

# Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

---

Vergaderjaar 2020–2021

---

35 830 A

Jaarverslag en Slotwet Infrastructuurfonds 2020

Nr. 1

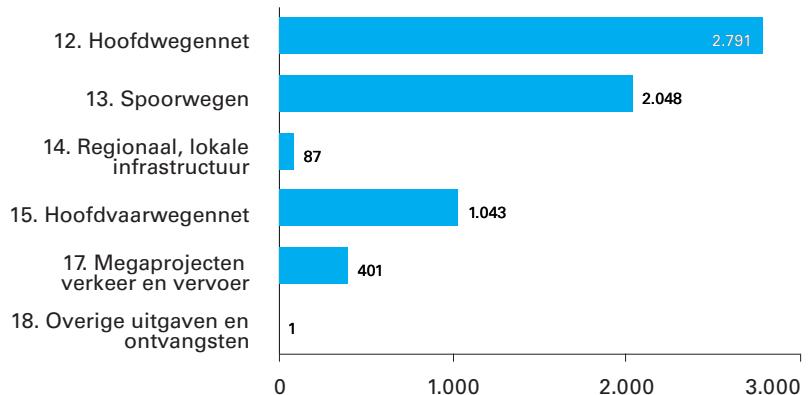
JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)  
Ontvangen 19 mei 2021

## INHOUDSOPGAVE

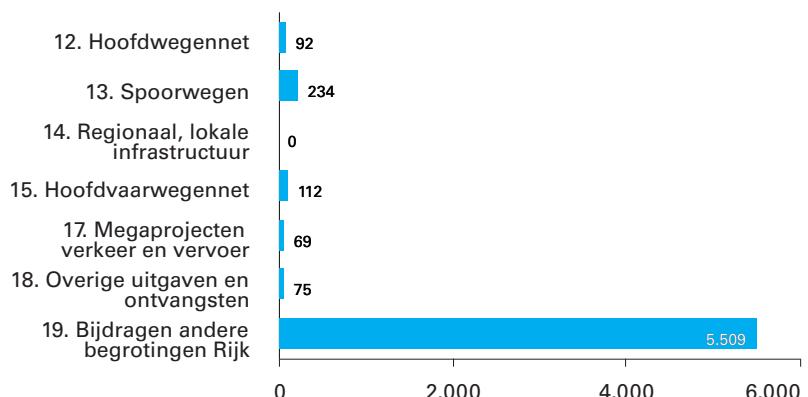
<b>Gerealiseerde uitgaven en ontvangst</b>	<b>3</b>
<b>A. Algemeen</b>	<b>4</b>
<b>1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening</b>	<b>4</b>
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	6
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	6
<b>2. Leeswijzer</b>	<b>7</b>
1 Algemeen	7
2 Opbouw	7
3 Normering Jaarverslag	8
4 Groeiparagraaf	9
<b>B. Beleidsverslag</b>	<b>10</b>
<b>3. Infrastructuurfondsverslag 2020</b>	<b>10</b>
<b>4. Productartikelen</b>	<b>13</b>
4.1 Artikel 12 Hoofdwegennet	13
4.2 Artikel 13 Spoorwegen	35
4.3 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	47
4.4 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	50
4.5 Artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer	64
4.6 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangst	73
4.7 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	76
4.8 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	77
<b>5. Bedrijfsvoeringsparagraaf</b>	<b>84</b>
<b>C. Jaarrekening</b>	<b>85</b>
<b>6. Verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds</b>	<b>85</b>
<b>7. Saldibalans</b>	<b>86</b>
<b>D. Bijlagen</b>	<b>92</b>
<b>Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen</b>	<b>92</b>
<b>Bijlage 2: Instandhouding</b>	<b>95</b>
Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat	95
Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)	105
<b>Bijlage 3: Lijst van afkortingen</b>	<b>108</b>

## GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over de productartikelen (x € 1 miljoen). Totaal € 6.371.448.000,-



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over de productartikelen (x € 1 miljoen). Totaal € 6.091.583.000,-



## 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 jaarverslag met betrekking tot het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2020 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 2020 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 2020
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 2020 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2020, alsmede over de saldibalans over 2020 (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.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

dr. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

### **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

### 1 Algemeen

Voor u ligt het jaarverslag van het Infrastructuurfonds, Hoofdstuk (A) van de Rijksbegroting. Naast het Infrastructuurfonds 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 Infrastructuurfonds ([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 Infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van lenW (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het desbetreffende Infrastructuurfondsartikel is gerelateerd.

Het Infrastructuurfonds 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.

### 2 Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechareverlening opgenomen.
2. Het beleidsverslag 2020 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit:
  - Het Infrastructuurfondsverslag 2020, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2020;
  - De productartikelen van het Infrastructuurfonds;
  - De bedrijfsvoeringparagraaf.
3. De Jaarrekening 2020 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
4. De volgende drie bijlagen:
  1. artikel 13 Spoorwegen<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II 2011-2012, [32 707, nr. 16](#)) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel hiervan

2. Instandhouding<sup>2</sup>;
3. lijst van afkortingen<sup>3</sup>.

### 3 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 riksbegrotingsvoorschriften 2021 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

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 en < 1000	5*	5*
= > 1000	5*	5*

\* 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.

#### *Inzicht in budgetten van verkenningen en planuitwerkingsprogramma's en de realisatieprogramma's*

Het inzicht in de budgetten van de verkenningen en planuitwerkingsprogramma's en de realisatieprogramma's wordt vergroot door begrotingsmutaties explicet 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 riksbegrotingsvoorschriften 2021 en de Regeling

---

is met betrekking tot het product artikel 13 Spoorwegen vanaf 2014 een aparte bijlage aan het Jaarverslag toegevoegd. Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de suppleaire begrotingen gepresenteerd.

<sup>2</sup> In aanvulling op de aparte bijlage spoor is in dit jaarverslag tevens een afzonderlijke bijlage over de instandhouding van de netwerken van IenW opgenomen.

<sup>3</sup> Dit betreft de lijst van de gehanteerde afkortingen.

agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

#### **4 Groeiparaaf**

##### *Focusonderwerp*

Voor de verantwoording 2020 heeft de Tweede Kamer de toepassing van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016 (CW 3.1) als focusonderwerp aangewezen. De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze gevolg wordt gegeven aan dit onderwerp. (*Kamerstukken II 2019/20, 31 865, nr. 174*). In de departementale jaarverslagen wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze het departement invulling heeft gegeven aan CW 3.1 bij significante beleidsvoorstellen in het jaar 2020. Dit inzicht is opgenomen in bijlage 4 bij het departementale jaarverslag van Hoofdstuk XII.

##### *Doorwerking wijzigingen Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2021*

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2021 zijn een aantal **wijzigingen** doorgevoerd die doorwerken in dit jaarverslag op het gebied van:

- Overzicht coronasteunmaatregelen (bijlage bij de beleidsprioriteiten);
- Bedrijfsvoeringsparagraaf (specificatie coronasteunmaatregelen);
- Bijlage naleving CW 3.1 (focusonderwerp).

## B. BELEIDSVERSLAG

### 3. Infrastructurfondsverslag 2020

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2020 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2020 is gestart.

#### Beheer, onderhoud en vervanging

In 2020 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Tabel 2 Activiteiten Beheer, onderhoud en vervanging

Netwerk	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>– 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.</li><li>– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.</li><li>– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.</li></ul>
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement</li><li>– Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schoonmaken van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.</li><li>– Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoensbestendig houden van de sporen.</li><li>– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.</li></ul>
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none"><li>– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.</li><li>– 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.</li><li>– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.</li></ul>

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT overzicht 2021.

#### Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2020 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Tabel 3 Mijlpalen aanleg Hoofdwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none"><li>– A9 Gaasperdammtunnel binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere;</li><li>– A1 Apeldoorn – Azelo Fase 1 tracédeel Twello – Rijssen.</li></ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"><li>– A12/A15 Ressen - Oudbroek (ViA15)</li><li>– deeltraject A9 Badhoevedorp binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere</li><li>– A15 Papendrecht-Sliedrecht Oost</li></ul>

Tabel 4 Mijlpalen aanleg Hoofdvaarwegennet

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

Tabel 5 Mijlpalen aanleg Spoorwegen en OV

Mijlpaal	Project
Indienststelling	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fiets parkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen, Meerjaren Programma Geluidsanering Spoorwegen)</li> <li>- Traject Oost: Deelproject Driebergen-Zeist</li> <li>- PHS: Multiproject Spoorweb 2018 (t.b.v. hoogfrequent rijden).</li> <li>- HSL Zuid: ERTMS Testlab</li> <li>- Valleilijn; Robuustheid Verhogende Maatregelen tranche 2</li> <li>- Drechtsteden; aanvullende veiligheidsmaatregelen Zwijndrecht-Dordrecht</li> <li>- Programma NaNOV: Deelproject onderdoorgang Deventer Oostriklaan</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse deelprojecten bij landelijke programma's (o.a. fietsparkeren, toegankelijkheid stations, overwegenaanpak, kleine functiewijzigingen, Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen, Spoorcapaciteit 2030, Grensoverschrijdend Spoorvervoer)</li> <li>- Den Haag ombouw emplacement</li> <li>- PHS perronverlenging Bunnik-Rhenen</li> <li>- PHS Tilburg 4e perronspoor</li> <li>- PHS Amsterdam Sloterdijk</li> <li>- PHS elektrificatie 2e sporenbundel op Sloe</li> <li>- PHS TEV</li> <li>- PHS Alkmaar-Amsterdam</li> <li>- PHS Zuidwest Boog Meteren</li> <li>- ERTMS diverse projecten</li> <li>- HSL-Zuid realisatiepakket (geluid/prestatieverbetering)</li> </ul>

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 2021.

#### *BLS pilots (AVRo)*

In 2017 verscheen het eindrapportage van de Adviescommissie Verslaggevingsstelsel Rijksoverheid (AVRo). Hierin werd geconcludeerd dat hoewel het verslaggevingsstelsel op orde is, er tegelijkertijd aanleiding is om stappen te zetten teneinde het stelsel verder te verbeteren en harmoniseren. Momenteel wordt onderzocht op welke wijze dit mogelijk is. Hierbij wordt onder andere gekeken in hoeverre verdere toevoeging van baten-lasten-informatie de oordeels- en besluitvorming kan ondersteunen.

In dit kader is in 2019 besloten – in lijn met het advies van de rapporteurs Sneller en Snels<sup>14</sup> – om bij de Ministeries van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat verschillende investeringspilots uit te voeren. Doel van de pilots is om te onderzoeken of additionele baten-lasteninformatie de oordeels- en besluitvorming voor investeringsprojecten ondersteunt voor de gebruikers (parlement/ departementen/ burgers).

Er besloten is om twee keer informatie van de pilots aan het parlement te sturen: één keer in 2020 en één keer in 2021. Hierdoor wordt het mogelijk om ook de (waarde)ontwikkeling van de investeringsprojecten te volgen..

Bij het MIRT overzicht 2021 is informatie verstrekt over de investeringspilots die worden uitgevoerd bij IenW (A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda en geluidsmaatregelen HSL-Zuid). Ten opzichte van de informatie zoals die is verstrekt is er voor deze pilots niets gewijzigd. De pilots lopen nog door tot medio 2021. Na afloop van de pilots wordt breed gekeken of baten-lasten-informatie van toegevoegde waarde is en of, en zo ja hoe, dit onderdeel kan

<sup>14</sup> Zie Tweede Kamer 31 865 Nr. 125 Verbetering verantwoording en begroting

vormen van het begrotings- en verslaggevingsstelsel van de Rijksoverheid. Dit is onderdeel van de toegezegde evaluatie die start in 2021. De Tweede Kamer zal hierover separaat worden geïnformeerd.

## 4. Productartikelen

### 4.1 Artikel 12 Hoofdwegennet

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

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

#### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 6 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
<b>Verplichtingen</b>	<b>2.998.493</b>	<b>3.607.433</b>	<b>3.615.382</b>	<b>3.149.433</b>	<b>3.088.561</b>	<b>3.037.025</b>	<b>51.536</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>2.089.020</b>	<b>2.231.569</b>	<b>2.472.330</b>	<b>2.400.171</b>	<b>2.791.219</b>	<b>2.762.695</b>	<b>28.524</b>
<b>12.01 Verkeersmanagement</b>	<b>10.502</b>	<b>4.498</b>	<b>3.736</b>	<b>3.812</b>	<b>4.109</b>	<b>3.811</b>	<b>298</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	10.502	4.498	3.736	3.812	4.109	3.811	298
<b>12.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>636.513</b>	<b>595.154</b>	<b>717.007</b>	<b>638.953</b>	<b>827.129</b>	<b>692.080</b>	<b>135.049</b>
12.02.01 Beheer en onderhoud	512.618	543.124	669.477	577.089	700.022	501.379	198.643
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	512.618	543.124	669.477	577.089	700.022	501.379	198.643
12.02.04 Vervanging	123.895	52.030	47.530	61.864	127.107	190.701	- 63.594
<b>12.03 Aanleg</b>	<b>528.355</b>	<b>429.918</b>	<b>558.823</b>	<b>551.171</b>	<b>649.940</b>	<b>905.318</b>	<b>- 255.378</b>
12.03.01 Realisatie	475.612	415.269	537.107	509.012	499.097	783.303	- 284.206
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	36.012	30.750	32.508	15.399	19.411	18.603	808
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	52.743	14.649	21.716	42.159	150.843	122.015	28.828
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	10.016	10.301	17.670	18.013	24.470	24.077	393
<b>12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>333.509</b>	<b>638.739</b>	<b>605.036</b>	<b>544.906</b>	<b>618.182</b>	<b>538.082</b>	<b>80.100</b>
<b>12.06 Netwerkgebonden kosten HWN</b>	<b>580.141</b>	<b>563.260</b>	<b>587.728</b>	<b>661.329</b>	<b>691.859</b>	<b>623.404</b>	<b>68.455</b>
12.06.01 Apparaatskosten RWS	459.269	454.675	459.254	492.731	525.087	498.433	26.654
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	459.269	454.675	459.254	492.731	525.087	498.433	26.654
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	120.872	108.585	128.474	168.598	166.772	124.971	41.801
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	105.072	94.385	122.474	159.998	158.172	116.371	41.801
<b>12.07 Investeringsruimte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>12.09 Ontvangsten</b>	<b>71.523</b>	<b>150.898</b>	<b>110.467</b>	<b>115.453</b>	<b>92.137</b>	<b>116.173</b>	<b>- 24.036</b>
12.09.01 Ontvangsten	71.523	150.898	110.467	115.453	92.137	116.173	- 24.036
12.09.02 Tolopgave	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 hogere verplichtingenrealisatie ad € 51,5 miljoen betreft een saldo van hogere en lagere verplichtingen. De hogere verplichtingen worden met name veroorzaakt door:
  - A12/A15 Ressen - Oudbroeken (€ 1.129,5 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt door de contract-close van het project. Als gevolg van de contract-close verandert de verdeling van de financieringslasten over de looptijd van het project.
  - A24 Blankenburgverbinding (€ 84,7 miljoen). De hogere verplichting in 2020 wordt met name veroorzaakt door het afsluiten van de wijzigingsovereenkomst met de DBFM-opdrachtnemer. Dit is overeenkomstig het besluit van de minister inzake de problemen rond de planning van de Blankenburgverbinding.
  - A16 Rotterdam (€ 50,0 miljoen). De hogere verplichting wordt met name veroorzaakt door wijzigingen in het DBFM-contract. De grootste wijzigingen betreffen maatregelen voor de brandwerendheid van de tunnel en gevolgen van PAS voor de zandwinning.
  - A15 Maasvlakte - Vaanplein (€ 31,2 miljoen). De hogere verplichting wordt veroorzaakt doordat verplichtingen voor de afbouw van de Botlekbrug, die voorzien waren in 2019, zijn doorgeschoven naar 2020.
  - A27 Houten - Hooipolder (€ 29,7 miljoen). Dit betreft een versnelling van het project, waardoor verplichtingenbudget van 2021 naar 2020 is verschoven.
  - Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (€ 135,4 miljoen). In het kader van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen zijn door het grote succes van de regeling meer beschikkingen aan regionale overheden aangegeven dan oorspronkelijk begroot. Hiermee kon een versnelling van de regeling worden gerealiseerd.
  - N65 Vught - Haaren (€ 77,5 miljoen). Met de regio is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant als opdrachtgever van de realisatie van het project N65 Vught - Haaren optreedt. Het rijk draagt bij door middel van een rijksbijdrage. Hierop is in 2020 de bestuursovereenkomst aangepast. Deze afspraken hebben geleid tot een hogere verplichting.

Daarentegen zijn lagere verplichtingen aangegaan bij:

- A28 knooppunt Hoevelaken (- € 442,5 miljoen). De lagere verplichting is veroorzaakt doordat het contract met de vorige aannemer is ontbonden en het project opnieuw wordt aanbesteed.
- Realisatie Zuidasdok (- € 209,3 miljoen). Dit betreft de vrijval van de verplichtingen met de vorige opdrachtnemer. In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, [32 668, nr. 16](#)) is de Kamer geïnformeerd over het project.
- A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Badhoevedorp-Holendrecht) (- € 22,6 miljoen). Het verplichtingenbudget in 2020 sloot onvoldoende aan op de planning van de opdrachtnemer. Hiervoor is een deel van het verplichtingenbudget doorgeschoven naar 2021.
- Correctie verplichtingen planuitwerkingsprojecten (- € 578 miljoen). Op de verplichtingen heeft per saldo een correctie plaatsgevonden als gevolg van het gelijktrekken van de verplichtingen aan de kas. De voornaamste wijzigingen traden op bij de projecten: A27 Houten-Hooipolder, Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht en Innova58.

- Vervanging en Renovatie-programma (- € 158,6 miljoen). Tot op heden werd bij start planuitwerking van een Vervanging en Renovatie-project al rekening gehouden met de verwachte aanbesteding. Dit heeft geleid tot een stapeleffect binnen de verplichtingen over een aantal jaren. De verplichtingencorrectie om de verplichtingen aan de kas gelijk te trekken zoals bij het planuitwerkingsprogramma heeft in 2020 nog niet plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in een overschat aan verplichtingenruimte.
  - Overboekingen naar HXII en afdrachten aan het BTW-compensatiefonds (- € 78,2 miljoen). Ten behoeve van de specifieke uitkeringen aan regionale overheden voor SmartWayZ (- € 24,5 miljoen), Snelfietsroutes (- € 19,3 miljoen), Mobility as a Service (- € 3 miljoen) en eindafrekeningen voor Beter Benutten (- € 5,4 miljoen) en de Voorbereiding Vrachtwagenheffing (- € 2,7 miljoen), Agentschapsbijdrage RWS (- € 3 miljoen) en een aantal overige posten (- € 2,2 miljoen), zijn middelen overgeboekt naar HXII. Dit is gedaan omdat de verantwoording van de uitgaven op HXII wordt gedaan. Daarnaast heeft afdracht BTW-compensatiefonds (- € 18,1 miljoen) plaatsgevonden met name voor Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (- € 17,5 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties (€ 2,7 miljoen) tot per saldo hogere verplichtingen .
2. De hogere realisatie van € 198,6 miljoen wordt voornamelijk veroorzaakt door:
    - In 2020 is aanvullend budget voor Beheer en Onderhoud middels het saldo vanuit 2021 naar 2020 overgeboekt (€ 103 miljoen). Uit recente prognoses is namelijk gebleken dat in de huidige meerjarige onderhoudsperiode (2018-2021) spanning bestaat tussen het budgettair kader en de budgetbehoefte van RWS voor beheer en onderhoud. Voor het Hoofdwegennet uit dit zich in 2020 een spanning van circa € 103 miljoen. Daarnaast zijn er extra uitgaven geweest voor de versnelling van onderhoudswerkzaamheden.
    - Er is extra budget vrijgemaakt voor maatregelen die direct effect hebben op het verminderen van (ver)storingen en relatief snel zijn in te passen in de onderhoudsprogrammering van RWS (€ 49,0 miljoen).
    - Naar aanleiding van de geactualiseerde geluidsplafonds zijn er extra uitgaven geweest om hieraan te voldoen (€ 21,3 miljoen).
    - Bovendien zijn er extra uitgaven geweest voor de verplaatsing van de lokale verkeersbediening vanuit de tunnels A73 naar de verkeerscentrale in Helmond (€ 9,5 miljoen).
    - De prijsbijstelling 2020 (€ 9,0 miljoen).
    - De voorbereiding op de Brexit heeft tot extra kosten geleid voor de realisatie van tijdelijke parkeervoorzieningen (€ 8,5 miljoen).
    - Tot slot leiden diverse mutaties (- € 1,7 miljoen) tot per saldo een lagere realisatie.
  3. De lagere realisatie ad € 63,6 miljoen wordt met name veroorzaakt door een kasschuif die in de ontwerpbegroting 2021 is verwerkt van 2020 naar 2021 voor de projecten Suurhoffbrug (- € 16,0 miljoen), N3 Wantijbrug (- € 10,6 miljoen), Brug de Noord (- € 9,2 miljoen), 3B systemen tunnels (- € 6,5 miljoen) en A73 Roertunnel en Swalmentunnel (- € 4,2 miljoen). Tot slot leiden diverse mutaties (- € 17,1 miljoen) tot een lagere realisatie .
  4. De lagere realisatie ad € 284,2 miljoen wordt voornamelijk veroorzaakt door:
    - A12/A15 Ressen - Oudenbroek (- € 200,7 miljoen). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een kasschuif van € 158,3 miljoen van 2020 naar 2021 als gevolg van de uitspraak van de Raad van State op het tracébesluit.

- A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Badhoevedorp-Holendrecht) (- € 164,1 miljoen). Dit betreft hoofdzakelijk de overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen na afronding van de aanbesteding van het traject A9 Badhoevedorp-Holendrecht (inpassing DBFM-contract). Daarnaast is er na oplevering van de deelprojecten resterend budget vrijgevallen ten gunste van de vrije investeringsruimte wegen.
- A4/A44 Rijnlandroute (- € 48,7 miljoen). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een reservering aan het BTW compensatiefonds en betreft een kasschuif van € 49,8 miljoen van 2020 naar 2021 en 2022. Er vinden nog gesprekken met de provincie plaats over de omvang van het bedrag en wanneer de betalingen zullen plaatsvinden betalingen zullen plaatsvinden.
- A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas). (- € 29,6 miljoen). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een kasschuif naar 2028. In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, **32 668, nr. 16**) is de Kamer geïnformeerd over het project.
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (- € 19,2 miljoen). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een kasschuif van 2020 naar 2021 tot en met 2023 als gevolg van de vertraging van de werkzaamheden.
- De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2020 € 172 miljoen. Per einde 2020 is deze nihil en zijn programmering en begroting aan elkaar gelijk.
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties (€ 6,1 miljoen) tot per saldo hogere realisatie.
- 5. De hogere uitgaven ad € 28,8 miljoen wordt met name veroorzaakt door:
- Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (€ 84,5 miljoen). Voor 2020-2021 zijn meer beschikkingen richting regionale overheden afgegeven. Dit staat reeds toegelicht bij de Verplichtingen. Dit betreft het deel dat reeds is uitgekeerd, het overige deel dat verplicht is in 2020 wordt in 2021 uitgekeerd.
- N65 Vught-Haaren (€ 18,6 miljoen). In 2020 is meer gerealiseerd vanwege de rijksbijdrage aan de realisatie door de provincie Noord-Brabant. Dit staat reeds toegelicht bij de Verplichtingen.
- Door actualisatie van de programmering (€ 29,5 miljoen). In 2020 zijn schuiven uitgevoerd tussen onderdeel Beheer en Onderhoud) en het onderdeel Planuitwerking en Verkenning (- € 49 miljoen), alsmede schuiven tussen artikel 20 en het onderdeel Planuitwerking en Verkenning (- € 154,6 miljoen). Tot slot zijn er schuiven uitgevoerd met het onderdeel realisatie (€ 140,1 miljoen) De actualisaties zijn het gevolg van autonome vertragingen op de projecten. Hierdoor is op het onderdeel planuitwerking en verkenning per saldo een kastekort ontstaan. Middels een generale kasschuif (€ 93 miljoen) is dit kastekort aangevuld uit latere jaren.
- Daarentegen staan lagere uitgaven bij:
- Met betrekking tot de overgang van projecten van planuitwerking naar realisatiefase of bij voorbereidende werkzaamheden in het geval van partiële uitvoeringsbesluiten (- € 21,9 miljoen) wordt budget overgeboekt naar het realisatieartikel (12.03.01). Hierdoor neemt het budget op artikel 12.03.02 verkenningen en planuitwerkingen af. Dit betreft onder andere de projecten A15 Papendrecht-Sliedrecht (- € 5,4 miljoen), InnovA58 (- € 7,2 miljoen), A4 Haaglanden (- € 3 miljoen) en een aanvulling van het budget MJPG. (- € 6 miljoen). Tot slot verklaren een aantal kleinere mutaties voor het restant (- € 0,3 miljoen).

