
Vergaderjaar 2023–2024

36 560 A

Jaarverslag en Slotwet Mobiliteitsfonds 2023

Nr. 1

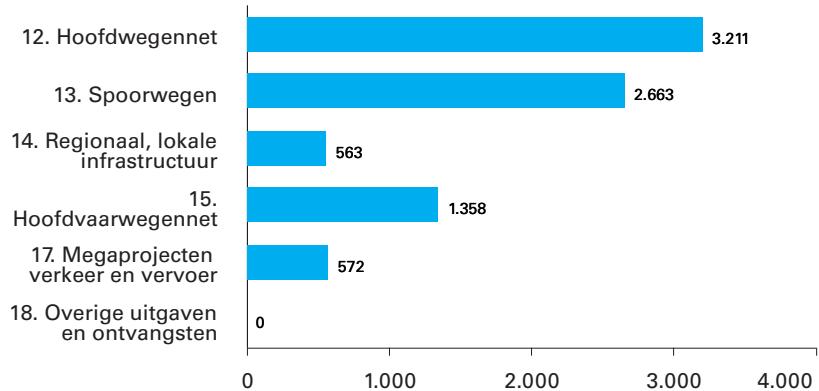
JAARVERSLAG VAN HET MOBILITEITSFONDS (A)
Ontvangen 15 mei 2024

INHOUDSOPGAVE

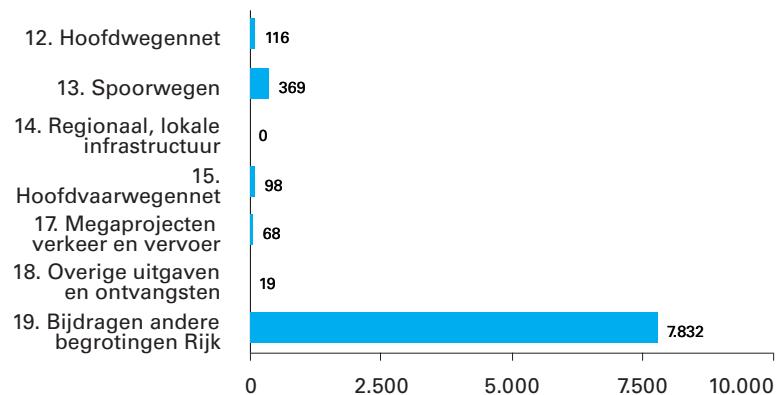
Gerealiseerde uitgaven en ontvangsten	3
A. Algemeen	4
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	6
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	6
2. Leeswijzer	7
B. Productverslag	11
3. Mobiliteitsfondsverslag 2023	11
4. Productartikelen	13
4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	13
4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	20
4.3 Artikel 13 Spoorwegen	40
4.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	54
4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	58
4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	75
4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangst	82
4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	84
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	85
C. Jaarrekening	86
6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds	86
7. Saldibalans	87
D. Bijlagen	93
Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen	94
Bijlage 2: Instandhouding	96
1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat	96
2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)	109
Bijlage 3: Bijlage onderuitputting bij Jaarverslag 2023	113
Bijlage 4: Lijst van afkortingen	115

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 8.367.399



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 8.503.381



A. ALGEMEEN

1.1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

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

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Mobiliteitsfonds (A) over het jaar 2023 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 2023 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:

- a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
- b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
- c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- d. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- e. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2023
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. 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;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2023 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2023, alsmede over de saldibalans over 2023 (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.

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

M.G.J. Harbers

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

2. Leeswijzer

Algemeen

Voor u ligt het Jaarverslag 2023 van het Mobiliteitsfonds, Hoofdstuk A van de Rijksbegroting. Naast het Mobiliteitsfonds kent lenW ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

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

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

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

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

Opbouw

Het Jaarverslag van het Mobiliteitsfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot decharge-verlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2023 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit:
 - Het Mobiliteitsfondsverslag 2023, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2023;
 - De productartikelen van het Mobiliteitsfonds;
 - De bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2023 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit de verantwoordingsstaat en saldibalans van het Mobiliteitsfonds.
- De volgende vier bijlagen:
 1. Artikel 13 Spoorwegen;
 2. Instandhouding;
 3. Focusonderwerp Financieel Jaarverslag Rijk: Resultaatbereik in relatie tot onderuitputting
 4. Lijst van afkortingen.

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen ‘Budgettaire gevolgen van beleid’. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling riksbegrotingsvoorschriften 2024 op het niveau van de financiële instrumenten toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen en ontvangsten volgens deze ondergrenzen toegelicht.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

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

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

Afronding budgettaire tabellen en verantwoordingsstaat

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

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

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

- Van een wijziging (anders dan door de verwerking van loon- en 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 2024 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kassstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen

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

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

Groeiparagraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2024

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2024 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in de jaarverslagen van lenW op het gebied van:

1. Niet uit de balans blijkende financiële risico's voortkomend uit lopende juridische procedures
2. Voorgestelde resultaatbestemming agentschappen
3. Focusonderwerp Financieel Jaarverslag Rijk: Resultaatbereik in relatie tot onderuitputting
4. Voortgang activiteiten ingevolge het rapport Ongekend onrecht

Ad 1. Niet uit de balans blijkende financiële risico's voortkomend uit lopende juridische procedures

In het geval van juridische procedures waarbij de Staat betrokken is en die een significante impact kunnen hebben op de financiële positie van een ministerie of de Staat, kan sprake zijn van niet uit de saldibalans blijkende financiële risico's voortkomend uit lopende juridische procedures. In de saldibalans wordt hierover onder de post «Andere verplichtingen» verantwoord.

Ad 2. Voorgestelde resultaatbestemming agentschappen

Bij de agentschapsparagraaf dient voortaan in een afzonderlijk overzicht de resultaatbestemming gepresenteerd en opgenomen te worden onder de staat van baten en lasten.

Ad 3. Focusonderwerp Financieel Jaarverslag Rijk: Resultaatbereik in relatie tot onderuitputting.

De Tweede Kamer heeft voor het Financieel Jaarverslag Rijk het resultaatbereik in relatie tot onderuitputting als focusonderwerp aangewezen. De minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze gevolg wordt gegeven aan dit onderwerp (Kamerstukken II 2022-2023, [35 510, nr. 60](#)). Voor het focusonderwerp is een eenmalige bijlage bij het jaarverslag van de beleidsbegroting HXII, MF en DF opgenomen.

Ad 4. Voortgang activiteiten ingevolge het rapport Ongekend onrecht

Algemene Zaken heeft bij brief d.d. 26 juni 2023 (Kamerstukken II 2022-2023, [35 510, nr. 135](#)) van de minister-president de collega-ministers die het aangaat verzocht in het departementaal jaarverslag te rapporteren over de voortgang van activiteiten ingevolge het rapport «Ongekend onrecht» en dit te doen bijvoorbeeld aan de hand van een tabel, zoals die is gebruikt

bij de Kamerbrief over de stand van zaken van de maatregelen van 29 juni 2021 (Kamerstukken II 2020-2021, [32 865, nr. 232](#)). lenW is geen actiehouder van een maatregel en derhalve is er geen afzonderlijk rapportage in het jaarverslag van lenW opgenomen.

B. PRODUCTVERSLAG

3. Mobiliteitsfondsverslag 2023

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2023 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2023 is gestart.

Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

In 2023 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitgevoerd:

Tabel 2 Activiteiten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

Beheer, onderhoud en vervanging	
Netwerk	Project
Hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare route- en reisinformatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.– Uitvoering van het programma Vervanging en Renovatie
Spoorwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement– Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.– Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	<ul style="list-style-type: none">– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van exploitatie, onderhoud en vernieuwing wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT overzicht 2024.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2023 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Tabel 3 Mijlpalen aanleg Hoofdwegennet

Aanleg Mijlpalen Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">– A27 Houten-Hooipolder– Zuidasdok Knooppunt Nieuwe Meer

Tabel 4 Mijlpalen aanleg Hoofdvaarwegennet

Aanleg
mijlpalen Hoofdve-
gennet

Mijlpaal	Project
Openstellingen	<ul style="list-style-type: none"> - Capaciteitsuitbreiding Beneden Lek Twentekanalen: verruimen vaarweg
Vertraging openstelling	<ul style="list-style-type: none"> 1 Nieuwe Sluis Terneuzen 2 Maasroute fase 2

Tabel 5 Mijlpalen aanleg Spoorwegen en OV

Aanleg mijlpalen
Spoorwegen en OV

Mijlpaal	Project
Indienststelling	<ul style="list-style-type: none"> - Programma toegankelijkheid: Diverse deelprojecten - Fietsparkeren bij stations: Diverse deelprojecten - Programma kleine functiewijzigingen: Diverse deelprojecten - Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) - Maatwerk Overwegenaanpak (MOA) - Meerjarenprogramma Geluidsvermindering Spoorwegen: Diverse deelprojecten - Behandelen en opstellen: Diverse deelprojecten - Emplacementen op Orde - Grensoverschrijdend Spoorvervoer - PHS Sloe - PHS Wisselverbinding Nijmegen - Spoorboog Hoogeveen (onderdeel Sporenlijn Noord Nederland)

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 2024.

