeld andere leveranciers zoeken).

Projectbudget: In verband met de faseovergang van planuitwerkingfase naar realisatiefase zijn de projecten Wissels Almere Oostvaarders en Geluidschermen Bloemendaelerpolder aan deze post toegevoegd. PHS Nazorg is eveneens opgenomen binnen deze post.

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 51 Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Begroting 2022	Realisatie 2022	Verschil	Toelichting
ERTMS	0	2	2	1
ZuidasDok	49	66	17	2
PHS	0	15	15	1
afrondingen			0	
Totaal	49	83	34	

Toelichting

1. Met ProRail is in 2022 in totaal € 17 miljoen verrekend in verband met voorschotten op de verleende subsidies. Hiervan heeft € 2 miljoen betrekking op ERTMS en € 15 miljoen op PHS. Deze ontvangsten zijn verrekend met de uitgaven op de artikelonderdelen 17.07 en 17.10;
2. Voor het project ZuidasDok is € 17 miljoen aan ontvangsten extra binnengekomen die in 2021 waren geraamde. Het gaat om bijdragen van de stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam.

4.7 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 de uitvoering

Tabel 52 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 18 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting	Verschil 2022
						2022	
Verplichtingen	1.666	36	672	1.583	34	0	34
Uitgaven	1.729	39	680	1.619	10	0	10
18.06 Externe veiligheid	1.729	39	680	1.619	10	0	10
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
<i>18.08.01 Apparaatskosten RWS</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0	0	0	0
18.09 Ontvangsten	12.381	1.043	25.941	0	4.311	0	4.311
18.09.01 Ontvangsten	12.381	1.043	25.941	0	4.311	0	4.311
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	78.728	195.506	48.582	- 279.865	240.960	0	240.960
							2

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Dit betreft de afroming van het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat (€ 4,3 miljoen);
2. Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo over 2021 aan de begroting van het Mobiliteitsfonds (€ 241 miljoen)

D. Toelichting op de artikelonderdelen

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 Netwerkoverstijgende kosten

Motivering

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

18.09 Ontvangsten

Motivering

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

18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

Motivering

Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten. Bij alle uitgaven- en ontvangstenartikelen zijn in dit wetsvoorstel mutaties opgenomen, die voortvloeien uit de verdeling van het voordelig saldo van de afgesloten rekeningen naar de juiste artikelen en producten.

4.8 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 de uitvoering

Tabel 53 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 19 (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Ontvangsten	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	7.451.127	6.841.862	609.265
19.09 Ten laste van begroting lenW	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	7.451.127	6.841.862	609.265

C. Financiële toelichting

Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die op de raming in de begroting zijn aangebracht. De voornaamste oorzaken worden hieronder toegelicht. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppleaire begrotingswetten over 2022. De voornaamste oorzaken zijn:

- Toevoeging CA-middelen (€ 382,2 miljoen);
- Toevoeging loon- en prijsbijstelling (€ 344 miljoen);
- Toevoeging middelen hoogwater Limburg (€ 12 miljoen);
- Toevoeging middelen Werken aan Uitvoering (€ 3 miljoen);
- Overboekingen naar Hoofdstuk XII (- 122,9 miljoen);
- Overboekingen naar andere begrotingen binnen de Rijksbegroting (- € 9 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

5. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Mobiliteitsfonds. In de bedrijfsvoeringparagraaf in het jaarverslag van het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Waterstaat (HXII) wordt gerapporteerd over het financieel en materieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering, over de Rijksbrede bedrijfsvoeringonderwerpen en belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering.

Rechtmatigheid

Bij de financiële verantwoording van het Mobiliteitsfonds over 2022 is geen sprake van overschrijding van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties vastgesteld.

Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

De niet-financiële verantwoordingsinformatie betreft de indicatoren en kengetallen die beogen inzicht te bieden in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de beleidsuitvoering en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering. Uit de controle van de ADR zijn geen materiële bevindingen gebleken op het totstandkomingsproces van de niet-financiële informatie.

C. JAARREKENING

6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds

Tabel 54 Verantwoordingsstaat 2022 van het Mobiliteitsfonds (Bedragen x € 1.000)

Art. Omschrijving	('1)		('2)		(3) = (2) - (1)				
	Vastgestelde begroting		Realisatie ¹		Verschil realisatie en vastgestelde begroting				
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	205.684	186.895	0	0	0	0	- 205.684	- 186.895	0
12 Hoofdwegennet	3.232.984	2.982.240	27.724	3.335.960	3.176.794	21.433	102.976	194.554	- 6.291
13 Spoorwegen	2.250.544	2.190.296	208.458	2.901.449	2.543.680	231.933	650.905	353.384	23.475
14 Regionaal, lokale infrastructuur	47.909	90.368	0	60.433	86.838	0	12.524	- 3.530	0
15 Hoofdvaarwegennet	933.856	1.295.676	74.241	1.198.464	1.494.251	44.822	264.608	198.575	- 29.419
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	365.977	455.830	49.020	1.002.608	484.813	83.038	636.631	28.983	34.018
18 ² Overige uitgaven en ontvangsten	0	0	0	34	10	4.311	34	10	4.311
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	0	0	6.841.862	0	0	7.451.127	0	0	609.265
Subtotaal	7.036.954	7.201.305	7.201.305	8.498.948	7.786.386	7.836.664	1.461.994	585.081	635.359
Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar							240.960		240.960
Subtotaal	7.036.954	7.201.305	7.201.305	8.498.948	7.786.386	8.077.624	1.461.994	585.081	876.319
Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar							- 291.238		- 291.238
Totaal	7.036.954	7.201.305	7.201.305	8.498.948	7.786.386	7.786.386	1.461.994	585.081	585.081

1 De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (€ 1000)

2 Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

7. Saldibalans

Tabel 55 Saldibalans per 31 december 2022 van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Activa	31-12-2022	31-12-2021	Passiva	31-12-2022	31-12-2021
Intra-comptabele posten			Intra-comptabele posten		
1) Uitgaven ten laste van de begroting	7.786.384	6.924.251	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	7.836.662	7.445.077
1a) Nadelig saldo voorgaand jaar	0	279.865	2a) Voordelig saldo voorgaand jaar	240.961	0
3) Liquide middelen	0	0		0	0
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	291.239	240.961	4a) Rekening-courant RHB	0	0
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves	0	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	0	0	7) Schulden buiten begrotingsverband	0	0
8) Kas-transverschillen	0	0		0	0
Afrondingsverschil	0	0	Afrondingsverschil	0	0
Subtotaal intra-comptabel	8.077.623	7.445.077	Subtotaal intra-comptabel	8.077.623	7.445.077
Extra-comptabele posten					
9) Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10) Vorderingen	218.785	113.814	10a) Tegenrekening vorderingen	218.785	113.814
11a) Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12) Voorschotten	4.310.924	3.406.385	12a) Tegenrekening voorschotten	4.310.924	3.406.385
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	162.605	162.605	13) Garantieverplichtingen	162.605	162.605
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	21.894.468	21.162.718	14) Andere verplichtingen	21.894.468	21.162.718
15) Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a) Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
Subtotaal extra-comptabele	28.301.259	26.559.999	Subtotaal extra comptabel	28.301.259	26.559.999
Totaal	36.378.882	34.005.076	Totaal	36.378.882	34.005.076

Toelichting samenstelling saldibalans

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbare zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

Alle bedragen in de Saldibalans zijn, conform de regelgeving, naar boven afgerond. Als gevolg hiervan kunnen kleine verschillen ontstaan met de overige tabellen waarbij de reguliere afrondingsregels zijn gebruikt.

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Extra-comptable vorderingen zijn vorderingen die zijn voortgevloeid uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 56 Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)

Direct opeisbaar	169.612
Op termijn opeisbaar	49.173
Geconditioneerd	0
Totaal	218.785

Tabel 57 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 12 Hoofdwegennet	130.388
Artikel 13 Spoorwegen	50.098
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	38.143
Overig	156
Totaal	218.785

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

In het kader van de bestuursovereenkomst aanpak Ring Zuid staat er een vordering open op de provincie Groningen van € 99 miljoen. Verder staat er in het kader van de bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst A9 Gaasperdammerweg een vordering open op de gemeente Amsterdam van ruim € 26 miljoen.