- Overboekingen naar HXII en afdrachten aan het BTW-compensatiefonds (- € 69,9 miljoen). Dit is gedaan ten behoeve van de specifieke uitkeringen aan regionale overheden voor SmartWayZ (- € 24,5 miljoen), Snelfietsroutes (- € 19,3 miljoen), Mobility as a Service (- € 3 miljoen) en Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (- € 17,5 miljoen). Ook zorgt de eindafrekeningen voor de programma's Beter Benutten (- € 5,4 miljoen) en Vrachtwagenheffing (- € 2,7 miljoen) voor een verlaging van het budget. Deze eindafrekening wordt gedaan, omdat de verantwoording van de middelen op HXII plaatsvindt. Tot slot verklaren een aantal overige kleinere mutaties voor het restant (+ € 2,5 miljoen).
  - Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot een lagere realisatie (- € 20 miljoen).
6. De hogere realisatie van € 80,1 miljoen wordt met name veroorzaakt bij de projecten:
- A12-A15 Ressen – Oudenbroeken (€ 54,0 miljoen). Betreft overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen, omdat het DBFM-contract nog niet is ingepast als gevolg van de latere uitspraak van de Raad van State op het tracébesluit.
  - A24 Blankenburgtunnelverbinding (€ 33,9 miljoen). De hogere realisatie wordt veroorzaakt door een correctie op de kasreeks over de jaren. Met de DBFM-opdrachtnemer is overeenstemming bereikt over een aantal wijzigingen waar discussie was over of deze in het domein van opdrachtnemer of opdrachtgever vielen (€ 5 miljoen). Daarnaast is een betaling van de reeks afgesloten overeenkomst verleggen persvooroor verschoven naar 2020 uit 2021 (€ 6 miljoen). Tot slot is op dit project de DBFM reeks aangepast conform contract. De verdeling over de jaren stond niet volledig juist in de begroting (€ 23 miljoen).
  - A16 Rotterdam (€ 20,0 miljoen). Betreft een hogere realisatie komt met name de uitvoering van beheersmaatregelen om vertraging, als gevolg van PAS en PFAS, te mitigeren.
- Daarentegen staat een lagere realisatie bij:
- A15 Maasvlakte-Vaanplein (- € 22,8 miljoen). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door de herfinanciering van het DBFM-contract. De herfinanciering heeft tot een voordeel geleid.
  - Tot slot leiden diverse kleine mutaties (€ 5 miljoen) bij meerdere projecten tot een lagere realisatie.
7. Dit betreft een verhoging van het kasbudget in 2020 met € 26,7 miljoen. Dit betreft met name de loon- en prijsbijstelling 2020 (€ 14,9 miljoen) en kosten voor de uitvoering van beheersmaatregelen, om vertraging als gevolg van PAS en PFAS te mitigeren (€ 11,1 miljoen). Tot slot leiden diverse kleine mutaties (€ 0,7 miljoen) tot een hogere realisatie.
8. Dit betreft een verhoging van het kasbudget in 2020 met € 41,8 miljoen. Dit betreft met name kosten aan duurzaamheidsmaatregelen in het kader van «Urgenda» (€ 21,2 miljoen). Hierbij ging het onder andere om CO2-reducerende maatregelen via circulaire initiatieven in de grond-, weg- en waterbouw (GWW). Daarnaast zijn er ook extra uitgaven geweest voor de verbetering van verkeersmanagementsystemen en de versterking van de RWS-cybersecurity (€ 14,9 miljoen). Tot slot leiden diverse kleine mutaties tot een hogere realisatie van € 5,7 miljoen.
9. De in totaal lagere ontvangsten € 24 miljoen zijn het gevolg van diverse mutaties bij de volgende projecten:
- N33 Zuidbroek-Appingedam: De geraamde ontvangsten voor dit project zijn niet in 2020 gerealiseerd vanwege het verschuiven van de planning van het project (- € 22,3 miljoen).

- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, deeltraject A6 (- € 17,7 miljoen). Door de versnelde uitvoering van de werkzaamheden, zijn de geplande ontvangsten van de gemeente Almere in 2019 ontvangen in plaats van in 2020.
- A4/A9 Badhoevedorp (- € 12,5 miljoen). De bijdragen van de gemeente Haarlemmermeer zijn lager dan begroot, omdat het aanbestedingsresultaat is verrekkend met de bijdrage in 2020.
- A2 Vonderen-Kerensheide (€ 25 miljoen). In verband met verwachte vertraging n.a.v. stikstofproblematiek wordt van de in totaal € 35 miljoen. € 25 miljoen ontvangen in 2020 in plaats van in 2019 (bijdrage provincie Limburg).
- Tot slot leiden diverse kleine mutatie (€ 3,5 miljoen) tot hogere ontvangsten.

#### **D. Toelichting op de artikelonderdelen**

##### **12.01 Verkeersmanagement**

###### **Motivering**

Met verkeersmanagement streeft lenW naar een optimaal en veilig gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Daarmee worden de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Nederland, binnen de randvoorwaarden van duurzaamheid, bevorderd.

###### **Producten**

De uitgaven voor verkeersmanagement hebben betrekking op het verspreiden van verkeersdata en op besturingsssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur. Samen met de weginspecteurs van Rijkswaterstaat resulteert dit in:

- Verkeersleiding bij grote drukte, inclusief grootschalige evenementen en crisissituaties zoals bij een weeralarm.
- Hulpverlening, bevorderen doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement).
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

De meeste van deze maatregelen zijn ingezet vanuit de vijf regionale verkeerscentrales en de landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door toepassing van gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking. De activiteiten die door Rijkswaterstaat (RWS) centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit het budget voor netwerkgebonden kosten.

###### **Meetbare gegevens**

**Tabel 7 Specificatie bedieningsareaal**

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Begroting 2020	Toelichting
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.716	2.777	2.781	2.839 <sup>1</sup>	2.890	2.836	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	324	321	319	310	310	302	2

<sup>1</sup> De waarde die gepubliceerd is in de ontwerpbegroting 2021 is hier opgenomen.

Bron: Rijkswaterstaat 2020

### Toelichting

1. In 2020 is de lengte van de Verkeerssignalering (matrixborden boven de weg) toegenomen bij met name de projecten «A1 Apeldoorn - Azelo», tussen Deventer en Rijssen en «A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)». Nadat de realisatie in 2019 al hoger uitviel dan aanvankelijk was begroot, is hierdoor de begroting voor 2020 te laag ingeschatt. Daarnaast zijn de toenames van de bovengenoemde projecten hoger dan in de begroting 2020 was voorzien.
2. In 2020 zijn er geen wijzigingen geweest in de lengte spitsstroken. In de begroting was rekening gehouden met het vervallen van de spitsstroken op de A10 Zuidasdok en de A15 bij Papendrecht ten gunste van volwaardige rijstroken. Doordat deze projecten later starten, blijven deze spitsstroken langer in gebruik.

Tabel 8 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2020	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	93%	93%	92%	93%	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	98%	98%	99%	97%	100%	> 95%	2

Bron: Rijkswaterstaat 2020

### Toelichting

1. In 2020 functioneerde 93% van alle meetlocaties goed. Deze score was ruim boven de streefwaarde van 90%.
2. In 2020 was 100% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was ruim boven de streefwaarde van 95%.

## 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

### Motivering

Het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in een dusdanige staat houden dat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is: het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen, onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier beheer en onderhoud enerzijds en vervangingen en renovaties anderzijds.

### Producten

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

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

In bijlage 2 'Instandhouding' van deze Jaarverantwoording wordt ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

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

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

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit

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

#### *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 2020 € 544 miljoen, daarvan was € 12 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2019 is het uitgestelde onderhoud met € 8 miljoen afgenummeren en het achterstallig onderhoud met € 5 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 9 Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x €1 miljoen)**

	2017	2018		2019		2020		
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig						
Hoofdwegen	314	3	353	1	552	7	544	12

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

### Meetbare gegevens

**Tabel 10 Areaal Rijkswegen**

		Eenheid	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Begroting 2020	Toelichting
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.803	5.804	5.867	5.843	5.842	5.838	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.650	1.677	1.723	1.745	1.766	1.753	2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km <sup>2</sup>	76	76	77	77	77	77	3
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km <sup>2</sup>	14	15	15	15	15	15	4
Groen areaal		km <sup>2</sup>	182	181	182	182	183	182	5

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

#### **Toelichting**

1. In 2020 is er geen nieuwe hoofdrijbaan-lengte bij gekomen. De lengte is iets afgangen door dataverbeteringen (1 km is nu als verbindingsweg geclassificeerd in plaats van voorheen hoofdrijbaan). In de begroting was een afname voorzien door overdracht van de oude N18 naar de betreffende provincies en gemeenten. In 2019 heeft een deel van de overdracht plaatsgevonden; het andere deel is nog niet overgedragen, waardoor de afname minder is dan in de begroting werd voorzien.
2. De lengte van de verbindingswegen en op- en afritten is toegenomen door de openstelling van de parallelbanen bij de SAA-3 A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg) en op de A16/N3 Dordtse Kil. De toename is groter dan voorzien in de begroting ten gevolge van een datacorrectie in 2019 rond de N59, zoals reeds toegelicht in het jaarverslag 2019.
3. Het oppervlak van de hoofdrijbaan is toegenomen door de verbreding van de A1 tussen Twello en Rijssen. Dit valt binnen de afronding.
4. Het oppervlak van de verbindingswegen en op- en afritten is toegenomen door de openstelling van de parallelbanen bij de SAA-3 A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg) en op de A16/N3 Dordtse Kil. Dit valt binnen de afronding.
5. In 2020 is het groen areaal met name toegenomen langs de nieuwe N18.

**Tabel 11 Omvang areaal**

Areaal	Eenheid	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Begroting 2020	Realisatie x € 1.000 2019	Realisatie x € 1.000 2020	Begroting x € 1.000 2020
Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km <sup>2</sup>	92	92	92	577.089	700.022	501.379

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

#### **Toelichting**

De toename van het totale oppervlakte wegdek blijft binnen de afronding.

Tabel 12 Indicatoren Beheer en onderhoud

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2020	Toelichting
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):							1
– <b>t/m 2017:</b> De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (in km.min.)	3%	4%					
– <b>vanaf 2018:</b> Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)			2%	3%	6%	< 10%	
Technische Beschikbaarheid (2): deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	99%	99%	99%	> 90%	2
Veiligheid (3):							
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,8%	99,8%	99,8%	99,8%	99,7%	> 99,7%	3
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	99%	99%	97%	97%	Voldoende	> 95%	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

#### 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. Vanaf 2018 is ervoor gekozen om daarbij een rekenmethode te gebruiken die beter aansluit bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet.
- Tot en met 2017 werd deze indicator uitgedrukt in een percentage van de totale «filezwaarte» (eenheid kilometerminuten). Bij deze definitie wordt gekeken over welke lengte en tijdsduur files voorkomen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de snelheid in de file, het aantal voertuigen, het aantal rijstroken.
- Vanaf 2018 wordt deze indicator uitgedrukt in een percentage van het totale «reistijdverlies» (eenheid voertuigverliesuren). Deze wordt berekend op basis van de gereden snelheid ten opzichte van de normsnelheid (100 km/uur), de hoeveelheid verkeer per rijstrook, het aantal rijstroken en de lengte waarover langzamer gereden wordt. Als de snelheid daalt, neemt het reistijdverlies toe. Wanneer de hoeveelheid langzaam rijdend verkeer toeneemt, neemt ook het reistijdverlies toe. Opgeteld geeft dit de extra reistijd die de weggebruikers gezamenlijk ondervinden door files, ten opzichte van de reistijd bij een normsnelheid van 100 km/uur. In 2020 was 6% van alle Files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (Werk in Uitvoering). Deze score was ruim onder de streefwaarde van 10%. Dit is wel een stijging ten opzichte van eerdere jaren. Dit komt doordat er vanwege de coronacrisis minder files zijn geweest, waardoor het percentage files door onderhoudswerkzaamheden gestegen is. De totale hoeveelheid voertuigverliesuren (vvu) door files door werkzaamheden is iets lager dan eerdere jaren: 630, 971 en 552 vvu x 1000 in respectievelijk 2018, 2019 en 2020.
2. De Technische Beschikbaarheid van de weg was in 2020 99%. Deze score was ruim boven de streefwaarde van 90%.
3. Omrent het voorkomen van verkeersonveilige situaties bestaan indicatoren die aangeven in hoeverre aan veiligheidsnormen wordt voldaan. Deze indicatoren betreffen de wegverharding en in hoeverre er tijdig wordt gestrooid om wintergladheid te voorkomen. Het voldoen

- aan de veiligheidsnormen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoervorming. In 2020 voldeed 99,72% 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. Voor het eerste half jaar is een prestatie van 97% gerealiseerd. Omdat in het najaar 2020 een nieuw strooimanagementstelsel in gebruik is genomen en dit systeem nog enige kinderziektes had, zijn er over het najaar 2020 geen prestatie cijfers beschikbaar. Kwalitatief is de indruk dat ook in de tweede helft van het jaar de norm is gehaald, omdat in deze periode de tijdigheid van de strooiacties vergelijkbaar is geweest met die in andere jaren.

#### **12.02.04 Vervanging**

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door het intensieve gebruik vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

Op dit artikel staat het merendeel van de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. Op artikelonderdeel 18.12 staat de reservering voor nader te bepalen onderhoud en vervanging voor 2030 tot en met 2034, die nog moeten worden toegewezen. In het MIRT projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet.

Deze werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 2 Instandhouding.

#### **12.03 Aanleg**

##### Motivering

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

#### **12.03.01 Realisatie**

In 2020 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd, die betrekking hebben op de realisatie van projecten:

**Tabel 13 Mijlpalen realisatieprojecten HWN**

Mijlpaal	Project
Openstelling	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A9 Gaasperdammertunnel binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere;</li> <li>– A1 Apeldoorn – Azelo Fase 1 tracédeel Twello – Rijssen.</li> </ul>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)</li> <li>– deeltraject A9 Badhoevedorp binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere</li> <li>– A15 Papendrecht-Sliedrecht Oost</li> </ul>

Ten opzichte van de begroting 2020 hebben de volgende wijzigingen zich voor gedaan:

- De start realisatie van het project A15 Papendrecht-Sliedrecht is in 2020 gestart in plaats van 2019 en wordt in het jaarverslag van 2020 opgenomen;
- De openstelling van het project A1 Apeldoorn – Azelo Fase 1 tracédeel Twello – Rijssen stond gepland voor 2021. Deze fase is in 2020 opengesteld en wordt in het jaarverslag 2020 opgenomen;
- Het deelproject A9 Gaasperdammtunnel binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere is in 2020 volledig opengesteld en wordt in jaarverslag 2020 opgenomen.

### **Overige maatregelen**

#### **Meer veilig**

In het kader van Meer Veilig worden maatregelen gerealiseerd voor de drie programma's Meer Veilig 3, Veilige Bermen Rijkswegen en N-wegen in beheer van het Rijk.

In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Binnen dit programma zijn van de 61 maatregelen, 47 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 14 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 3 in uitvoering en 11 in voorbereiding zijn.

Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. Dit met als doel om het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop, als gevolg van een botsing met een obstakel in de berm terug te dringen. Voor de uitvoering van het programma is € 40 miljoen gereserveerd. Het programma wordt in drie tranches uitgevoerd in de periode 2018-2022. Van de bijna 400 maatregelen zijn er circa 140 gerealiseerd. De overige maatregelen worden gerealiseerd in 2021 en 2022.

Voor het verbeteren van de veiligheid van N-wegen in beheer van het Rijk is € 25 miljoen beschikbaar. Dit budget wordt ingezet voor maatregelen op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48. De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2020-2024.

#### **Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen**

Dit pakket was gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter)ationale vrachtcorridors en is geheel afgerond behoudens de maatregel grensempacement Venlo.

#### **Meerjarenprogramma Ontsnippering**

Dit pakket betreft het Meerjarenprogramma Ontsniptering (MJPO). Een voorbeeld van een ontsnipteringsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een wildtunnel onder de (spoor)weg door. Hierdoor kunnen dieren zich weer bewegen tussen twee natuurgebieden die gescheiden zijn geraakt (versnippert) door de aanleg van Rijksinfrastructuur. Tevens wordt hierdoor het aantal aanrijdingen met dieren beperkt. Het programma is in 2020 formeel afgesloten. Enkele maatregelen worden nog uitgevoerd als onderdeel van ander gepland werk. In de MIRT-brief van 26 november 2020

is de Tweede Kamer geïnformeerd over de afronding van het programma middels het bij de MIRT-brief gevoegde Eindboek Meerjarenprogramma Ontsnippering. In de afgelopen 15 jaar zijn meer dan 500 maatregelen genomen om versnipperd geraakte natuurgebieden weer met elkaar te verbinden waardoor vele diersoorten weer veilig kunnen oversteken en hun leefgebied is vergroot. Het eindboek toont de resultaten daarvan.

Tabel 14 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Realisatieprogramma Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020 begroting	realisatie 2020	verschil	Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	2020			begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
<b>Projecten national</b>								
Kleine projecten / Afronding projecten	2	11	9	41	37	nvt	nvt	1
Programma 130 km	2	13	11	45	55	nvt	nvt	2
Programma aansluitingen	28	26	- 1	117	121	nvt	nvt	
Quick Wins Wegen		1	1	12	12	nvt	nvt	
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1	1	0	1.488	1.488	2016	2016	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
A10 Amsterdam praktijkproef FES	3	1	- 2	53	55	2018	2018	
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	43	14	- 30	309	314	2028	2032- 2036	3
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	192	28	- 164	2.133	1.229	2025- 2027	2024- 2026	4
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken				20	20	2015	2015	
A28 Knooppunt Hoevelaken	19	17	- 2	785	796	2023- 2025	2028-2030	5
A2 Holendrecht-Oudenrijn				1.210	1.210	2012	2012	
A9 Badhoevedorp		2	2	320	322	2017	2017	
N50 Ens-Emmeloord	1		- 1	20	19	2016	2016	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
A15 Papendrecht-Sliedrecht		3	3		16		2020-2021	6
A4/A44 Rijnlandroute	105	56	- 49	574	581	regio	regio	7
A4 Burgerveen - Leiden				548	541	2015	2015	
A4 Delft - Schiedam				641	642	2015	2015	
A4 Vlieland / N14		2	2	16	16	2020- 2022	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	3	1	- 1	12	17	2020	2022	8
N61 Hoek-Schoondijke		0	0	111	111	2015	2015	
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>								
A2 Passage Maastricht		1	1	680	685	2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom		0	0	258	263	2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth				59	60	Regio	Regio	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>								
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	240	40	- 201	576	669		2023-2025	9
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a	120	112	- 8	256	258		2023-2025	10
A1 Apeldoorn Zuid-BEEKbergen				32	29	2017	2017	
A50 Ewijk - Valburg				269	269	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal				319	319	2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	4	0	- 3	19	21	2018	2018	

Projectomschrijving	Kasbudget 2020		realisatie	verschil	Projectbudget		Openstelling 2020	Toelichting
	begroting	2020			begroting	2020		
N35 Zwolle - Wijthmen	1	7	6	54	50	2020	2018	11
<b>Projecten Noord-Nederland</b>								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	92	73	- 19	700	714	2021- 2023	2024	12
N31 Leeuwarden (De Haak)		1	1	219	220	2014	2014	
<b>Overige maatregelen</b>								
Fileaanpak	19	19	0	54	54			
Meer kwaliteit leefomgeving				145	150			
Meer veilig		1	1	50	55			
Afrondingen	- 1			- 2				
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>873</b>	<b>431</b>	<b>- 443</b>	<b>12.144</b>	<b>11.419</b>			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking	82	68	- 14					
<b>Programma realisatie</b>	<b>955</b>	<b>499</b>	<b>- 456</b>					
<b>Budget realisatie (IF 12.03.01)</b>	<b>783</b>							
Overprogrammering (-)	- 172							

### Toelichting

1. Kleine projecten / Afronding projecten: betreft het project A73 Venlo/Maasbracht. (€ 9,2 miljoen). In het verleden is er een overeenkomst gesloten tussen de gemeente Roermond, provincie Limburg en RWS met betrekking tot het verdelen van gelden naar aanleiding van een aanbestedingsmeevaller. Deze factuur is in 2020 betaald.
2. Voor het programma 130 km/u zijn er extra uitgaven geweest voor het plaatsen van extra borden op delen van het netwerk waar er niet harder gereden mag worden dan 100 km/u en 120 km/u. Door de gevolgen van PAS was dit niet voorzien ten tijde van de begroting
3. A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een kasschuif naar 2028. In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, [32 668, nr. 16](#)) is de Kamer geïnformeerd over het project.
4. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere: Dit betreft hoofdzakelijk de overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen na afronding van de aanbesteding van het traject A9 Badhoevedorp-Holendrecht (inpassing DBFM-contract). Daarnaast is er na oplevering van de deelprojecten resterend budget vrijgevallen ten gunste van de vrije investeringsruimte wegen.
5. A28 Knooppunt Hoevelaken: Het projectbudget is als gevolg van de prijsbijstelling 2020 verhoogd. De openstelling is verschoven naar 2028-2030 vanwege stikstofproblematiek.
6. A15 Papendrecht-Sliedrecht: Naar aanleiding van het genomen uitvoeringsbesluit is budget overgeheveld van planuitwerking en verkenning naar het realisatiebudget.
7. A4/A44 Rijnlandroute (- € 48,7 miljoen). De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een reservering aan het BTW compensatiefonds en betreft een kasschuif van € 49,8 miljoen van 2020 naar 2021 en 2022. Er vinden nog gesprekken met de provincie plaats over de omvang van het bedrag en wanneer de betalingen zullen plaatsvinden.

8. N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid): Het project is vertraagd door uitloop van de planfase. Daarnaast is meer tijd nodig om de uitkomsten van de planfase en onderzoeken om te zetten naar een definitief ontwerp. Het afstemmen van de scope/definitief ontwerp met de regio kost ook meer tijd.
9. A12-A15 Ressen – Oudenbroeken: De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een kasschuf van € 158,3 miljoen van 2020 naar 2021 als gevolg van de uitspraak van de Raad van State op het tracébesluit. Het projectbudget is verhoogd als gevolg van de vastlegging van de contract-close.
10. A1 Apeldoorn-Azelo: Na gunning is het kasritme geactualiseerd op basis van de planning van de opdrachtnemer. Deze week iets af van de eerdere inschatting. Er is geen vertraging in de uitvoering van de werkzaamheden.
11. N35 Zwolle – Wijthmen: In 2020 was aanvullend kasbudget benodigd voor het verrekenen van de meevaller binnen het project met provincie Overijssel conform de afgesloten bestuursovereenkomst.
12. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2: De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door een kasschuf van 2020 naar 2021 tot en met 2023 als gevolg van de vertraging van de werkzaamheden. Het projectbudget is als gevolg van de prijsbijstelling 2020 verhoogd.

### 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

**Tabel 15 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Projectbudget		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 209	– 581	nvt		
<b>Projecten Nationaal</b>					
Beter Benutten	117	104		nvt	1
Geluidsvermindering programma - weg	267	341		nvt	2
Kosten voorbereiding tol	14	15	nvt	nvt	
Lucht - weg (NSL Hoofdwegennet)	204	3	nvt	nvt	3
Reservering voor LCC	224	329	nvt	nvt	4
Snelfietsroutes	29	3	nvt	nvt	5
Tolreservering Blankenburgverbinding en Via15	112	114	nvt	nvt	
Vervolgprogramma Meer Veilig	55	56	nvt	nvt	
Voorbereiding vrachtheffing	22	30	nvt	nvt	6
Strategisch plan Verkeersveiligheid		32		nvt	7
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	168	167	nvt	nvt	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>					
A12/A27 Ring Utrecht	1.206	1.225	2027- 2028		8
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	305	330			9
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreiding A6	53	55	2023	2025	10
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	179	182	regio	Regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	27	28	regio	Regio	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>					
A15 Papendrecht - Sliedrecht	16		2020- 2021		11
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	165	135	2023- 2026	2026- 2028	12
A4 Knooppunt Burgerveen – N14	133	231			13
A4 Haaglanden – N14	467	676		2026- 2028	14

Projectomschrijving	Projectbudget		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma	3	0	nvt	nvt	15
Blankenburgverbinding					
N59 Verkeersveiligheid	10	0	nvt		16
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>					
A2 't Vonderen - Kerensheide	273	278	2025- 2027	2025- 2027	
A27 Houten - Hooipolder	1.432	1.470	Zuid: 2027- 2029 Noord: 2028- 2030	Zuid: 2027- 2029 Noord: 2028- 2030	17
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	4	2021- 2022	2021- 2022	
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	26	27	Regio	Regio	
N65 Vught - Haaren	113	94	2024- 2026	Regio	18
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	157	156			
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	412	425	2022- 2024	2023- 2026 / 2025- 2029	19
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	22	23	nvt	nvt	
SmartWayZ.NL programmaorganisatie		1		nvt	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>					
A1 Apeldoorn - Azelo: fase 2b	191	195	Fase 2b: 2020- 2022	2023- 2025	20
A1/A30 Barneveld	42	42			
N35 Nijverdal - Wierden	121	117	2022- 2024	2023- 2025	
N35 Raalte	13	13	Regio	Regio	
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5	2022- 2024	2022- 2024	
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1					
Apeldoorn - Azelo	30	30	nvt	nvt	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>					
N33 Zuidbroek-Appingedam	100	102	2021-2023	2026	21
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	245	160			
Projecten in voorbereiding					
<b>Projecten Nationaal</b>					
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken					
Programma DUMO					
Programma Fiets					
Strategisch plan Verkeersveiligheid					
Afrondingen	3				
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>6.756</b>	<b>6.618</b>			
<b>begroting (IF 12.03.02)</b>	<b>6.756</b>	<b>6.618</b>			

### Toelichting

Naast de mutaties als gevolg van de prijsindexatie wordt hieronder alleen ingegaan op de inhoudelijke mutaties.