4. Productartikelen

4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting			
	2019	2020	2021	2022	2023	2023	2023
Verplichtingen					1.049.224	- 1.049.224	1
Uitgaven					1.060.225	- 1.060.225	
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>							
11.01 Verkenningen					2.750	- 2.750	
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen							
11.03 Reserveringen					1.081.434	- 1.081.434	2
<i>11.03.01 Gebiedsprogramma's</i>					3.501	- 3.501	
11.03.02 Overige reserveringen					169.692	- 169.692	
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord					908.241	- 908.241	
11.04 Generieke investeringsruimte					- 23.959	23.959	3
Ontvangsten							
11.09 Ontvangsten							

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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 afname van de verplichtingen (- € 1.049,2 miljoen) heeft dezelfde toelichting als de afname van de uitgaven (- € 1.060,2 miljoen). Verder zijn de uitgaven aanvullend met € 11 miljoen verlaagd op de reservering Pakket Zeeland.
2. Artikelonderdeel 11.03 is met € 1.081.434 miljoen verlaagd. Dit komt voornamelijk door:
 - Een verlaging van 169,7 miljoen op artikel 11.03.02. De belangrijkste oorzaken zijn:
 - Slimme en Duurzame Mobiliteit (- € 61,8 miljoen): Een deel van dit bedrag is overgeboekt naar het beleidsartikel voor de stimuleringsregeling Slim. Veilig. Doelmatig en Duurzaam gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur. deze regeling zal ingaan in 2023 en t/m 2027 gelden (€ 40 miljoen) De rest is te verklaren door een actualisatie op het programma en overige overboekingen;
 - Programma Schoon Emissieloos Bouwen (- € 25 miljoen): Na de ontwerpbegroting 2023 zijn de middelen gekoppeld aan de lopende programmering van ProRail en RWS. Vanwege juridische restricties is het niet mogelijk om snel extra budget in al gegunde projecten toe te kennen;
 - Modaliteit Specifieke Keuzes Hoofdwegennet (- € 15 miljoen): Deze reservering is nodig om urgente zaken van beperkte omvang gedurende het jaar op te lossen. Daardoor is niet te voorzien wanneer kasuitgaven worden gerealiseerd.

- Artikelonderdeel 11.03.03 kent een verlaging van € 908,2 miljoen als gevolg van overboekingen van de CA-reserveringen voor Woningbouw, Nationaal Groefonds en Lelylijn naar diverse artikelen op het Mobiliteitsfonds.

3. Artikelonderdeel 11.04 is verhoogd met € 24 miljoen. Dit komt door:

- Risicoreservering Stikstof (- € 5,9 miljoen): Dit betreft een reservering voor mogelijk benodigde verwerving van stikstofruimte ten behoeve van extern salderen bij projecten. Daardoor is niet te voorzien wanneer een verplichting wordt aangegaan;
- Toevoeging van € 30 miljoen afkomstig uit 2033 als gevolg van de verwerking van het amendement (36200-A-53) tijdens Voorjaarsnota 2023.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

11.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

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

Projectomschrijving	Budget begroting 2023	huidig	Voorkeursbeslissing begroting 2023	huidig	Toelichting		
Projecten Noord-Nederland							
Groningen Suiker							
Projecten Noordwest-Nederland							
A9 Rottepolderplein	35	5	2020	2021	1		
Amsterdam Zuid 3e perron	181	390	nnb	nnb	2		
OV en Wonen in en rond Utrecht	162	878		nnb	3		
OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer		902			4		
Verkenning Oude Lijn		1789			5		
A27 Zeewolde - Eemnes	23	3			6		
Projecten Zuidwest-Nederland							
A15 Papendrecht-Gorinchem	772	134	2021	2021	7		
Oeververbinding Rotterdam	211	282		Regio	8		
Projecten Zuid-Nederland							
A2 Den Bosch-Deil	894	122	2020	2021	9		
A58 Breda-Tilburg	59	24	2021	2021	10		
Verkenning HUB Den Bosch	70	138		nnb	11		
Verkenning Knooppunt OV Nijmegen					12		
Verkenning Merwede Lingelijn		1					
Projecten Oost-Nederland							
A50 Bankhoef-Paalgraven	74	78	nnb	nnb			
N35 Wijthmen-Nijverdal	108	15		nnb	13		

Toelichting

1. **A9 Rottepolderplein:** In het kader van de herprioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds zijn deze project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
2. **Amsterdam Zuid 3e perron:** Dit betreft overboekingen vanuit verschillende projecten. Er is van het project Multimodale Knoop Schiphol € 148,8 miljoen. Daarnaast zij er bijdragen uit de regio van circa € 55,3 miljoen overgeboekt;
3. **OV en Wonen in en rond Utrecht:** Dit betreft de overboeking uit de reservering woningbouwmiddelen op basis van de BO MIRT afspraken 2022;
4. **OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer:** Dit betreft een nieuw project waarvoor budget beschikbaar is gesteld;
5. **Verkenning Oude Lijn:** Dit betreft een nieuw project waarvoor budget beschikbaar is gesteld.
6. **A27 Zeewolde-Eemnes:** In het kader van de herprioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds zijn deze project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
7. **A15 Papendrecht-Gorinchem:** In het kader van de herprioriteringsopgave op het Mobiliteitsfonds zijn deze project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
8. **Oeververbinding Rotterdam:** Dit betreft een overboeking met een budgetverhoging als gevolg vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022);
9. **A2 Deil-Den Bosch/Vught:** In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
10. **A58 Breda-Tilburg:** In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet;
11. **Verkenning HUB Den Bosch:** Dit betreft de overboeking uit de reservering woningbouwmiddelen ten behoeve van de Verkenningen op HUB Den Bosch uit de BO MIRT afspraken 2022.
12. **Verkenning Merwede Lingelijn:** dit betreft een nieuw project waarvoor budget beschikbaar is gesteld.
13. **N35 Wijthmen-Nijverdal:** In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.

11.02 Maatregelen doelmatig gebruik infrastructuur

Motivering

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

Producten

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

Projectomschrijving	Budget begroting	Voorkeursbeslissing		Toelichting huidig
	2023	huidig	begroting 2023	
Projecten Nationaal				
Korte termijn aanpak files			nvt	nvt
Totaal korte termijn maatregelen begroting (MF 11.02)	1			1

Toelichting

1. **Korte termijn aanpak files:** Het restbudget is opgevraagd en overgeheveld naar het beleidsartikel HXII voor het fileknelpunt.

11.03 Reserveringen

Motivering

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

Producten

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

Projectomschrijving	Budget begroting 2023	huidig	Voorkeursbeslissing begroting 2023	huidig	Toelichting
Gebiedsprogramma's					
Projecten Noord-Nederland					
Station Groningen Suiker		94	nvt	nnb	1
Projecten Noordwest-Nederland					
Gebiedsprogramma Amsterdam	152		nnb	nnb	2
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid		8	nvt	nnb	3
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht					
Projecten Oost-Nederland					
EurregioRail		32	nvt	nvt	4
RegioExpress		85	nvt	nvt	5
Projecten Zuidwest-Nederland					
Oostflank Rotterdam		672	nvt	nvt	6
Reservering Westerscheldetunnel		147	nvt	nnb	7
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	105	336	nvt	nvt	8
Projecten Zuid-Nederland					
Brainport Eindhoven		497	nvt	nvt	9
Reserveringen					
N33 en Nedersaksenlijn		480	nvt	nvt	10
Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten)		174	nvt	nvt	11
Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN		376	nvt	nvt	12
Knooppuntontwikkeling OV	48	44	nvt	nvt	
Exploitatie en onderhoud Caribisch Nederland	77	73	nvt	nvt	
Spoorgoederenvervoer	8	7	nvt	nvt	13
ERTMS	690	591	nvt	nvt	14
Slimme en duurzame mobiliteit	187	106	nvt	nvt	15
Schone Lucht Akkoord	8	6	nvt	nvt	16
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	194	121	nvt	nvt	17
Pakket Zeeland	67	55	nvt	nvt	18
Robuuste Hoofdvaarwegen	161	170	nvt	nvt	19
Goederenvervoercorridors	71	42	nvt	nvt	20
Reservering Stikstof	150	13	nvt	nvt	21
Modaliteitspecifieke keuzes	47	47	nvt	nvt	
Strategisch Capaciteitsmanagement	3	3	nvt	nvt	
Reservering Voortzetting Gebiedsprogramma's			nvt	nvt	
Overige reserveringen			nvt	nvt	
Reserveringen Coalitieakkoord					
Lelylijn	9	5	nvt	nvt	22
Ontsluiting woningbouw	41	41	nvt	nvt	
Reservering Instandhouding		7.767	nvt	nvt	23
Afrondingen					
Totaal reserveringen	2.018	11.992			
begroting (MF 11.03)	2.018	11.992			

Toelichting

- Station Groningen Suiker:** Dit betreft de overboeking uit de reservering woningbouwmiddelen ten behoeve van Groningen Suiker op basis van de BO MIRT afspraken 2022.
- Gebiedsprogramma Amsterdam:** Dit betreft een overboeking naar het project Zuidasdok conform afspraken Nota van wijziging (Kamerstukken, 36200-A-13);