Artikel 13 Spoorwegen

Op 1 juli 2009 is de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet ingegaan en vanaf 1 januari 2015 is het vervoer over het hogesnelheidsnet geïntegreerd in de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. HSA is begin 2015 ontbonden. NS garandeert jegens de Staat de volledige nakoming van alle betalingsverplichtingen van HSA jegens de Staat en jegens ProRail uit hoofde van de afgesproken betalingsregelingen.

Op NS stond ultimo 2021 een vordering open van circa € 81,9 miljoen met betrekking tot HSA. In 2022 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2022 de openstaande vordering circa € 49,1 miljoen bedraagt. Deze vordering is opgenomen als «Op termijn opeisbaar». Daarnaast heeft de NS in 2022 een rentebedrag betaald van € 2,5 miljoen over de openstaande vordering.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

In het kader van de finale bijdrage vastellingsovereenkomst Zeetoegang IJmond staat er een voorschot open van € 38 miljoen.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten

Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Tabel 58 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)

Tot en met 2020	963.231
2021	340.581
2022	3.007.112
Totaal	4.310.924

Tabel 59 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 12 Hoofdwegennet	689.764
Artikel 13 Spoorwegen	2.669.361
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	530.942
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	24.231
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	396.626
Totaal	4.310.924

Toelichtingen*Artikel 12 Hoofdwegennet*

In het kader van specifieke uitkering bermmaatregelen van N-wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk zijn voorschotten aan provincies verstrekt voor € 19 miljoen.

Voor de specifieke uitkering regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen ten behoeve van het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risicotegelijke verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet zijn aan gemeenten, provincies, waterschappen, VRA en MRDH voorschotten verstrekt voor € 200,4 miljoen.

Aan RDW zijn voorschotten verstrekt voor € 17 miljoen voor tijdelijke tolheffing en vrachtwagenheffing. Verder is aan de provincie Noord-Brabant voor de specifieke uitkering inzake het uitvoeren van de realisatie van het wegproject N65 Vught-Haaren van hm 3.3 (viaduct Taalstraat) tot hm 11.0 een voorschot verstrekt van ruim € 72 miljoen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2023 en in 2027 verwacht.

Aan de Provincie Zuid Holland zijn voorschotten verstrekt voor het verbreden van de rijstroken van de A44/N206 in het kader van de Rijnlandrouter ter hoogte van circa € 369 miljoen. Voor het project N57-N218 zijn voorschotten aan de Provincie Zuid Holland verstrekt ter hoogte van € 9 miljoen.

Artikel 13 Spoorwegen

ProRail ontvangt jaarlijks subsidie voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen van het landelijke spoorwegennet, kapitaallasten en het Beheerplan (BOV). Daarom staat voor BOV een bedrag van € 1.892 miljoen open. Hiermee geeft ProRail invulling aan het uitvoeren van zijn beheertaken.

Bij ProRail zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat per 31 december 2022 nog een bedrag van circa € 395 miljoen aan voorschotten open.

Verder staan bij Bureau Sanering Verkeerlawaai voor de saneringen bij spoor voor saneringsprojecten voor circa € 32 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten vanaf 2022 tot en met 2028 afgewikkeld. Het openstaand voorschot op de betalingen aan Infraspeed € 68 miljoen en ProRail € 113 miljoen betreffen de performance fee 2022 en de overige opdrachten (met name het maatregelenpakket HSL). Uiterlijk 1 mei 2023 wordt de verantwoording met assuranceverklaring ontvangen. Daarna kan afrekening plaatsvinden en kan het voorschot worden afgeboekt. Voor de regeling in het kader van spoorse doorsnijdingen staat voor € 129 miljoen aan voorschotten open. Gemeenten geven aan in de SISA-verantwoording wanneer de subsidie kan worden vastgesteld tevens dient de gemeente een inhoudelijke verantwoording aan te leveren. Deze dient door ProRail goedgekeurd te worden. Tot slot staan bij gemeente Ede voor Spoorzone Ede-Oost voor € 42 miljoen aan voorschotten open. Na verwachting worden deze voorschotten in 2025 afgewikkeld.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio, zijn aan het samenwerkingsverband Noord-Nederland voorschotten verstrekt waarvan per 31 december 2022 voor € 105 miljoen nog openstaat. Verder zijn er voorschotten van € 83 miljoen aan stadsregio Amsterdam verstrekt ten behoeve van de realisatie van het project ombouw Amstelveenlijn. Naar verwachting worden deze voorschotten in 2023 afgewikkeld.

Voor de Rotterdamse baan in Den haag zijn aan het Stadsgewest Haaglanden voorschotten verstrekt ter hoogte van € 273 miljoen. Voor de aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in het Noorden van Zuid Holland, zijn aan de Provincie Zuid Holland voorschotten verstrekt ter hoogte van ruim € 70 miljoen.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Op de provincie Groningen staat ruim € 12 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug.

Een voorschot van ruim € 10 miljoen is aan de provincie Noord-Holland verstrekt in het kader van activiteiten voor het beter bevaarbaar maken van een deel van de Zaan inzake vernieuwing van de Wilhelminasluis en de Zaanbrug. Provincie geeft in de SISA-verantwoording aan wanneer de subsidie kan worden vastgesteld.

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

In het kader van het Programma Hoofdfrequent Spoor is aan ProRail ruim € 257 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Ook aan ProRail zijn voorschotten verstrekt van € 91 miljoen voor het verrichten van planstudies en voorbereidende realisatiwerkzaamheden inzake European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Tevens zijn voorschotten aan de provincie Limburg verstrekt van € 33 miljoen ten behoeve van programma ERTMS. Aan RVO zijn voorschotten verstrekt van € 15 miljoen voor uitvoering subsidieregeling ERTMS 2021-2025.

Tabel 60 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)

Stand per 1 januari 2022	3.406.385
In 2022 vastgelegde voorschotten	3.129.170
In 2022 afgerekende voorschotten	- 2.224.631
Verdeeld naar jaar van betalen:	
– 2020 en verder	- 12.581
– 2021	- 2.138.850
– 2022	- 73.200
Openstaand per 31 december 2022	4.310.924

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen

Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Tabel 61 (bedragen x € 1.000)

Stand per 1 januari 2022	162.605
Verstrekt in 2022	0
Afname risico 2022	0
Openstaand per 31 december 2022	162.605

Toelichtingen

De garantstellingen zijn afgegeven ten behoeve ProRail. Er zijn in 2022 geen wijzigingen geweest.

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, de daarop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 62 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)

Stand per 1 januari 2022	21.162.718
Correctie beginstand	19.188
Aangegaan in 2022	8.976.067
Tot betaling gekomen in 2022	- 7.786.383
Negatieve bijstellingen in 2022	- 477.122
Openstaand per 31 december 2022	21.894.468

Toelichting

De beginstand is gecorrigeerd voor € 19 miljoen. Deze correctie komt doordat een vordering op het moederdepartement ter waarde van € 17 miljoen euro niet werd meegenomen in de eindstand per 31-12-2021. Daarnaast is er een technische correctie ter waarde van € 2 miljoen doorgevoerd.

Verder worden omvangrijke bijstellingen op de aangegane verplichtingen toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van beleid van het beleidsartikel waar de bijstelling betrekking op heeft. Dit conform de norm zoals opgenomen in de leeswijzer.

Niet uit de saldibalans blijkvende bestuurlijke verplichtingen

Inventarisatie van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden) heeft plaatsgevonden.

Ultimo 2022 is geen sprake van dergelijke bestuurlijke afspraken.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 63 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Railinfratrust B.V.	1.714.477
Totaal per 31 december 2022	1.714.477

Het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00. Het deelnemingspercentage bedraagt 100%. In 2022 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen

Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinet/reactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, [32707, nr. 16](#)), waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Onderdeel van de kabinet/reactie op aanbeveling 14 is dat het vastgestelde jaarverslag van ProRail BV aan de Tweede Kamer wordt gezonden. In het jaarverslag van ProRail zijn de volgende maatregelen uit het genoemde pakket opgenomen:

- Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 en artikel 17 van het Mobiliteitsfonds (de betalingen door lenW aan ProRail) en de totale ontvangsten en uitgaven van ProRail.
- Een specificatie van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail.