1. **Beter Benutten:** Voor activiteiten voor Mobility as a Service en het meerjarige programma Intelligenet Transport Systemen hebben overboekingen plaatsgevonden naar HXII teneinde specifieke uitkeringen te verstrekken aan regionale overheden voor afrekeningen uit de 1e tranche Beter Beter en ter invulling van gemaakte BO-MIRT afspraken in de afgelopen jaren.
2. **Geluidsaneringsprogramma - weg:** Vanuit de ervaringen met Fase 1 en de opgave voor Fase 2 is de stand van de budgetspanning in beeld gebracht en eenmalig verlaagd door vanuit de investeringsruimte hoofdwegennet (IF 20.05) € 81 miljoen toe te voegen aan het projectbudget. Daarnaast is vanwege de realisatie van project N65 Vught-Haaren door de provincie Noord-Brabant € 9 miljoen benodigd voor geluidsaneringsmaatregelen en ontrokken aan dit projectbudget.

3. Lucht-weg (NSL hoofdwegennet): In verband met het in werking treden van de Omgevingswet valt het gereserveerde budget van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) ad € 192 miljoen vrij. Daarnaast heeft eind 2019 nog de afwikkeling van NSL over het jaar 2018 plaatsgevonden.
4. Reservering voor LCC: Deze reserveringen zijn geactualiseerd voor prijsindexatie en de verlenging van het Infrastructuurfonds van 2033 naar 2034.
5. Snelfietsroutes: Voor Snelfietsroutes hebben overboekingen plaatsgevonden naar HXII teneinde specifieke uitkeringen te verstrekken aan regionale overheden vanuit gemaakte BO-MIRT afspraken in de afgelopen jaren. Dit is gedaan via de regeling specifieke uitkering snelfietsroutes 2020–2022 en via de Brede Doeluitkering, alsmede is uitvoering gegeven aan de motie Hoogland.
6. Voorbereiding vrachtwagenheffing: De herijking van de voorbereidingsfase heeft geresulteerd in het verhogen van het budget voor het programma Vrachtwagenheffing voor 2020 en 2021.
7. Strategisch plan verkeersveiligheid: Ten behoeve van de Regeling Impuls Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 zijn middelen overgeboekt uit de reservering Strategisch Plan Verkeerseveilgheid op artikelonderdeel 20.03.02. In totaal € 102 miljoen in 2020 gerealiseerd, waarvan een bedrag van 17,5 miljoen is afgedragen aan het BTW-compensatiefonds. De technische verwerking van € 52 miljoen in de begroting vindt in 2021 plaats.
8. A12/A27 Ring Utrecht: Het project is geindexeerd naar het prijspeil voor 2020. De omvang van de prijsbijstelling hangt direct samen met de omvang van het projectbudget.
9. A7/A8 Corridor Amsterdam - Hoorn: Bij de faseovergang naar de planstudie is het projectbudget verhoogd. De dekking hiervoor komt vanuit de gereserveerde middelen van het Regeerakkoord Rutte III uit de investeringsruimte hoofdwegennet.
10. Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6: De totstandkoming van het ontwerptracébesluit heeft vertraging opgelopen. De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS heeft hieraan bijgedragen. Dit heeft ook gevolgen voor de mijlpalen van het tracébesluit, realisatie en openstelling.
11. A15 Papendrecht - Sliedrecht: Door de start van de realisatie van het project is het budget overgeboekt naar realisatie (12.03.01) en in het juiste kasritme gezet.
12. A20 Nieuwekerk a/d IJssel - Gouda: eerder zijn per abuis de budgettaire gevolgen van de voorkeursbeslissing niet correct verwerkt. Hierdoor heeft de budgettaire vrijval naar de vrije investeringsruimte hoofdwegennet niet volledig plaatsgevonden. Deze is alsnog toegevoegd.
13. A4 Leiden - knooppunt Burgerveen: De toename in het budget komt met name door : 1) het toevoegen van budget voor voorkeursalternatief B (€ 53 miljoen) naar aanleiding van het partieel uitvoeringsbesluit en 2) het toevoegen van budget voor het Ringvaartaquaduct West-variant (€ 40 miljoen). De dekking van het toevoegen van beide ophogingen komt vanuit de gereserveerde middelen van het Regeerakkoord Rutte III uit de investeringsruimte hoofdwegennet.
14. A4 Haaglanden: het taakstellend budget is met ruim € 200 miljoen verhoogd door: 1) het toevoegen van budget voor spoorviaducten bij Rijswijk en Leidschendam ( € 145 miljoen) gedekt vanuit de vrije investeringsruimte hoofdwegennet en 2) het toevoegen van budget voor meekoppelkansen in onderhoudswerkzaamheden gedekt vanuit de budgetten voor Vervanging en Renovatie en Beheer en Onderhoud.

15. Rijksbijdrage aan kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding: In 2020 is ter compensatie voor de btw-afdracht door de regio vanuit het Rijk een bedrag van € 3 miljoen overgeboekt naar het btw-compensatiefonds.
16. N59 Verkeersveiligheid: door de start van de realisatie van het project is het budget overgeboekt naar realisatie (12.03.01) en in het juiste kasritme gezet.
17. A27 Houten - Hooipolder: Door bezwaren op het tracébesluit heeft het project enige vertraging opgelopen. Hierdoor was indexatie voor het jaar 2020 noodzakelijk. Inmiddels heeft de Raad van State het tracébesluit onherroepelijk verklaard.
18. N65 Vught - Haaren: Dit komt met name doordat de uitvoering van het project is overgedragen aan de provincie Noord-Brabant. Hiervoor is additioneel € 12 miljoen benodigd. De weg blijft in beheer van het Rijk.
19. Programma SmartwayZ.NL: InnovA58: de realisatie van het project heeft vertraging opgelopen door de uitspraak van de Raad van State over de PAS en autonome ontwikkelingen in het project.
20. A1 Apeldoorn - Azelo: fase 2b: In juni 2020 is besloten de aanbesteding van fase 2b versneld op de markt te zetten om de GWW-sector aan het werk te houden in de coronacrisis. Daardoor kon de aanbesteding al in 2020 starten.
21. N33 Zuidbroek-Appingedam: Door een langere doorlooptijd van de planuitwerking vertraagt het project. Daarbij is in de realisatiefase extra tijd nodig voor hergebruik van de oorspronkelijke weg en het beheersen van het risico van specifieke bodemcondities.

## **12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

### Motivering

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

De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging).

#### 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 Gaasperdammerweg is sprake van volledige beschikbaarheidsvergoedingen. De looptijd van deze contracten varieert.

De projecten A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbindinge en A9 Badhoevedorp – Holendrecht verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. A12/A15 Ressen Oudbroeken (Via15) verkeert ook in de bouwfase, waarbij contract close heeft plaatsgevonden en financial close pas zal plaatsvinden na behandeling van het project bij de Raad van State. De volledige beschikbaarheidsvergoeding voor deze projecten wordt na openstelling betaald.

**Tabel 16 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020		realisatie 2020	verschil	Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2020	begroting 2020			begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>									
A10 Tweede Coentunnel	58	54	54	- 5	2.154	2.172	2013	2013	1
A12 Lunetten-Veenendaal	25	25	25	0	684	691	2012	2012	
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht			11	11		1.244		2026	2
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	71	60	60	- 10	1.816	1.845	2019	2019	3
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	20	20	20	0	394	375	2020	2019	4
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	63	56	56	- 7	1.139	1.160	2020	2020	5
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	14	15	15	0	358	362	2018–2020	2019	
Aflossing tunnels	48	44	44	- 4	951	954	nvt	nvt	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>									
A15 Maasvlakte-Vaanplein	112	89	89	- 23	2.252	2.271	2015	2015	6
A16 Rotterdam	43	63	63	20	1.498	1.524		2025	7
A24 Blankenburgtunnelverbinding	38	72	72	34	1.800	1.909		2024	8
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>									
A59 Rosmalen-Geffen	2	1	1	- 1	272	272	2005	2005	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>									
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken		54	54			69		2023- 2025	9
A12 Ede-Grijsoord	15	21	21	6	184	180	2016	2016	10
N18 Varsseveld-Enschede	10	14	14	4	455	463	2018	2018	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>									
N31 Leeuwarden-Drachten	6	6	6	0	168	168	2007	2007	
N33 Assen-Zuidbroek	14	14	14	0	341	344	2014	2014	
<b>Tolgefinancierde uitgaven (NCW)</b>									
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel							nvt		
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)					293	497	nvt		11
Afrondingen									
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>538</b>	<b>618</b>	<b>80</b>		<b>14.759</b>	<b>16.500</b>			
<b>begroting (IF 12.04)</b>	<b>538</b>								

#### Toelichting

1. A10 Tweede Coentunnel: Dit betreft de actualisatie van de kasreeks binnen het Hoofdwegennet, die in de Ontwerpbegroting 2021 is verwerkt. De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020.

2. Schiphol – Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Badhoevedorp-Holendrecht): Dit betreft de overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen na afronding van de aanbesteding (inpassing DBFM-contract).
3. Schiphol – Amsterdam - Almere (deeltraject A1/A6): De lagere realisatie in 2020 is veroorzaakt door een versnelling van werkzaamheden in 2019. De verhoging van het projectbudget is veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020.
4. Schiphol – Amsterdam - Almere (deeltraject A6 Almere): In de realisatiefase zijn minder risico's opgetreden dan verwacht. Het projectbudget is hierop aangepast.
5. Schiphol – Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Gasperdammerweg): De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat een deel van de risicovererving in 2020 niet nodig is gebleken. Het budget is verschoven naar latere jaren. De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020.
6. A15 Maasvlakte-Vaanplein: De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door de herfinanciering van het DBFM-contract. De herfinanciering heeft tot een voordeel geleid. De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020.
7. A16 Rotterdam: Betreft een hogere realisatie voor de uitvoering van beheersmaatregelen om vertraging als gevolg van PAS en PFAS te mitigeren. De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020.
8. A24 Blankenburgverbinding: De hogere realisatie wordt veroorzaakt door een correctie op de kasreeks conform het contract. Het hogere projectbudget wordt met name veroorzaakt door onvoorzienre werkzaamheden voor het opruimen van verontreinigd puin. Daarnaast is er extra budget nodig geweest voor het voldoen aan de NEN-normering, de fasering van de A15 (2X3 banen) en asbestosanering binnendijk. Ook is er aanvullend budget beschikbaar gesteld voor het sluiten van een wijzigingsovereenkomst met de opdrachtnemer.
9. A12/A15 Ressen – Oudbroeken: Dit betreft overheveling van budget van artikel 12.03 Aanleg naar het artikel 12.04 Geïntegreerde Contractvormen, omdat het DBFM-contract nog niet is ingepast als gevolg van de latere uitspraak van de Raad van State op het tracébesluit.
10. A12 Ede-Grijsoord: De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt door de uitvoering van aanvullende maatregelen, voor het (deel)project A12 Poortwachter.
11. Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) en A24 Blankenburgtunnel: De afwijking in het projectbudget betreft de extrapolatie van de doorlopende verplichtingen naar de jaren 2034-2050.

## **12.06 Netwerkgebonden kosten HWN**

### **Motivering**

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

Voor cybersecurity is er voor 2020 en 2021 een impuls pakket vastgesteld. In totaal is er € 33,6 miljoen aan capaciteit- en programma middelen toegekend voor cybersecurity en hiervan is € 17,4 miljoen beschikbaar voor het hoofdwegennet. Hier voor is een pakket aan maatregelen vastgesteld om de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer versneld op te pakken, Beveiligd Werken RWS (BWR) -restmaatregelen uit te voeren en de cyberveerbaarheid te vergroten. Daarmee worden de prestaties op de netwerken die in beheer van RWS zijn preventief beschermd, aanvallen gedetecteerd en verholpen.

#### **12.07 Investeringssruimte**

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

#### **12.09 Ontvangsten**

##### **Motivering**

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden aan de producten op het gebied van Rijkswegen, die rechtstreeks aan lenW worden betaald, verantwoord. Zie hierboven de toelichtingen op ontvangsten, onder het overzicht van Budgettaire gevolgen van uitvoering.

##### *Bijdragen van derden*

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

##### *Totaal geraamde inkomsten tol*

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

## 4.2 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 -instrumenten zoals beschreven in de beleidsbegroting Hoofdstuk XII over 2020 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 17 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	2020	Vastgestelde begroting	Realisatie	2020	Verschil
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.842.244</b>	<b>1.810.157</b>	<b>1.436.876</b>	<b>1.849.882</b>	<b>1.940.505</b>	<b>1.880.706</b>	<b>59.799</b>	<b>1</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>2.074.004</b>	<b>2.154.280</b>	<b>2.123.334</b>	<b>1.931.571</b>	<b>2.048.323</b>	<b>2.078.808</b>	<b>- 30.485</b>		
<b>13.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>1.214.109</b>	<b>1.372.035</b>	<b>1.514.397</b>	<b>1.457.826</b>	<b>1.506.274</b>	<b>1.472.225</b>	<b>34.049</b>	<b>2</b>	
<b>13.03 Aanleg</b>	<b>708.115</b>	<b>604.096</b>	<b>457.267</b>	<b>319.486</b>	<b>377.159</b>	<b>431.554</b>	<b>- 54.395</b>		
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	540.172	534.509	382.065	280.745	335.476	332.102	3.374		
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	21.073	28.178	57.867	17.486	19.181	22.227	- 3.046		
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	29.841	38.142	16.652	20.952	21.371	57.408	- 36.037	3	
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	117.029	3.267	683	303	1.131	19.817	- 18.686	4	
<b>13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>134.760</b>	<b>161.552</b>	<b>141.680</b>	<b>144.269</b>	<b>154.900</b>	<b>165.039</b>	<b>- 10.139</b>	<b>5</b>	
<b>13.07 Rente en aflossing</b>	<b>17.020</b>	<b>16.597</b>	<b>9.990</b>	<b>9.990</b>	<b>9.990</b>	<b>9.990</b>	<b>0</b>		
<b>13.08 Investeringsruimte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
13.08.01 Programmaruimte	0	0	0	0	0	0	0		
13.08.03 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0		
<b>13.09 Ontvangsten</b>	<b>348.132</b>	<b>242.727</b>	<b>222.780</b>	<b>203.626</b>	<b>234.471</b>	<b>181.758</b>	<b>52.713</b>	<b>6</b>	

### 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 realisatie op de aangegeven verplichtingen heeft voornamelijk betrekking op de verstrekte subsidies (2019 en 2020) aan ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging en worden veroorzaakt door de toevoeging van prijsbijstelling (€ 59,8 miljoen).
2. De hogere realisatie van € 34 miljoen heeft betrekking op de toevoeging van de prijsbijstelling (€ 24 miljoen) en een versnelling van per saldo € 8 miljoen en de vaststelling van de subsidie 2019 (€ 2 miljoen).
3. De lagere realisatie van € 36 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.

4. De lagere realisatie van € 18,7 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.
5. De lagere realisatie van € 10,1 miljoen heeft met name betrekking op lagere bijstellingen voor rente en belastingtarieven (- € 19 miljoen) en hogere indexatie van de beschikbaarheidsvergoeding (€ 9 miljoen).
6. De ontvangsten vallen per saldo € 53 miljoen hoger uit dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de verantwoording van de afrekening van het voorschot op de subsidies van € 26 miljoen aan ProRail voor Beheer en Onderhoud en aanlegprojecten en is er € 43 miljoen aan bijdragen van derden (provincies en gemeenten) ontvangen. Daartegenover staat dat er voor € 17 miljoen aan kosten verrekend is met de concessievergoeding. Voor een uitgebreidere toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel.

#### **D. Toelichting op de artikelonderdelen**

##### **13.02 Beheer, onderhoud en vervanging**

###### 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 en het Besluit Infrastructuurfonds. 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 kapitaallasten en onderhoud*

In 2020 is € 34 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020 van € 24 miljoen, een kasschuif (versnelling) van per saldo € 8 miljoen en de vaststelling van de subsidie 2019 van € 2 miljoen (zie ook de ontvangsten op artikel 13.09). Afrekening van de subsidie 2020 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 18 Overzicht mutaties tussen begroting en realisatie (bedragen x € 1 miljoen)**

Omschrijving	Begroting	Prijsbijstelling 2020	Kasschuif en saldo	Vaststel. subsidie 2019	Realisatie
Subsidie exclusief btw	1.159	19	7	2	1.187
Compensatie btw subsidie	243	4	1	0	248
Compensatie btw gebruiksvergoeding	70	1	0	0	71
<b>Totaal artikel 13.02</b>	<b>1.472</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1.506</b>
Subsidie exclusief btw	8				8
Compensatie btw subsidie	2				2
<b>Totaal artikel 13.07</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
<b>Totaal-Generaal</b>	<b>1.482</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>1.516</b>

In het onderzoek naar de instandhoudingskosten van ProRail dat in 2020 door PwC/Rebel is uitgevoerd is tevens een analyse uitgevoerd naar het uitgesteld en achterstallig onderhoud van de spoorassets (Kamerstukken II 2019/20, [35570, nr. 46](#)). Uit deze analyse 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 haar asset management strategie. In incidentele gevallen is sprake van achterstallig onderhoud.

In haar Staat van de Infra concludeert ProRail dat de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur in 2019, net als in 2017, gemiddeld goed is (Kamerstukken II 2019/20, [35570, nr. 46](#)). Er was over het geheel bezien sprake van weinig storingen en het spoor is veilig en betrouwbaar. Waar ProRail met het vorige rapport nog constateerde dat vooral wissels en spoor aan het verouderen waren, concludeert ProRail dat deze objecten niet verder verouderd zijn ten opzichte van 2017. ProRail concludeert dat er nauwelijks sprake is van achterstallig onderhoud, behoudens in het havengebied Rotterdam. In 2020 heeft ProRail in het kader van 'infra op orde' stappen gezet om de huidige onderhoudsachterstanden op de havenspoorlijn in de komende twee jaar weg te werken. De Staat van de Infra zal voortaan jaarlijks verschijnen, waarmee jaarlijks de actuele technische toestand van het areaal inzichtelijk is gemaakt.

### 13.03 Aanleg

#### 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

##### 13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

**Tabel 19 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
<b>Projecten Nationaal</b>								
Be- en bijsturing toekomst	4	5	1	15	16	2019	2019	

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en expertisecentrum	0	0	0	7	7	2015	2015	
Geluidsanering Spoorwegen	30	13	-17	609	699	divers	divers	1
Programma Behandelen en Opstellen	17	4	-13	157	155	divers	divers	2
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	1	0	-1	27	27	divers	divers	
Verbeteraanpak stations	1	0	-1	12	11	2020	2020	
Verbeteraanpak trein	5	2	-3	51	43	2018-2019	2018-2019	3
Vervolg fase Beter en Meer / Optelcapaciteit	15	12	-3	45	138	divers	divers	4
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>								
Cameratoezicht op stations	1	0	-1	14	13			
Kleine stations	0	7	7	18	18	divers	divers	5
Toegankelijkheid stations	40	44	4	496	500	divers	divers	
<b>Overige projecten/lijndelen etc.</b>								
Aanleg ATBvv	3	1	-2	69	70	divers	divers	
Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute	0	0	0	17	17			
Booggeluid	0	0	0	3	3	divers	divers	
Fietsparkeren bij stations	61	35	-26	348	418	divers	divers	6
Kleine projecten personenvervoer	9	1	-8	30	25	divers	divers	7
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	9	12	3	27	32	divers	divers	8
Overwegenaanpak	52	22	-30	728	760	divers	divers	9
Ontsnippering	7	4	-3	80	81	divers	divers	
Programma aanpak suïcidepreventie	3	0	-3	10	11	2021	2021	
Programma kleine functiewijzigingen	28	16	-12	450	383	divers	divers	10
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	1	0	-1	176	174	divers	divers	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
Amsterdam CS, Cuypershal	3	0	-3	26	27	2020	2020	
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	3	0	-3	413	408	2016	2016	
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	3	1	-2	898	888	divers	divers	
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
Emplacement Den Haag Centraal <sup>1</sup>	1	1	0	65	66	2023-2025	2023-2025	
Rijswijk - Schiedam incl. spoortunnel Delft	4	8	4	607	608	2017	2017	
<b>Projecten Oost Nederland</b>								
Traject Oost	22	22	0	239	240	divers	divers	
<b>Projecten Noord Nederland</b>								
Zwolle - Herfte	46	76	30	213	217	2021	2021	11
Sporendriehoek Noord-Nederland	25	14	-11	136	140	divers	divers	12
Afrondingen	-3	-2	1	0				
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>391</b>	<b>299</b>	<b>-92</b>	<b>5.986</b>	<b>6.192</b>			

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig		
Realisatieuitgaven op IF 13.03.01 mbt planuitwerking	– 9	22	31	0	180		
Afrekening voorschotten	0	14	14	27	158		
<b>Programma realisatie</b>	<b>382</b>	<b>335</b>	<b>– 47</b>	<b>6.013</b>	<b>6.530</b>		
<b>Budget realisatie (IF 13.03.01)</b>	<b>332</b>	<b>335</b>	<b>3</b>	<b>6.013</b>	<b>6.530</b>		
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>– 50</b>						

1 Voorheen: Den Haag CS perronsporen 11 en 12

### Toelichting

1. Geluidsanering Spoorwegen: De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat voor het afronden van saneringsplannen sprake is van langere doorlooptijden dan ingeschat. Voor 2020 is de aanvraag voor Meteren-Boxtel vertraagd en moet bij de gemeente Heiloo een nieuw akoestisch onderzoek worden gedaan alsmede een nieuw saneringsprogramma worden opgesteld in verband met een, door de gemeente gewenst, ander type geluidscherf en gebruikelijk. Het projectbudget is eenmalig verhoogd met € 90 miljoen (inclusief prijsbijstelling) omdat de budgetspanning op het meerjarenprogramma niet verder omlaag kon worden gebracht zonder het pakket aan geluidsmaatregelen te verminderen.
2. Programma Behandelen en Opstellen: Het programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie wordt verklaard doordat bij de planuitwerking een aantal mijlpalen, op basis waarvan een declaratie kan worden ingediend, niet gehaald zijn als gevolg van nieuwe inzichten in de capaciteitsbehoefte. De besluitvorming hierover is doorgeschoven naar 2021. Daarnaast is de scope van het deelproject Opstellen Leeuwarden ondergebracht bij het programma Kleine Functiewijzigingen en wordt bij dat programma verantwoord.
3. Verbeteraanpak Trein: De verdere Verbeteraanpak Trein is onderdeel geworden van 'Spoorcapaciteit 2030'. Om die reden zijn de hiervoor gereserveerde middelen van € 8 miljoen overgeboekt naar dit MIRT-project.
4. Spoorcapaciteit 2030: De post 'Spoorcapaciteit 2030' is ingericht om gerichte investeringen te kunnen doen ten aanzien van knelpunten en verbetermogelijkheden richting 2030. De onderstaande mutaties zijn doorgevoerd om een belangrijk deel van de investeringen te kunnen doen: € 75 miljoen vanuit de post 'Kleine Functiewijzigingen', € 8,1 miljoen vanuit de post 'Beter en Meer' en € 7 miljoen vanuit de post 'Multimodale Knoopp Schiphol' ten behoeve van de landelijke dienstrengeling 2023 en de hoogfrequente sprinter Schiphol/Hoofddorp - Amsterdam.
5. Kleine Stations: Station Hoogkerk is eerder gerealiseerd dan gepland (2021 en 2022).
6. Programma Fietsparkeren: Dit programma bestaat uit een groot aantal deelprojecten. De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat de aanbesteding van de verbindingstunnel tussen bestaande en nieuwe stalling bij Den Haag CS twee keer is mislukt en is komen te vervallen. De projectovereenkomst tussen ProRail en de gemeente moest hierop worden aangepast. De geplande bijdrage van ProRail aan de tunnel is onderdeel van de overeenkomst en is in afwachting van een nieuwe overeenkomst verschoven van 2020 naar 2021. Verder is er meer tijd nodig voor het opstellen van de projectovereenkomst voor het project Den Haag HS (Laakhavenzijde) in verband met de gevolgen van de omvorming van ProRail naar een ZBO en de formulering inzake recht van

opstal en de juridische en financiële gevolgen. Daarnaast is er bij het deelproject Zwolle stationsplein vertraging opgelopen onder meer vanwege de onverwachte aanwezigheid van grindlagen in de bodem waardoor er geen stalen damwand kon worden aangebracht naast een monumentaal station. Hierdoor moest een andere grondkeringstechniek worden toegepast die extra ontwikkel- en voorbereidingstijd vroeg. Het projectbudget is met € 70 miljoen verhoogd en wordt veroorzaakt doordat er vanuit het klimaatakkoord € 75 miljoen beschikbaar is gesteld voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Daarnaast is er € 7,8 miljoen overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging ter dekking van de kosten voor beheer en onderhoud van in realisatie genomen projecten en is € 2,3 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII, bestemd voor de beleidsontwikkeling op het gebied van de bijdrage van fiets in de keten aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord, innovatie, monitoring en de communicatie daarover.