3. **Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid:** Doordat de Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA van start is gegaan, is er een reservering voor het programma getroffen;
4. **EuroregioRail:** Dit betreft de overboeking uit de reservering woningbouwmiddelen ten behoeve van Euregiorail op basis van de BO MIRT afspraken 2022.
5. **RegioExpress:** Dit betreft de overboeking uit de reservering woningbouwmiddelen ten behoeve van Regioexpres basis van de BO MIRT afspraken 2022.
6. **Oostflank Rotterdam:** project is nieuw opgenomen op basis van de BO MIRT afspraken 2022.
7. **Reservering Westerscheldetunnel:** De Kamer vraagt met de motie van het lid Van der Staaij c.s. (Kamerstuk 36 200, nr. 42) om de Westerscheldetunnel uiterlijk per 2025 tolvrij te maken voor personenauto's en motoren. Het Rijk stelt €147 miljoen beschikbaar om de gemiste tolinkomsten te dekken, die anders door de gebruikers in de komende jaren zouden worden betaald.
8. **Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam:** Dit betreft de overboeking uit de reservering woningbouwmiddelen basis van de BO MIRT afspraken 2022.
9. **Brainport Eindhoven:** Dit betreft de toevoeging uit de reservering woningbouwmiddelen. Rijk en regio zijn inmiddels voor de OV-knooppunt brainportregio Eindhoven een integrale MIRT-verkenning gestart voor de aanpak van het spoorlijnpunt en de daar direct aan grenzende multimodale knoop.
10. **N33 en Nedersaksenlijn:** In het kader van PEGA (Parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen) is € 480 miljoen euro toegekend aan N33 en Nedersaksenlijn. Hiervan wordt er € 250 miljoen apart gereserveerd voor de N33 Noord inclusief oeververbinding, € 145 miljoen voor N33 Midden en € 85 miljoen voor de Nedersaksenlijn;
11. **Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten):** Van de initiële € 135 miljoen was nog ca. € 100 miljoen beschikbaar om de rijksdiensten Rijkswaterstaat en ProRail in staat te stellen om als aanbestedende dienst de transitie naar schoon emissieloos bouwen te faciliteren. Vervolgens zijn er aanvullende middelen voor het programma SEB beschikbaar gesteld;
12. **Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN:** Dit betreft een reservering voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022);
13. **Spoorgoederenvervoer:** Dit betreft een overboeking van maatregelenpakket spoorgoederenvervoer naar Modal Shift ten behoeve van subsidiesregeling Modal Shift 2022.
14. **ERTMS:** Er heeft een overboeking plaatsgevonden van €127,2 miljoen ten behoeve van het proefbedrijf op de Hanzelijn. Daarnaast is er € 4 miljoen overgeboekt ten behoeve van de dekking landelijke uitrol.
15. **Slimme en duurzame mobiliteit:** Ten behoeve van de regeling Slim. Veilig. Doelmatig en Duurzaam gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur is het budget overgeboekt naar de verschillende beleidsartikelen:
16. **Schone Luchtakkoord:** Dit betreft een overboeking van artikel 11 van het Mobiliteitsfonds naar artikel 20 van begrotingshoofdstuk XII ten behoeve van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) in 2023. Voor de financiering van het SLA was oorspronkelijk € 50 miljoen gereserveerd op het IF voor de periode 2020 tot en met 2023. De benodigde middelen worden jaarlijks naar behoeftte overgeboekt naar begrotingshoofdstuk XII en zijn bedoeld voor de opdrachtverstrekking aan RIVM, RWS, RVO en derden.

17. **Strategisch Plan Verkeersveiligheid:** Ten behoeve van de tweede tranche van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt budget beschikbaar gesteld;
18. **Pakket Zeeland:** Er is € 6,8 miljoen overgeboekt vanuit de reservering naar planuitwerking in verband met een ingediende subsidieaanvraag. Daarnaast is er € 4,2 miljoen overgeheveld naar HXII ten behoeve van de subsidie NS en naar aanleiding van een subsidie aanvraag voor de continuering van de uitbreiding dienstregeling Zeeland in 2023.
19. **Robuuste Hoofdvaarwegen:** Betreft de nacalculatie loon- en prijsbijstelling 2022 en de loon- en prijsbijstelling 2023;
20. **Goederenvervoercorridors:** Betreft het saldo van nacalculatie loon- en prijsbijstelling 2022 en de loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 2,5 miljoen) en de overboeking van € 31,3 miljoen naar de modaliteitsartikelen Spoor, HWN en HVWN in verband met de gemaakte afspraken tijdens het BO MIRT GVV najaar 2022;
21. **Reservering Stikstof:** Het budget is opgesplitst in twee componenten, namelijk Schoon Emissieloos Bouwen en reservering stikstof MIRT-projecten uit de vrijval van de subsidieregeling sanering varkenshouders (€ 13 miljoen).
22. **Lelylijn:** Er is € 3 miljoen overgeboekt naar projectbudget Lelylijn.
23. **Reservering Instandhouding:** dit betreft de middelen voor de reservering instandhouding. Deze middelen zijn overgeboekt vanuit de Aanvullende Post en toevoegd op artikelonderdeel 11.03.

11.04 Generieke Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2036 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.

4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

	2019	2020	2021	2022	Realisatie 2023	Vastgestelde begroting 2023	Verschil	Toelichting
Verplichtingen	3.149.433	3.088.561	2.467.048	3.335.960	4.431.149	3.314.845	1.116.304	1
Uitgaven	2.400.171	2.791.219	2.952.254	3.176.794	3.210.933	3.054.850	156.083	
Waarvan juridisch verplicht (percentage)								
12.01 Exploitatie	3.812	4.109	4.589	9.298	5.763	4.478	1.285	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.812	4.109	4.589	9.298	5.763	4.478	1.285	
12.02 onderhoud en vernieuwing	638.953	827.129	844.645	1.188.303	1.034.926	1.135.979	- 101.053	2
12.02.01 Onderhoud	577.089	700.022	693.767	1.021.510	774.855	837.575	- 62.720	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	577.089	700.022	693.767	1.021.510	774.855	837.575	- 62.720	
12.02.04 Vernieuwing	61.864	127.107	150.878	166.793	260.071	298.404	- 38.333	
12.03 Ontwikkeling	551.171	649.940	634.468	594.319	581.266	623.918	- 42.652	3
12.03.01 Realisatie	509.012	499.097	517.371	414.178	445.216	501.639	- 56.423	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	15.399	19.411	58.841	25.075	22.591	21.379	1.212	
12.03.02 Planning en studies	42.159	150.843	117.097	180.141	128.602	122.279	6.323	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	18.013	24.470	25.738	45.774	19.130	14.322	4.808	
12.03.03 Optimalisering gebruik					7.448		7.448	
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	544.906	618.182	733.664	540.204	778.672	514.098	264.574	4
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	661.329	691.859	734.888	844.670	810.306	776.377	33.929	5
12.06.01 Apparaatskosten RWS	492.731	525.087	560.583	584.178	631.499	582.103	49.396	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	492.731	525.087	560.583	584.178	631.499	582.103	49.396	
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	168.598	166.772	174.305	260.492	178.807	194.274	- 15.467	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	159.998	158.172	165.705	251.992	170.307	185.774	- 15.467	
12.09 Ontvangsten	115.453	92.137	130.876	21.433	116.288	8.307	107.981	6
12.09.01 Ontvangsten	115.453	92.137	130.876	21.433	116.288	8.307	107.981	
12.09.02 Tolopgave								

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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 hogere verplichtingenrealisatie van € 1.116 miljoen is het saldo van hogere en lagere verplichtingen. De hogere verplichtingen zijn met name veroorzaakt door:

- DBFM-projecten (€ 2.025 miljoen): dit komt voornamelijk door een hogere verplichtingenrealisatie op de A27 Houten-Hooipolder, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling toegevoegd;

- Aanleg (- € 305,6 miljoen): wordt voornamelijk verklaard door de overheveling van het project Houten Hooipolder naar geïntegreerde contractvormen en het uitblijven van de uitspraak van de Raad van State aangaande het project A12/A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15).
- Planning en Studies (- € 256,3 miljoen):
 - Voorbereiding Vrachtwagenheffing (– € 224,8 miljoen): De verwachting was om in 2024 de totale verplichting vast te leggen voor de gehele looptijd van het contract, dit is niet gerealiseerd en daarom doorgeschoven.
 - A12/A27 Ring Utrecht (- € 31,2 miljoen): door vertraging van de werkzaamheden als gevolg van de stikstofproblematiek.
 - Stedelijk Bereikbaarheid Almere (- € 31,4 miljoen): de publicatie en daarmee inwerkingtreding van de regeling Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur voor toekenning van specifieke uitkeringen heeft later plaatsgevonden dan voorzien. Daarmee zijn ook de aanvragen later in behandeling genomen dan verwacht. De aanvraag van de regionale partners tot verlening van een specifieke uitkering wordt begin 2024 verwacht;
 - Veiligheid Rijks N-wegen (- € 25 miljoen): In tranche 1 is een nauwe samenwerking met RWS een maatregelenpakket voor Veiligheid Rijks N-wegen uitgewerkt waarbij snelle uitvoerbaarheid een belangrijk criterium is geweest. Daarbij heeft reeds een toets op maakbaarheid plaatsgevonden. Het betreft maatregelen op de N9, N99, N33, N18, N57 en N59. Dit bedrag is overgeboekt naar een artikelonderdeel van Rijkswaterstaat
 - Regeling Slim, Veilig en duurzaam mobiliteit (€ 22,6 miljoen): De hogere verplichtingen zijn te verklaren doordat de verplichtingen naar voren zijn geschoven voor de Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027.
 - N65 Vught – Haaren (€ 9,6 miljoen): De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt om de SPUK bijdrage voor de laatste tranche van de bijdrage aan de regio.
 - Voertuigen en Digitale Infrastructuur (€ 8,2 miljoen) : De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt om een bijdrage aan Rijkswaterstaat te kunnen doen ten behoeve van Digitale Infrastructuur.
 - Saldo van kleine mutaties (€ 15,7 miljoen).
- Onderhoud en vernieuwing (- € 381,7 miljoen):
 - Onderhoud (- € 62,7 miljoen):
 - Het budget benodigd voor het Basiskwaliteitsniveau van het onderhoud is in lijn gebracht met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief 29385 nr. 119, 17-03-2023) (- € 135,7 miljoen),loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 42,0 miljoen), programmamiddelen voor de aanpak Verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen (€ 25 miljoen),loon- en prijsbijstelling 2022, nacalculatie naar aanleiding van Kabinettsbesluit bij Najaarsnota 2022 (€ 6,7 miljoen). Ook de verrekening herstelmaatregelen hoogwater Limburg: vrijwel alle schademeldingen zijn afgehandeld en betaald (€ 1,5 miljoen). Daarnaast nog het saldo van kleine mutaties (- € 2,2 miljoen).
 - Vernieuwing (- € 319 miljoen): deze lagere realisatie vindt vooral plaats bij de Vervanging en Renovatie (VenR). Dit komt met name door vertraging in de aanbesteding van de vervanging van de Brieneenoordburg.
 - Optimalisering gebruik (€ 33,9 miljoen): de incidentele subsidie Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit is in 2022 vastgelegd;
 - Netwerk gebonden kosten (- € 15,5 miljoen):

Het budget benodigd voor het Basiskwaliteitsniveau van het onderhoud is in lijn gebracht met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief 29385 nr. 119, 17-03-2023)

(-€ 29,9 miljoen), loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 9,2 miljoen) en het saldo van mutaties < € 5 miljoen (€ 5,2 miljoen).