Onderstaand wordt in onderdeel A een overzichtstabel gepresenteerd waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht. Omwille van de leesbaarheid is artikel 13.07 (de fiscale afrekening omvorming ProRail ad € 7,3 miljard die niet in 2022 is doorgegaan) in dit overzicht buiten beschouwing gelaten. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Mobiliteitsfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door lenW aan ProRail blijken.

Onderdeel A - Overzichtstabel begrotingsmutaties

Tabel 64 Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.07	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	Exploitatie, onderhoudprojecten en vernieuwing	Aanleg en artikel contract- vernieuwing	Geïnte- greerde aflossing 13 vormtoelichting	Rente en aflossing zie vormtoelichting	Ontvang- sten	Project ERTMS	Project PHS	Ontvang- sten	Totaal
Vastgestelde begroting 2022	1.599	424	167		- 208	146	217	0	2.345
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	27	39	2		- 52	- 10	16	- 22	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	312	- 6	0		- 3	1	0	0	304
Kasschuiven en saldo boekingen	8	- 56	27		31	- 22	35	5	28
Totaal mutaties	347	- 23	29		- 24	- 31	51	- 17	332
Realisatie 2022	1.946	401	196		- 232	115	268	- 17	2.677

Toelichting

Op de spoorbudgetten is in 2022 per saldo € 332 miljoen meer uitgegeven dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de toevoeging van de prijsbijstelling 2022 (€ 84 miljoen), de toevoeging van extra onderhoudsbudget voor onvermijdelijke tegenvalters in 2022 (€ 165 miljoen) en 2021 (€ 66 miljoen), verschoven uitgaven en ontvangsten (per saldo € 27 miljoen) en de overboeking van budget naar andere artikelen met name HXII/BDU (per saldo - € 10 miljoen).

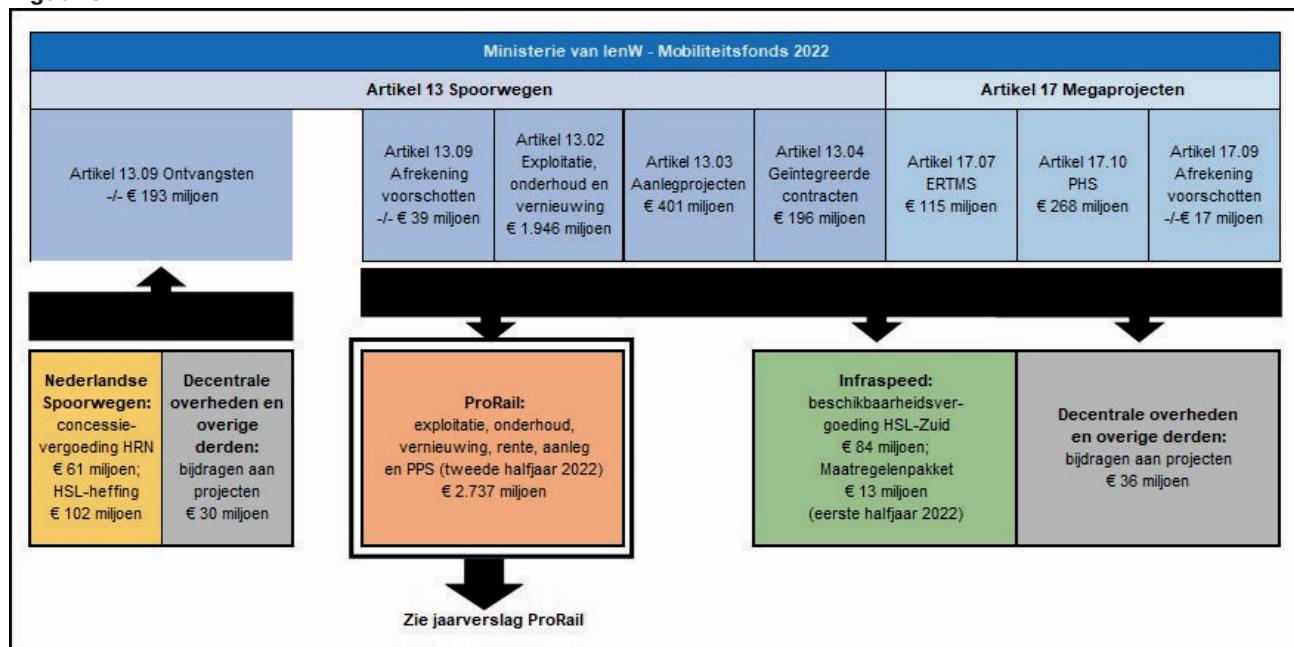
Tabel 65 Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.07	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	Exploitatie, onderhoudprojecten en vernieuwing	Aanleg en artikel contract- vernieuwing	Geïnte- greerde aflossing 13 vormtoelichting	Rente en aflossing zie vormtoelichting	Ontvang- sten	Project ERTMS	Project PHS	Ontvang- sten	Totaal
Vastgestelde begroting 2022	1.599	424	167		- 208	146	217	0	2.345

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.07	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	4	0	0		-3	3		-4	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	-7	0		-2	0	0	0	-9
Kasschuiven en saldooboekingen	4	26	31		6	-6	1	-1	61
Mutaties voorjaarsnota	8	19	31		1	-3	1	-5	52
Stand voorjaarsnota	1.607	443	198		-207	143	218	-5	2.397
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	38	0		-38	2	15	-17	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	312	11	0		-1	0	0	0	322
Kasschuiven en saldooboekingen	47	60	0		0	-37	-1	0	69
Mutaties miljoenennota	359	109	0		-39	-35	14	-17	391
Stand Miljoenennota	1.966	552	198		-246	108	232	-22	2.788
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	23	1	2		-11	-15	1	-1	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	-8	0		0	1	0	0	-7
Kasschuiven en saldooboekingen	-37	-116	-4		24	44	36	5	-48
Mutaties najaarsnota	-14	-123	-2		13	30	37	4	-55
Stand Najaarsnota	1.952	429	196		-233	138	269	-18	2.733
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	0	0		0	0	0	0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	-2	0		0	0	0	0	-2
Kasschuiven en saldooboekingen	-6	-26	0		1	-23	-1	1	-54
Mutaties slotwet	-6	-28	0		1	-23	-1	1	-56
Realisatie 2022	1.946	401	196		-232	115	268	-17	2.677

Onderdeel B - Kasstromen Mobiliteitsfonds (inclusief btw)

Figuur 3



Bijlage 2: Instandhouding

In deze bijlage bij het jaarverslag van het Mobiliteitsfonds en van het Deltafonds wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen. In onderdeel A van deze bijlage wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). In onderdeel B wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HWSI) welke beheerd wordt door ProRail.

Bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur. Hieronder vallen alle activiteiten op het vlak van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de bestaande infrastructuur. Aan uw Kamer is toegezegd (Kamerstuk 2018-2019, [35 000A, nr. 98](#)) om bij de begrippen voor instandhouding aan te sluiten bij de Europese begrippen voor activiteiten van een infrastructuurbeheerder uit de spoorrichtlijn 2012/34/EU. De begrippen die met ingang van de begroting 2022 in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds gehanteerd worden zijn: exploitatie, onderhoud, vernieuwing (samen staan deze drie voor de instandhouding van de infrastructuur), verbetering en aanleg (samen staan deze twee voor de ontwikkeling van de infrastructuur):

- Tot het domein van de exploitatie (voorheen ‘beheer’) behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement;
- Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren;
- Vernieuwing (voorheen ‘vervanging’ en/of ‘renovatie’) is gericht op het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object of het verlengen van de levensduur van het bestaande object. Het gaat bij vernieuwing explicet niet om activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies of om aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur (ontwikkeling).

1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van onderhoud centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers directervaren. In de begroting 2022 is aangegeven de periode 2022-2023 als overbruggingsperiode te behandelen in afwachting van besluitvorming van een nieuw kabinet over de financiering van de instandhoudingsopgave. Er zijn geen prestatieafspraken gemaakt. Wel blijven we de prestatieindicatoren monitoren.