7. Kleine Projecten Personenvervoer: De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat de besluitvorming bij NS over de voorkeursvariant voor de aanleg van het treinbeïnvloedingssysteem TBL1+ op het grensbaanvak Roosendaal-Essen meer tijd in beslag neemt dan eerder werd aangenomen. Met betrekking tot het deelproject Bescheratingsmaatregelen GSM-R interferentie heeft de contractering, de voorbereiding om te komen tot de juiste locatie van de zendmasten en het vaststellen van de specificaties voor de aanleg meer tijd gekost dan gepland.
8. Nazorg Personenvervoer: De stijging van het projectbudget wordt veroorzaakt door toevoegingen vanuit een aantal projecten, voornamelijk OV-terminal Utrecht, Vleuten-Geldermalsen en Leeuwarden-Werpsterhoek.
9. Programma Overwegen: Binnen het deelprogramma Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) wordt naast specifieke projecten ook gewerkt aan generieke maatregelen. Een van de maatregelen betreft de zogenoemde »afteller voor vertrek» (verkorten van dichtligtijden van overwegen die dicht bij een station liggen en daarmee het verkleinen van de kans op risicovol gedrag door weggebruikers). Het was de verwachting dat de afteller na de ontwikkeling van het prototype in veervoud kon worden uitgerold. In de praktijk blijkt echter dat iedere locatie dermate uniek is en kenmerken van een apart project heeft. ProRail onderzoekt mogelijke alternatieven voor de afteller. De geplande uitgaven voor de uitrol van de afteller zijn verschoven naar latere jaren. Het projectbudget is met € 32 miljoen verhoogd voor het Niet-Actief Beveiligde Overwegovergangen (NABO) en het LVO-programma. Hiervoor is aanvullend € 25 miljoen vanuit de investeringsruimte Spoor beschikbaar gesteld.
10. Programma Kleine Functiewijzigingen: Dit programma bestaat uit een groot aantal deelprojecten. De lagere uitgaven worden met name veroorzaakt doordat het bestuurlijk overleg voor de deelprojecten Watergraafsmeer geluidsmaatregelen (vormgeving, financiering) en Gouda-Alphen (aanleg geluidschermen) meer tijd in beslag neemt dan gedacht. Verder is bij het deelproject Leeuwarden gelijktijdigheid sprake van een scopewijziging waardoor afstemming met stakeholders nodig was en het ontwerp moest worden herzien. Het projectbudget is met € 67 miljoen afgenummerd. De binnen het programma Behandelen en Opstellen geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het Programma Kleine Functiewijzigingen. Het hierbij behorende budget van € 4,8 miljoen is toegevoegd. Bij de Miljoenennota 2019 is € 75 miljoen toegevoegd aan dit programma vanuit de aanvullende middelen van het regeerakkoord met het oogmerk om investeringen in

capaciteit te kunnen doen. Nu al deze investeringen worden ondergebracht onder ‘Spoorcapaciteit 2030’ zijn deze middelen, met uitzondering van € 0,6 miljoen ten behoeve van het project Zandvoort, overgeboekt naar het project Spoorcapaciteit 2030.

11. Zwolle-Herfte: Het project Zwolle-Herfte wordt in de loop van 2021 volgens planning opgeleverd. In het afgelopen jaar bleek dat het project echter wel een substantieel, onvermijdelijk budgettekort heeft. Oorzaken hiervan zijn onder andere tekortkomingen in de aanbesteding en het projectmanagement, waardoor (financiële) risico’s onvoldoende in beeld waren en niet adequaat bijgestuurd kon worden. Ook waren er hogere verbussingskosten door nieuwe bouwfaseringen. Op basis van een onafhankelijke audit zijn diverse verbeteringen in het projectmanagement doorgevoerd.
12. Sporen driehoek Noord Nederland: Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat bij het deelproject Hoogeveen een andere Treinvrije periode (TVP) wordt gebruikt dan eerder gedacht. Hierdoor verschuiven geplande werkzaamheden en uitgaven naar 2021.

### 13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 20 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting	
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig		
<b>ProRail Projecten</b>									
<b>Projecten Nationaal</b>									
Kleine projecten goederenvervoer	1	0	-1	5	2	divers	divers		
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	1	2	1	169	170	divers	divers		
PAGE risico reductie	0	0	0	19	19	divers	divers		
Programma Emplacementen op orde	5	7	2	60	61	divers	divers		
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>									
Calandbrug	0	0	0	161	162	2020-2021	2020-2021		
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	2	0	-2	27	24	divers	divers	1	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	5	1	-4	225	227	divers	divers		
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>									
<b>Projecten Oost Nederland</b>									
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	11	8	-3	136	137	divers	divers		
<b>Overige projecten</b>									
Nazorg gereedgekomen projecten	0	0	0	8	8	divers	divers		
Afrondingen	1	1	0	0	1				
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>-7</b>	<b>810</b>	<b>810</b>				
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma op IF 13.03.05	-4	-1	1	-4	0				
Afrekening voorschotten	0	1	0	4	17				
<b>Programma realisatie</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>-3</b>	<b>810</b>	<b>827</b>				
<b>Budget realisatie (IF 13.03.02)</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>-3</b>						
<b>Overprogrammering (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>						

#### Toelichting

- Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en de nog te verwachten risico's is het projectbudget verlaagd met € 3,5 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor.

### 13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Tabel 21 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
<b>Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF</b>					
13.03.01					
<b>Projecten Nationaal</b>					
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	14	10	divers	divers	1
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	61	69	divers	divers	2
Kleine projecten Personenvervoer	2	11	divers	divers	3
Reizigersfonds	3	3	nvt	nvt	
Maatregelenpakket HSL-zuid <sup>1</sup>	135	132	divers	divers	4
Regionale Knelpunten	10	31			5
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>					
Maaslijn	10	44			6
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>					
Sporen Schiedam-Rotterdam	1	1	divers	divers	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	21	18	divers	divers	7
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>					
Multimodale knoop Schiphol	261	258	divers	divers	
<b>Overige projecten en reserveringen</b>					
Studie en innovatiebudget	31	32			
Afrekening voorschotten	0	9			
Afrondingen	0	1			
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>549</b>	<b>618</b>			
<b>begroting (IF 13.03.04)</b>	<b>549</b>	<b>618</b>			

1 Hieronder vallen Prestatieverbetering HSL-zuid en Geluidsmaatregelen HSL-zuid

#### Toelichting

- In 2020 is een aantal incidentele beschikkingen verleend aan regionale partijen voor in totaal van € 4 miljoen. Het gaat hier om slotbetalingen voor Beter Benutten Decentraal Spoor. Incidentele beschikkingen worden om verantwoording technische redenen verantwoord op Hoofdstuk XII, budget is vanuit Infrafonds overgeboekt.
- Grensoverschrijdend Spoorvervoer: Vanuit het projectbudget is € 4 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds ten behoeve van de exploitatiebijdrage Heerlen - Aken en is € 2 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII voor de uitkering aan de Provincie Groningen voor het project Wunderline. Daarnaast is vanuit de Investeringsruimte Spoor € 13 miljoen beschikbaar gesteld voor de projecten Linkerspoorbeveiliging Venlo-Kaldenkirchen (€ 2,5 miljoen), Wegnemen ATB-NG eiland op het traject Heerlen-Herzogenrath (€ 3,5 miljoen) en dekking van het exploitatietekort van de Nachttrein naar Wenen (€ 6,7 miljoen).
- Kleine Projecten Personenvervoer: Dit betreft een verzamelpost van projecten met een relatief beperkt projectbudget. Bij Najaarsnota 2019 is het project Antiterrorismemaatregelen op 6 stations toegevoegd en bij Voorjaarsnota 2020 de reservering voor de exploitatiebijdrage IC Dordrecht-Eindhoven.

4. Het totale projectbudget voor de maatregelen op de HSL is per saldo met € 3 miljoen verlaagd. Dit komt met name door toevoeging prijsbijstelling (€ 2 miljoen) en een storting in het Gemeentefonds en het Btw- compensatiefonds voor de gemeente Breda, Moerdijk en Lansingerland (- € 5 miljoen). Daarnaast is er sprake van een faseovergang (€ 12 miljoen).
5. Regionale Knelpunten: Naar aanleiding van de eind 2019 gemaakte afspraken is vanuit de Investeringsruimte Spoor (RA deel) in totaal € 22 miljoen toegevoegd aan het projectbudget ten behoeve van bijdragen aan Hoogwaardig OV Eindhoven XL, Tranfercapaciteit Nijmegen Heyendaal en de uitbreiding van de perroncapaciteit Heerlen Oost.
6. Maaslijn: De stijging van het projectbudget wordt verklaard doordat, na bestuurlijk overleg, het opdrachtgeverschap voor dit project is overgenomen door lenW. De Provincie Limburg heeft de eerder aan hen toegekende bijdragen voor de uitvoering van dit project van € 26 miljoen aan lenW terugbetaald. Daarnaast is de voor 2020 geplande storting in het Provinciefonds van € 6 miljoen geschrapt.
7. Quick Scan Decentraal Spoor Gelderland: In het projectbudget was rekening gehouden met 50% bijdrage vanuit de regio. Aangezien een aantal van de gerealiseerde projecten uiteindelijk lager is uitgevallen qua kosten dan eerder geraamde zijn de verwachte bijdragen van derden bijgesteld met € 3,2 miljoen.

### 13.03.05 Planuitwerking goederenvervoer spoor

**Tabel 22 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	4	4			
<b>Projecten Nationaal</b>					
Kleine projecten Goederenvervoer	26	23	divers	divers	1
<b>Overige projecten en reserveringen</b>					
Projecten in voorbereiding					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde Risico's					
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>26</b>	<b>27</b>			
Afrekening voorschotten	0	1			
<b>begroting (IF 13.03.05)</b>	<b>26</b>	<b>28</b>			

#### Toelichting

1. Kleine Projecten Goederenvervoer: De lagere realisatie wordt met name verklaard door het doorschuiven van het budget voor het project Railterminal Gelderland (Valburg). Normaliter zou de uitkering plaatsvinden via het Provinciefonds maar dit bleek niet toegestaan als er voorwaarden aan de uitkering worden gesteld. Het alternatief, een Specifieke Uitkering (SPUK), nam meer tijd in beslag dan verwacht. Omdat Gelderland daarnaast ook vertraging heeft gemeld bij dit project (MER-procedure door stikstof problematiek) is het budget doorgeschoven naar 2021. De kasreeks voor de realisatiefase voor het project Moerdijk bleek te optimistisch ingeschat en de beschikbare middelen zijn verschoven naar 2021.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2020		verschil	Projectbudget		Contractduur	Toelichting	
	begroting 2020	realisatie		begroting 2020	huidig		start	eind
Beschikbaarheidsvergoeding								
<sup>1</sup>	162	163	1	3.636	3.644	2006	2031	1
Rente- en belastingaanpassingen <sup>2</sup>	3	- 16	- 19	- 126	- 136			2
Diverse verwachte afrekeningen <sup>3</sup>	0	8	8	83	85			1
<b>Totaal (IF 13.04)</b>	<b>165</b>	<b>155</b>	<b>- 10</b>	<b>3.593</b>	<b>3.593</b>			

1 De beschikbaarheidsvergoeding is inclusief de verwachte toekomstige indexeringen.

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

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

#### Toelichting

1. De toename in de uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoeding en overige afrekeningen bedraagt € 9 miljoen en heeft met name betrekking op indexering en de uitgevoerde maatregelen in het kader van de zettingsproblematiek.
2. De lagere uitgaven als gevolg van het effect van de renteaanpassing voor 2020 bedraagt € 18 miljoen en voor de belastingaanpassingen € 1 miljoen.

### 13.07 Rente en aflossing

#### Motivering

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

#### Producten

De subsidie aan ProRail voor rentekosten bedroeg € 10 miljoen, conform begroting. Zie ook de toelichting bij artikelonderdeel 13.02. Het uitstaand saldo van de lening per eind 2020 bedraagt € 73 miljoen. Deze lening moet ProRail in 2027 aflossen. De aflossing van de lening in 2020 van € 75 miljoen heeft ProRail uit de eigen middelen gefinancierd.

### 13.08 Investeringsruimte

#### Motivering

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

### **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 beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02).

#### Producten

Tabel 24 Ontvangstenoverzicht spoorwegen (13.09) (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
Concessieprijs HRN, vervoerconcessie artikel 66.1	80	80	–	
Ombouw ERTMS, vervoerconcessie artikel 70 en convenant	–	– 11	– 11	
Prestatiebonus 2019, vervoerconcessie artikel 24 en MTR	–	– 6	– 6	
Beheer reisinformatiesysteem, vervoerconcessie artikel 66.2	– 7	– 7	–	
Decentralisatie stoptreindiensten, vervoerconcessie artikel 66.4	6	6	–	
Ombouw toegankelijkheid, vervoerconcessie artikel 32 en bestuursovereenkomst	– 2	– 2	–	
Exploitatieverlies IC-Brussel 2019, vervoerconcessie artikel 66.3	– 3	0	3	
HSL-heffing 2019	70	67	– 3	
Aflassing HSA 2009-2014, termijn 2020	33	33	–	
Rentevergoeding HSA 2009-2014, termijn 2020	4	4	–	
Prestatieboetes	–	–	–	
<b>Concessievergoedingen</b>	<b>181</b>	<b>164</b>	<b>– 17</b>	<b>1</b>
Terugbetaling voorschotten	–	26	26	2
Bijdragen van derden	1	44	43	3
<b>Totaal</b>	<b>182</b>	<b>234</b>	<b>52</b>	

#### **Toelichting**

1. In 2020 zijn de kosten voor het inbouwen van ERTMS in de treinen (€ 11 miljoen) en de prestatiebonus 2019 (€ 6 miljoen) verrekend met de concessievergoeding.
2. Met ProRail is in 2020 in totaal € 26 miljoen verrekend in verband met voorschotten op de verleende subsidies. Hiervan heeft € 24 miljoen betrekking op aanlegprojecten en € 2 miljoen op beheer, onderhoud en vervanging. Deze ontvangsten zijn verrekend met de uitgaven op de artikelonderdelen 13.03 en 13.02.
3. In 2020 zijn de volgende bijdragen van derden ontvangen: Provincie Limburg (Maaslijn, € 26 miljoen), Gemeente Amsterdam (terugbetaling btw Noord-Zuidlijn, € 11 miljoen), Provincie Noord-Brabant en Gemeente Dordrecht (IC Dordrecht-Breda, € 3 miljoen) en overige provincies (bijdragen MIRT-verkenning en onderhoud, € 3 miljoen).

### 4.3 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 -instrumenten zoals beschreven in de beleidsbegroting Hoofdstuk XII bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

#### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 25 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 14 Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020	
<b>Verplichtingen</b>	<b>113.677</b>	<b>107.860</b>	<b>8.201</b>	<b>56.127</b>	<b>29.189</b>	<b>48.264</b>	<b>- 19.075</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>141.544</b>	<b>236.352</b>	<b>97.268</b>	<b>154.962</b>	<b>87.247</b>	<b>181.250</b>	<b>- 94.003</b>	
<b>14.01 Grote regionaal/lokale projecten</b>	<b>100.603</b>	<b>148.786</b>	<b>94.429</b>	<b>103.974</b>	<b>61.843</b>	<b>150.935</b>	<b>- 89.092</b>	
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	0	0	253	0	0	1.606	- 1.606	
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	100.603	148.786	94.176	103.974	61.843	149.329	- 87.486	2
14.01.04 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
<b>14.02 Regionale Mob. Fondsen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid</b>	<b>40.941</b>	<b>87.566</b>	<b>2.839</b>	<b>50.988</b>	<b>25.404</b>	<b>30.315</b>	<b>- 4.911</b>	
14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten	4.891	5.526	2.839	1.254	25.404	25.291	113	
14.03.02 RSP-ZZL: mob. Fondsen	36.050	82.040	0	49.734	0	0	0	
14.03.03 RSP-ZZL: REP	0	0	0	0	0	5.024	- 5.024	3
<b>14.09 Ontvangsten</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>2.219</b>	<b>3.778</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

#### 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 lagere verplichtingen worden enerzijds veroorzaakt door de stortingen van het BTW-compensatiefonds voor de Rotterdamsebaan en betalingen aan de provincies Noord Nederland, waarvan de verluchtingen geraamd zijn op artikel 14, maar overgeboekt zijn naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII voor uitbetaling.
2. De lagere realisatie van € 88 miljoen wordt veroorzaakt door onder andere de Uithoflijn (- € 31 miljoen) en de Rotterdamsebaan (- € 49 miljoen). Deze kasbudgetten zijn niet gerealiseerd en doorschoven naar 2021. Voor het project Rotterdamsebaan is in 2020 tevens € 8 miljoen gestort in het BTW-compensatiefonds. De uitgaven worden om die reden niet meer verantwoord op het Infrastructuurfonds. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de toelichtingen bij het projectoverzicht van het artikelonderdeel 14.01.03.

- De voor 2020 geraamde uitgaven van € 5 miljoen zijn toegekend aan Noord Nederland via een Specifieke Uitkering (SPUK). Het projectbudget is verlaagd met € 5 miljoen en is overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

#### D. Toelichting op de artikelonderdelen

##### **14.01 Grote regionaal/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 beleidsbegroting Hoofdstuk XII 2017 en beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor en de Lange Termijn Spooragenda (LTSa).

###### 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 rijksbijdrage 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 planuitwerkingstabel is opgenomen worden de kosten van de meest kosteneffectieve variant als basis voor de rijksbijdrage aangemerkt (onder aftrek van de eigen bijdrage van € 112,5 miljoen respectievelijk € 225 miljoen).

**Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Budget begroting 2020	Indienststelling begroting 2020	Toelichting
	huidig	huidig	
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	49	49	nvt
Projecten in voorbereiding			
Overige projecten in voorbereiding			
Gesigneerde risico's			
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	49	49	
<b>Begroting (IF 14.01.02)</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	

**Toelichting**

Er hebben zich in 2020 geen mutaties voorgedaan dit artikelonderdeel.

**14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/lokaal**

**Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
Amstelveenlijn	15	16	1	80	81	2020		
Utrecht, tram naar De Uithof	31	0	-31	112	113	2019		1
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	1	0	-1	211	213	divers		
Rotterdamsebaan	103	46	-57	298	279	regio	regio	2
Afrondingen	-1	0	1	0	1			
<b>Totaal</b>	<b>149</b>	<b>62</b>	<b>-87</b>	<b>701</b>	<b>686</b>			
<b>begroting (IF 14.01.03)</b>	<b>149</b>	<b>62</b>	<b>-87</b>					

**Toelichting**

1. Uithoflijn: Omdat in 2020 nog niet was voldaan aan de gestelde voorwaarden voor uitbetaling van de laatste termijnbetaling is het hiervoor gereserveerde budget doorgeschoven naar 2021.
2. Rotterdamsebaan: In verband met een vertraging in de oplevering is de laatste mijlpaal en de daaraan gekoppelde betaling verschoven van 2020 naar 2021. Tevens is voor dit project € 8 miljoen gestort in het BTW-compensatiefonds. De wijziging in het projectbudget wordt veroorzaakt door de stortingen in 2019 en 2020 in het BTW-compensatiefonds.

**14.02 Regionale mobiliteitsfondsen**Motivering

Over heel Nederland worden verschillende Regionale Mobiliteitsfondsen (RMF) gebruikt.

Producten

In 2020 zijn conform de begroting geen uitgaven gedaan op dit artikelonderdeel.

**14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid**Motivering

Betreft het RSP-convenant Rijk-regio (Kamerstukken II 2007-2008, [27 658, nr. 43](#)). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk Economisch Programma (REP).

## Producten

**Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 14.03: Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig		
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	25	25	0	121	72		1
14.03.02 Regionale Mobiliteitsprojecten	0	0	0	537	588		2
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	5	0	- 5	5	0		3
Afronding	0	0	0				
<b>Totaal</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>- 5</b>	<b>663</b>	<b>660</b>		
Afrekening voorschotten				0	4		
<b>begroting (IF 14.03)</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>9</b>	<b>663</b>	<b>664</b>		

### **Toelichting**

1. Concrete Bereikbaarheidsprojecten: Eind 2019 is € 42 miljoen overgeboekt vanuit dit budget naar subartikelonderdeel 14.03.02 met name bestemd voor de uitkering aan Noord Nederland via het Mobiliteitsfonds voor het project Partiële Spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden. Daarnaast is ten behoeve van het deelproject Leeuwarden Werpsterhoek € 1,3 miljoen overgeboekt naar Nazorg Gereedgekomen Lijnen en Halten (artikelonderdeel 13.03).
2. Regionale Mobiliteitsprojecten: Eind 2019 is € 40 miljoen toegevoegd vanuit subartikelonderdeel 14.03.01 voor het project Partiële Spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden en € 4,7 miljoen vanuit artikelonderdeel 13.03 ten behoeve van het project Spoorzone Groningen.
3. Ruimtelijk Economisch Programma: De voor 2020 geraamde uitgaven van € 5 miljoen zijn toegekend aan Noord Nederland via een Specifieke Uitkering (SPUK). Het projectbudget is verlaagd met € 5 miljoen. Dit bedrag is overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

## 4.4 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

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

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijkswegen 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 Infrastructurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

## B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 29 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.392.685</b>	<b>1.632.806</b>	<b>724.468</b>	<b>821.049</b>	<b>1.034.388</b>	<b>973.825</b>	<b>60.563</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>861.930</b>	<b>899.296</b>	<b>845.570</b>	<b>940.693</b>	<b>1.042.935</b>	<b>994.399</b>	<b>48.536</b>
<b>15.01 Verkeersmanagement</b>	<b>8.428</b>	<b>8.525</b>	<b>8.655</b>	<b>8.830</b>	<b>11.010</b>	<b>8.830</b>	<b>2.180</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.428	8.525	8.655	8.830	11.010	8.830	2.180
<b>15.02 Beheer onderhoud en vervanging</b>	<b>410.159</b>	<b>322.961</b>	<b>334.496</b>	<b>353.574</b>	<b>391.031</b>	<b>398.074</b>	<b>- 7.043</b>
15.02.01 Beheer en onderhoud	310.851	287.799	288.844	313.815	339.381	331.829	7.552
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	307.117	282.128	283.007	309.713	335.809	311.509	24.300
15.02.04 Vervanging	99.308	35.162	45.652	39.759	51.650	66.245	- 14.595
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	25.080	0	0	0	0	0	0
<b>15.03 Aanleg</b>	<b>124.309</b>	<b>218.819</b>	<b>159.164</b>	<b>195.446</b>	<b>226.735</b>	<b>171.166</b>	<b>55.569</b>
15.03.01 Realisatieprogramma	119.948	199.287	157.949	194.340	223.697	171.166	52.531
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	4.361	19.532	1.215	1.106	3.038	0	3.038
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.361	1.609	444	343	1.843	1.348	495
<b>15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS</b>	<b>11.565</b>	<b>39.105</b>	<b>28.867</b>	<b>51.994</b>	<b>56.765</b>	<b>75.293</b>	<b>- 18.528</b>
<b>15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN</b>	<b>307.469</b>	<b>309.886</b>	<b>314.388</b>	<b>330.849</b>	<b>357.394</b>	<b>341.036</b>	<b>16.358</b>
15.06.01 Apparaatskosten RWS	278.244	281.666	285.741	297.755	320.780	309.221	11.559
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	278.244	281.666	285.741	297.755	320.780	309.221	11.559
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	29.225	28.220	28.647	33.094	36.614	31.815	4.799
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	29.225	28.220	28.647	33.094	36.614	31.815	4.799
<b>15.07 Investeringsruimte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>15.09 Ontvangsten</b>	<b>94.081</b>	<b>97.115</b>	<b>81.365</b>	<b>130.509</b>	<b>112.206</b>	<b>154.888</b>	<b>- 42.682</b>

## 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.

- In 2020 zijn per saldo meer verplichtingen aangegaan dan begroot. Bij de volgende projecten is sprake van een hogere verplichtingenrealisatie:
  - Toekomstvisie Waal (€ 46,1 miljoen). De hogere verplichting is veroorzaakt door de verschuiving van de gunning van 2019 naar 2020.
  - Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 23,1 miljoen). De hogere verplichting in 2020 is veroorzaakt door een versnelling van de werkzaamheden voor saneringswerkzaamheden op de locatie Schependijk.
  - Twentekanalen fase 2 (€ 22,3 miljoen). In 2020 zijn er meer verplichtingen aangegaan voor het grondstromenplan, maatregelen voor damwanden, de baggeropgave en grondwaterbeheersing.

- Lichteren IJmuiden (€ 21,0 miljoen). De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt door het sneller afsluiten van een contract voor de ontmanteling baggerspeciedepot Averijhaven.
- Beheer en onderhoud (€ 21,4 miljoen). Dit betreft een intensivering van het RWS Service Level Agreement wegens enkele endogene en exogene ontwikkelingen, namelijk de extreme en voortdurende droogte, hogere kosten voor inspecties kunstwerken als gevolg van o.a. uitbreiding en veroudering van het areaal, hogere baggerkosten van de Eemsgeul en hogere ICT-uitgaven. Dit betreffen ook werkzaamheden ten behoeve van de fysieke en digitale bescherming van objecten.
- Capaciteitsuitbreiding Beneden Lek (€ 9,5 miljoen). De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt doordat in 2020 verplichtingen zijn aangegaan in plaats van 2021.

Er zijn minder verplichtingen aangegaan bij de volgende projecten:

- Zeetoegang IJmond (- € 47,8 miljoen). Door vertraging in de aanbevestiging van het deelproject Selectieve Onttrekking, verschuiven de verplichtingen van 2020 naar 2021.
- Overdracht Brokx-Nat (- € 28,9 miljoen). De lagere verplichting is met name veroorzaakt door aanpassingen in het contract.
- Lemmer-Delfzijl 2 (- € 18,8 miljoen). De lagere verplichting is met name veroorzaakt door aanpassingen in het contract.

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot per saldo hogere verplichtingen (€ 12,7 miljoen).

2. De hogere realisatie betreft voornamelijk de uitgaven voor de versnelling aan onderhoudswerkzaamheden. Er is extra budget vrijgemaakt voor maatregelen die direct effect hebben op het verminderen van (ver)storingen en relatief snel zijn in te passen in de onderhoudsprogrammering van RWS. Extra budget is ontvangen met IMPULS (Kamerstukken II 2019–2020, 35 300 A, nr. 5) en het Versnellingspakket (Kamerstukken II 2019–2020, 29 385, nr. 106).