- Apparaatskosten RWS (€ 49,4 miljoen): is het gevolg van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 33,0 miljoen), de bijdrage van RWS aan het programma Vernieuwing SAP (- € 6,6 miljoen) en het saldo van mutaties < € 5 miljoen (€ 23,0 miljoen).

De hogere uitgaven van € 156,1 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven. De hogere uitgaven zijn met name veroorzaakt door:

2. De lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vervanging (- € 101,1 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Onderhoud (- € 62,7 miljoen):
 - Het budget benodigd voor het Basiskwaliteitsniveau van het onderhoud is in lijn gebracht met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief 29385 nr. 119, 17-03-2023) (- € 135,7 miljoen);
 - Loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 42,0 miljoen);
 - Programmamiddelen voor de aanpak Verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen (€ 25 miljoen);
 - Loon- en prijsbijstelling 2022, nacalculatie naar aanleiding van Kabinettsbesluit bij Najaarsnota 2022 (€ 6,7 miljoen);
 - De verrekening herstelmaatregelen hoogwater Limburg. Vrijwel alle schademeldingen zijn afgehandeld en betaald (€ 1,5 miljoen);
 - Saldo van kleine mutaties (- € 2,2 miljoen).
 - Vernieuwing (- € 38,3 miljoen):
 - Toegekende loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 17,7 miljoen).
 - Brandwerendheid tunnels A16 Rotterdam (- € 17,6 miljoen): de brandwerendheid wordt uitgevoerd binnen het aanleg project. Hiervoor is budget overgeheveld naar artikelonderdeel geïntegreerde contractvormen 12.04.
 - Brandwerendheid tunnel A8 Coentunnel (- € 17,8 miljoen): de start van het project is verschoven, omdat voor de contractvoorbereidingen meer tijd nodig was.
 - A16 Rotterdam (- € 11 miljoen): voor de vervanging van het Kunstwerk 58 in de A16 bij Rotterdam is ter dekking van hogere kosten aanvullend budget overgeheveld naar het uitvoeringsproject A16 Rotterdam op artikelonderdeel geïntegreerde contractvormen 12.04.
 - Bij het programma Intelligentie wegkantstations is – € 10,6 miljoen niet gerealiseerd. Dit wordt veroorzaakt doordat er meer voorbereidingsijd nodig is voor de aansluiting van de stations op de keten en de voorbereiding van de contracten met de uitvoerende marktpartijen meer tijd gekost heeft.
 - Diverse kleinere mutaties (€ 1,0 miljoen).
3. De lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling (- € 42,7 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Aanleg (- € 56,4 miljoen):
 - Toegekende loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 28,7 miljoen).
 - Overprogrammering RWS (€ 162 miljoen): Rijkswaterstaat hanteert bij de aanleg realisatie programma's een overplanning. Dit betekent dat in de ontwerpbegroting een hogere programering van projecten wordt gehanteerd dan budget beschikbaar is. Aan het einde van het begrotingsuitvoeringsjaar zal de overplanning zijn ingelopen.

- A27 Houten Hooipolder (- € 79,3 miljoen): het project is in 2023 overgeheveld van aanleg wegen naar geïntegreerde contractvormen, inclusief het bijbehorende budget.
- Ring Utrecht (- € 24 miljoen): vertraging als gevolg van de stikstofproblematiek.
- Rijnlandroute (- € 57,1 miljoen): vertraging in de uitvoering als gevolg van een brand op het bouwterrein eind 2022. Hierbij zijn er verschillende bouwmaterialen, machines en tunnelonderdelen verloren gegaan. Hierdoor treedt vertraging op in dit project.
- A15/A12 Ressen (- € 48,1 miljoen): vanwege het uitblijven van onherroepelijk Tracé Besluit bij de Raad van State is minder uitgegeven dan vooraf gedacht. Dit komt voornamelijk door het doorschuiven van middelen naar aanleiding van de stikstofproblematiek.
- A9 omlegging Badhoevedorp (- € 17,8 miljoen): dit betreft een meevalller. Het project is klaar en er is inmiddels ook afgerekend met de bestuurlijke partners. Dit betreft het restant dat ten gunste van de investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds komt.
- Geluid (- € 19,4 miljoen): in 2023 zijn lagere uitgaven om diverse redenen. De belangrijkste oorzaken zijn dat enkele maatregelen worden meegenomen in onderhoudscontracten, welke een andere uitvoeringsritme hebben dan verwacht. Daarnaast is er voor enkele maatregelen meer contractvoorbereidingstijd nodig.
- Eurorap (- € 7,3 miljoen): lagere uitgaven omdat het project stil ligt als gevolg van de stikstofproblematiek.
- Innova A58 (- € 6,1 miljoen): lagere uitgaven voor Living Lab, omdat de partijen die hiervan gebruik maken de kosten zelf financieren, lagere kosten voorbereiding Eindhoven - Tilburg en langere voorbereidingstijd aanbesteding aanleg verzorgingsplaatsen.
- A7 Zuidelijke ringweg Groningen (€ 32,1 miljoen): de hogere uitgaven betreffen excessieve prijsstijgingen en extra kosten voor bevringsbestendig bouwen.
- A1-A6-A9 Schiphol Amsterdam Almere (€ 18,3 miljoen): de hogere uitgaven zijn veroorzaakt doordat een overeenkomst ten behoeve van het vastleggen rondom vastgoed, grondverwerving en schademanagement. Deze overeenkomst wordt elk jaar opnieuw vastgesteld en is in 2023 hoger dan werd verwacht.
- Diverse kleinere mutaties (€ 9,7 miljoen).
- Planning en studies (€ 6,3 miljoen):
 - Veiligheid Rijk N-wegen (€ 25 miljoen): in tranche 1 is een maatregelenpakket uitgewerkt waarbij snelle uitvoerbaarheid een belangrijk criterium is geweest. Daarbij heeft reeds een toets op maakbaarheid plaatsgevonden. Het betreft maatregelen op de N9, N99, N33, N18, N57 en N59. Dit bedrag is overgeboekt naar een artikelonderdeel van Rijkswaterstaat.
 - A28/1 Knooppunt Hoevenlaken (- € 14,5 miljoen): dit betreft een lagere kasuitgave als gevolg van splitsing van de kosten voor planuitwerking en realisatie.
 - Diverse kleinere mutaties (- € 4,2 miljoen).
- Optimalisering gebruik (€ 7,5 miljoen):
 - Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit (€ 7,5 miljoen): Dit betreft de kosten voor de eerste tranche van de subsidie voor Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit (DITM). Afgelopen najaar is de eerste tranche beschikbaar gesteld. Hierbij is aangegeven dat de meerjarige tranches bij de 1e suppleaire begroting van 2023 zouden

- worden overgeboekt. Middels deze overboeking wordt het restant (cumulatief € 27,3 miljoen over de periode 2023-2026) overgeboekt naar artikel 12.03.03 Optimalisering gebruik zodat de subsidie via het RVO beschikbaar kan worden gesteld.
4. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen (€ 264,6 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Toegekende loon-en prijsbijstelling 2023 (€ 30,3 miljoen).
 - A16 Rotterdam (105,6 miljoen): extra kosten Kunstwerk 58 (budget overgeheveld vanuit 12.02.04), aanvullende kosten brandwerendheid tunnel (budget overgeheveld vanuit 12.02.04), inlopen vertragingen als gevolg van de coronamaatregelen en dekking voor excessieve prijsstijgingen.
 - A24 Blankenburg verbinding (€ 63,8 miljoen): extra kosten als gevolg van excessieve prijsstijgingen.
 - A27 Houten Hooipolder (€ 79,3 miljoen): het project is in 2023 overgeheveld van aanleg wegen naar geïntegreerde contractvormen, inclusief het bijbehorende budget.
 - Diverse kleinere mutaties (- € 14,4 miljoen).
 5. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten HWN (€ 33,9 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Apparaatskosten RWS (€ 49,4 miljoen): is het gevolg van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 33 miljoen), de bijdrage van RWS aan het programma Vernieuwing SAP (- € 6,6 miljoen) en het saldo van mutaties < € 5 miljoen (€ 23 miljoen).
 - Overige netwerkgebonden kosten (- € 15,5 miljoen): het budget benodigd voor het Basiskwaliteitsniveau van het onderhoud is in lijn gebracht met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023) (- € 29,9 miljoen), loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 9,2 miljoen) en het saldo van mutaties < € 5 miljoen (€ 5,2 miljoen).
 6. De hogere ontvangsten (€ 108 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 88,3 miljoen): dit betreft een ontvangst van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) voor aardbeving bestendig bouwen (€ 8,1 miljoen) en de bijdrage van de provincie Groningen in de bouw van dit project (€ 80,2 miljoen). Deze bijdrage was begroot in 2022, maar is toen verschoven naar 2023 omdat de belastingdienst inzake de BTW verrekening nog akkoord moest geven.
 - Aansluitingen (€ 8,6 miljoen): er is meer ontvangen van de provincie Zuid Holland voor de bijdrage in het programma Aansluitingen. Het betreft hier de eindafrekening van de subsidie-afspraken met Provincie Zuid-Holland voor de projecten A15-N3 en A16-N3. De betaling van deze bijdragen stond gepland in 2022. Uiteindelijk heeft de betaling in 2023 plaats gevonden.
 - Diverse kleinere mutaties (€ 11,1 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

12.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

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

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

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

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

Meetbare gegevens

Tabel 11 Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Begroting 2023	Toelichting
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.839 ¹	2.890	2.914	2.931	2.964	2.914	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	310	310	308	308	293	293	2

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

1. In 2023 is er verkeersignalering (de matrixborden boven de weg) bijgekomen op de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en op de A1 bij Apeldoorn. Dit is eerder opgeleverd dan verwacht en daarom niet voorzien in de begroting 2023. Daarnaast is er een kleine toename van het totaalcijfer door een betere bepaling van de lengte op verbindingswegen in knooppunten;
2. De lengte spitsstroken is in 2023 afgenum doordat bij het project A1 Apeldoorn - Azelo de spitsstroken tussen knooppunt Beekbergen en Twello zullen worden vervangen door volwaardige rijstroken.