Allereerst wordt een overzicht gegeven van de geleverde prestaties op de netwerken. Vervolgens wordt de ontwikkeling van het areaal in beheer bij RWS, de gerealiseerde budgetten voor instandhouding, de ontwikkeling van de balanspost nog uit te voeren werkzaamheden en het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud toegelicht. Over duurzaamheidsprestaties wordt vooralsnog gerapporteerd via het lenW Duurzaamheidsverslag.

Prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS budget heeft gekregen. Met RWS is een tweejarig Service Level Agreement gesloten (looptijd 2022-2023), waarin afspraken zijn gemaakt over de uit te voeren werkzaamheden en prestatie.

Tabel 66 Prestatie indicatoren RWS

Prestatie-indicator	Streefwaarde 2022-2023	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Toelichting
Hoofdwegennet						1
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						2
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid						
Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	–	0,3%	2,0%	0,9%	
Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	–	0,4%	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%	83%	80%	80%	82%	
– Overige vaarwegen	85%	87%	83%	83%	83%	
Veiligheid						
Vaarwegmarkering op orde	95%	93%	91%	92%	89%	
Hoofdwatersysteem						3
Waterveiligheid						
Handhaving kustlijn	90%	92%	91%	90%	91%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	83%	83%	83%	
Waterhuisholding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	75%	50%	100%	75%	
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	99%	100%	96%	100%	

Bron: RWS, 2022

1. Toelichting prestaties Hoofdwegennet

- Alle prestatie-indicatoren scoren voor 2022 binnen de norm. In 2022 was 3% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score was ruim onder de streefwaarde van 10%. Dit is weliswaar een daling ten opzichte van 2020 en 2021, maar dat geeft een vertekend beeld. Door coronamaatregelen daalden de files in 2020 en 2021 ten opzichte van 2019 met ongeveer 66%, waardoor het percentage files door onderhoudswerkzaamheden ten opzichte van het totale aantal files in die jaren relatief hoger was. Het totale aantal files in 2022 stijgt uit boven het niveau van 2019. De totale hoeveelheid voertuigverliesuren (vvu) door files door werkzaamheden is gestegen naar 1120 vvu x 1000 in 2022 ten opzichte van 729 vvu x 1000 in 2021.

2. Toelichting prestaties Hoofdvaarwegennet

- De indicator voor het tijdig melden van ongeplande stremmingen voldoet aan de streefwaarde. Ook de indicatoren voor vaargeul op orde voor toegangsgeulen en hoofdtransportassen voldoen aan de streefwaarden. De overige indicatoren halen de streefwaarden niet.
- Stremmingen gepland onderhoud: Het aantal stremmingen door gepland onderhoud is fors lager dan in 2021, maar voldoet met 0.9% net niet aan de streefwaarde van 0.8%.
- Stremmingen ongepland onderhoud: Deze score is meer dan verdubbeld ten opzichte van vorig jaar. Het uitstellen van onderhoud en renovaties van de kunstwerken is een oorzaak van de scores.
- Vaargeul op orde voor hoofdvaarwegen en overige vaarwegen: Er is sprake van een achterstand in het baggeren. Ook geldt voor een aantal vaarwegen dat voor de berekening van de score een vaarwegklasse wordt gebruikt waar nu nog niet aan voldaan hoeft te worden (opwaardering CEMT-klasse).
- Vaarwegmarkering op orde: Deze scoort onder de streefwaarde en iets lager dan vorig jaar. Er worden korte termijn beheermaatregelen ingezet om het benodigde materieel aan te kopen en risicotolle situaties te controleren.

3. Toelichting prestaties Hoofdwatersystemen

- Voor de Ramspolkering kan op dit moment niet aantoonbaar gemaakt worden of de kering voldoet aan de afgesproken faalkanseis vanwege het niet voldoen aan de organisatorische randvoorwaarden voor goed probabilistisch beheer en onderhoud. Inmiddels zijn verbetermaatregelen genomen zoals het op peil brengen van de capaciteit en het kennis- en kwaliteitsniveau van de beheerorganisatie. De verwachting is dat de kering met ingang van het stormseizoen '23-'24 weer voldoet.
- Waterhuishouding op Orde is opgebouwd uit vier indicatoren. In 2022 zijn de streefwaarden van de volgende indicatoren gehaald: 'Peilhandhaving Kanalen en meren', 'Wateraanvoer bij droogte' en 'Verziltingsbestrijding'. De streefwaarde van de indicator 'Hoogwaterbeheersing Kanalen' is niet gehaald. De voornaamste verklaring hiervoor: Het is enkele keren voorgekomen dat het aflaatwerk bij Eefde bij een signifieante neerslagverwachting niet voldeed aan de afgesproken beschikbaarheidseis door de opstelling van de tijdelijke pompinstallatie . Dit heeft niet tot overlast geleid. Het oude gemaal en de sluiskolk boden ruim voldoende spuicapaciteit voor de tijd van het jaar.

Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2022.

Tabel 67 Areaal netwerken RWS

Areaal	Eenheid	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Toelichting
Hoofdwegennet						1
Rijbaanlengte						
– Hoofdrijbaan	km	5.843	5.842	5.842	5.846	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.745	1.766	1.794	1.612	
Areaal asfalt						
– Hoofdrijbaan	km ²	77	77	77	77	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	15	15	14	
Groen areaal	km ²	182	183	184	184	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.839	2.890	2.914	2.931	
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	6	
Bediende objecten						
– Spitsstroken	km	310	310	308	308	
– Bruggen Beweegbaar	stuks	55	55	54	50	
– Tunnelcomplexen	stuks	19	20	20	20	
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	15	14	14	14	
Aquaducten	stuks	17	17	17	17	
Ecoducten	stuks	56	55	56	56	
Hoofdvaarwegennet						2
Vaarwegen	km	7.082	7.071	7.071	7.071	
– waarvan binnenvaart	km	3.437	3.426	3.426	3.426	
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.646	3.646	3.646	
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	
Verkeersposten	stuks	12	12	12	12	
Vuurtorens (incl. BES-eilanden)	stuks	23	24	24	24	
Bediende objecten						
– Schutsluiskolken	stuks	129	131	130	131	
– Bruggen beweegbaar	stuks	113	113	113	112	
Hoofdwatersysteem						3
Watermanagement wateroppervlak	km ²	90.191	90.189	90.187	90.219	
Kustlijn	km	293	293	293	293	
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:						
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	198	195	201	201	
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	646	625	623	604	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.351	5.185	5.183	5.182	
Binnenwateren	km ²	3.049	3.047	3.044	3.030	
Bediende objecten:						
– Stormvloedkeringen	stuks	6	6	6	6	
– Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	86	85	86	86	
– Stuwcomplexen	stuks	10	10	10	10	
– Gemalen	stuks	20	20	20	19	

Bron: RWS, 2022

1. Toelichting areaalgegevens Hoofdwegennet

Algemeen beeld 2018-2022:

- De rijbaanlengte hoofdrijbaan is in 2018 toegenomen door de aanleg van de nieuwe N18; in 2019 is de oude N18 grotendeels overgedragen aan de betreffende gemeenten, waardoor de rijbaanlengte weer afnam. De toename in 2022 betreft een administratieve verbetering.
- De omvang van het hoofdwegennet neemt toe door grote verbredings-projecten, zoals de A1 Oost (2019-2021) en de A9 Gaasperdammerweg met de Gaasperdammtunnel (2020). Door deze projecten is ook de lengte van de signalering toegenomen.
- De op- en afritten en verbindingsswegen zijn de laatste jaren toegenomen door de nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de toekomstige aansluiting van de Rijnlandroute. Ook zijn nieuwe aansluitingen aangelegd en bestaande aansluitingen verruimd. De afname in 2022 heeft een administratieve oorzaak.
- In een aantal verbredingsprojecten worden spitsstroken omgezet naar permanente rijstroken, waardoor de lengte spitsstroken afneemt.
- De afname van de beweegbare bruggen betreft voornamelijk bruggen die niet meer worden bediend en worden vervangen door vaste bruggen met een hogere doorvaarthoogte.