3. De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door werkzaamheden die later worden uitgevoerd dan verwacht bij onder andere de volgende projecten binnen het programma Vervanging en Renovatie.

- Renovatie Waalbrug: er is vertraging opgelopen als gevolg van problematiek rondom aanwezigheid van Chroom VI.
- Groot Onderhoud Stuwen Maas: als gevolg van een langere doorlooptijd in de voorbereidingsfase, is de uitvoering van het project vertraagd.

Daartegenover staan hogere uitgaven bij de projecten :

- VenR Groot Onderhoud Stuwen (€ 7,3 miljoen) door herstelwerkzaamheden aan de stuwen Linne. Zoals in de 2e suppletoire gemeld is begin 2020 de stuwen Linne Gronst beschadigd door twee losgeslagen duwbakken. Om te kunnen waarborgen dat de stuwen voor het komend hoogwaterseizoen volledig hersteld is en veilig kan functioneren ten behoeve van peilregulering evenals het voldoen aan wet- en regelgeving zijn in 2020 aanvullende werkzaamheden uitgevoerd.
- Modernisering Objecten Bediening Zeeland (MOBZ) Renovatie en Vernieuwing (€ 2,7 miljoen) door de aangepaste planning zijn werkzaamheden naar voren gehaald. Om hinder zoveel mogelijk te beperken is, zoals in de 2e suppletoire gemeld, de realisatie van twee bruggen omgedraaid. Hierdoor zijn er eerder dan gepland kosten gemaakt voor het aanschaffen van onderdelen.

- Onderzoeksprogramma VenR (€ 1,8 miljoen). Uit onderzoeksresultaten zijn vernieuwde inzichten gekomen. Er zijn meer onderzoeken uitgevoerd in 2020 dan gepland.
4. De hogere uitgaven op het realisatieprogramma (€ 52,5 miljoen) wordt grotendeels (€ 61,1 miljoen) verklaard door de gehanteerde overprogrammering. Daarnaast zijn er mutaties op de volgende projecten:
- Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 12,9 miljoen). In verband met het aantreffen van vervuilde grond Schependijk verschuift een deel van de bouwwerkzaamheden van 2020 naar 2023 (- € 10 miljoen). Door het aantreffen van deze vervuilde grond zijn extra kosten gemaakt. Vlaanderen en Nederland dragen beide de helft van de kosten. De extra bijdrage wordt in twee delen aan het projectbudget toegevoegd. Het eerste deel van deze extra bijdrage (€ 20,0 mln.) is toegevoegd in 2020. Hiervan valt 13,3 € miljoen in 2020, € 5,3 miljoen in 2021 en € 1,5 miljoen in 2026. Ook is het totale projectbudget in 2020 toegenomen door de aanvullende bijdrage van € 9,6 miljoen van Vlaanderen i.v.m. extra indexatie op het Vlaamse projectdeel.
  - Maasroute fase 2 (- € 11,1 miljoen). Door vertraging als gevolg van PFAS-problematiek en het aantreffen van een bedreigde diersoort moesten er nieuwe vergunningen worden aangevraagd.
  - Toekomst Visie Waal (- € 10,1 miljoen). Door vertraging van de uitspraak van de Raad van State schuift de start van de realisatie op naar 2021.

Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot per saldo lagere uitgaven (- € 0,3 miljoen).

5. De lagere uitgaven zijn met name veroorzaakt bij het project Zeetoegang IJmond (- € 22,6 miljoen). Door vertraging in de aanbesteding van het deelproject Selectieve Onttrekking verschuift budget van 2020 naar 2021. Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot per saldo hogere uitgaven (€ 4,1 miljoen).

6. De hogere uitgave betreft met name de loon- en prijsbijstelling 2020.

7. In 2020 zijn per saldo minder ontvangsten gerealiseerd dan begroot. Dit is met name het geval bij:

- Zeetoegang IJmond (- € 42,2 miljoen). Over een groot deel van de ontvangsten zijn er nieuwe afspraken gemaakt tussen lenW, de gemeente Amsterdam en het havenbedrijf. De verwachting is dat de ontvangsten in 2022 gerealiseerd zullen worden.
- De Europese CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) subsidie is in 2019 ontvangen in plaats van 2020 (- € 15,3 miljoen).

Daartegenover zijn er hogere ontvangsten gerealiseerd bij het project Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 9,6 miljoen). De oorzaak hiervoor is een aanvullende bijdrage van Vlaanderen als gevolg van extra indexatie op het Vlaamse projectdeel. Tot slot leiden diverse kleine mutaties bij meerdere projecten tot per saldo hogere ontvangsten (€ 5,2 miljoen).

## D. Toelichting op de artikelonderdelen

### 15.01 Verkeersmanagement

#### Motivering

De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren. Er zijn met RWS ten behoeve van het verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud prestatieafspraken gemaakt en er zijn indicatoren opgesteld om aan te sluiten op de beleidsdoelen.

#### Producten

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien, die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast moet de betrouwbaarheid en reistijd op orde worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

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

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit de budgetten voor netwerkgebonden kosten.

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.

#### Meetbare gegevens

Tabel 30 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Begroting 2020	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	592	592	1
Bediende objecten	stuks	245	245	242	242	244	244	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

### **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 niet meegerekend.
2. In 2020 zijn de Reevesluis en de tweede sluiskolk bij sluis Eefde opengesteld.

### **15.02 Beheer, onderhoud en vervanging**

#### Motivering

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

#### Producten

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

Vervanging en renovatie (VenR) betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en vaarwegen waarbij het einde van de levensduur nadert. Voornamelijk in de eerste helft van de vorige eeuw zijn er kunstwerken gerealiseerd die, mede door het intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

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.

#### **15.02.01 Beheer en Onderhoud**

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

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

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

#### *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.

Voor het Hoofdvaarwegennet betrof het uitgesteld onderhoud per 31 december 2020 € 487 miljoen, daarvan was € 9 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2019 is het uitgestelde onderhoud met € 6 miljoen afgenumen en het achterstallig onderhoud met € 6 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 31 Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x €1 miljoen)**

	2017	2018		2019		2020		
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig						
Hoofdvaarwegen	350	36	414	37	493	3	487	9

#### *Kustwacht*

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

De minister van IenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtakken 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. In 2021 worden naar verwachting de Haven Oudeschild en wegen en paden Texel afgekocht. Daarnaast is er eind 2020 overeenstemming bereikt met de provincie Groningen en Drenthe over de overdracht van de zijtakken naar beide provincies.

#### Meetbare gegevens

**Tabel 32 Areal Beheer en onderhoud vaarwegen**

	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Begroting 2020	Realisatie 2020	Realisatie x € 1.000 2020	Begroting x € 1.000 2021
Vaarwegen	km	7.082	7.082	7.082	7.071	339.381	331.829

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

#### **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. In 2020 is de lengte afgenumen als gevolg van de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal. Dit was niet voorzien in de begroting 2020.

**Tabel 33 Indicatoren Beheer en onderhoud**

Indicator	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Streefwaarde 2020	Toelichting
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,5%	0,8%	Niet beschikbaar	0,3%	0,8%	1
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,1%	0,2%	0,4%	Niet beschikbaar	0,4%	0,2%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2020

**Toelichting**

1. De kwaliteit van de stremmingsgegevens is dusdanig verbeterd dat er dit jaar weer gerapporteerd kon worden over de geplande en ongeplande stremmingen. Er lopen echter nog wel acties ter verdere verbetering van de juistheid en volledigheid van de registraties. De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten. Met 0,3% ligt de score van de geplande stremmingen onder de norm.
2. De ongeplande stremmingen liggen met 0,4% boven de norm; door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien, neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe.

**15.02.04 Vervanging**

Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de jaren '60 van de vorige eeuw is de vervangingsopgave toegenomen. Op basis van onderzoek wordt concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is. De projecten behorende bij deze opgave zijn opgenomen in het MIRT overzicht. Het totaal van de opgave wordt in de instandhoudingsbijlage toegelicht.

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

**15.03 Aanleg****Motivering**

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

**Producten**

In 2020 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd, die betrekking hebben op de realisatie van projecten:

**Tabel 34 Mijlpalen realisatieprojecten**

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

Ten opzichte van de begroting 2020 hebben de volgende wijzigingen zich voor gedaan:

- De openstelling van de Ligplaatsen Merwedes heeft in 2020 plaatsgevonden in plaats van 2021.

### 15.03.01 Realisatie

**Tabel 35 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet ((bedragen x € 1 miljoen))**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020		verschil	Projectbudget		Openstelling begroting 2020	huidig	Toelichting
	begroting 2020	realisatie		begroting 2020	huidig			
<b>Projecten Nationaal</b>								
Beter Benutten	0	0	0	18	16	nvt	nvt	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement	2	1	- 1	101	101	2018	2018	
Walradarsystemen	0	0	0	26	26	Divers	Divers	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>								
De Zaan (Wilhelminasluis)			0	13	13	2020	2024	1
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>								
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	0	1	1	13	13	2023	2023	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes	6	5	- 1	20	10	2020	2021	
Nieuwe Sluis Terneuzen	180	193	13	947	997	2023	2023	2
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>								
Maasroute modernisering fase 2	21	9	- 12	641	642	2023	2023	3
Wilhelminakanaal Tilburg	2	0	- 2	96	99	2019	2019	
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	0	0	0	431	431	2015	2015	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>								
Toekomstvisie Waal	14	4	- 10	136	134	2024	2024	4
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	0	0		65	59	2017	2017	
Verruiming Twentekanalen fase 2	4	7	3	169	172	2023	2023	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>								
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	0	0	0	284	284	2019	2019	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	0	0	0	39	39	2017	2017	
<b>Overig</b>								
Kleine projecten / Afronding projecten	0	0		1	5			
afrondingen	1	1	0	0				
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>230</b>	<b>221</b>	<b>- 9</b>	<b>3000</b>	<b>3041</b>			

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget			Openstelling begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking	2		- 2					
<b>Programma realisatie</b>	<b>232</b>	<b>221</b>	<b>- 11</b>	<b>3000</b>				
<b>Budget realisatie (IF 15.03.01)</b>	<b>171</b>							
Overprogrammering (-)	- 61							

### Toelichting

1. De Zaan: De openstelling is vertraagd vanwege stikstof-problematiek.
2. Nieuwe Sluis Terneuzen: De hogere realisatie in 2020 is met name veroorzaakt door onvoorzien saneringswerkzaamheden op de locatie Schependijk. Het projectbudget is verhoogd ten behoeve van de saneringswerkzaamheden, als gevolg van een extra indexatie op het Vlaamse deelproject en de prijsbijstelling 2020.
3. Maarsroute modernisering fase 2: Door vertraging als gevolg van PFAS problematiek en het aantreffen van een bedreigde diersoort, moesten er nieuwe vergunningen worden aangevraagd. Hierdoor is er minder gerealiseerd in 2020.
4. Toekomstvisie Waal: Door vertraging van de uitspraak van de Raad van State schuift de start van de realisatie op naar 2021. Hierdoor is er minder gerealiseerd in 2020.

## 15.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

**Tabel 36 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet  
(bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Projectbudget		TB		Openstelling		Toelichting
	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 30	– 34	nvt	nvt	nvt	nvt	
<b>Projecten Nationaal</b>							
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	12	16	nvt	nvt	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	250	276	nvt	nvt	nvt	nvt	1
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>							
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6			2025-2027	2025-2027	
Lichteren buitenhaven IJmuiden	65	66	nrb	nrb	nrb	nrb	2
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	27			2023	2023	3
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>							
Capaciteit Volkeraksluizen	151	154			2024-2026	2025-2027	4
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2016	2025-2027	2025-2027	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
Bovenloop IJssel (IJsselpoort tot Zutphen)	36	37			2026-2028	2026-2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2019	2019	2021-2022	2023-2024	5
<b>Projecten Noord-Nederland</b>							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	105	2017	2017	2023-2025	2024-2028	6
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand		95				2025-2028	7
<b>Overige projecten en reserveringen</b>	<b>563</b>	<b>956</b>					<b>8</b>
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)							
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>							
Kreekraksluizen					2026-2028	2026-2028	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>							
Reservering garantstelling Twentekanalen					2018-2020		9
Verkenning IJssel fase 2					2028	2028	
Overige projecten in voorbereiding							
Gesigneerde risico's							
afrondingen	– 2	– 1					
<b>Totaal programma planuitwerking en verkenning</b>	<b>1.227</b>	<b>1.741</b>					
<b>begroting (IF 15.03.02)</b>	<b>1.227</b>	<b>1.741</b>					

### Toelichting

1. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2034 en prijsbijstelling over 2020 is de reservering voor LCC met € 26 miljoen opgehoogd.
2. Lichteren IJmuiden: er is € 27,6 miljoen overgeboekt naar artikel 18 op HXII voor de specifieke uitkering aan de provincie Noord-Holland voor het realiseren van de Energiehaven IJmuiden.
3. Vaarweg IJsselmeer-Meppel: Het taakstellend budget is verlaagd met € 9 miljoen vanwege een overboeking naar de reservering van het project verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand.

4. Capaciteits Volkeraksluizen: De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd en er loopt een monitoring naar de wachttijden. Afhankelijk van ontwikkeling van de wachttijden volgt eventueel realisatie van een 4e sluiskolk. Hierdoor verschift de openstelling naar latere jaren.
5. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel: Door het wegvalLEN van de PAS-regeling is vertraging opgetreden en verschift de openstelling naar latere jaren.
6. Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2: In 2019 is de planvorming van alle projecten van de provincies overgegaan naar Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat de planvorming van de Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug niet voldoet aan de MIRT-systematiek. Als gevolg hiervan is het project Gerrit Krolbrug teruggesteld naar de MIRT-planuitwerking. Dit wordt nu aangepakt, met vertraging in de openstelling tot gevolg.
7. Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT en daarmee zichtbaar in deze tabel (€ 95 miljoen). N.b.: In totaal betreft de Rijksbijdrage voor Sluiscomplex Kornwerderzand € 111 miljoen. Naast het budget op 15.03.02 staat er € 16 miljoen op artikel 12.02.04 IF. Zie ook het betreffende projectblad in het MIRT overzicht.
8. Overige projecten en reserveringen:
  - Het project Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand is nieuw opgenomen in het MIRT en daarom in dit overzicht verplaatst naar «projecten Noord-Nederland» (-€ 95 miljoen).
  - Daarnaast is het totale budget toegenomen met name vanwege een overboeking van de reserveringen Kustwacht Search and Rescue-helikopters (SAR) en Emergency Towing Vessel (ETV), inclusief bijbehorende prijsbijstelling, van artikel 20 naar artikel 15 (ca. € 280 miljoen).
  - Tevens zijn er middelen t.b.v. Wind op Zee scheepvaartveiligheid vanuit EZK overgeboekt naar lenW. EZK en lenW hebben een afspraak gemaakt over de dekking van de kosten die moeten worden gemaakt om de risico's te mitigeren die optreden voor de scheepvaartveiligheid door de aanleg van de windmolenvelden van de routekaart 2030 Wind op Zee. EZK heeft € 241 miljoen overgeboekt naar lenW voor de no-regret kosten voor de windenergiegebieden Borssele en Hollandse Kust voor de periode 2020 tot en met 2029. Hiervan heeft lenW € 18 miljoen overgeboekt naar Defensie voor de personele kosten samenhangend met de taakintensivering Kustwacht maatregelen scheepvaartveiligheid Wind op Zee voor de periode 2020 tot en met 2029. De overige middelen zijn gereserveerd op artikel 15.03.02 voor de implementatie van de maatregelen.
9. Reservering garantstelling Twentekanalen: deze reservering is vrijgevallen nadat de realisatie van het project is afgerond.

#### **15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

##### Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private Opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas

uitgekeerd na openstelling van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de Opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en korting worden aangebracht.

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

#### Producten

In 2013 is het DBFM Sluizenprogramma in werking gesteld, waar de volgende DBFM projecten in ondergebracht zijn: Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis, Sluis bij Eefde en Zeetoegang IJmond.

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

Zeetoegang IJmond verkeert in de bouwfase en kent een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. De looptijd van deze contracten varieert.

**Tabel 37 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet  
(bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2020	realisatie 2020	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland								
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	17	23	6	422	436	2019	2019	
Zeetoegang IJmond	46	23	- 23	1.021	1039	2022	2022	1
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>			0					
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	10	8	- 2	157	161	2020	2020	
Keersluis Limmel	3	3	0	87	90	2018	2018	
Afrondingen	- 1		1		- 1			
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>75</b>	<b>57</b>	<b>- 18</b>	<b>1.687</b>	<b>1.725</b>			
<b>begroting (IF 15.04)</b>	<b>75</b>		<b>- 75</b>					

#### Toelichting

- De hogere realisatie is veroorzaakt door werkzaamheden die in 2019 zijn uitgevoerd maar in 2020 zijn gefactureerd. Het projectbudget is verlaagd in verband met een meevalle.

#### 15.06 Netwerkgebonden kosten HWN

##### Motivering

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

#### 15.07 Investeringsruimte

Bij Ontwerpbegroting 2019 is de investeringsruimte Vaarwegen overgeheveld naar begrotingsartikel 20 onder de modaliteit specifieke investeringsruimte Hoofdvaarwegennet (artikelonderdeel 20.05.03).

#### 15.09 Ontvangsten

##### Motivering

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

##### Bijdragen van derden

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

## 4.5 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.

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Betuweroute;
- Hogenheidstrein-Zuid;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- ERTMS;
- Zuidasdok;
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 16 Openbaar Vervoer en Spoor en 18 Scheepvaart en havens in het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

**Tabel 38 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)**

	2016	2017	2018	2019	2020	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
						2020	2020	
<b>Verplichtingen</b>	<b>73.174</b>	<b>972.816</b>	<b>1.039.763</b>	<b>256.308</b>	<b>376.259</b>	<b>921.616</b>	<b>– 545.357</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>69.430</b>	<b>112.472</b>	<b>269.333</b>	<b>333.324</b>	<b>401.044</b>	<b>451.893</b>	<b>– 50.849</b>	
<b>17.02 Betuweroute</b>	<b>1.689</b>	<b>1.289</b>	<b>1.599</b>	<b>1.094</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>17.03 Hogenheidstrein-Zuid</b>	<b>416</b>	<b>154</b>	<b>80</b>	<b>54</b>	<b>262</b>	<b>4.420</b>	<b>– 4.158</b>	
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	416	154	80	54	262	4.420	– 4.158	
<b>17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	<b>6.687</b>	<b>5.020</b>	<b>20.185</b>	<b>16.186</b>	<b>3.698</b>	<b>6.859</b>	<b>– 3.161</b>	
<b>17.07 ERTMS</b>	<b>26.755</b>	<b>19.585</b>	<b>50.733</b>	<b>63.243</b>	<b>84.210</b>	<b>155.813</b>	<b>– 71.603</b>	
17.07.01 Realisatieprogramma ERTMS	0	0	0	49.628	82.380	151.456	– 69.076	2
17.07.02 Planuitwerking ERTMS	0	0	0	13.615	1.830	4.357	– 2.527	
<b>17.08 ZuidasDok</b>	<b>33.883</b>	<b>86.424</b>	<b>78.938</b>	<b>90.791</b>	<b>90.616</b>	<b>85.990</b>	<b>4.626</b>	
<b>17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>			<b>117.798</b>	<b>161.956</b>	<b>222.258</b>	<b>198.811</b>	<b>23.447</b>	
17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma			90.826	129.514	199.584	151.226	48.358	3
17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking			26.972	32.442	22.674	47.585	– 24.911	4
<b>17.09 Ontvangsten</b>	<b>40.124</b>	<b>35.935</b>	<b>37.373</b>	<b>26.381</b>	<b>68.895</b>	<b>46.141</b>	<b>22.754</b>	<b>5</b>

### C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en de ontvangsten 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 verlaging is per saldo het gevolg van een lagere of hogere verplichtingenrealisatie op de volgende projecten:
  - ZuidasDok (- € 812,4 miljoen): de lagere verplichtingenrealisatie komt met name door het beëindigen van het contract met de vorige aannemer waardoor de verplichtingen middels het saldo naar 2021 is verschoven. In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, [32668, nr. 16](#)) is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok;
  - ERTMS (€ 764 miljoen): de hogere verplichtingenrealisatie bij ERTMS wordt veroorzaakt doordat het ten tijde van de opgave voor de Ontwerpbegroting 2020 (eind 2018) de verwachting was dat in 2019 een groot deel van de subsidieaanvraag van ProRail beschikt zou worden. Omdat de inhoudelijke afstemming langer duurde dan voorzien is de subsidie uiteindelijk in 2020 verstrekt;
  - Programma Hoogfrequent Spoor (- € 490 miljoen): De lagere verplichtingenrealisatie wordt met name verklaard doordat het bestuurlijk overleg met de Provincie Noord Brabant langer duurt dan gepland. Hierdoor verschift de voor 2020 geplande subsidieaanvraag PHS Den Bosch Vught 4 sporig/vrije kruising naar 2021;
  - HSL Zuid (- € 4 miljoen): afhandeling grondverwerving en afwikkeling schades is doorgeschoven naar 2021. Rechtszaak (grondverwerving) en hoorzittingen (schadeverzoeken) moeten nog plaatsvinden.
  - PMR (- € 2 miljoen): Vanwege afronding van de werkzaamheden voor de verdieping van de Nieuwe Waterweg (onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam) is het resterende verplichtingsbudget naar 2033 verschoven.
2. Realisatieprogramma ERTMS (- € 69 miljoen): De lagere realisatie wordt enerzijds veroorzaakt door vertraging bij het nemen van de programmabeslissing naar aanleiding van de aanbevelingen uit de BIT-toets, waardoor de eerste subsidieaanvraag voor de realisatiefase is vertraagd en hebben de grote opdrachtverstrekkingen vertraging opgelopen. Ook bij NS heeft dit geleid tot vertraging in de uitrol van ERTMS. Daarnaast bleek er meer tijd nodig voor het afsluiten van de contracten met goederenvervoerders waardoor geplande uitgaven hierdoor zijn verschoven naar 2021 en latere jaren.
3. Realisatieprogramma PHS (€ 48 miljoen): dit betreft voornamelijk de projecten Spooromgeving Geldermalsen (€ 33 miljoen) door versnelling, PHS Rijswijk-Rotterdam (€ 17 miljoen) door verhoging en PHS Amsterdam (€ 16 miljoen) door de faseovergang van planuitwerking naar realisatie. Daartegenover staat een aantal vertragingen bij PHS Den Bosch-Vught (- € 9 miljoen), OV-Saal (- € 8 miljoen) en PHS Ede (- € 14 miljoen). Voor een toelichting per project wordt verwezen naar de toelichting bij het artikelonderdeel.
4. Planuitwerking PHS (- € 25 miljoen): dit betreft voornamelijk diverse faseovergangen voor PHS projecten. Voor een toelichting per project wordt verwezen naar de toelichting bij het artikelonderdeel.
5. Het verschil op de ontvangsten van € 23 miljoen wordt met name veroorzaakt door de afrekening van de voorschotten van de subsidie aan ProRail over 2019, voor PHS (€ 13 miljoen) en ERTMS (€ 12 miljoen).

## D. Toelichting op de artikelonderdelen

### 17.02 Betuweroute

#### Motivering

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

#### Producten

Tabel 39 Projectoverzicht behorende bij 17.02 Betuweroute (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget			Oplevering 2020	Toelichting
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020		
Betuweroute	0	0	0	4.887	4.887	2007	2007	
<b>Totaal (IF 17.02)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.887</b>	<b>4.887</b>			

#### Toelichting

Dit project is afgesloten.

### 17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid

#### Motivering

De HSL-Zuid corridor is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheidsspoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid corridor kan ruwweg opgedeeld worden in enerzijds de nieuw aangelegde hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en anderzijds het bestaande conventionele spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn op de delen met hogesnelheidsinfrastructuur ERTMS en 25kV in bedrijf. De bovenbouw van de hogesnelheidsinfrastructuur is in 2006 en 2007 opgeleverd. Het traject tussen Amsterdam en Rotterdam is per 7 september 2009 officieel in gebruik genomen, het traject tussen Rotterdam en Antwerpen per 13 december 2009 en de aftakkingen naar Breda per 3 april 2011 en 9 april 2018.

Eindevaluatie grootprojectstatus: Op 30 januari 2020 is de Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2019/2020, [22026, nr. 511](#)). Op 8 april 2020 zijn de feitelijke vragen van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hierover beantwoord. De hoofdboodschap van de eindevaluatie en de begeleidende Kamerbrief is dat het projectdoel en alle beoogde activiteiten van het aanlegproject HSL-Zuid zijn gerealiseerd, het projectbudget vrijwel geheel is besteed en het resterende risicoprofiel in verhouding tot het projectbudget zeer beperkt is. Daarmee lijkt aan de belangrijkste criteria voldaan

om over te gaan tot beëindiging van de grootprojectstatus. De achterliggende beleidsdoelstellingen van het groot project zijn destijds niet nader geconcretiseerd: 1) het versterken van de economische positie van Nederland en de Randstad; en 2) treinverkeer als vervanging voor auto- en vliegverkeer. Dat neemt niet weg dat wel degelijk duidelijk is dat het gebruik door (internationale) reizigers de afgelopen jaren is toegenomen. Dit wordt geconcludeerd op basis van het aantal reizigerskilometers zoals opgenomen in de voortgangsrapportages van het groot project. Op 28 april 2020 heeft de Vaste Commissie desalniettemin verzocht om de Tweede Kamer op basis van aanvullend onderzoek te informeren over de mate waarin de oorspronkelijke maatschappelijke doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid zijn verwezenlijkt. Er wordt nog bepaald hoe – gegeven de eerder genoemde kanttekeningen – invulling wordt gegeven aan dit verzoek van de Vaste Commissie.