Tabel 12 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Streefwaarde 2023	Toelichting
Levering verkeersgegevens: op alle bemande 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%	94%	93%	91%	90%	1
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	97%	100%	96%	100%	99%	95%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

1. In 2023 functioneerde 91% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%;
2. In 2023 was 99% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was boven de streefwaarde van 95%.

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

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

Producten

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

12.02.01 Onderhoud

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

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2023 € 893 miljoen, daarvan was € 14,5 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2022 is het uitgestelde onderhoud met € 12 miljoen afgenumen en het achterstallig onderhoud met € 0,5 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 13 Uitgesteld Onderhoud Hoofdwegen

	2019	2020	2021	2022	2023					
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud								
Hoofdwegennet	552	7	544	12	649	19	905	14	893	14,5

Meetbare gegevens

Tabel 14 Areaal Rijkswegen

	Eenheid	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Begroting	Toelichting
		2019	2020	2021	2022	2023	2023	
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaankm	5.843	5.842	5.842	5.846	5.858	5.839	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en openen afritten km	1.745	1.766	1.794	1.612	1.612	1.795	2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaankm ²	77	77	77,2	77,3	77,3	77,3	3
Areaal asfalt	Verbindingswegen en openen afritten km ²	15	15	15,3	14,4	14,4	15,3	2
Groen areaal	km ²	182	183	184	184	188	184	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

1. In 2023 is er een toename rijbaanlengte hoofdrijbaan, met name als gevolg van de openstelling van de N209 op de nieuwe A16 Rotterdam: het project is eerder opgeleverd dan verwacht en daarom niet voorzien in de begroting 2023. Daarnaast is er rijaanscheiding aangebracht op de N50 Kampen - Kampen-Zuid en N59 Hellegatsplein - Den Bommel. Doordat er nu twee gescheiden rijbanen zijn, verdubbelt de rijbaanlengte op deze trajecten;
2. Het grote verschil ten opzichte van de begroting 2023 heeft een administratieve oorzaak: ventwegen langs N-wegen vallen sinds 2022 niet meer in de categorie verbindingswegen, zoals reeds gemeld in het jaarverslag 2022. Er is in 2023 een kleine toename rijbaanlengte en oppervlak verbindingswegen gerealiseerd als gevolg van A7 Zuidelijke Ringweg Groningen. Dit valt binnen de afronding;
3. Het oppervlak hoofdrijbaan is licht toegenomen, met name doordat de openstellingen van de N209 op de A16 Rotterdam en de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen in 2023 zijn gerealiseerd. Dit valt binnen de afronding;
4. Het groen areaal is toegenomen als gevolg van een herziening van de beheergrenzen in Oost-Nederland.

Tabel 15 Indicator omvang areaal

Areaal	Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Begroting 2023	Realisatie x € 1.000 2023	Begroting x € 1.000 2023
Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92,5	91,6	91,7	92,6	774.855	837.575

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

Het totale oppervlak van de verhardingen is licht toegenomen in 2023 ten opzichte van 2022. Dit is met name het gevolg van de openstellingen van de N209 op de A16 Rotterdam en de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen. Het grote verschil ten opzichte van de begroting heeft een administratieve oorzaak: ventwegen langs N-wegen vallen sinds 2022 niet meer in de categorie verbindingswegen, zoals reeds gemeld in het jaarverslag 2022.

Tabel 16 Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Streefwaarde 2023	Toelichting
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):							1
– t/m 2017: De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud ten opzichte van totale verstoringen (in km.min.)							
– vanaf 2018: Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	3%	6%	7%	3%	4%	10%	
Technische Beschikbaarheid (2): deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	99%	98%	99%	90%	2
Veiligheid (3):							
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,8%	99,7%	99,8%	99,7%	99,6%	99,7%	3
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	97%	Voldoende	99%	99%	99%	95%	3

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

1. Bij de indicator ‘Files door Werk in Uitvoering’ worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2023 was 4% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is ruim onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2022, maar lager dan in 2020 en 2021. Deze percentuele weergave geeft echter niet het complete beeld. De absolute omvang aan files door werk in uitvoering is gestegen in vergelijking met 2020, 2021 en 2022. Ten opzichte van 2019 is zowel het percentage files door werk in uitvoering als de absolute omvang daarvan gestegen. Dit is het gevolg van de coronamaatregelen in 2020 en 2021. De totale omvang aan files in 2020 en 2021 daalde fors t.o.v. 2019, maar de omvang aan files door werk in uitvoering daarbinnen nam niet zo sterk af. Hierdoor nam de percentuele omvang aan files door werk in uitvoering in 2020 en 2021 toe. In 2023 is de totale omvang files hoger dan in 2019 (gestegen van 48 naar 53 miljoen voertuigverliesuren) en is de omvang aan files door geplande werkzaamheden ook hoger (gestegen van 1,0 miljoen voertuigverliesuren in 2019 naar 2,5 miljoen voertuigverliesuren in 2023).

2. De Technische Beschikbaarheid van de weg was in 2023 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 a) de wegverharding en b) in hoeverre er tijdig wordt gestrooid om wintergladheid te voorkomen.
 - 3a: Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2023 voldeed 99,6% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% niet voldaan. Enkele jaren geleden is er overgestapt op een andere stroefheid-meet-methode. De nieuwe meetmethode heeft ook een andere norm-waarde (te vergelijken met het meten van de temperatuur, in graden Celsius en in graden Fahrenheit). Na de overgang is geconstateerd dat er meer normoverschrijdingen zijn gemeten, vooral op dichte deklagen. De indruk is dan ook dat de nieuwe norm-waarde te streng is. Ofwel: de verwachting is dat de stroefheid in werkelijkheid beter is dan dat de cijfers later zien. Nader onderzoek loopt, in afstemming met andere wegbeheerders.
 - 3b: Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2023 99% gescoord, waarmee aan de streefwaarde van 95% voldaan is.

12.02.04 Vernieuwing

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

12.03 Ontwikkeling

Motivering

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

12.03.01 Aanleg

In 2023 heeft LenW de volgende mijlpalen gerealiseerd die betrekking hebben op de aanlegprojecten:

Tabel 17 Mijlpalen Aanlegprojecten

Aanleg
Mijlpalen Hoofdwe-
gennet

Mijlpaal	Project
Start realisatie	– A27 Houten-Hooipolder
	– Zuidasdok Knooppunt Nieuwe Meer

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

In 2023 is de realisatie gestart van de A27 Houten-Hooipolder en Zuidasdok Knooppunt Nieuwe Meer.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2023	realisatie 2023	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig
Projecten nationaal							
Nationaal							
Kleine projecten / Afronding projecten	10	11	1	62	95		1
Programma snelheidsaanpassing	1	0	-1	55	55		
Programma aansluitingen	0	5	5	129	132		2
Quick Wins Wegen	0	0	0	12	12		
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1	0	-1	1.477	1.478	2016	2016
Noordwest-Nederland							
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	0	0	0	41	41	2018	2018
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	30	34	4	333	795	2032-2036	2032-2036
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	23	36	13	1.196	1.211	2027	2027
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	0	0	0	19	19	2015	2015
A2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0	0	1.210	1.210	2012	2012
A9 Badhoevedorp	21	3	-18	306	292	2017	2017
N50 Ens-Emmeloord	0	0	0	19	19	2016	2016
Zuidwest-Nederland							
A15 Papendrecht-Sliedrecht	0	1	1	22	22	2021	2021
A4 Burgerveen - Leiden	0	0	0	541	541	2015	2015
A4 Delft - Schiedam	0	0	0	642	642	2015	2015
A4 Vlietland / N14	0	0	0	16	16	2020	2020
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	9	2	-7	18	21	2024	2025
N61 Hoek-Schoondijke	0	0	0	111	111	2015	2015
A4/A44 Rijnlandroute	96	39	-57	561	553	Regio	6
Zuid-Nederland							
A27 Houten-Hooipolder ¹	79	0	-79	1.932	110	2029-2031	2029-2031
A2 Passage Maastricht	1	1	0	685	686	2016	2016
A2 't Vonderen-Kerenshede	13	15	2	337	348	2025-2027	2025-2027
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	0	0	0	260	260	2014	2014
A76 Aansluiting Nuth	0	0	0	60	60	Regio	Regio
Oost-Nederland							
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	51	3	-48	665	679	n.t.b.	n.t.b.
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a en 2b	86	88	2	479	489	2023-2025	2023-2025
A1 Apeldoorn Zuid-BEEKbergen	0	0	0	29	29	2017	2017
A50 Ewijk - Valburg	0	0	0	269	269	2017	2017
N35 Combiplan Nijverdal	1	0	-1	319	319	2015	2015
N35 Wijthmen - Nijverdal	4	0	-4	23	24	2018	2018
N35 Zwolle - Wijthmen	1	0	-1	50	50	2018	2018
Noord-Nederland							
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	92	124	32	855	907	2025	2025
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	1	1	220	222	2014	2015
Overig							
Fileaanpak	1	2	1	61	61		
Meer kwaliteit Leefomgeving	1	1	0	157	158		
Meer veilig	18	20	2	115	115		
Afrondingen	1		-1	3			
Totaal aanlegprogramma	540	386	- 154	13.289	12.051		
Uitgaven aanlegprogramma op MF 12.03.01 mbt planning- en studieprogramma			- 65	1319	1.875		10
Totaal aanlegprogramma	664	445	- 219	14.608	13.926		
Budget realisatie (MF 12.03.01)	502	445		14.608	13.926		
Overprogrammering (-)	- 162	0					

¹ Dit project is de realisatiefase ingegaan. In de Ontwerpbegroting 2022 was dit project nog geraamd onder de planning- en studietabel. De totaalstanden van beide projecttabellen (12.03.01 en 12.03.02) wijken dus af van de Ontwerpbegroting 2022.