Specifiek 2022:

- In 2022 is de A20 verbreed ten behoeve van de nieuwe Blankenburgverbinding.
- Er zijn in 2022 geen verbindingsswegen bijgekomen: de afname heeft een administratieve oorzaak. De verbeterde registratie van ventwegen langs N-wegen zorgde de afgelopen jaren voor een administratieve toename van de verbindingsswegen, zoals gemeld in de Jaarverslagen 2020 en 2021. De definitie voor verbindingsswegen is nu aangescherpt, waarbij ventwegen langs N-wegen niet meer als verbindingsweg tellen, maar in een aparte categorie vallen. De hier gerapporteerde verbindingsswegen bevatten vanaf nu alleen nog de parallelbanen en de verbindingsswegen op knooppunten.
- De toename van de verkeerssignalering betreft een administratieve verbetering: de signalering op de A73 ter hoogte van de Roer- en Swalentunnels bleek niet goed in de systemen te staan. Dit is in 2022 verbeterd in de data-administratie.
- Het aantal beweegbare bruggen is met 4 afgenomen: De Julianabrug in de N7 is gesloopt in het kader van het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 en wordt vervangen door een vaste brug met een hogere doorvaarthoogte. Verder worden de 3 Giessenbruggen in de A20 al langere tijd (2017) niet meer bediend wegens een veiligheidsrisico tijdens de bediening. Eind 2021 is besloten dat dit vaste bruggen worden met een hogere doorvaarthoogte.

2. Toelichting areaalgegevens Hoofdvaarwegennet

Algemeen beeld 2018-2022

- De omvang van het vaarwegennet is vrij stabiel. In 2020 is de lengte vaarwegen afgenumen als gevolg van de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta.
- Het aantal vuurtorens nam in 2020 toe door een overdracht naar Rijkswaterstaat van de vuurtoren Fort Oranje op St. Eustatius.
- Het aantal schutsluiskolken neemt geleidelijk toe. In 2019 is de derde kolk bij de Beatrixsluis in gebruik genomen, in 2020 zowel de Reevesluis als de tweede sluiskolk bij sluis Eefde. In 2021 is de Middensluis in Terneuzen buiten gebruik gesteld in verband met de vervanging door de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2023. In 2022 is de zeesluis bij IJmuiden in gebruik genomen.

- Het aantal bedienende bruggen neemt geleidelijk af als gevolg van aanvaringen: de Paddepoelsterbrug in 2018 en de Gerrit Krolbrug in 2021.

Specifiek 2022:

- In 2022 is het aantal schutsluiskolken met 1 toegenomen, omdat de zeesluis bij IJmuiden in gebruik is genomen.
- In mei 2021 is de Gerrit Krolbrug in Groningen aangevaren door een schip. De brug bleek onherstelbaar beschadigd te zijn en moest worden verwijderd. In 2022 is het aantal beweegbare bruggen afgerekend met 1, omdat dit toen in de realisatiecijfers verwerkt is.

3. Toelichting areaalgegevens Hoofdwatersysteem

Algemeen beeld 2018-2022

- De omvang van het hoofdwatersysteem varieert. Dit komt onder andere door de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta in 2020 en een verbeterde registratie in 2021 en 2022.
- De lengtes van de primaire en niet-primaire keringen variëren. In 2020 namen ze af door overdrachten naar andere partijen zoals een aantal voorhavendijken naar het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (primaire kering). In 2021 zorgde een hernieuwde inventarisatie van de dijken voor een aanpassing in de realisatiecijfers.
- De omvang van de uiterwaarden varieert. Dit komt door zowel aanleg en overdrachten als verbeterde registratie, zoals bijvoorbeeld de overdracht van de Reevediep uiterwaarden naar Staatsbosbeheer in 2020.
- Het aantal spui- en uitwateringssluisjes varieert. In 2019 is het aantal met twee toegenomen door de registratie van een spuimiddel bij Sluis II en een spuimiddel bij Sluis IV. In 2020 is het aantal met één afgerekend doordat de classificatie van een kunstwerk is overgegaan van een spuisluis naar een waterreguleringswerk. In 2021 is het aantal met één toegenomen door de aanleg van een spuisluis bij de Reevesluis.
- Het aantal gemalen is in 2019 met één toegenomen door de registratie van een gemaal bij Sluis II.

Specifiek 2022

- In 2022 is de omvang van het water toegenomen, met name door verbeterde registratie van zowel het water voor de kust van het Haringvliet en de Maasvlakte als de water- en oeverlijn van de Westerschelde. De omvang van het binnenwater is in 2022 afgerekend door een verbeterde registratie van de water- en oeverlijn van het Grevelingenmeer, de Oosterschelde en het Veerse Meer.
- De lengte van de niet-primaire keringen is in 2022 verder afgerekend door een hernieuwde inventarisatie van de duinen.
- In 2022 is de netto omvang van de uiterwaarden iets afgerekend, onder andere door de verwerking van de Grensmaas projecten Itteren en Nattenhoven in het bronstelsel.
- Het aantal gemalen is in 2022 met één afgerekend, omdat de classificatie van een kunstwerk is overgegaan van een gemaal naar een waterreguleringswerk.

Budgetten exploitatie en onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

In onderstaande tabel zijn de begrote en gerealiseerde budgetten op exploitatie en onderhoud toegelicht.

**Tabel 68 Budgetten exploitatie en onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem
(bedragen x € 1.000)**

Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Verschil	Toelichting
		2022	2022	2022	
Hoofdwegen					
MF 12.01	Exploitatie	9.298	3.959	5.339	
MF 12.02.01	Onderhoud	1.021.510	905.185	116.325	1
MF 12.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	251.992	108.115	143.877	2
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen		1.282.800	1.017.259	265.541	
Hoofdvaarwegen					
MF 15.01	Exploitatie	10.972	10.433	539	
MF 15.02.01	Onderhoud	461.832	368.020	93.812	3
MF 15.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	58.964	30.782	28.182	4
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaarwegen		531.768	409.235	122.533	
Hoofdwatersysteem					
DF 3.01.01	Watermanagement	8.028	7.634	394	
DF 3.02.01	Onderhoud Waterveilheid	144.350	111.076	33.274	5
DF 3.02.02	Onderhoud Zoetwatervoorziening	99.251	97.102	2.149	6
DF 5.02.01	Overige netwerkgebonden uitgaven	103.854	68.829	35.025	7
Totaal realisatie Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem		355.483	284.641	70.842	
Totaal realisatie exploitatie, watermanagement en Onderhoud RWS		2.170.051	1.711.135	458.916	

Toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

Hoofdwegennet

1. De hogere realisatie op Onderhoud Hoofdwegennet van € 116,3 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Vanuit de afrekening van de SLA 2018-2021, is het budget verhoogd met € 140,7 miljoen. De afrekening betreft budgettoevoeging voor saldo mee en tegenvalters SLA en extra opgedragen (onderhouds)werkzaamheden.
- Toevoegen van extra budget vanuit de jaarlijkse prijsbijstelling (IBOI) (€ 48,6 miljoen).
- Om de tekorten op beheer en onderhoud tot en met 2023 op te lossen is er in de begroting 2022 € 300 miljoen van de jaren 2031-2033 naar 2023 geschoven. Met een aanvullende schuif is dit in de 1^e suppletoire 2022 verdeeld over de netwerken. Voor het hoofdwegennet gaat het om € 32,4 miljoen.
- Overboeking van budget naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden die gecentraliseerd worden opgepakt (Landelijke Taken – € 115,2 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties < 5 miljoen per saldo tot een hogere realisatie (€ 9,8 miljoen).

2. De hogere realisatie op de post overige netwerk gebonden uitgaven € 143,9 miljoen wordt veroorzaakt door:
- Vanuit de afrekening van de SLA 2018-2021 is het budget verhoogd met € 16,7 miljoen. De afrekening betreft budgettoevoeging voor saldo mee en tegenvallers SLA en extra opgedragen (onderhouds)werkzaamheden.
 - Overboeking van budget vanuit de post onderhoud naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van uitvoering van werkzaamheden die gecentraliseerd worden opgepakt (Landelijke Taken) (€ 115,2 miljoen).
 - Toevoegen van extra budget vanuit de jaarlijkse prijsbijstelling (IBOI) (€ 5,8 miljoen).
 - Tot slot leiden diverse kleinere mutaties < € 5 miljoen tot een hogere realisatie van € 6,1 miljoen.