#### Producten

Tabel 40 Projectoverzicht behorende bij 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Oplevering begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig		
HSL-Zuid	4	0	- 4	6.144	6145	2009	2009
<b>begroting (IF 17.03)</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>	<b>6.144</b>	<b>6.145</b>		

#### **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 een eenvoudiger governance structuur en ermee ingestemd dat de voortgangsrapportage voortaan bestaat uit toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging. De laatste Voortgangsrapportage van de Minister van Infrastructuur en Milieu betreft de veertiende Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2015–2016, [24 691 nr. 123](#) en Kamerstukken II 2015–2016, [24 691 nr. 124](#)). De voortgangsrapportages op grond van de Regeling Grote Projecten zijn daarmee vervallen, waaronder de accountantsrapportage. Op 16 juni 2020 is de eindevaluatie van PMR naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019–2020, [24 691, nr. 133](#)).

#### Producten

Tabel 41 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Oplevering begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig		
<b>Project mainportontwikkeling Rotterdam</b>							
Uitvoeringsorganisatie <sup>1</sup>	0	0	0	24	20	nnb	nnb
750 ha	0	0	0	30	30	nnb	nnb
Groene verbinding	0	0	0	31	31	2011	2011
Bestaand Rotterdamse Gebied (BRG)	0	0	0	0	0	2021	2021
<b>Landaanwinning</b>							
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	0	0	0	2	2	2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	1	2	1	115	115	nnb	nnb
Landaanwinning	0	0	0	742	742	2013	2013
BTW Buitencontour	0	0	0	138	138	2013	2013
Onvoorzien	5	2	-3	81	81	nnb	nnb
Afrondingsverschillen	1	0	-1	1	1		
<b>Programma</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>-3</b>	<b>1.164</b>	<b>1.160</b>		
<b>begroting (IF 17.06)</b>	<b>7</b>		<b>-7</b>	<b>1.164</b>			

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 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-systeem. ERTMS is in de eerste plaats bedoeld ter vervanging van het beveiligingssysteem, de verhoging van de spoorgeweldveiligheid en de interoperabiliteit. In de tweede plaats moet voldaan worden aan de Europese eisen ten aanzien van de invoering van ERTMS voor de EU-TEN-corridors.

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

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

### Producten

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 13e voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2019/20, [33 652, nr. 77](#)). Het programma ERTMS zit sinds 2019 in de realisatiefase.

Tabel 42 Projectoverzicht ERTMS (17.07) (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Oplevering begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig		
<b>ERTMS</b>							
Realisatiefase	176	70	- 106	2.362	2.375		1
Planuitwerkingsfase	4	1	- 3	92	95		
Afrondingsverschillen	1	0	- 1	0	- 1		
<b>Programma</b>	<b>181</b>	<b>72</b>	<b>- 109</b>	<b>2.454</b>	<b>2.470</b>		
Afrekening voorschotten	0	13	13				
<b>begroting (IF 17.07)</b>	<b>156</b>	<b>84</b>	<b>- 72</b>	<b>2.454</b>	<b>2.470</b>		

### Toelichting

1. Realisatieprogramma ERTMS: De lagere realisatie heeft een aantal oorzaken. Er is sprake geweest van vertraging bij het nemen van de programmabeslissing naar aanleiding van de aanbevelingen uit de BIT-toets. Hierdoor is het opstellen van de eerste subsidieaanvraag met betrekking tot de realisatiefase vertraagd en heeft de opdrachtverstrekking van grote opdrachten vertraging opgelopen. Ook bij NS heeft dit geleid tot vertraging in de uitrol van ERTMS waardoor ook hier geplande uitgaven zijn verschoven naar latere jaren. Daarnaast was voor 2020 rekening gehouden met bijdragen aan de goederenvervoerders maar bleek er meer tijd nodig voor het afsluiten van de hiervoor benodigde contracten waardoor de hiervoor geplande uitgaven zijn verschoven naar 2021 en latere jaren.

### 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 stationscapaciteit 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. De investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie.

In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, [32 668, nr. 16](#)) is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.

#### Producten

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

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

Tabel 43 Overzicht van bijdragen Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil
Bijdragen Rijk	41	54	13
Bijdrage gemeente Amsterdam	10	5	- 5
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	8	4	- 4
Bijdrage Provincie Noord Holland	27	28	1
EU-ontvangsten	0	0	0
Bijdrage derden	0	0	0

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Openstelling begroting 2020	Toelichting huidig
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig		
<b>ZuidasDok</b>							1
Projectorganisatie en voorbereiding	18	19	1	282	285		
Generieke en ruimtelijke inrichting	6	8	2	176	177		
OVT incl. keerspoor	33	31	- 2	390	395		
Tunnel en A10	29	33	4	823	835		
Afronding	0	0	0	0	0		
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>	<b>86</b>	<b>91</b>	<b>5</b>	<b>1.671</b>	<b>1.692</b>	<b>2028</b>	<b>2032-2036</b>
<b>begroting (IF 17.08)</b>	<b>86</b>	<b>91</b>	<b>5</b>				

#### Toelichting

1. In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, [32668, nr. 16](#)) is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.

#### 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 uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer 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 45 Projectoverzicht Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (17.10) (bedragen x € 1 miljoen)**

Projectomschrijving	Kasbudget 2020			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2020	realisatie	verschil	begroting 2020	huidig	begroting 2020	huidig	
<b>PHS</b>								
<b>Realisatiefase</b>	<b>166</b>	<b>186</b>	<b>20</b>	<b>1.635</b>	<b>1.786</b>			
PHS: Doorstroomstation Utrecht	6	4	- 2	275	263	2017		1
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	28	62	34	138	140	2021		2
PHS: Meteren - Boxtel	13	5	- 8	53	77	2026-2028		3
PHS: Rijswijk - Rotterdam	53	54	1	339	356	2023-2025		4
PHS OV-SAAL korte termijn	0	0	0	630	630	2016		
PHS: OV-SAAL middellange termijn	20	12	- 8	63	65	2026-2028		5
PHS: Projecten < € 50 miljoen	45	50	5	137	255			6
Afrondingen	1	0	- 1	0	0			
<b>Planuitwerkingsfase</b>				<b>2.630</b>	<b>2.515</b>			
Corridor Alkmaar–Amsterdam								
Corridor Amsterdam–Utrecht–Eindhoven								
Corridor Schiphol–Utrecht–Arnhem/Nijmegen								
Corridor Breda–Eindhoven								
Corridor Den Haag–Rotterdam								
Corridor OV SAAL middellange termijn								
Routering goederenvervoer Zuid-Nederland								
Overige (planstudiekosten)								
<b>Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>								
<b>afrekening voorschotten</b>	<b>166</b>	<b>186</b>	<b>20</b>	<b>4.265</b>	<b>4.301</b>			
<b>begroting (IF 17.10)</b>	<b>166</b>	<b>199</b>	<b>33</b>	<b>4.272</b>	<b>4.338</b>			

#### Toelichting

1. PHS DSSU: Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en de nog te verwachten risico's is het projectbudget verlaagd met € 12 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de het planuitwerkingsbudget PHS.
2. PHS Spooromgeving Geldermalsen: De hogere realisatie in 2020 wordt verklaard door een aangepaste bouwplanning van de Alliantie waarop de uitgavenreeks 2019-2023 is aangepast. Het zwaartepunt van de uitgaven is vervroegd naar 2019 en 2020.
3. PHS Meteren-Vught (was Meteren-Boxtel): De lagere realisatie wordt grotendeels veroorzaakt doordat vanwege de stikstofproblematiek het Tracébesluit een jaar later is vastgesteld dan eerder gedacht. Hierdoor is een aantal activiteiten vertraagd waaronder de verlegging van kabels en leidingen van derden. Het projectbudget is vanuit het planuitwerkingsbudget PHS verhoogd in verband met een aanvullende voorbereidende realisatiebeschikking.
4. PHS Rijswijk-Rotterdam: In verband met het verlenen van de subsidiebeschikking «Keren IC's op Rotterdam CS» is het projectbudget verhoogd met € 17 miljoen vanuit het planuitwerkingsbudget PHS.

5. PHS OV SAAL Middellange Termijn: De lagere realisatie wordt met name verklaard door het on hold zetten van het deelproject Maatregelen Schiphol. Dit project heeft niet geleid tot realisatie van maatregelen en wordt financieel afgesloten. Aanpassingen van station Schiphol worden meegenomen in project Multimodale Knooppunt Schiphol (MKS).
6. PHS Projecten < 50 miljoen: De hogere realisatie van het budget wordt veroorzaakt door fase-overgangen van planuitwerking naar realisatie, de grootste is PHS Amsterdam van € 16 miljoen (kasbudget) en € 104 miljoen (projectbudget), daartegenover staat een afname van – € 14 miljoen kasbudget PHS Ede door een mislukte aanbestedingsprocedure en het bedrag doorschuift naar latere jaren.

### **17.09 Ontvangsten**

#### Motivering

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

#### Producten

**Tabel 46 Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen)**

	Begroting 2020	Realisatie 2020	Verschil	Toelichting
HSL-Zuid	1	1	0	
PMR	0	0	0	
ERTMS	0	18	18	1
PHS	0	14	14	2
ZuidasDok	45	36	- 9	3
<b>Totaal</b>	<b>46</b>	<b>69</b>	<b>23</b>	

#### **Toelichting:**

1. ERTMS: Deze ontvangsten betreffen de afrekening voorschotten T3 2019 met ProRail (€ 12,5 miljoen) en de ontvangsten van EU-subsidiegelden (€ 4,7 miljoen).
2. PHS: Deze ontvangsten betreffen de afrekening voorschotten T3 2019 met ProRail (€ 13,5 miljoen).
3. In de Kamerbrief van 7 december 2020 (Kamerstukken II 2020-2021, [32668, nr. 16](#)) is de Kamer geïnformeerd over het project.

#### 4.6 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 47 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil
<b>Verplichtingen</b>	<b>833</b>	<b>2.116</b>	<b>1.666</b>	<b>36</b>	<b>672</b>	<b>2.422</b>	<b>- 1.750</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1.677</b>	<b>2.113</b>	<b>1.729</b>	<b>39</b>	<b>680</b>	<b>2.287</b>	<b>- 1.607</b>
<b>18.03 Intermodaal vervoer</b>	<b>192</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.06 Externe veiligheid</b>	<b>1.485</b>	<b>2.113</b>	<b>1.729</b>	<b>39</b>	<b>680</b>	<b>2.287</b>	<b>- 1.607</b>
<b>18.08 Netwerkoverstijgende kosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18.08.01 Apparaatskosten RWS	0	0	0	0	0	0	0
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>18.09 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>32.511</b>	<b>12.381</b>	<b>1.043</b>	<b>25.941</b>	<b>0</b>	<b>25.941</b>
18.09.01 Ontvangsten	0	0	12.381	1.043	25.941	0	25.941
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0
<b>18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen</b>	<b>207.606</b>	<b>550.804</b>	<b>78.728</b>	<b>195.506</b>	<b>48.582</b>	<b>0</b>	<b>48.582</b>
							4

##### C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en de ontvangsten 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. Er is een onderschrijding opgetreden van het verplichtingenbudget van circa € 1,6 miljoen als gevolg van lagere uitgaven RWS in relatie tot het programma «aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet». De niet-bestede middelen schuiven door naar 2021.
2. Er is een onderschrijding opgetreden van het uitgavenbudget van circa € 1,6 miljoen als gevolg van lagere uitgaven RWS in relatie tot het programma «aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet». De niet-bestede middelen schuiven door naar 2021.
3. De maximale omvang van het eigen vermogen is in 2019 door Rijkswaterstaat met € 25,9 miljoen overschreden. Conform de regeling agentschappen is het surplus aan eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (lenW).

4. De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2019 een voordelig saldo van circa € 48,5 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het voordelig saldo is ten gunste van ontvangstartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

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

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

###### Motivering

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

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

##### **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 Netwerkgebonden kosten.

#### **18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen**

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

#### **4.7 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 48 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 19 Bijdrage andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	2019	Realisatie 2020	Vastgestelde begroting 2020	Verschil 2020
<b>Ontvangsten</b>	<b>5.026.766</b>	<b>4.604.822</b>	<b>5.459.756</b>	<b>5.133.045</b>	<b>5.509.351</b>	<b>6.046.994</b>	<b>- 537.643</b>
<b>19.09 Ten laste van begroting lenW</b>	<b>5.026.766</b>	<b>4.604.822</b>	<b>5.459.756</b>	<b>5.133.045</b>	<b>5.509.351</b>	<b>6.046.994</b>	<b>- 537.643</b>

##### **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. 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 2020. De voornaamste oorzaken zijn:
  - Generale kasschuif: - € 166,4 miljoen;
  - Inpassing DBFM-contract A9 Badhoevedorp-Holendrecht: - € 143,1 miljoen.
  - Overboekingen andere begrotingen en begrotingsfondsen: - € 15,6 miljoen;
  - Overboekingen naar Hoofdstuk XII: - € 217,4 miljoen;
  - Innovatieregeling GWW: € 5 miljoen.

##### **D. Toelichting op de artikelonderdelen**

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

###### **Motivering**

De neerwaartse bijstelling van de ontvangsten is het gevolg van de overboekingen naar de begroting Hoofdstuk XII en overboekingen naar andere ministeries.

## 4.8 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

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

Met het artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de 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».

### B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

**Tabel 49 Budgettaire gevolgen van de uitvoering van art. 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)**

	2016	2017	2018	2019	2020	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
						2020	2020	
<b>Verplichtingen</b>	–	–	–	0	0	75.215	– 75.215	1
<b>Uitgaven</b>	–	–	–	0	0	74.622	– 74.622	
<b>20.01 Verkenningen</b>	–	–	–	0	0	7.900	– 7.900	2
<b>20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen</b>	–	–	–	0	0	0	0	
<b>20.03 Reserveringen</b>	–	–	–	0	0	66.722	– 66.722	
<b>20.03.01 Gebiedsprogramma's</b>	–	–	–	0	0	17.722	– 17.722	3
<b>20.03.02 Overige reserveringen</b>	–	–	–	0	0	49.000	– 49.000	4
<b>20.04 Generieke investeringsruimte</b>	–	–	–	0	0	0	0	
<b>20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit</b>	–	–	–	0	0	0	0	
<b>20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet</b>	–	–	–	0	0	0	0	
<b>20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen</b>	–	–	–	0	0	0	0	
<b>20.05.03 Investeringen Hoofdvaarwegen</b>	–	–	–	0	0	0	0	
<b>20.09 Ontvangsten</b>	–	–	–	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.

Artikel 20 bevat de (plan)flexibele budgetten. Zodra er voor de reserveringen en investeringsruimten een investeringsbeslissing is genomen, worden de middelen naar het desbetreffende artikel overgeboekt. Bij verkenningen geldt dit na vaststelling van een voorkeursbeslissing. De uitgaven worden vervolgens gerealiseerd op het desbetreffende artikel. Zodoende heeft er op artikel 20 geen realisatie plaatsgevonden.

1. De verlaging van het verplichtingenbudget zijn gerelateerd aan de kasmutaties, zie hiervoor de toelichtingen bij 2 tot en met 4.

2. De verlaging van het beschikbare budget (- € 7,9 miljoen) op het onderdeel verkenningen heeft te maken met het overboeken van middelen ten behoeve van de korte termijn maatregelen A2 Den Bosch/Vught van totaal € 2,3 miljoen naar artikelonderdeel 12.03. Verder is in 2020 geen beroep gedaan op het verkenningsbudget voor de A2 Den Bosch-Deil, dit is voornamelijk veroorzaakt door de verdere uitwerking voor de korte termijn maatregelen A2 Den Bosch-Deil (€ 5,6 miljoen). Deze middelen schuiven door naar 2021.
3. De verlaging van het beschikbare budget (- € 17,7 miljoen) voor gebiedsprogramma's heeft te maken met het overboeken van middelen ten behoeve van de bijdragen aan het programma's GoedopWeg van U-Ned (€ 3,5 miljoen) en CID Binckhorst (€ 0,9 miljoen). Daarnaast waren de overige middelen in 2020 niet benodigd (€ 13,2 miljoen).
4. De verlaging van het beschikbare budget (- € 49 miljoen) voor overige reserveringen wordt met name verklaard door een overboeking naar artikelonderdeel 12.03 voor de Regeling Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (€ 50 miljoen) en de beleidsbegroting IenW (Hoofdstuk XII) voor de activiteiten van Slimme Duurzame Mobiliteit (via de Brede Doeluitkering). Dit betreft de bijdragen aan regionale overheden die volgen uit de BO MIRT-afspraken en een continuering van de programmaorganisatie op het gebied van Slimme Duurzame Mobiliteit (€ 20,6 miljoen), subsidieregeling in het kader van Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (€ 20 miljoen), de uitname van de tranche 2020 Beheer en Onderhoud Caribisch Nederland, welke als bijzondere uitkering is verstrekt (€ 13,5 miljoen). Teneinde dit mogelijk te maken heeft een kasschuif naar voren plaatsgevonden via de kaders van de productartikelen.

#### **D. Toelichting op de artikelonderdelen**

##### **20.01 Verkenningen**

###### **Motivering**

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

## Producten

Tabel 50 Projectoverzicht behorende bij 20.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget begroting 2020	huidig	Voorkeursbeslissing begroting 2020	huidig	Toelichting
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>					
A9 Rottepolderplein	30	31	nnb	2020	
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	165	168	nnb	nnb	
OV en Wonen Utrecht		152			1
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>					
A15 Papendrecht-Gorinchem	337	342	2020	2021	2
<b>Projecten Zuid-Nederland</b>					
A2 Den Bosch-Deil	457	464	2020	2020	3
A58 Breda-Tilburg	54	55	nnb	2021	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>					
A50 Bankhoef-Paalgraven		69		nnb	4
<b>Totaal verkenningsprogramma</b>	<b>1.043</b>	<b>1.281</b>			
<b>begroting (IF 20.01)</b>	<b>1.043</b>	<b>1.281</b>			

### **Toelichting**

1. OV en Wonen Utrecht: Het Rijk, Provincie Utrecht (PU), de bestuurlijke regiovertegenwoordiging U10 en gemeente Utrecht (GU) hebben in het BO MIRT november 2019 besloten tot een MIRT-verkenning 'OV en wonen in en rond Utrecht'. Hiervoor hebben partijen € 380 miljoen gereserveerd. Het aandeel van lenW is € 152 miljoen. De gereserveerde rijksbijdrage is gebaseerd op prijspeil 2020 en inclusief BTW.
2. A15 Papendrecht-Gorinchem: Op basis van nieuwe inzichten bleken er meer ingrijpende maatregelen noodzakelijk te zijn aan bestaande kunstwerken en het wegdek dan eerder verondersteld. De minister heeft in het BO MIRT van november 2020 besloten om het taakstellend budget voor de A15 Papendrecht - Gorinchem met € 375 miljoen op te hogen, zodat een effectieve voorkeursvariant uitgewerkt kan worden.
3. A2 Den Bosch-Deil: De belangrijkste mutaties zijn prijsbijstellingen naar prijspeil 2020. Daarnaast zijn voor de Korte termijnmaatregelen A2 Den Bosch-Deil middelen overgeboekt ten behoeve van de realisatie van de infrastructurele maatregelen naar artikel 12 Hoofdwegennet.
4. A50 Bankhoef-Paalgraven: Voor deze opgave is een verkenning gestart. Hiervoor is € 69 miljoen gereserveerd en is gedekt vanuit de gereserveerde middelen uit Regeerakkoord Rutte III van de investeringsruimte Hoofdwegennet.

### **20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen**

#### Motivering

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

## Producten

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget begroting 2020	huidig	Voorkeursbeslissing begroting 2020	Toelichting huidig
<b>Projecten Nationaal</b>				
Korte termijn aanpak files	10	10	nvt	nvt
<b>Totaal korte termijn maatregelen</b>	<b>10</b>	<b>10</b>		
<b>begroting (IF 20.02)</b>	<b>10</b>	<b>10</b>		

## 20.03 Reserveringen

### Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt bijvoorbeeld met een verkenning of anders-oortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 20.

## Producten

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 20.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget begroting 2020	huidig	Voorkeursbeslissing begroting 2020	Toelichting huidig
<b>Gebiedsprogramma's</b>				
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>				
Gebiedsprogramma Amsterdam	170	170	nnb	nnb
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	27	20	nvt	nvt
<b>Projecten Zuidwest-Nederland</b>				
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	200	200	nnb	nnb
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	50	57	nvt	nvt
<b>Reserveringen</b>				
BenO Caribisch Nederland	70	81	nvt	nvt
Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	0	1	nvt	nvt
ERTMS	300	400	nvt	nvt
Kustwacht SAR/ETV	146	0	nvt	nvt
Slimme en duurzame mobiliteit	66	67	nvt	nvt
Schone Lucht Akkoord	50	46	nvt	nvt
BioLNG		5		nvt
Strategisch Plan Verkeersveiligheid		450		nvt
Klimaatneutrale netwerken		38		nvt
Pakket Zeeland		33		nvt
Afrondingen				
<b>Totaal reserveringen</b>	<b>1.079</b>	<b>1.567</b>		
<b>begroting (IF 20.03)</b>	<b>1.079</b>	<b>1.567</b>		

### Toelichting

1. Abusievelijk is in de tabel bij de begroting 2020 de ophoging van € 7 miljoen toegevoegd aan Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht in plaats van Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam. Dit is gedurende 2020 gecorrigeerd.

2. Zie bovenstaande toelichting bij 1.
3. BenO Caribisch Nederland: Het extrapolatiejaar 2034 is aan het budget toegevoegd. Daarnaast heeft een overboeking naar HXII plaatsgevonden voor een meerjarig investeringsimpuls voor Saba en Sint Eustatius (€ 7 miljoen).
4. Reservering ERTMS (€ 400 miljoen): Om ERTMS tot 2050 landelijk uit te rollen zijn aanvullende middelen nodig bovenop de middelen die nu beschikbaar zijn in de reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging en het huidige programma ERTMS. Vanaf 2031 wordt € 100 miljoen per jaar gereserveerd om de vervanging van ATB door ERTMS en het beheer en onderhoud ook na 2030 te bekostigen. De precieze omvang hiervan zal mede afhangen van de snelheid waarmee het beveiligingssysteem wordt uitgerold, technologische mogelijkheden (bijvoorbeeld de overschakeling naar ERTMS level 3) en hoe de prijs van het systeem zich ontwikkelt.
5. Kustwacht SAR/ETV (- € 146 miljoen): Het budget is verlaagd (naar 0) omdat de reserveringen voor de Kustwacht Search and Rescue-helikopters (SAR) en Emergency Towing Vessels (ETV) zijn overgeboekt van artikel 20 naar artikel 15. De SAR-helikopters zijn bedoeld voor de wettelijke taak van het opsporen en redden van mensen in nood. Er is 24 uur per dag 7 dagen per week SAR-capaciteit beschikbaar voor het snel opsporen en effectief redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers op de Noordzee. Het ETV is bedoeld voor de wettelijke taak van het bestrijden van rampen en incidenten. Het biedt noodsleephulp en geeft daardoor de mogelijkheid om de driftrichting en snelheid van een schip in nood te wijzigen om een aandrijving met een bouwwerk in zee of een stranding te voorkomen.
6. Voor een alternatieve regeling BioLNG zijn middelen gereserveerd vanwege het aflopen van de tijdelijke terugaafregeling accijns ter hoogte van € 8 miljoen. Het gaat over de stimulering van de doorontwikkeling naar bioLNG als schonere brandstof voor zwaar vrachtverkeer voor twee jaar. Gedurende 2020 is hiervan reeds € 3 miljoen overgeboekt naar HXII voor de uitvoering van de eerste tranche.
7. Strategisch Plan Verkeersveiligheid: In december 2019 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bekend gemaakt tien jaar lang € 50 miljoen per jaar voor verkeersveiligheid te hebben vrijgemaakt binnen de begroting. Hiervan is € 50 miljoen reeds overgeboekt naar artikelonderdeel 12.03.02 ten behoeve van de Regeling Impuls Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021. Het subsidieplafond is gedurende 2020 verhoogd naar € 200 miljoen.
8. Klimaatneutrale netwerken: Teneinde invulling te geven aan de ambitie om te komen tot Klimaatneutrale netwerken heeft lenW voor het komende jaar in totaal € 50 miljoen gereserveerd. De verdeling heeft plaatsgevonden op basis van de CO<sub>2</sub>-footprint. Op het Infrastructuurfonds wordt € 37,5 miljoen gereserveerd en op het Deltafonds € 12,5 miljoen. De dekking is gevonden op de vrije investeringsruimte van de verschillende modaliteiten.
9. Pakket Zeeland: Met de brief van 26 juni 2020 (Kamerstukken 2019-2020, [33358 nr. 28](#)) bent u door de minister van BZK geïnformeerd over het besluit om de marinierskazerne niet in Vlissingen te bouwen en anderzijds het besluit voor een compensatiepakket met een cumulatieve omvang van ca. € 650 miljoen in de periode van 2020 tot en met 2030. Onderdeel van het compensatiepakket zijn ook verschillende maatregelen op het gebied van OV en spoor. Een van deze maatregelen binnen de bestuursovereenkomst is de introductie van een versnelde intercitydienst Vlissingen-Rotterdam. Via een zogenoemde additionele dienst wordt deze versnelde intercity, die naar verwachting vanaf eind

2021 kan worden gereden, in aanvulling op de HRN-concessie ingekocht bij NS. Op basis van een toets van het voorziene exploitatietekort wordt een separate subsidie aan NS verstrekt om deze kosten af te dekken. De wijze waarop de intercity-dienst na 2025 financieel wordt vormgegeven is onderwerp van de uitwerking van de nieuwe HRN-concessie. Verder komt voor Smart Mobility € 5 miljoen beschikbaar om daarmee een boost te geven aan de ambitie van Zeeland ‘Living Lab’ te worden en € 15 miljoen voor de eerste stap in de adaptieve ontwikkelstrategie voor Rail Gent Terneuzen. Een deel van de bedragen is nog gereserveerd op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën. In aanvulling van het compensatiepakket Zeeland wordt een reservering getroffen voor het aanpassen van de afrit 33 A58 met rotonde Nishoek (€ 6,3 miljoen)

## **20.04 Generieke investeringsruimte**

### Motivering

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

### Producten

Dit kabinet heeft het voornemen om het Infrastructuurfonds om te vormen tot een Mobiliteitsfonds. Kern van dit fonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. De middelen vanaf 2030 zijn gereserveerd voor het Mobiliteitsfonds en zullen op basis van een nieuw afweegkader en spelregels worden verdeeld.