Toelichting

1. Toename projectbudget betreft: scope uitbreiding voor Schoon en Emissieloos bouwen (€ 18 miljoen), loon- en prijsbijstelling (€ 4 miljoen), scope uitbreiding Tijdelijke maatregelen N50 (€ 4 miljoen) en scope uitbreiding Heavy Duty Laadpalen (€ 7 miljoen).
2. Het verschil wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door uitgaven die niet in het uitvoeringsjaar 2022 zijn gerealiseerd vanwege vertraging in de uitvoering/oplevering van project A15-N3. Daardoor is de betaling van de laatste termijn verschoven naar 2023. Daarnaast is er een zachte meevaler (afrekening project Mijlweg met de gemeente Dordrecht). Betreft € 2,1 miljoen. Deze is ook naar 2024 doorgeschoven.
3. De hogere uitgaven in 2023 zijn veroorzaakt door een Vaststellingsovereenkomst die hoger is dan verwacht. De hogere verplichtingen op het project A9 Badhoevedorp-Holendrecht worden verklaard door Het Bouwvisie contract. In dit contract wordt alles vastgelegd rondom vastgoed, grondverwerving en schademanagement. Dit contract loopt tot einde programma Schiphol-Amsterdam-Almere (nu 2027), maar wordt elk jaar opnieuw verplicht gebaseerd op de raming voor het komende jaar.
4. Dit betreft een meevaler van € 17,8 miljoen. Het project is klaar en er is inmiddels ook afgerekend met de bestuurlijke partners.
5. Het project ligt stil i.v.m. de stikstofproblematiek, waardoor minder is gerealiseerd.
6. Op het bouwterrein heeft in 2022 een brand plaatsgevonden. Hierbij zijn er verschillende bouwmaterialen, machines en tunnelonderdelen verloren gegaan. Hierdoor is opgetreden in dit subsidieproject.
7. Het project A27 Houten-Hooipolder wordt (deels) uitgevoerd binnen een DBM-contract. Hierin is ook onderhoud opgenomen. Derhalve vindt verantwoording plaats op artikelonderdeel geïntegreerde contractvormen 12.04.01.
8. Vanwege het uitblijven van onherroepelijk Tracé Besluit bij de Raad van State wordt minder uitgegeven dan vooraf is gedacht. Dit komt voornamelijk door het doorschuiven van middelen n.a.v. de stikstofproblematiek en verwerking van de loon- en prijsbijstellingen op het project bij Miljoenennota 2024. Het budget schuift door naar 2024.
9. De hogere uitgaven van € 32 miljoen wordt hoofdlijk veroorzaakt door hogere uitgaven betrekken excessieve prijsstijgingen en extra kosten voor beving bestendig bouwen.
10. *Geluidsaneringprogramma - weg:* in 2023 zijn lagere uitgaven om diverse redenen. De belangrijkste oorzaken zijn dat enkele maatregelen worden meegenomen in onderhoudscontracten, welke een andere uitvoeringsritme hebben dan verwacht. Daarnaast is er voor enkele maatregelen meer contractvoorbereidingsperiode nodig.

12.03.02 Planning en studies

Tabel 19 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en studies Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget begroting 2023	huidig	Planning TB begroting 2023	huidig	Oplevering/openstelling begroting 2023	huidig	Toelichting
Uitgaven aanlegprogramma op MF 12.03.01 mbt planning- en studieprogramma	– 1263	– 1.341	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Nationaal							
Beter Benutten	95	96	nvt	nvt	nvt	nvt	
Geluidsvermindering programma - weg	528	540	nvt	nvt	nvt	nvt	1
Kosten voorbereiding tol	113	87	nvt	nvt	nvt	nvt	2
Exploitatie tol	0	471	nvt	nvt	nvt	nvt	3
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	2	2	nvt	nvt	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	416	425	nvt	nvt	nvt	nvt	
Snelfietsroutes	2	2	nvt	nvt	nvt	nvt	
Tol reservering Blankenburgverbinding en ViA15	121	0	nvt	nvt	nvt	nvt	4
Voorbereiding vrachtwagenheffing	368	334	nvt	nvt	nvt	nvt	5
Exploitatie vrachtwagenheffing	0	300	nvt	nvt	nvt	nvt	6
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	279	349	nvt	nvt	nvt	nvt	7
Verkeersveiligheid Rijks N-wegen	200	194	nvt	nvt	nvt	nvt	
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	197	197	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland							
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	1137	473	nvt	nvt	nvt	nvt	8
A12/A27 Ring Utrecht	1640	1725	*	*	*	PM	9
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	353	531	ntb	ntb	2030- 2032	2030-2032	10
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	107	144	*	*	*	PM	11
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	196	27	nvt	nvt	Regio	Regio	12
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	30	31	nvt	nvt	Regio	Regio	
Projecten Zuidwest-Nederland							
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	145	153	2023	PM	2028-2029	2028- 2029	
A4 Burgerveen – N14	248	347	2023	PM	2029-2031	2029- 2031	13
A4 Haaglanden – N14	726	153	2021	PM	2026-2028	2026- 2028	14
Projecten Zuid-Nederland							
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	6	2019	PM	2025-2027	2025- 2027	
N65 Vught – Haaren	88	73	nvt	nvt	Regio	Regio	15
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	210	77	2024	PM	2030-2032	PM	16
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	459	572	2023	PM	2027- 2030	PM	17
Programma SmartWayZ.nl: ASML De Run	0	1	nvt	nvt	nvt	nvt	18
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	10	10	nvt	nvt	nvt	nvt	
Programma SmartwayZ.NL: programmaorganisatie	0	1	nvt	nvt	nvt	nvt	19
Projecten Oost-Nederland							
A1/A30 Barneveld	89	23	ntb	ntb	*	PM	20
N35 Nijverdal – Wierden	119	125	nvt	nvt	Regio	Regio	
N35 Knooppunt Raalte	14	15	2018	PM	2023-2025	PM	
N50 Kampen – Kampen Zuid	8	17	2021	PM	*	PM	21
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	32	0	nvt	nvt	nvt	nvt	22
Verkeersmaatregelen A28	32	33	nvt	nvt	nvt	nvt	
A1/A35 Azelo-Buuren	5	1	nvt	nvt	nvt	nvt	23
Projecten Noord-Nederland							
N33 Zuidbroek-Appingedam	110	115	2021	PM	*	PM	
Overige projecten en reserveringen							
Projecten in voorbereiding							
Projecten Nationaal							
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken							
Programma DUMO							
Programma Fiets							
Strategisch plan Verkeersveiligheid							
Afrondingen							
Totaal planning- en studieprogramma	6.994	6.492					
Begroting (MF 12.03.02)	6.994	6.492					

Toelichting

1. **Geluidsaneringprogramma - weg:** dit betreft de laatste tranche van de bijdrage aan de regio. Eind 2023 ontving de provincie Brabant de laatste tranche (€ 26,4 miljoen) van de totaal € 97 miljoen die lenW bijdraagt aan de N65 waarvoor in 2020 een 4 jarige SPUK beschikking voor gemaakt. Vanuit dit budget is er € 10,4 miljoen van de € 26,4 miljoen betaald.
2. **Kosten voorbereiding tol:** de voorbereidingen voor tolheffing zijn reeds volop in de uitvoering en de prognose eindstand voor begrotingsjaar 2023 is grotendeels toe te rekenen aan de verwachte programma-uitgaven voor de realisatie van het tolsysteem door voornamelijk RDW, CJIB en KASEA.
3. **Exploitatie tol:** dit betreft de exploitatiekosten voor het programma tolsystemen ViA15 en BBV die zijn toegevoegd.
4. **Tol reservering Blankenburgverbinding en ViA15:** tijdens de begrotingsbehandeling zijn meerdere amendementen ingediend met als dekkingsbron de tolreservering op artikel 12.03.02 (Kamerstukken 36 200-A, nr. 49-55). Als gevolg hiervan is de reservering afgangen.
5. **Voorbereiding vrachtwagenheffing:** de voorbereidingen voor vrachtwagenheffing zijn reeds volop in de uitvoering en de prognose eindstand voor begrotingsjaar 2023 is grotendeels toe te rekenen aan de verwachte programma-uitgaven voor de realisatie van het heffingssysteem door voornamelijk RDW, CJIB en KASEA.
6. **Exploitatie vrachtwagenheffing:** dit betreft de exploitatiekosten voor de heffingssystemen ViA15 en BBV die zijn toegevoegd.
7. **Impuls Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV):** dit betreft een ophoging ten behoeve van de tweede tranche van de Impuls vanuit de reservering SPV op artikel 11.03.
8. **A1/A28 Knooppunt Hoevelaken:** in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.
9. **A12/A27 Ring Utrecht:** dit betreft prijsindexatie.
10. **A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn:** dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).
11. **A6 Almere Oostvaarders-Lelystad:** dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).
12. **Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht:** in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds zijn de middelen alternatief ingezet.
13. **A4 Burgerveen – N14:** dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).
14. **A4 Haaglanden – N14:** in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.
15. **N65 Vught – Haaren:** dit betreft de laatste tranche van de bijdrage aan de regio. Eind 2023 ontving provincie Brabant de laatste tranche (€ 26,4 miljoen) van de totaal € 97 miljoen die lenW bijdraagt aan N65 waarvoor in 2020 een 4 jarige SPUK beschikking voor gemaakt. Vanuit dit budget is er € 16 miljoen van de € 26,4 miljoen betaald.
16. **Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken:** in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.
17. **Programma SmartwayZ.NL: InnovA58:** dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).