Hoofdvaarwegennet

3. De hogere realisatie op Onderhoud Hoofdvaarwegen van € 93,8 miljoen wordt veroorzaakt door:
- Vanuit het de afrekening van de SLA 2018-2021 is het budget verhoogd met € 21 miljoen voor het uitvoeren van onderhoud.
 - Toevoegen van extra budget vanuit de jaarlijkse prijsbijstelling (IBOI) (€ 22,8 miljoen).
 - Om de tekorten op beheer en onderhoud tot en met 2023 op te lossen is in de begroting 2022 € 300 miljoen van de jaren 2031-2033 naar 2023 geschoven. Met een aanvullende schuif is dit in de 1^e suppletoire 2022 verdeeld over de netwerken. Voor het hoofdvaarwegennet gaat het om € 45,3 miljoen.
 - Overboeking van budget naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden die gecentraliseerd worden opgepakt (Landelijke Taken, – € 32,4 miljoen).
 - Extra middelen voor de kosten door het hoogwater in Limburg in juli 2021 (€ 12 miljoen).
 - Bijdrage vanuit het ministerie van Economische Zaken en Klimaat aan het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (MIVSP) waarvoor in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Rijkswaterstaat data verzamelt over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee (bijdrage EZK, € 9,4 miljoen).
 - Bijdrage van het ministerie van EZK ten behoeve van het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt II (MIVSP II). RWS verzamelt data over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee, zogenoemde Maritieme IV-Servicepunten. MIVSP II is het vervolg en betreft de uitrol voor de windparken uit de routekaart Windenergie op zee 2030 en omvat zowel nautische sensoren als sensoren ten behoeve van het functioneren van het windpark (bijdrage EZK € 8,7 miljoen).
 - Verlenging van de Search and Rescue (SAR) contract op de Noordzee (€ 6,0 miljoen). Voor het uitvoeren van de SAR-functie op de Noordzee huurt lenW een helikopter. De administratieve verantwoordelijkheid voor het contract ligt bij het ministerie van lenW (RWS). Het benodigde budget voor de verlenging is door het ministerie van Defensie overgemaakt.
 - Tot slot leiden diverse kleine mutaties < € 5 miljoen per saldo tot een hogere realisatie (€ 1 miljoen).

4. De hogere realisatie op de post overige netwerk gebonden uitgaven van € 28,2 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Vanuit de afrekening van de SLA 2018- 2021 is het budget verlaagd met € - 5,3 miljoen.
- Overboeking van budget vanuit de post onderhoud naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van uitvoering van werkzaamheden die gecentraliseerd worden opgepakt (Landelijke Taken (€ 32,4 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties <5 mln per saldo tot een hogere realisatie (€ 1 miljoen).

Hoofdwatersysteem

5. De hogere realisatie op Onderhoud Waterveiligheid van € 33,3 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Toevoegen van extra budget vanuit de jaarlijkse prijsbijstelling (IBOI) (€ 7,5 miljoen).
- Om de tekorten op beheer en onderhoud tot en met 2023 op te lossen is er in de begroting 2022 € 300 mln van de jaren 2031-2033 naar 2023 geschoven. Met een aanvullende schuif is dit in de 1^e suppletoire 2022 verdeeld over de netwerken. Voor het hoofdwatersysteem gaat het om € 22,2 miljoen.
- Overboeking van budget naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden die gecentraliseerd worden opgepakt (Landelijke Taken, – € 18,7 miljoen).
- Aanvullende opdrachten voor ondermeer groot onderhoud IJmuiden en Schellingwoude, klimaatadaptatie, bestuurlijke afspraken Wadden, zeer zorgwekkende stoffen en thermische energie (€ 9,9 miljoen)
- Extra middelen voor de kosten door het hoogwater in Limburg in juli 2021 (€ 12,8 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties < 5 mln per saldo tot een lagere realisatie (- € 0,5 miljoen).

6. De hogere realisatie op Onderhoud Zoetwatervoorziening van € 2,2 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Bijdrage vanuit het ministerie van Economische Zaken en Klimaat aan het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (MIVSP) waarvoor in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Rijkswaterstaat data verzamelt over water, wind, neerslag en fauna bij diversie windparken op zee (bijdrage EZK, € 10,6 miljoen).
- Toevoegen van extra budget vanuit de jaarlijkse prijsbijstelling (IBOI) (€ 5,0 miljoen).
- Overboeking van budget naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden die gecentraliseerd worden opgepakt (Landelijke Taken, – € 13,7 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties < 5 mln per saldo tot een lagere realisatie (€ 0,2 miljoen).

7. De hogere realisatie op de post overige netwerk gebonden uitgaven van € 35 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Overboeking van budget vanuit de post onderhoud naar de post overige netwerk gebonden uitgaven ten behoeve van uitvoering van de uitvoering van Landelijke Taken (€ 32,4 miljoen).
- Toevoegen van extra budget vanuit de jaarlijkse prijsbijstelling (IBOI) (€ 3,5 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties < € 5 miljoen per saldo tot een lagere realisatie (€ - 0,9 miljoen).

Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

In onderstaande tabel zijn de begrote en gerealiseerde budgetten op vernieuwing toegelicht.

Tabel 69 Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (bedragen x € 1.000)

Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Verschil	Toelichting
		2022	2022	2022	
MF 12.02.04	Vernieuwing Hoofdwegen	166.793	286.981	- 120.188	1
MF 15.02.04	Vernieuwing Hoofdvaarwegen	38.160	70.973	- 32.813	2
DF 3.02.03	Vernieuwing Hoofdwatersysteem	9.807	16.525	- 6.718	3
Totaal realisatie Vernieuwing Rijkswaterstaat		214.760	374.479	- 159.719	

Toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.02.04 Vernieuwing Hoofdwegennet (€ 120,2 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Programma Vervanging en Renovatie (€ 31 miljoen) door vertraging van projecten door contractuele wijzigingen bij o.a. de A12 IJsselbruggen en Haringvlietbrug;
 - Uitstellen van de realisatiefase van de renovatie van de Haringvlietbrug en de vervanging van de tuinen Galecopperbrug (€ 33 miljoen).
 - Aanbestedingsmeevaller op het project A32 Heerenveen-Akkrum (€ 19 miljoen);
 - Verwerking van de prijsbijstelling (€ 10 miljoen);
 - Vertraging van de uitrol van de intelligente wegkantstations (€ 23 miljoen);
 - Diverse kleinere mutaties (€ 4,2 miljoen).

2. De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 15.02.04 Vernieuwing Hoofdvaarwegennet van € 32,8 miljoen zijn veroorzaakt door:
 - Verschuivingen vanuit 2021 naar 2022 (€ 24,5 miljoen): dit betreft voornamelijk de Waalbrug. Vanwege het ontbinden van het contract na fase 1 heeft de aannemer een claim ingediend en is de betaling tot realisatie gekomen in 2022 .
 - Kasschuiven (- € 16,6 miljoen): Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen zijn budgetair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk. De kasschuiven binnen het programma Vervanging en Renovatie worden met name veroorzaakt door de projecten: Damwanden Eemskaala, Brug Itteren en Planuitwerking Maas vervanging van de bediening van de besturing.
 - Vertraging programma Vervanging en Renovatie (- € 15,2 miljoen): met name veroorzaakt door de projecten Demkabocht en sluizen Weurt en Heumen.
 - Reservering Vervanging en Renovatie (- € 29,9 miljoen): door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.

- Diverse kleinere mutaties leiden tot per saldo hogere uitgaven (€ 4,4 miljoen).
3. De lagere uitgaven op artikelonderdeel 3.02.03 Vernieuwing Hoofdwater-systeem (€ 6,7 miljoen) betreft het saldo van een kasschuf van € - 7,9 miljoen GVO Vervanging en Renovatie als gevolg van het aanpassen van het kasritme van het project Landelijk Meetnet Water. En € 1,2 miljoen aan diverse kleine mutaties.

Balanspost nog uit te voeren werkzaamheden

RWS is een agentschap met een baten lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar tekort of over zijn, worden op de balans van RWS verantwoord onder de post Nog Uit Te voeren Werkzaamheden (NUTW).

Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevuld op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

Deze post omvat overigens meer. Onder andere ook de mee- en tegenvallers op beheer- en onderhoudscontracten komen in deze balanspost. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Dit kan komen door:

- het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien;
- wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan eerder geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers;
- gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de opbrengsten af te trekken. De balanspost wordt in een volgend jaar weer aan de opbrengsten toegevoegd.

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post NUTW per ultimo 2022 bepalen. Het overgrote deel van de post betreft de met RWS afgesloten SLA.

Tabel 70 Ontwikkeling post NUTW RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen			
	2020	2021	2022	Toelichting
Exploitatie en Onderhoud				
1) Hoofdwatersysteem	216	205	265	1
2) Hoofdwegennet	- 9	- 149	373	2
3) Hoofdvaarwegennet	125	51	164	3
<i>Subtotaal exploitatie en onderhoud inclusief Landelijke Taken</i>	<i>333</i>	<i>107</i>	<i>802</i>	
Overig¹				
4) Hoofdwatersysteem	54	58	59	4
5) Hoofdwegennet	85	137	157	5
6) Hoofdvaarwegennet	9	27	29	6
7) Overig	37	43	63	7
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>185</i>	<i>265</i>	<i>308</i>	
Totaal	518	372	1110	

1 De post 'Overig' bestaat uit opgedragen maatregelen voor onder andere achterstallig onderhoud vaarwegen en uit opgedragen maatregelen voor kwaliteit leefomgeving. De kosten voor deze opgedragen maatregelen worden in 2021 en later gemaakt.

Toelichting

Exploitatie en onderhoud

1. **Hoofdwatersysteem:** Voor het Hoofdwatersysteem zijn er meer opbrengsten ontvangen dan er kosten zijn gemaakt. Het grootste deel van de € 265 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft betrekking op kustlijnzorg: € 125 miljoen. Vorig jaar was dit nog € 112 miljoen. De realisatie bleef achter doordat de opdrachtnemers binnen de hen gegeven vrijheid om de werkzaamheden uit te voeren de daadwerkelijke zandsuppleties naar achteren schuiven. Ook bevat het totaalsaldo middelen die specifiek zijn ontvangen voor aanvullende opdrachten die RWS uitvoert (voor Hoogwater 2021, Wind op Zee en voor KCI (klimaatneutrale circulaire infrastructuur-projecten) heeft gekregen. Dit betreft circa € 25 miljoen die in 2022 is ontvangen. Het resterende saldo van € 115 miljoen wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2023 en verder.

2. **Hoofdwegennet:** Het saldo op hoofdwegennet is fors gestegen ten opzichte van vorig jaar door meer opbrengsten en lagere productie. Een bedrag van € 136 miljoen is bij Voorjaarnota 2021 toegevoegd in 2022 ter aanvulling van het tekort uit 2021. Hiermee is het negatieve saldo per eind 2021 grotendeels opgelost. Daarnaast heeft RWS in 2022 € 157,4 miljoen ontvangen bij de afrekening van de SLA 2017-2021 voor doorgeschoven werkzaamheden (waarvan 18,4 mln voor schades). En nog € 4 miljoen heeft te maken met budgetten die RWS heeft ontvangen voor de aanvullende opdrachten Urgenda en SEB (Schoon en Emissieloos Bouwen). De realisatie is achtergebleven vanwege onderbezetting bij een deel van de onderhoudsteams van Rijkswaterstaat vanwege de krapte op de arbeidsmarkt, marktonzekerheid door de situatie in Oekraïne. Van het totaal saldo op HWN van € 373 miljoen is nu € 360 miljoen voor werkzaamheden voor onderhoudsmaatregelen voor de SLA in 2023 en verder. En € 13 miljoen heeft betrekking op aanvullende opdrachten (zoals AIR/BIM en Cyber aanpak).

3. **Hoofdvaarwegennet:** Het saldo van het hoofdvaarwegennet is gestegen ten opzichte van vorig jaar. In 2022 zijn meer opbrengsten ontvangen en de productie was iets lager dan vorig jaar. Een bedrag van € 27,5 miljoen is

bij Voorjaarnota 2021 toegevoegd in 2022. Daarnaast heeft RWS in 2022 circa € 16 miljoen ontvangen bij de afrekening van de SLA 2017-2021 voor doorgeschoven werkzaamheden. En is € 23 miljoen ontvangen voor aanvullende opdrachten als Hoogwater 2021, MIVSP en scheepvaartmaatregelen Wind op Zee. Niet al het extra budget kon worden omgezet in opdrachten die tot uitvoering en betaling komen. De realisatie is achterbleven vanwege door onderbezetting bij een deel van de onderhoudsteams van Rijkswaterstaat vanwege de krapte op de arbeidsmarkt, marktonzekerheid door de situatie in Oekraïne. Van het totaalsaldo op HVWN € 164 miljoen heeft € 115 miljoen betrekking op de SLA werkzaamheden en € 49 miljoen op aanvullende opdrachten.

Overig

De post 'Overig' bestaat uit opgedragen maatregelen voor onder andere planstudies, en opgedragen maatregelen voor kwaliteit leefomgeving. De kosten voor deze opgedragen maatregelen worden in 2023 en later gemaakt.

4. *Hoofdwatersysteem*: Van de € 59 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft € 32 miljoen betrekking op Kader Richtlijn Water (Herstel en Inrichting, natuurcompensatie), en € 27 miljoen op Planuitwerkingen. Het deel saldo voor planuitwerkingen is hoger dan vorig jaar ondermeer door lagere uitgaven aan het project MONS (Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortenbescherming), waarvan de opbrengst eind 2022 is gekregen en nog geen uitgaven zijn gedaan.

5. *Hoofdwegennet*: Het saldo van € 157 miljoen voor Hoofdwegennet is € 95 miljoen bestemd voor servicepakketten, € 27 miljoen voor file-aanpak en € 34 miljoen voor planuitwerkingen. Ook bij dit netwerk is het saldo voor planuitwerkingen hoger dan vorig jaar, omdat er vanwege de stikstofmaatregelen projecten in de planuitwerkingsfase zijn stilgelegd.

6. *Hoofdvaarwegennet*: Het saldo van € 29 miljoen heeft voor € 19 miljoen betrekking op NoMo AOV en voor € 10 miljoen op Planuitwerkingen.

7. *Overig*: De post overig heeft voornamelijk betrekking op € 26 miljoen voor projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland en € 33 miljoen op vastgoed. Het saldo voor vastgoed is gestegen door een eenmalige verkoop van areaal. Het saldo dient als buffer voor toekomstige jaren waarin minder losse verkopen zijn dan afgesproken.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Bij het in stand houden van de infrastructuur, zoals beschreven bij de onderhoudsprogrammering, staat een veilig gebruik altijd voorop. Binnen dat kader wordt op basis van de technische staat bekeken wat een goed moment is voor onderhoud, renovatie of vervanging (LCC). Dit zorgt ervoor dat een deel van het onderhoud wordt uitgesteld naar latere jaren. Voor een deel gebeurt dit om werk-met-werk te combineren (ander onderhoudswerk of grotere renovatie-, vervangings- of aanlegprojecten) of de hinder voor de gebruikers te beperken. Voor een ander deel gebeurt dit omdat onvoorzien gebeurtenissen plaatsvinden en er maatregelen prioritair moeten worden ingepast die niet waren voorzien. De omvang van het uitgesteld onderhoud wordt jaarlijks gemonitord.

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaliseerd door te kijken welke onderhoudsmaatregelen per 1 januari van enig jaar op basis van het gebruikte onderhoudsregime een geadviseerd

onderhoudsmoment hadden voor dat jaar. Voor het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud is van de uitgestelde onderhoudsmaatregelen beoordeeld of de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken.

In onderstaande tabel is de totale omvang van het volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud per modaliteit van eind 2017 tot eind 2022 weergegeven. De oploop van het uitgestelde onderhoud kent diverse oorzaken. Zo spelen bijvoorbeeld wijzigende marktomstandigheden een rol, doen zich onvoorziene gebeurtenissen voor, die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt en kan gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt van invloed zijn.