## **20.05 Investeringsruimte toegewezen naar modaliteit**

### Motivering

Op dit artikelonderdeel is investeringsruimte per modaliteit gereserveerd die beschikbaar is voor sectorspecifieke opgaven en risico's. Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

### Producten

De investeringsruimte op dit artikelonderdeel is onderverdeeld naar de modaliteiten wegen, spoor en vaarwegen. De investeringsruimte betreft de budgettaire ruimte waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, en ook geen verkenningen gestart. Deze ruimte is ook beschikbaar voor risico's.

### **20.05.01 Wegen**

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

### **20.05.02 Spoor**

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

#### **20.05.03 Vaarwegen**

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

## 5. Bedrijfsvoeringsparagraaf

### Scope

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. Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Infrastructuurfonds

### Rechtmatigheid

Bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2020 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. Het totstandkomingsproces niet-financiële informatie is ordelijk verlopen. De opzet van de procedure voor de totstandkoming van de niet-financiële informatie bevat voldoende waarborgen voor een ordelijk en controleerbaar proces. Bij de controle is gebleken dat de procedure goed wordt nageleefd en de niet-financiële informatie in het jaarverslag op een betrouwbare wijze tot stand komt en niet strijdig is met de financiële verantwoordingsinformatie. De sturing en interne controle door lenW op het totstandkomingsproces van de niet-financiële informatie leveren hier een belangrijke bijdrage aan.

De informatie over wegen, spoor en vaarwegen is verwerkt in de beleidsterminalen 14, 16 en 18. De bedrijfsvoering van ProRail wordt in het jaarverslag ProRail verantwoord op de aandeelhoudersvergadering. Ik zal u dit jaarverslag ter informatie aanbieden zodra het daar is vastgesteld.

## C. JAARREKENING

### 6. Verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds

Tabel 53 Verantwoordingsstaat 2020 van het Infrastructuurfonds (A) (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	('1)			('2)			(3) = (2) - (1)		
		Vastgestelde begroting		Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en vastgestelde begroting			
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
12	Hoofdwegennet	3.037.025	2.762.695	116.173	3.088.561	2.791.219	92.137	51.536	28.524	- 24.036
13	Spoorwegen	1.880.706	2.078.808	181.758	1.940.505	2.048.323	234.471	59.799	- 30.485	52.713
14	Regionaal, lokale infrastructuur	48.264	181.250	0	29.189	87.247	0	- 19.075	- 94.003	0
15	Hoofdvaarwegennet	973.825	994.399	154.888	1.034.388	1.042.935	112.206	60.563	48.536	- 42.682
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	921.616	451.893	46.141	376.259	401.044	68.895	- 545.357	- 50.849	22.754
18 <sup>2</sup>	Overige uitgaven en ontvangsten	2.422	2.287	0	672	680	25.941	- 1.750	- 1607	25.941
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	0	6.046.994	0	0	5.509.351	0	0	- 537.643
20		75.215	74.622	0	0	0	0	- 75.215	- 74.622	0
<b>Subtotaal</b>		<b>6.939.073</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.469.574</b>	<b>6.371.448</b>	<b>6.043.001</b>	<b>- 469.499</b>	<b>- 174.506</b>	<b>- 502.953</b>
Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar								48.582		48.582
<b>Subtotaal</b>		<b>6.939.073</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.469.574</b>	<b>6.371.448</b>	<b>6.091.583</b>	<b>- 469.499</b>	<b>- 174.506</b>	<b>- 454.371</b>
Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar								279.865		279.865
<b>Totaal</b>		<b>6.939.073</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.545.954</b>	<b>6.469.574</b>	<b>6.371.448</b>	<b>6.371.448</b>	<b>- 469.499</b>	<b>- 174.506</b>	<b>- 174.506</b>

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

2 Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

## 7. Saldibalans

Tabel 54 Saldibalans per 31 december 2020 van het Infrastructuurfonds (A) (bedragen x € 1.000)

Activa	31-12-2020	31-12-2019	Passiva	31-12-2020	31-12-2019
<b>Intra-comptable posten</b>					
1) Uitgaven ten laste van de begroting	6.371.446	5.760.757	<b>Intra-comptable posten</b>		
2) Ontvangsten ten gunste van de begroting			6.091.580	5.809.338	
3) Liquide middelen	0	0			0
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	48.582	4a) Rekening-courant RHB		279.866
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves		0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband			0 7) Schulden buiten begrotingsverband		0
8) Kas-transverschillen		0			
Afrondingsverschil		0	Afrondingsverschil		1
<b>Subtotaal intra-comptabel</b>	<b>6.371.446</b>	<b>5.809.339</b>	<b>Subtotaal intra-comptabel</b>	<b>6.371.446</b>	<b>5.809.339</b>
<b>Extra-comptable posten</b>					
9) Openstaande rechten		0	9a) Tegenrekening openstaande rechten		0
10) Vorderingen	235.927	273.713	10a) Tegenrekening vorderingen	235.927	273.713
11a) Tegenrekening schulden		0	11) Schulden		0
12) Voorschotten	2.847.791	2.593.624	12a) Tegenrekening voorschotten	2.847.791	2.593.624
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	162.605	237.605	13) Garantieverplichtingen	162.605	237.605
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	20.635.417	20.537.292	14) Andere verplichtingen	20.635.417	20.537.292
15) Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a) Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
<b>Subtotaal extra-comptabele</b>	<b>25.596.217</b>	<b>25.356.711</b>	<b>Subtotaal extra comptabel</b>	<b>25.596.217</b>	<b>25.356.711</b>
<b>Totaal</b>	<b>31.967.663</b>	<b>31.166.050</b>	<b>Totaal</b>	<b>31.967.663</b>	<b>31.166.050</b>

### 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 toewijsbaar 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.

### 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft normaliter de financiële verhouding met de Rijks-schatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2020. Dit is nu niet het geval omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding onderhoudt voor begroting Hoofdstuk XII gecombineerd met het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en niet voor de beide begrotingsfondsen afzonderlijk.

Om de consolidatie van het Financieel Jaarverslag Rijk niet te verstören wordt desondanks in het jaarverslag van beide begrotingsfondsen gebruik gemaakt van de balanspost 4) Rekening-courantverhouding

Rijkshoofdboekhouding. De drie balansposten Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds samen zijn gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2020.

#### **10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen**

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

**Tabel 55 Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)**

Direct opeisbaar	121.190
Op termijn opeisbaar	114.737
Geconditioneerd	0,00
<b>Totaal</b>	<b>235.927</b>

**Tabel 56 Specificatie (bedragen x € 1.000)**

Artikel 13 Spoorwegen	228.397
Overig	7.530
<b>Totaal</b>	<b>235.927</b>

#### **Toelichting**

##### *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 2019 een vordering open van circa € 147,5 miljoen met betrekking tot HSA. In 2020 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2020 de openstaande vordering circa € 114,7 miljoen bedraagt. Daarnaast heeft NS in 2020 een rentebedrag betaald van € 4,5 miljoen over de openstaande vordering.

Een vordering, opgenomen als «Direct opeisbaar», van € 113,7 miljoen staat open op de provincie Noord-Brabant.

Op 27 mei 2015 is de bestuursovereenkomst PHS Vught in werking getreden, met als doel afspraken tussen partijen vast te leggen waaronder de uitvoering van een verdiepte ligging van het spoor in de gemeente Vught alsmede de ongelijkvloerse kruising van de Wolfskamerweg mogelijk wordt. Motief van de Provincie Noord-Brabant om deel te nemen aan PHS Vught is gelegen in het feit dat op die wijze de voorkeursvariant van de regio voor de verdiepte ligging van het spoor in Vught, waaronder de ongelijkvloerse kruising aan de Wolfskamerweg, kan worden uitgevoerd. Deze voorkeursvariant geniet de absolute voorkeur van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught vanwege de positieve gevolgen en belangen voor de regio waaronder vermindering van geluidshinder, betere en veilige doorstroming van het vrachtverkeer over de weg en van het goederen- en personenvervoer over het spoor. Reden waarom de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught opdracht geven tot de verdiepte aanleg en ongelijkvloerse kruising. De provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught hebben de opdracht, om organisatorische redenen niet rechtstreeks aan de uitvoerder ProRail verstrekt maar hebben gekozen de opdracht te verstrekken en te betalen aan het Rijk als hoofdopdrachtgever van ProRail.

De cofinanciering door de provincie vormt de vergoeding van de provincie aan het Rijk voor de aanleg van de verdiepte ligging van het spoor in Vught waaronder de ongelijkvloerse kruising van de Wolfskamerweg.

In de bestuursovereenkomst PHS Vught zijn (financiële) afspraken vastgelegd voor de realisering van een verdiepte ligging van het spoor in Vught. Als gevolg van deze afspraken vormt BTW een kostenpost voor de partijen.

Destijds, tussen 2015 en februari 2017, zijn twee mogelijke werkwijzen mbt de financiële afspraken verkend. De gekozen werkwijze bleek bij uitvoering in 2018 een onwettigheid in zich te hebben en dat betekent een wijziging in de financiële afspraken tussen de 3 betrokken partijen. Zodoende vindt nu overleg plaats om de destijds al onderkende tweede mogelijke werkwijze uit te werken. Dit moet leiden tot een meer gebruikelijke gang van zaken bij medefinanciering van andere overheden aan riks-spoorprojecten waarbij sprake is van een directe financiële relatie tussen ProRail en PNB en tussen ProRail en gemeente Vught. Totdat de afspraken schriftelijk zijn vastgelegd blijft de vordering van lenW op Noord-Brabant zichtbaar in de administratie van lenW.

#### **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 57 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)**

Tot en met 2018	567.193
2019	58.559
2020	2.222.039
<b>Totaal</b>	<b>2.847.791</b>

**Tabel 58 Specificatie (bedragen x € 1.000)**

Artikel 12 Hoofdwegennet	135.888
Artikel 13 Spoorwegen	2.051.574
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	297.961
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	76.439
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	285.929
<b>Totaal</b>	<b>2.847.791</b>

#### **Toelichting**

##### *Artikel 12 Hoofdwegennet*

In het kader van specifieke uitkering zijn voorschotten aan provincies verstrekt voor bermmaatregelen van N-wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk voor ca € 15 miljoen. Voor de Verkeersveiligheidsimpuls zijn aan diverse provincies, gemeentes, MRDH en VRA voor ca. 84 aan voorschotten verstrekt. Aan de provincie Noord-Brabant is in het kader van het project N65 Vught-Haaren een voorschot van ca. 23 miljoen verstrekt. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de periode van 2022 tot en met 2026 verwacht.

##### *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 € 1.510 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 2020 nog een bedrag van ruim € 340 miljoen aan voorschotten open.

Verder staan bij Bureau Sanering Verkeerlawaai voor de saneringen bij spoor voor saneringsprojecten voor circa € 30 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschoten vanaf 2021 tot en met 2025 afgewikkeld.

Voor de regeling in het kader van spoorse doorsnijdingen staat voor circa € 129 miljoen aan voorschotten open. Gemeenten geven aan in de SISA-verantwoording wanneer de subsidie kan worden vastgesteld en tevens dient de gemeente een inhoudelijke verantwoording aan te leveren. Deze verantwoording dient door ProRail goedgekeurd te worden.

#### *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 2020 voor ruim € 161 miljoen nog openstaat.

Verder zijn er voorschotten van circa € 54 miljoen aan stadsregio Amsterdam verstrekt ten behoeve van de realisatie van het project ombouw Amstelveenlijn.

Naar verwachting worden deze voorschotten in 2022 afgewikkeld.

Ook staat circa € 81 miljoen nog open op de provincie Utrecht voor de tramlijn Utrecht Centraal naar de Uithof.

#### *Artikel 15 Hoofdvaarwegennet*

Op de provincie Groningen staat circa € 40 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug, de Hoge wegbrug bij Zuidhorn en een brug bij Dorkwerd. De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen voor het project realisatie brug Burgum/bochtafsnyding Prinses Margriet Kanaal. Ultimo 2020 staat nog € 26 miljoen open. 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 € 214 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Ook zijn aan ProRail voorschotten verstrekt van ruim € 37 miljoen voor het verrichten van planstudies en voorbereidende realisatiwerkzaamheden inzake European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Tevens zijn voorschotten aan de provincie Limburg van ca. € 34 miljoen ten behoeve van ERTMS.

**Tabel 59 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2020	2.593.624
In 2020 vastgelegde voorschotten	2.414.120
In 2020 afgerekende voorschotten	- 2.159.953
Verdeeld naar jaar van betalen:	
- 2018 en verder	- 32.794
- 2019	- 1.935.079
- 2020	- 192.082
<b>Openstaand per 31 december 2020</b>	<b>2.847.791</b>

**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 60 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2020	237.605
Verstrekt in 2020	0
Afname risico 2020	- 75.000
<b>Openstaand per 31 december 2020</b>	<b>162.605</b>

De garantstellingen zijn afgegeven ten behoeve ProRail. In 2020 heeft ProRail een lening van € 75 miljoen afgelost.

**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 61 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2020	20.537.292
Aangegaan in 2020	8.237.427
Tot betaling gekomen in 2020	- 6.371.446
Negatieve bijstellingen in 2020	- 1.767.856
<b>Openstaand per 31 december 2020</b>	<b>20.635.417</b>

**Toelichting**

Omvangrijke bijstellingen op de aangegane verplichtingen worden toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van de uitvoering van het artikel waar de bijstelling betrekking op heeft. Dit conform de norm zoals opgenomen in de leeswijzer

*Niet uit de saldbalans blijkende bestuurlijke verplichtingen*

en aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het MIRT overzicht (<https://www.mirtoverzicht.nl/>), welke jaarlijks als bijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïnventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuurs-overeenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2020 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 62 Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
<b>Totaal per 31 december 2020</b>	<b>1.714.477</b>

#### **Toelichting**

Het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00. Het deelnemingspercentage bedraagt 100%.

In 2020 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 Infrastructuurfonds (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. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Infrastructuurfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door lenW aan ProRail blijken.

#### Onderdeel A - Overzichtstabel begrotingsmutaties

Tabel 63 Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)													
	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.09		IF 13	IF 17.02	IF 17.03	IF 17.07	IF 17.10	IF 17.09	IF 17 IF 13 +17
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	Beheeronderhoud en vervanging	Aanlegprojecten artikel 13	Geïntegreerde contractvormen	Rente en aflossing	Ontvangsten	Totaal	Project Betuwerroute	Project HSL-Zuid	Project ERTMS	Project PHS	Ontvangsten	Totaal	Totaal
Ontwerpbegroting 2020	1.472	432	165	10	- 182	1.897	0	4	156	199	- 1	358	2.255
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	2	47	0	0	- 38	11	0	0	2	13	- 26	- 11	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	24	0	0	0	- 3	21	- 1	0	0	0	0	- 1	20
Kasschuiven en saldooboekingen	8	- 102	- 10	0	- 11	- 115	1	- 4	- 74	10	- 6	- 73	- 188
<b>Totaal mutaties</b>	<b>34</b>	<b>- 55</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 52</b>	<b>- 83</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>	<b>- 72</b>	<b>23</b>	<b>- 32</b>	<b>- 85</b>	<b>- 168</b>
Realisatie 2020	1.506	377	155	10	- 234	1.814	0	0	84	222	- 33	273	2.087

#### Toelichting

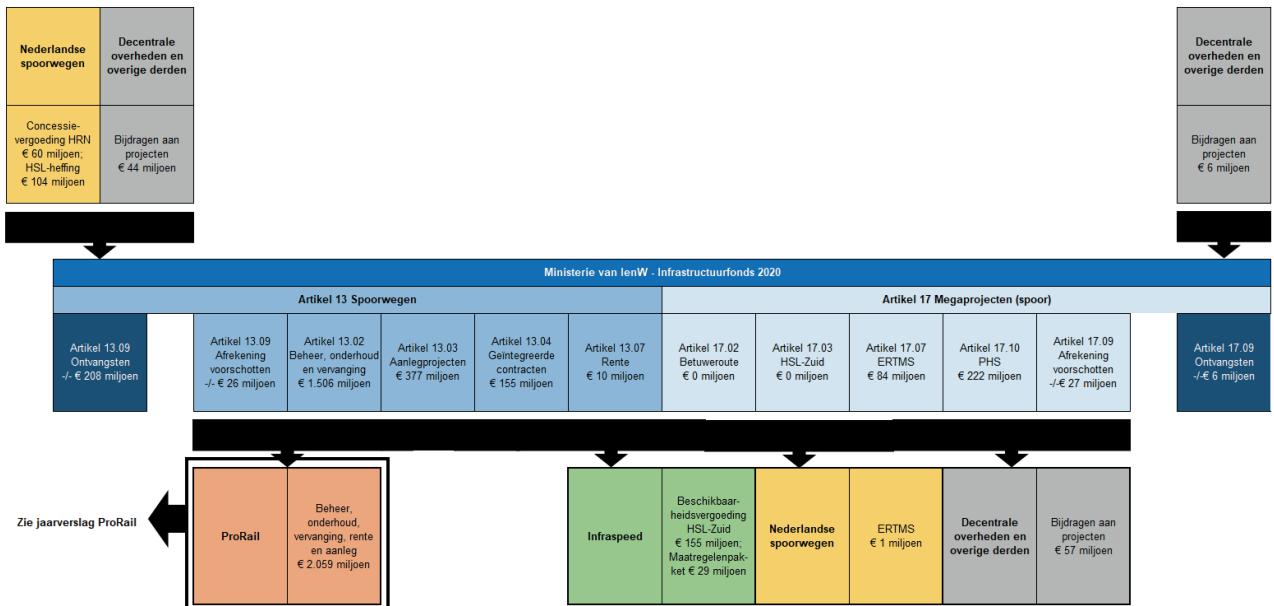
Op de spoorbudgetten is in 2020 per saldo € 168 miljoen minder uitgegeven dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat er € 171 miljoen aan begrote uitgaven is doorgeschoven naar latere jaren en € 17 miljoen aan begrote ontvangsten naar voren is gehaald. De doorgeschoven uitgaven hebben nagenoeg volledig betrekking op aanlegprojecten. Voor een uitgebreide toelichting op deze projecten wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 13.03. De overboeking van per saldo € 20 miljoen uit andere artikelen heeft nagenoeg volledig betrekking op de toegevoegde prijsbijstelling.

Tabel 64 Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)

	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.09	IF 13	IF 17.02	IF 17.03	IF 17.07	IF 17.10	IF 17.09	IF 17	IF 13 +17
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	Beheer, onderh. en verv.	Aanleg-projecten	Geïntegreerde contract.	Rente en aflossing	Ontvangsten	Totaal	Betuwe-route	HSL-Zuid	ERTMS	PHS	Ontvangsten	Totaal	Totaal
<b>Ontwerpbegroting 2020</b>	1.472	432	165	10	- 182	1.897	0	4	156	199	- 1	358	2.255
Desalderingen en overboekingen binnen artikel		25			- 25	0						0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen		1			- 3	- 2	- 1					- 2	- 4
Kasschuiven en saldboekingen	14	- 143	23		- 19	- 125	1	- 94	- 17	3	- 107		- 232
<b>Mutaties voorjaarsnota</b>	14	- 117	23	0	- 47	- 127	0	0	- 95	- 17	3	- 109	- 236
<b>Stand voorjaarsnota</b>	1.486	315	188	10	- 229	1.770	0	4	61	182	2	249	2.019
Desalderingen en overboekingen binnen artikel		19			- 19	0		13	13	- 26	0		0
Overboekingen van en naar andere artikelen	24	6				30		1			1		31
Kasschuiven en saldboekingen	0	- 106				- 106		5	7		12		- 94
<b>Mutaties miljoenennota</b>	24	- 81	0	0	- 19	- 76	0	0	19	20	- 26	13	- 63
<b>Stand Miljoenennota</b>	1.510	234	188	10	- 248	1.694	0	4	80	202	- 24	262	1.956
Desalderingen en overboekingen binnen artikel		3			- 3	0						0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen		- 5				- 5						0	- 5
Kasschuiven en saldboekingen	- 6	182	- 23		5	158		- 4	- 16	20	- 8	- 8	150
<b>Mutaties najaarsnota</b>	- 6	180	- 23	0	2	153	0	- 4	- 16	20	- 8	- 8	145
<b>Stand Najaarsnota</b>	1.504	414	165	10	- 246	1.847	0	0	64	222	- 32	254	2.101
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	2				9	11		- 11			- 11		0
Overboekingen van en naar andere artikelen		- 2				- 2						0	- 2
Kasschuiven en saldboekingen		- 35	- 10		3	- 42		31			- 1	30	- 12
<b>Mutaties slotwet</b>	2	- 37	- 10	0	12	- 33	0	0	20	0	- 1	19	- 14
<b>Realisatie 2020</b>	1.506	377	155	10	- 234	1.814	0	0	84	222	- 33	273	2.087

## Onderdeel B - Kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief btw)

**Figuur 3 Kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief BTW)**



## Bijlage 2: Instandhouding

In deze bijlage bij het jaarverslag van het Infrastructuurfonds 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 Hoofdspoorteginfrastructuur (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 beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Bij ProRail wordt hiervoor de afkorting BOV (Beheer, Onderhoud en Vervanging) gehanteerd. Bij RWS wordt onderscheid gemaakt tussen respectievelijk Beheer en Onderhoud (BenO) en Vervanging en Renovaties (VenR).

### 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 direct ervaren. Over deze te leveren prestaties en de bijhorende budgetten maakt lenW afspraken met RWS. Deze afspraken vormen de basis van het onderhoud dat door RWS jaarlijks wordt uitgevoerd.

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 wordt een Service Level Agreement (SLA) met een looptijd van vier jaar afgesproken met daarin de afgesproken prestatieniveaus. De huidige SLA-periode loopt van 2018 tot en met 2021.

Tabel 65 Prestatie-indicatoren netwerken RWS

Prestatie-indicator	Streefwaarde 2018-2021	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Toelichting
<b>Hoofdwegennet</b>					
<b>Beschikbaarheid</b>					
Technische beschikbaarheid van de weg	<b>90%</b>	99%	99%	99%	
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:					1
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	<b>10%</b>	2%	3%	6%	
Levering verkeersgegevens:					
– Beschikbaarheid data voor derden	<b>90%</b>	92%	93%	93%	
– Actualiteit data voor derden	<b>95%</b>	99%	97%	100%	
<b>Veiligheid</b>					
– Voldoen aan norm voor verhardingen	<b>99,7%</b>	99,8%	99,8%	99,7%	
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	<b>95%</b>	97%	97%	Voldoende	2
<b>Hoofdvaartwegennet</b>					
<b>Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid</b>					
Stremmingen gepland onderhoud	<b>0,8%</b>	0,8%	–	0,3%	
Stremmingen ongepland onderhoud	<b>0,2%</b>	0,4%	–	0,4%	3
Tijdig melden ongeplande stremmingen	<b>97%</b>	98%	98%	98%	
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)					4
– Toegangsgeulen	99%	100%	100%	100%	
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%	92%	
– Hoofdvaarwegen	85%	86%	83%	80%	
– Overige vaarwegen	85%	91%	87%	83%	
<b>Veiligheid</b>					
Vaarwegmarkering op orde	<b>95%</b>	95%	93%	91%	5
<b>Hoofdwatersysteem</b>					
<b>Waterveiligheid</b>					
Handhaving kustlijn	<b>90%</b>	92%	92%	91%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	<b>100%</b>	40%	83%	83%	6
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	<b>100%</b>	100%	75%	50%	7
Betrouwbaarheid informatievoorziening	<b>95%</b>	99%	99%	100%	

### Toelichting

1. De files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud waren in 2020 hoger dan in 2018 en 2019. Dit komt doordat er vanwege de coronacrisis minder files zijn geweest, waardoor het percentage files door onderhoudswerkzaamheden gestegen is. Het totale reistijdsverlies (uitgedrukt in miljoen voertuigverliesuren) door files door werkzaamheden is iets lager dan in eerdere jaren (0,63 in 2018, 0,97 in 2019 en 0,55 in 2020). De scores van de overige prestatie-indicatoren liggen in lijn met de scores van 2018 en 2019.
2. Voor de veiligheidsindicator onderdeel gladheidsbestrijding is een kwalitatieve score opgenomen. Voor het eerste half jaar is een prestatie van 97% gerealiseerd. Omdat in het najaar 2020 een nieuw strooimanagementstelsel in gebruik is genomen en dit systeem nog enige kinderziektes had, zijn er over het najaar 2020 geen prestatie cijfers beschikbaar. Kwalitatief is de indruk dat ook in de tweede helft van het jaar de norm is gehaald, omdat in deze periode de tijdelijkheid van de strooiacties vergelijkbaar is geweest met die in andere jaren.
3. De kwaliteit van de stremmingsgegevens is dusdanig verbeterd dat over 2020 weer gerapporteerd kan worden over de geplande en ongeplande stremmingen. Er lopen nog acties ter verdere verbetering van de

juistheid en volledigheid van de registraties. Ongeplande stremmingen scoort boven de norm. Door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien neemt de ongeplande uitval van objecten toe.