18. **Programma SmartWayZ.nl: ASML De Run:** dit betreft de SPUK voor ASML Run (SmartwayZ) in het kader van betere bereikbaarheid bedrijfenterrein ASML.
19. **Programma SmartwayZ.NL: programmaorganisatie:** dit betreft de programmakosten voor het Programma SmartWayz die mede worden gedekt vanuit de reservering A67.
20. **A1/A30 Barneveld:** in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.
21. **N50 Kampen – Kampen Zuid:** dit betreft een bijdrage die ontvangen is voor het project N50 Kampen - Kampen Zuid.
22. **Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo:** dit betreft een terugbetaling aan de regionale partners bij het project A1 Apeldoorn-Azelo.
23. **A1/A35 Azelo-Buuren:** in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.

12.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

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

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning	Toelichting
	begroting	vorig		
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit	26			1
Regionale regeling SEB	180			2
Ringen draaiende houden WoMo	212			3
Ringen draaiende houden WoMo MRA	106			4
Reservering VDL	5			5
Quickwins A2 Deil-Vught	14			6
Totaal optimalisering gebruik	543			
Begroting (MF 12.03.03)	543			

Toelichting

1. **Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit (DITM):** dit betreft de incidentele uitkering DITM, die uitgereikt wordt over een periode van 48 maanden. De middelen zijn verkeregen vanuit de Nationaal Groefonds.
2. **Regionale regeling SEB:** dit betreft de middelen voor de regionale regeling voor Schoon Emissieloos Bouwen voor provincies, waterschappen en gemeenten voor het stimuleren van emissieloos bouwmaterial bij bouwprojecten
3. **Ringen draaiende houden WoMo:** dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).
4. **Ringen draaiende houden WoMo MRA:** dit betreft een overboeking vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022).

5. **Reservering VDL:** in de BO-MIRT 2022 is een toezegging gedaan om gebiedsmaatregelen in Provincie Limburg met 1 jaar te verlengen inzake VDL Nedcar. Dit betreft de reservering voor de specifieke uitkering aan Provincie Limburg.
6. **Quickwins A2 Deil-Vught:** dit betreft een Rijksreservering voor het Quickwin pakket A2 Deil-Vught.

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

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

Producten

Bij de projecten N18 Varsseveld-Enschede, N33 Assen-Zuidbroek, 2e Coentunnel, A12 Lunetten-Veenendaal, A12 Veenendaal-Ede-Grijssoord, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A1/A6 Diemen-Almere-Havendreef, A27/A1 Utrecht Noord-Eemnes-Bunschoten, A6 Almere en A9 Holendrecht-Diemen (Gasperdammerweg) hier wordt conform de contract afspraken, onder voorbehoud van volledige beschikbaarheid de volledige beschikbaarheidvergoeding betaald. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De projecten A16 Rotterdam, A24 Blankenburgverbinding, A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A27 Houten-Hooipolder een combatie van DC-project/DBM-project) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële

beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. Project A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) ligt momenteel stil in afwachting van een uitspraak van de Raad van State aangaande stikstof.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2023		Projectbudget		Openstelling		
	begroting 2023	realisatie 2023	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig
Noordwest-Nederland							
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)		64			1.912		2019
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	63		1	1.867		2019	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)		17			400		2019
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A10 Tweede Coentunnel)	18		- 1	384		2019	
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht		49			1.205		2020
A10 Tweede Coentunnel	50		- 1	1.196		2020	
A12 Lunetten-Veenendaal		30			1.350		2027
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	57	60	3	2.209	2.249	2013	2013
Aflossing tunnels	26	25	- 1	705	724	2012	2012
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten		16			387		2019
Aflossing tunnels	15		1	371		2019	
Aflossing tunnels	29	27	- 2	968	976		
Zuidwest-Nederland							
A15 Maasvlakte-Vaanplein	59	67	8	2.307	2.370	2015	2015
A16 Rotterdam	67	171	104	1.746	2.021	2025	2025
A24 Blankenburgtunnelverbinding		125			2.227		2024
A24 Blankenburgtunnelverbinding	65		60	2.017		2024	
Zuid-Nederland							
A27 Houten - Hooipolder	0	84	84	0	2.492		2029-2031
A59 Rosmalen-Geffen	0	0	0	272	272	2005	2005
Oost-Nederland							
A12 Ede-Grijsoord	10	10	0	184	188	2018	2018
N18 Varsseveld-Enschede	11	11	0	450	461	2018	2018
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	0	7	7	197	212	2022-2024	n.t.b.
Noord-Nederland							
N31 Leeuwarden-Drachten	2	2	0	169	170	2007	2007
N33 Assen-Zuidbroek	14	15	1	350	364	2014	2014
Tolgefincierd							
Tolgefincierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15)	0	0	0	531	557		
Tolgefincierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	0	0		0			
Afrondingen		- 1	- 1	- 6			
Totaal uitvoeringsprogramma	514	779	265	17.213	20.537		
Begroting (MF 12.04)	514	779	265	17.213	20.537		

Toelichting

- A15 Maasvlakte Vaanplein (€ 8 miljoen):** hogere uitgaven in 2023 betreffen voornamelijk de loon- en prijsbijstelling, werkzaamheden aan de calamiteitenstrook en extra werk uitgevoerd voor het herstel van de brandblusleiding op de A15.

2. **A16 Rotterdam (€ 104 miljoen):** in 2023 is € 104 miljoen meer uitgegeven als gevolg van het inlopen van vertragingen als gevolg van de coronamaatregelen, het opvangen van excessieve prijsstijgingen en aanvullende kosten voor brandwerendheidstunnel.
3. **A24 Blankenburgtunnelverbinding (€ 60 miljoen):** door het opvangen van excessieve prijsstijgingen en toekenning van de loon- en prijsbijstelling 2023 is in 2023 meer uitgegeven dan bij ontwerpbegroting werd verwacht.
4. **A27 Houten - Hooipolder (€ 84 miljoen):** het project is in 2023 nieuw toegevoegd aan het artikelonderdeel Geïntegreerde Contractvormen 12.04 en komt over vanuit Aanleg realisatie (12.03.01) en Beheer en Onderhoud (12.02.01).
5. **A12-A15 Ressen-Oudbroek (ViA15) (€ 7 miljoen):** de hogere uitgaven betreft de betaling van vaststellingsovereenkomsten met de (DBFM-)aannemer. Dit budget stond gereserveerd bij het artikelonderdeel aanleg realisatie (12.03.01) en is gedurende 2023 overgeheveld naar het artikelonderdeel Geïntegreerde Contractvormen 12.04.

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

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

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

4.3 Artikel 13 Spoorwegen

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

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 22 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 13 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
					2023	2023	Toelichting
Verplichtingen	1.849.882	1.940.505	2.441.760	2.901.449	3.421.619	2.683.017	738.602
Uitgaven	1.931.571	2.048.323	2.156.463	2.543.680	2.662.611	2.837.747	- 175.136
Waarvan juridisch verplicht							
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.457.826	1.506.274	1.595.770	1.945.955	2.022.887	1.990.766	32.121
13.03 Ontwikkeling	319.486	377.159	370.295	401.363	425.832	644.053	- 218.221
13.03.01 Aanleg personenvervoer	280.745	335.476	331.281	262.400	299.335	286.268	13.067
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	17.486	19.181	12.499	96.396	67.456	112.785	- 45.329
13.03.03 Optimalisering gebruik				163	3.536	2.000	1.536
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	20.952	21.371	24.273	39.813	33.989	236.745	- 202.756
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	303	1.131	2.242	2.591	21.516	6.255	15.261
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	144.269	154.900	190.398	196.362	213.892	202.928	10.964
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990					
13.09 Ontvangsten	203.626	234.471	187.656	231.933	368.900	209.263	159.637

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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. Op de verplichtingen is c€ 738,6 miljoen meer gerealiseerd dan begroot. De hogere verplichtingen binnen het aanlegprogramma personenvervoer worden onder andere veroorzaakt door:
 - Het in 2023 afgeven van de niet voor 2023 geplande subsidiebeschikking Maaslijn (€ 195 miljoen) (in de OB 2023 was de raming dat de verplichting in 2022 zou worden afgegeven);
 - Beschikking programma Spoortcapaciteit naar aanleiding van de toevoeging WoMo (BO MIERT 2022) (€ 125 miljoen);

- Zoals in de veegbrief ([Kamerbrief 36410-XII, nr. 17](#)) is aangekondigd bleek onvoldoende verplichtingen in 2023 te staan om de taken uit te voeren die afgesproken zijn tussen het Rijk en Prorail met betrekking tot de subsidieaanvraag van Prorail 2024. IenW is contractueel verplicht om de verplichting in 2023 vast te leggen (€ 143 miljoen).
 - De hogere verplichting op het programma Fietsparkeren naar aanleiding van de toegevoegde gelden uit het klimaatakkoord (€ 54 miljoen);
 - Een kasschuif met betrekking tot de claim indexeringstegenvaller verplichting PPS 2023 (€ 102,2 miljoen)
 - De prijsindexatie van exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) naar prijspeil 2023 (€ 96,2 miljoen);
 - Zoals in de veegbrief ([Kamerbrief 36410-XII, nr. 17](#)) is aangekondigd, stonden bij de subsidieaanvraag EOV 2024 onvoldoende verplichtingen in 2023 om de subsidie te kunnen vastleggen (€ 63 miljoen).
 - De verplichtingen voor Oude Lijn, Amsterdam Zuid 3^e perron, paspoort faciliteiten op A'dam die geraamd waren op MF 11 (€ 40 miljoen).
 - Diverse mutaties (- € 79,8 miljoen).
2. De hogere realisatie van € 32,1 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikel 13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing;
 3. De lagere realisatie van € 218,2 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma realisatie personenvervoer en goederenvervoer, alsmede palnuitwerking personenvervoer en goederenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdelen van 13.03;
 4. De hogere realisatie geïntegreerde contractvormen/PPS is € 11 miljoen. Voor een toelichting op dit verschil wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel 13.04;
 5. De ontvangstsen zijn € 159,6 miljoen hoger dan begroot. Het verschil wordt toegelicht in paragraaf 13.09 Ontvangsten. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de terugstorting van de aanwezige schuld van ProRail waarbij een bedrag van € 145 miljoen inclusief btw is teruggestort aan IenW. Daarnaast hebben er nog diverse ontvangstsen plaatsgevonden van per saldo € 14,6 miljoen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