De stijgende trend heeft zich in 2022 fors doorgedragen. Ondanks dat het budget voor beheer en onderhoud in 2022 fors hoger was (ondermeer door kasschuif uit latere jaren en extra budget vanuit het coalitietakkoord) heeft het bijstellen van de onderhoudsprogrammering veel inspanning gekost van de RWS organisatie waardoor de uitvoering langzamer op gang kwam dan verwacht. Verschillende factoren spelen hierbij een rol, zoals onderbezetting bij een deel van de onderhoudsteams van Rijkswaterstaat vanwege krapte op de arbeidsmarkt en de marktonzekerheid door de situatie in Oekraïne. Hierdoor schuiven veel onderhoudsmaatregelen met adviesjaar 2022 naar latere jaren. Waardoor de stand uitgesteld onderhoud 2022 verder is opgelopen.

In november 2022 (kst. 2021-2022 29385, nr.116) bent u geïnformeerd over het proces om te komen tot een nieuw basiskwaliteitsniveau voor de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Hierbij werken we toe naar een balans in prestaties en beschikbaar budget (inclusief de coalitie akkoord middelen), rekening houdend met maakbaarheid qua capaciteit van Rijkswaterstaat, markt en grondstoffen. Wanneer de balans is gerealiseerd kan het uitgesteld onderhoud worden ingelopen. De gebruikers zullen dan in steeds mindere mate met verstoringen worden geconfronteerd.

Tabel 71 Uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2018	2019	2020	2021	2022					
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud								
Hoofdwegennet	353	1	552	7	544	12	649	19	905	14
Hoofdvaarwegen	414	37	493	3	487	9	494	3	686	7
Hoofdwatersysteem ¹	106	8	106	8	159	1	190	3	249	16
Totaal	873	46	1.151	18	1.190	22	1.333	25	1.840	37

¹ Hierbij zijn de kosten voor de kustlijnzorg buiten beschouwing gelaten. Dit is gedaan omdat de opdrachtnemer de vrijheid heeft de suppleties uit te voeren binnen de door het contract bepaalde periode, met een beperkte mogelijkheid tot uitloop.

2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoortegelinstructuur)

De prestaties van de Hoofdspoortegelinstructuur wordt gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De prestatieafspraken met ProRail zijn opgenomen in de tienjarige beheerconcessie en de (twee)jaarlijkse beheerplannen. Onderstaand wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten instandhouding en op het uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Prestaties ProRail

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van IenW afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatverplichting. Met ingang van de Beheerconcessie 2015–2025 worden voor de kernprestatie-indicatoren (KPI's) bodemwaarden afgesproken. Die prestaties worden (twee)jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van IenW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. De Tweede Kamer wordt jaarlijks in een separate brief over de jaarverantwoording van ProRail geïnformeerd.

Tabel 72 Prestatie indicatoren ProRail

Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde ¹	Streef-waarde	Realisatie 2021
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,90%	91,50%	94,40%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,70%	97,40%	98,10%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,10%	84,20%	89,20%
Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten ²	90,70%	93,70%	93,70%
Impactvolle verstoringen	520	450	406 ³

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

2 In ontwerpbegroting 2022 was de indicator punctualiteit regionale series opgenomen. In de kamerbrief 29984 nr. 946 is aangekondigd dat deze wordt vervangen door betrouwbaarheid regionale series 3 minuten. Hierin is ook aangekondigd dat de indicatoren geleverde treinpaden reizigers en transitietijd goederen niet meer terugkomen in de jaarverantwoording 2022.

3 In de ontwerpbegroting 2023 is 410 gerapporteerd. De realisatie 2021 was 406. Het verschil van 4 storingen bestaat uit dubbeltellingen en storingen met een andere reden (bijv. vervoerder)

Bron: jaarverslag ProRail 2021

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2022 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2022 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2024.

Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij ProRail.

Tabel 73 Areaal netwerken ProRail

Areaal	Eenheid	Realisatie 2021
Spoorlengte	km	7.053
Wissels	stuks	6.260
Overwegen	stuks	2.394
Seinen	stuks	11.602
Beweegbare bruggen	stuks	68
Tunnels	stuks	26
Stations	stuks	398

Bron: jaarrekening ProRail 2021

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2022 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2022 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2024.

Budgetten instandhouding ProRail

In onderstaand overzicht is het verschil tussen de vastgestelde begroting en de realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over de betalingen door IenW aan ProRail.

Tabel 74 Budget en realisatie instandhouding ProRail (bedragen x €1 miljoen)

Artikelonderdeel	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
	2022	2022	2022	1
MF 13.02	1.599	1.946	347	
Totaal realisatie instandhouding HSWI				

Toelichting

1. In 2022 is € 347 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2022 (€ 80 miljoen), de onvermijdelijke tegenvallers in 2022 (€ 165 miljoen, Kamerstukken II 2021/22, [35925, nr. 14](#)), de onvermijdelijke tegenvallers in 2021 (€ 66 miljoen, Kamerstukken II 2021/22, [29 984, nr. 980](#)), uitgevoerd werk waarvoor het budget op andere artikelen was begroot (€ 4 miljoen) en een kasschuif (versnelling) van per saldo € 32 miljoen. Afrekening van de subsidie 2022 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

In het onderzoek uit 2020 naar de instandhoudingskosten van ProRail door PwC/Rebel (Kamerstukken II 2019/20, [35570, nr. 46](#)). blijkt dat er sprake is van enig uitgesteld onderhoud. De risico's van het uitgesteld onderhoud lijken beperkt, omdat een groot deel van dit uitgesteld onderhoud weloverwogen en bewust ontstaat omdat dit past binnen de asset management strategie van ProRail. In incidentele gevallen is sprake van achterstallig onderhoud. Dit speelt in de Rotterdamse haven. Voor het oplossen hiervan is een verbeterprogramma ingericht (zie o.a. Kamerstukken II 2021/22, [29984, nr. 954](#)). Het wegwerken daarvan zal nog enkele jaren in beslag nemen. Zoals in de Kamerbrief over de halfjaarrapportage van ProRail is gemeld wordt daarop goede voortgang geboekt (Kamerstukken II 2022/23, [29984, nr. 1055](#)).

Waar ProRail vorig jaar nog concludeerde dat de staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur gemiddeld gezien goed was, concludeert ProRail nu dat deze in 2021 ruim voldoende was (Kamerstukken II, [36200 A, nr. 56](#)). Er zijn in 2021 ten opzichte van 2020 weinig veranderingen opgetreden in levensduur en het aantal techniek gerelateerde storingen is gedaald. De reden waarom ProRail de staat van de infrastructuur over 2021 anders beoordeelt dan over 2020 is dat het aantal veiligheidsincidenten is gestegen. Tegelijkertijd ziet ProRail dat er meer aandacht nodig is voor het op norm houden of verbeteren van de staat van de spoorinfrastructuur. Dat blijkt uit een stijging van het aantal overschrijdingen op de meest kritische normwaarde voor het doen van onderhoud aan het spoor.

In 2021 is de Kamer geïnformeerd over een tweetal veiligheidsincidenten; loszittende spoorstaafverbindingen en de ontsporing van een trein nabij station Groningen. In het rapport 'Staat van de Infrastructuur' is dit terug te zien in de toename aan Onmiddellijke ActieWaarde (OAW) overschrijdingen. De OAW is de meest kritische normwaarde die ProRail kent. Indien deze overschreden wordt, dienen er direct beheersmaatregelen genomen te worden. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail de aandacht voor een aantoonbaar veilige berijdbaarheid geïntensiveerd. In het rapport is er dan ook specifieke aandacht voor het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid.

Balansposten ProRail

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

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

Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag zijn de gegevens van de balansposten van ProRail per eind 2022 nog niet beschikbaar. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van de balansposten ProRail.

Tabel 75 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

	EOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden (per saldo)	193	44	237
Vooruit ontvangen bijdragen van lenW (per saldo)	- 62	18	- 44
Vooruit ontvangen bijdragen	131	62	193
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	35	58	93
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	- 58	0	- 58
Nog te egaliseren bijdragen	- 23	58	35
Getroffen voorzieningen en overige reserves			63
Saldo van nog te betalen kosten en vooruitbetaalde kosten			- 15
Nog te betalen kosten			48
Liquide middelen per 31-12-2021			276

Bron: jaarrekening ProRail 2021

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2022 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2022 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2024.

Bijlage 3: Lijst van afkortingen

Tabel 76

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