4. Met deze prestatie-indicator wordt bepaald in welke mate het oppervlak van de vaargeul voldoet aan de nautisch gegarandeerde diepte. De vaarwegprofielen van de vaarwegtypen Hoofdvaarwegen en Oude Vaarwegen voldoen niet aan de norm. De oorzaak ligt aan de overgang van een aantal vaargeulen naar een nieuwe CEMT klasse. De nautisch gegarandeerde diepte, die bij deze nieuwe CEMT klasse hoort, is dieper dan bij de huidig geldende CEMT klasse. Doordat de nieuwe norm in deze overgangsfase al wel wordt gehanteerd, voldoen deze vaarwegen nu nog niet aan de norm. Daarnaast is er sprake van een achterstand in de baggerwerkzaamheden. Deze baggerwerkzaamheden worden, vanuit praktisch oogpunt, gecombineerd met de aanpassing van de vaargeul-dimensies behorende bij de nieuwe CEMT klasse.
5. Net als vorig jaar scoort de vaarwegmarkering onder de norm. De oorzaak van de daling in 2020 wordt voornamelijk veroorzaakt doordat een aantal voor de PIN zwaarwegende objecten in storing raakten tijdens een storm en het herstel langer duurde door weersomstandigheden en vanwege beperkte beschikbaarheid van de markeerschepen.
6. De beschikbaarheid van de stormvloedkeringen wordt niet behaald. Voor de Maeslantkering was in 2019 geen faalkans afgegeven. In 2020 is deze voorlopig kwantitatief vastgesteld op 1:89 per sluitvraag. De kering voldoet daarmee niet aan de gestelde eis van 1:100 per sluitvraag. Na uitvoering van de geplande verbeteracties, voldoet de faalkans van de Maeslantkering voor het stormseizoen 2021/2022 weer aan de wettelijke eis. Tot dat moment wordt door middel van beheersmaatregelen het betrouwbaar functioneren van de Maeslantkering gewaarborgd.
7. De waterhuishouding op orde in alle peil gereguleerde gebieden is dit jaar niet behaald. Dit heeft meerdere oorzaken. Bij Eefde is de capaciteit van het gemaal lager dan afgesproken wanneer het peil op de IJssel beneden de 3 meter NAP komt. Hierdoor is in zowel 2019 als 2020 de prestatieafspraak voor ‘wateraanvoer bij droogte’ niet gehaald. Door inzet van een tijdelijke pomplijninstallatie is overlast voorkomen. De maximale pompcapaciteit van het gemaal in IJmuiden<sup>5</sup> is met bijna 40% afgangen. Eind april 2020 viel een van de zes pompen uit door een kritiek defect aan de aandrijving. Vervolgens is een tweede pomp buiten gebruik gesteld nadat bleek dat deze dezelfde symptomen vertoonde als de uitgevallen pomp. Het gemaal in IJmuiden is een belangrijke schakel in het waterbeheer voor een groot gedeelte van West-Nederland. Totdat de pompcapaciteit van het gemaal is hersteld, zet Rijkswaterstaat tijdelijke pompen in. In het waterbeheer wordt prioriteit gegeven aan het voorkomen van wateroverlast. Dit heeft incidenteel tot een toename van de zoutindringing op het Noordzeekanaal geleid.

#### Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2020.

---

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 27 625, nr. 503

Tabel 66 Areaal netwerken RWS

Areaal	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Toelichting
<b>Hoofdwegennet</b>					<b>1</b>
Rijbaanlengte					
– Hoofdrijbaan	km	5.867	5.843	5.842	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.723	1.745	1.766	
Areaal asfalt					
– Hoofdrijbaan	km <sup>2</sup>	77	77	77	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km <sup>2</sup>	15	15	15	
Groen areaal	km <sup>2</sup>	182	182	183	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.781	2.839	2.890	
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	
Bediende objecten					
– Spitsstroken	km	319	310	310	
– Bruggen Beweegbaar	stuks	55	55	55	
– Tunnelcomplexen	stuks	19	19	20	
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	15	15	14	
Aquaducten	stuks	17	17	17	
Ecoducten	stuks	54	56	55	
<b>Hoofdvaarwegennet</b>					<b>2</b>
Vaarwegen	km	7.082	7.082	7.071	
– waarvan binnenvaart	km	3.437	3.437	3.426	
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.646	3.646	
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	
Verkeersposten	stuks	12	12	12	
Vuurtorens (incl. BES-eilanden)	stuks	23	23	24	
Bediende objecten					
– Schutsluiskolken	stuks	128	129	131	
– Bruggen beweegbaar	stuks	114	113	113	
<b>Hoofdwatersysteem</b>					<b>3</b>
Watermanagement wateroppervlak	km <sup>2</sup>	90.192	90.191	90.189	
Kustlijn	km	293	293	293	
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:					
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	198	198	195	
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	646	646	625	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.007	5.351	5.185	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.351			
Binnenwateren	km <sup>2</sup>	3.050	3.049	3.047	
Bediende objecten:					
– Stormvloedkeringen	stuks	6	6	6	
– Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	84	86	85	
– Stuwcomplexen	stuks	10	10	10	
– Gemalen	stuks	19	20	20	

**Toelichting:**

1. Hoofdwegennet
  - Algemeen beeld periode 2018-2020: De omvang van het hoofdwegennet neemt toe door grote verbredingsprojecten. In een aantal van deze projecten worden spitsstroken omgezet naar permanente rijstroken, waardoor de lengte spitsstroken afneemt. 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.

- Specifiek 2020: De uitbreiding van het Hoofdwegenet in 2020 komt op conto van de projecten «A1 Apeldoorn - Azelo», «A16/N3 Dordtse Kil» en «SAA-3 A9 Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)», met daarin de nieuwe Gaasperdammtunnel. Er zijn twee nieuwe ecoducten gerealiseerd: in de N200 bij Halfweg en in de A1 bij Deventer; het totale aantal ecoducten is toch afgangen door dataverbeteringen, omdat drie ecopassages onder de rijksweg ten onrechte als ecoduct waren geclasseerd. Verder is de oude sneldienststeiger (aanleginrichting) bij Harlingen, die niet meer in gebruik was, verwijderd.
- 2. Hoofdvaarwegennet:
  - Algemeen beeld periode 2018-2020: De omvang van het vaarwegenet is vrij stabiel. De meeste veranderingen hebben in 2020 plaatsgevonden. In 2019 heeft alleen een wijziging in de bediende objecten plaatsgevonden: de derde kolk bij de Beatrixsluis is in gebruik genomen en de Paddepoelsterbrug is buiten gebruik gesteld door aanvaring.
  - Specifiek 2020: De lengte vaarwegen neemt af als gevolg van de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta. Het aantal vuurtorens neemt toe door een overdracht naar Rijkswaterstaat van de vuurtoren Fort Oranje op St. Eustatius. Het aantal bediende objecten neemt toe als gevolg van de aanleg van de Reevesluis en de tweede sluiskolk bij sluis Eefde.
- 3. Hoofdwatersysteem:
  - Algemeen beeld periode 2018-2020: De omvang van het beheerde oppervlak hoofdwatersysteem neemt af, onder andere door de verbreding van de Houtribdijk in 2019. De omvang van de uiterwaarden varieert. Enerzijds door aanleg en anderzijds door overdrachten naar diverse partijen. In 2019 is het aantal bediende objecten in totaal met drie toegenomen door de registratie van een gemaal en spuimiddel bij Sluis II en een spuimiddel bij Sluis IV.
  - Specifiek 2020: Het wateroppervlak neemt af, onder andere als gevolg van de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta. De primaire en niet-primaire keringen nemen af door overdrachten naar andere partijen zoals een aantal voorhavendijken naar het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. In 2020 is de omvang uiterwaarden afgangen, met name door overdrachten naar andere partijen. Bijvoorbeeld de overdracht van de Reevediep uiterwaarden naar Staatsbosbeheer. In 2020 is het aantal spui- en uitwateringssluisjes gelijk gebleven. Het totale aantal is toch met één afgangen door dataverbeteringen, omdat een waterregulieringswerk ten onrechte als spuisluis was geklassificeerd. De afname van 86 naar 85 is zodoende puur administratief.

## Budgetten Instandhouding Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

**Tabel 67 Budget en realisatie verkeers-/watermanagement en Beheer en onderhoud RWS (bedragen x €1.000)**

Artikelonderdeel		Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
		2020	2020	2020	
<b>Hoofdwegen</b>					
IF 12.01	Verkeersmanagement	3.811	4.109	298	
IF 12.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	20.477	20.834	357	
IF 12.02.01	Beheer en Onderhoud	501.379	700.022	198.643	1
IF 12.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	19.460	41.390	21.930	2
<b>Totaal realisatie Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen</b>		<b>545.127</b>	<b>766.355</b>	<b>221.228</b>	
<b>Hoofdvaarwegen</b>					
IF 15.01	Verkeersmanagement	8.830	11.010	2.180	
IF 15.06.02	Verkeersmanagement Landelijke Taken	5.589	5.682	93	
IF 15.02.01	Beheer en Onderhoud	331.829	335.809	3.980	3
IF 15.06.02	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken	5.180	5.686	506	
<b>Totaal realisatie Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen</b>		<b>351.428</b>	<b>358.187</b>	<b>6.759</b>	
<b>Hoofdwatersysteem</b>					
DF 3.01.01	Watermanagement	7.336	7.458	122	
DF 5.02.01	Watermanagement Landelijke Taken	4.088	3.956	- 132	
DF 3.02.01	Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	81.685	91.761	10.076	4
DF 3.02.02	Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	27.739	29.190	1.451	
DF 5.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Waterveiligheid	7.159	7.045	- 114	
DF 5.02.01	Beheer en Onderhoud Landelijke Taken Zoetwatervoorziening	2.425	2.465	40	
<b>Totaal realisatie Watermanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwatersysteem</b>		<b>130.432</b>	<b>141.875</b>	<b>11.443</b>	
<b>Totaal realisatie verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud RWS</b>		<b>1.026.987</b>	<b>1.266.417</b>	<b>239.430</b>	

### Toelichting

Onderstaand wordt 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 realisatie dan begroot bij Beheer en Onderhoud betreft voornamelijk de uitgaven voor de versnelling aan onderhoudswerkzaamheden. Er is extra budget vrijgemaakt voor maatregelen die direct effect hebben op het verminderen van (ver)storingen en relatief snel zijn in te passen in de onderhoudsprogrammering van RWS (€ 122,4 miljoen). Deze maatregelen op het Hoofdwegennet zijn met name gericht op de verlichting, geleiderails, en fauna-afrastering (Kamerbrief 29 385, nr. 106). Daarnaast zijn er extra uitgaven geweest voor geluidsmaatregelen naar aanleiding van de actualisatie van het geluidsplafond (€ 49,0 miljoen).
2. De hogere realisatie dan begroot wordt voornamelijk veroorzaakt door uitvoering van CO2-reducerende maatregelen in het kader van het 'Urgenda I-pakket' (€ 10 miljoen). In het kader van de klimaatenvoloppe heeft het kabinet middelen beschikbaar gesteld voor circulaire maatregelen in de GWW waarmee CO2- reductie kan worden gerealiseerd zoals door recycling en hergebruik van asfalt, beton en staal in de infrasector (€ 1 miljoen).

3. De hogere realisatie dan begroot bij Beheer en Onderhoud wordt voornamelijk veroorzaakt door een versnelling van onderhoudswerkzaamheden. Op het hoofdvaarwegennet zijn extra werkzaamheden uitgevoerd ten behoeve van damwanden, bedieningsinstallaties van sluizen en baggerwerkzaamheden.
4. De belangrijkste oorzaken voor de hogere realisatie bij Beheer en Onderhoud Waterveiligheid zijnde in 2020 aangebrachte versnelling van beheer- en onderhoudswerkzaamheden (€ 4,9 miljoen), herstart van de aanpassing besturingssysteem Maeslantkering (€ 3,5 miljoen) en verwerking van de prijsbijstelling 2020 (€ 1,5 miljoen).

**Tabel 68 Budget en realisatie Vervanging en Renovatie RWS (bedragen x €1.000)**

Artikelonderdeel	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
	2020	2020	2020	
IF 12.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdwegennet	190.701	127.107	– 63.594
IF 15.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegennet	66.245	51.650	– 14.595
DF 3.02.03	Vervanging en Renovatie Hoofdwatersysteem	16.493	15.482	– 1.011
<b>Totaal realisatie Vervanging en Renovatie Rijkswaterstaat</b>	<b>273.439</b>	<b>194.239</b>	<b>– 79.200</b>	

#### Toelichting

Onderstaand wordt 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 lagere realisatie bij Hoofdwegennet wordt veroorzaakt door een kasschuif van 2020 naar 2021 die in de ontwerpbegroting 2021 is verwerkt voor de projecten:
  - Suurhoffbrug (- € 16,0 miljoen),
  - N3 Wantijbrug (- € 10,6 miljoen),
  - Brug de Noord (- € 9,2 miljoen),
  - Systemen voor bediening, beveiliging en bewaking van tunnels (- € 6,5 miljoen) en
  - A73 Roertunnel en Swalmentunnel (- € 4,2 miljoen).
2. De lagere realisatie bij Hoofdvaarwegennet wordt veroorzaakt doordat RWS een minder groot beroep heeft gedaan op de reservering VenR, wat heeft geleid tot een lagere uitgaven van €7,6 miljoen. Daartegenover staan hogere uitgaven bij de volgende projecten :
  - VenR Groot Onderhoud Stuwen (€ 7,3 miljoen) door herstelwerkzaamheden aan de stuwdam Linne;
  - Modernisering Objecten Bediening Zeeland (MOBZ) Renovatie en Vernieuwing (€ 2,7 miljoen) Dit komt doordat vanwege de hinderplanning de realisatie van twee bruggen is omgedraaid. Hierdoor zijn kosten eerder gemaakt dan in de oorspronkelijke planning was voorzien.
  - Onderzoeksprogramma V&R (€ 1,8 miljoen). Er zijn meer onderzoeken uitgevoerd in 2020 dan eerder gepland

#### 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 gevolgd op het Deltafonds en het Infrastructuurfonds. 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 2020 bepalen. Het overgrote deel van de post betreft de SLA Beheer en onderhoud en Verkeer- en watermanagement inclusief de Landelijke Taken.

Tabel 69 Ontwikkeling post NUTW RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen		
	2019	2020	Toelichting
<i>Beheer en onderhoud en verkeersmanagement</i>			
1) Hoofdwatersysteem	254	216	1
2) Hoofdwegennet	7	– 9	2
3) Hoofdvaarwegennet	94	125	3
<i>Subtotaal Beheer en onderhoud en verkeersmanagement inclusief Landelijke Taken</i>	<i>355</i>	<i>333</i>	
<i>Overig<sup>1</sup></i>			
4) Hoofdwatersysteem	32	54	4
5) Hoofdwegennet	79	85	5
6) Hoofdvaarwegennet	22	9	6
7) Overig	29	37	7
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>162</i>	<i>186</i>	
<b>Totaal</b>	<b>517</b>	<b>519</b>	

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

1. Aan de balanspost op Hoofdwatersysteem is € 34 miljoen onttrokken ter dekking van middelen die al in de begroting 2015 beschikbaar zijn gesteld voor het artikel waterkwaliteit op het Deltafonds. Deze middelen zijn aan dat artikel toegevoegd in de jaren 2017 t/m 2023. De onderliggende werkzaamheden worden in deze periode uitgevoerd. Het grootste deel van de € 216 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft betrekking op kustlijnzorg: € 134 miljoen. Vorig jaar was dit nog € 116 miljoen. Dit omdat het in 2011 gewijzigde aanbestedingsbeleid heeft geleid tot meer en eerdere meevalders dan verwacht en doordat de opdrachtnemers binnen de hen gegeven vrijheid de daadwerkelijke zandsuppleties naar achteren schuiven. De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de activiteiten in 2020 stil hebben gelegen vanwege de stikstofproblematiek. Het resterende saldo van € 82 miljoen wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2021 en verder.
2. Medio 2020 was gebleken dat in de huidige meerjarige onderhoudsperiode (2018-2021) spanning bestaat tussen het budgetair kader en de budget behoefte van RWS voor beheer en onderhoud. Bij Najaarsnota is daarom besloten € 103 miljoen middels het saldo over te hevelen naar 2020 en bij Voorjaarsnota 2021 dit bedrag vanuit de Investeringsruimte op artikel 20.05.01 naar artikel 12 te boeken. Eind 2020 blijkt sprake te zijn van een beperkt tekort. Dit wordt aangevuld in 2021.
3. In het saldo op Hoofdvaarwegennet heeft voor € 17 miljoen betrekking op Reeds Uitgevoerd Werk. Het gaat om de Overdracht van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel aan het Waterschap. De toekomstige beheer- en onderhoudslasten zijn toen in één keer afgekocht. Deze post loopt af in jaarlijkse porties van € 3 miljoen. De rest van het saldo (€ 142 miljoen) betreft nog uit te voeren werk. Dit saldo is gestegen, hoewel er in 2020 meer kosten zijn gemaakt dan in 2019. In de SLA 2018-2021 was echter uitgegaan van een nóg hogere productie en daarom is in 2020 ook meer agentschapsbijdrage ontvangen dan in 2019. Deze hogere productie is niet geheel gerealiseerd, er zijn maatregelen naar latere jaren doorgeschoven.
4. Van de € 54 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft € 36 miljoen betrekking op Herstel en Inrichting en € 12 miljoen op Verkenningen en Planuitwerkingen.
5. Van de € 85 miljoen op het Hoofdwegennet is € 56 miljoen bestemd voor servicepakketten zoals Meer Veilig, € 19 miljoen voor file-aanpak en € 10 miljoen voor planuitwerkingen.
6. De balanspost op het Hoofdvaarwegennet heeft bijna volledig betrekking op NoMo AOV.
7. De balanspost overig heeft voor € 21 miljoen betrekking op projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland. De stijging ten opzichte van eind 2019 wordt grotendeels veroorzaakt door extra budget dat is toegevoegd voor het incident met de tanker Bow Jubail (€ 5 miljoen).

### 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 2016 tot eind 2020 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.

Dat de stijgende trend in 2020 iets is getemporeerd en in het geval van het hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet zelfs beperkt afgenoem. Dit komt doordat extra budget is ontvangen met de impuls (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, [35 300 A, nr. 5](#)) en het Versnellingspakket (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, [29 385, nr. 106](#)). Hierdoor kon meer onderhoud worden uitgevoerd. Verder is bij het Hoofdwegennet het budget dat uit eerdere jaren beschikbaar was uit de balanspost Nog Uit te voeren Werkzaamheden (NUTW) nagenoeg volledig ingezet. Bij Najaarsnota is verder € 103 miljoen middels het saldo versneld naar 2020. Hierdoor is de groei van het uitgesteld onderhoud geremd.

Ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte (budget en capaciteit) is het beeld verscherpt door externe audits die in 2019 en 2020 zijn uitgevoerd op de budgetbehoefte voor instandhouding van RWS. Over de uitkomsten hiervan is de Kamer eind 2020 geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, [35570 A nr. 46](#)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget, zonder dat het uitgesteld onderhoud wordt ingelopen. Dit betekent dat zonder aanvullend budget het uitgesteld onderhoud naar verwachting in de toekomst verder zal oplopen.

**Tabel 70 Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)**

	2017		2018		2019		2020	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig						
Hoofdwegennet	314	3	353	1	552	7	544	12
Hoofdvaarwegen	350	36	414	37	493	3	487	9
Hoofdwatersysteem <sup>1</sup>	80	6,81	106	8	106	8	159	1
Totaal	744	45	873	46	1.151	18	1.190	22

<sup>1</sup> 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.

## Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)

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

### Prestaties ProRail

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van InfraW 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 InfraW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. De Tweede Kamer wordt jaarlijks in een separate brief over de jaarverantwoording van ProRail geïnformeerd.

**Tabel 71 Prestatie-indicatoren ProRail**

Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde <sup>1</sup>	Streef-waarde	Realisatie 2019	Realisatie 2020
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	5	6
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,9%	91,1%	92,6%	93,5%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,7%	97,3%	97,7%	97,9%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,1%	82,1%	83,4%	85,2%
Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal 3 minuten	86,8%	89,9%	91,9%	nvt
Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten	92,4%	93,4%	95,2%	96,1%
Transitotijd goederenvervoer	7,5%	3,8%	3,40%	3,20%
Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%	98,5%	98,5%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	436	361

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

Bron: Jaarrapporrage ProRail 2020

### Toelichting

In 2020 zijn alle bodemwaarden gehaald en met uitzondering van het klantoordeel goederenvervoerders ook alle streefwaarden. Ook zijn alle gerealiseerde waarden in 2020 gelijk of hoger dan in 2019.

### Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij ProRail ultimo 2019. Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag zijn nog niet alle gegevens over het areaal van ProRail per einde 2020 beschikbaar. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van het areaal van ProRail.

**Tabel 72 Areaal netwerken ProRail**

Areaal	Eenheid	Realisatie 2019	Realisatie 2020
Spoorlengte	km	7.097	n.n.b.
Wissels	stuks	6.560	n.n.b.
Overwegen	stuks	2.477	n.n.b.
Seinen	stuks	11.586	n.n.b.
Beweegbare bruggen	stuks	67	n.n.b.
Tunnels	stuks	26	n.n.b.
Stations	stuks	400	n.n.b.

Bron: Jaarrekening ProRail 2019

**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 73 Budget en realisatie instandhouding ProRail (bedragen x €1 miljoen)**

Artikelonderdeel	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
	2020	2020	2020	
IF 13.02	1.472	1.506	34	1
IF 13.07	10	10	0	
<b>Totaal realisatie instandhouding HSWI</b>	<b>1.482</b>	<b>1.516</b>	<b>34</b>	

**Toelichting**

1. In 2020 is € 34 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling 2020 (€ 24 miljoen), het doorgeschoven saldo uit 2019 (€ 14 miljoen), het doorgeschoven saldo naar 2021 (- € 6 miljoen) en de vaststelling van de subsidie 2019 (€ 2 miljoen, zie ook de ontvangsten op artikelonderdeel 13.09). Afrekening van de subsidie 2020 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

**Uitgesteld en achterstallig onderhoud**

In het onderzoek naar de instandhoudingskosten van ProRail dat in 2020 door PwC/Rebel is uitgevoerd is tevens een analyse uitgevoerd naar het uitgesteld en achterstallig onderhoud van de spoorassets (Kamerstukken II 2019/20, [35570, nr. 46](#)). Uit deze analyse 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 haar asset management strategie. In incidentele gevallen is sprake van achterstallig onderhoud.

In haar Staat van de Infra concludeert ProRail dat de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur in 2019, net als in 2017, gemiddeld goed is (Kamerstukken II 2019/20, [35570, nr. 46](#)). Er was over het geheel bezien sprake van weinig storingen en het spoor is veilig en betrouwbaar. Met uitzondering van de situatie in het Rotterdamse havengebied dat de laatste jaren veel hinder ondervond door onverwachte infrastoringen, wat tot hinder voor de goederenvervoerders leidde. Waar ProRail met het vorige rapport nog constateerde dat vooral wissels en spoor aan het verouderen waren, concludeert ProRail dat deze objecten niet verder verouderd zijn ten opzichte van 2017. ProRail concludeert dat er nauwelijks sprake is van achterstallig onderhoud, behoudens in het havengebied Rotterdam. In 2020 heeft ProRail in het kader van 'infra op orde' stappen gezet om de huidige onderhoudsachterstanden op de havenspoorlijn in de komende twee jaar

weg te werken. De Staat van de Infra zal voortaan jaarlijks verschijnen, waarmee jaarlijks de actuele technische toestand van het areaal inzichtelijk is gemaakt.

#### Balansposten ProRail

Tussen lenW 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 egalisererreserve op de balans bij ProRail. De egalisererreserve 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 lenW en weer toegevoegd aan de middelen in het Infrastructuurfonds, waarna ze door ProRail weer kunnen worden aangevraagd in het jaar dat deze middelen alsnog benodigd zijn.

Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag zijn de gegevens van de balansposten van ProRail per eind 2020 nog niet beschikbaar. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van de balansposten ProRail.

**Tabel 74 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)**

	BOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden (per saldo)	184	79	263
Vooruit ontvangen bijdragen van lenW (per saldo)	27	6	33
<b>Vooruit ontvangen bijdragen</b>	<b>211</b>	<b>85</b>	<b>296</b>
 Nog te egaliseren investeringsbijdragen	105	37	142
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	- 53	0	- 53
<b>Nog te egaliseren bijdragen</b>	<b>52</b>	<b>37</b>	<b>89</b>
 Getroffen voorzieningen en overige reserves			78
Saldo van nog te betalen kosten en vooruitbetaalde kosten			- 43
<b>Nog te betalen kosten</b>			<b>35</b>
 <b>Liquide middelen per 31-12-2019</b>			<b>420</b>

Bron: Jaarrekening ProRail 2019

### Bijlage 3: Lijst van afkortingen

---

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

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

---