13.02 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

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

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

prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van IenW moet instemmen met de prestaties waarvoor bodemwaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

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

Producten

Subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In 2023 is € 32,1 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling 2023 en de nacalculatie van de loon- en prijsbijstelling 2022 (€ 112,2 miljoen), een kasschuif en verrekening van het saldo 2022 en 2023 (- € 115 miljoen), het effect voor ProRail van de afschaling van de dienstregeling van NS in 2022 (afrekening in 2023) met ca. 10% (€ 35 miljoen), de overboeking van en naar de beleidsbegroting HXII (- € 7,7 miljoen) ten behoeve van de Tijdelijke subsidieregeling ‘opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025’ (- € 8 miljoen) en ten behoeve van de stimulering hergebruik en recyclaat in bouwmaterialen (€ 0,3 miljoen). Tot slot zorgen overige voor een mutatie van ca € 8 miljoen. Afrekening van de subsidie 2023 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 het verloop van de budgetten gedurende het jaar 2023.

Tabel 23 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Vastgestelde begroting 2023	1.990.766
Totaal mutaties 2023	32.121
Waarvan prijsbijstelling 2023 en nacalculatie 2022	112.160
Waarvan kasschuif, saldo 2022 / 2023	- 115.327
Waarvan afschaling diensregeling NS	35.000
Waarvan overboekingen HXII	- 7.700
Waarvan overige mutaties	7.988
Realisatie 2023	2.022.887

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Bij de MIRT-brief van november jl. (Kamerstuk 31 0305 nr. 388) is het PwC-onderzoek naar de validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor meegestuurd. Dit naar aanleiding van een toezegging aan het lid Koerhuis (VVD) in het WGO Jaarverslagen IenW van 15 juni 2023. Het PwC-rapport besteedt ook aandacht aan de ontwikkeling van het uitgesteld onderhoud.

PwC concludeerde in de vorige validatie (2019/2020) dat het uitgesteld onderhoud grotendeels weloverwogen en bewust ontstaat om efficiënt te zijn (veel infra hoeft in de praktijk niet op de theoretische levensduur vervangen te worden) en gaf als aanbeveling dit periodiek te monitoren. IenW heeft PwC daarom gevraagd dit opnieuw te beoordelen. In de huidige rapportage geeft PwC aan dat de omvang van het uitgesteld onderhoud nogenoeg stabiel is. Als PwC inzoomt op enkele specifieke verstoringen aan de infrastructuur, dan ziet zij daarin een lichte toename die een indicatie kan zijn van het mogelijk oplopen van het achterstallig onderhoud; echter is hier meer onderzoek voor nodig. Conform de aanbeveling in de rapportage

blijft de toestand van het areaal gemonitord. Dit wordt gedaan via de rapportage ‘Staat van de Infrastructuur’ en periodieke externe validaties op de instandhoudingsbehoefte. Te meer omdat de rapportage van PwC ook wijst op de groeiende instandhoudingsbehoefte en uitdagingen die daarbij spelen zoals toenemende vervoervraag, personeelskrapte en capaciteit op het spoor voor werkzaamheden.

ProRail concludeert over 2022 dat de technische staat van de infrastructuur ruim voldoende is (Kamerstukken 29385, nr. 119). Ook geeft ProRail aan dat het storingsgedrag voorspelbaar is, wat betekent dat het spoorsysteem op een stabiel prestatieniveau wordt gehouden. Een belangrijk aandachtspunt blijft het onderhoud aan installaties voor de omgevingsveiligheid in het Rotterdamse havengebied. Ook in 2022 heeft ProRail hier in overleg met lenW maatregelen getroffen om het achterstallige onderhoud weg te werken. In het rapport over 2023 zal ProRail hier uitgebreider op ingaan.

Hoewel de staat van de infrastructuur door ProRail als ruim voldoende wordt gezien, schetst ProRail ook een aantal uitdagingen voor de toekomst. De verwachting is dat vraag naar (inter)nationale (duurzame) mobiliteit in de nabije toekomst sterk zal toenemen door bijvoorbeeld bevolkingsgroei en verstedelijking. ProRail geeft hierbij aan dat de grenzen van de capaciteit van de huidige infrastructuur genaderd zullen worden. Dit zorgt naast technische uitdagingen ook voor financiële uitdagingen. ProRail zet zich in om de groei te kunnen faciliteren, zo wordt er via het programma ERTMS gewerkt om in de toekomst op een veilige manier nog intensiever gebruik te kunnen maken van de infrastructuur.

13.03 Ontwikkeling Spoor

Motivering

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

Producten

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

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

Projectomschrijving	Realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01)		Kasbudget 2023		Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig		
Projecten Nationaal									
Be- en bijsturing toekomst			0			2021	2021		
Geluidsanering Spoorwegen	22	14	- 8	582	608	divers	divers		1
Innovatieprogramma Spoortrillingen	6	2	- 4	21	22	divers	divers		2
Maatregelenpakket HSL-Zuid	21	16	- 5	167	173	divers	divers		
Programma Behandelen en Opstellen	27	6	- 21	161	171	divers	divers		3

Realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
Projectomschrijving								
Uitvoeringsprogramma geluid								
emplacements (UPGE)	3	1	- 2	28	29	2011/ 2018- 2024	2011/ 2018- 2024	4
Verbeteraanpak stations	1	0	- 1	12	12	2020	2020	5
Verbeteraanpak trein			0			2018/2019	2018/2019	
Spoorcapaciteit 2030	85	20	- 65	250	872	divers	divers	6
Stations en stationsaanpassingen								
Kleine stations	0	0	0	54	55	divers	divers	
Toegankelijkheid stations	22	24	2	514	522	divers	divers	
Overige projecten/lijndelen etc.								
Aanleg ATBvv	5	1	- 4	75	79	divers	divers	7
Fietsparkeren bij stations	35	18	- 17	478	493	divers	divers	8
Kleine projecten personenvervoer	30	11	- 19	228	324	divers	divers	9
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	5	0	- 5	77	87	divers	divers	10
Overwegenaanpak	91	77	- 14	910	935	divers	divers	11
Programma aanpak suïcidepreventie	2	0	- 2	21	22	2021	2021	
Programma kleine functiewijzigingen	15	11	- 4	389	396	divers	divers	12
Schoon en Emissieloos Bouwen	0	0	0	0	5			13
Projecten Noordwest-Nederland								
Amsterdam CS, Cuypershuis OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	4	5	1	27	28	2022	2022	
			0			2016	2016	
Projecten Zuidwest-Nederland								
Den Haag emplacement Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	10	17	8	74	77	2023– 2025	2023– 2025	14
Programma Wind in de Zeilen	0	1	1	0	9			15
Projecten Zuid-Nederland								
Maaslijn	57	1	- 56	156	164			16
Projecten Oost Nederland								
Traject Oost	2	0	- 2	220	222	divers	divers	
Regionale Lijnen	0	2	2	15	17			
Projecten Noord Nederland								
Zwolle - Herfte	5	0	- 5	266	255	2017/ 2021	2017/ 2021	17
Sporen driehoek Noord-Nederland	20	17	- 3	144	151	divers	divers	
Afrondingen	0	0	0	0	0			
Totaal uitvoeringsprogramma	468	247	- 221	4.870	5.727			
Planuitwerkingsuitgaven op 13.03.04								
mbt realisatieprojecten	37	3	- 34	218	173			
Afrekening voorschotten	0	30	30	218	248			
Programma Realisatie	506	280	- 226	5.306	6.148			
Realisatieuitgaven op 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	10	26	15	36	89			

Realisatieprogramma Perso-nenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting Projectomschrijving	realisatie 2023	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
Budget Realisatie (MF 13.03.01)	360	306	- 55	5.342	6.237			
Overprogrammering (-)	- 156	0	156	0	0			

Toelichting

Algemeen

Jaarlijks wordt er door ProRail bekeken bij welke projecten het verantwoord is om op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachte kosten en het risicodossier niet-benodigd budget (onvoorzien) in te leveren.

1. **Geluidsanering Spoorwegen:** De lagere realisatie wordt verklaard door het positieve aanbestedingsresultaat van de geluidsschermen Meteren Boxtel, waardoor de kasstroom voor de komende jaren is bijgesteld. Daarnaast is sprake van vertraging in de planstudiefase van diverse deelprojecten en zijn er voor de raildempers in Meteren Boxtel en Fase 1 lagere kosten in 2023 vanwege een aanpassing in de planning van de aannemer, waardoor de geplande uitvoeringswerkzaamheden en de hiermee samenhangende uitgaven verschuiven. Tenslotte zijn er diverse meevalters bij een aantal deelprojecten;
2. **Innovatieprogramma Spoortrillingen:** De kasreeks in de begroting 2023 was indicatief en opgesteld vóór de daadwerkelijke aanvang van het programma. De prognose is inmiddels herijkt op basis van de nieuwe planning en de uitgavenreeks is hierop aangepast;
3. **Programma Behandelen en Opstellen:** Een aantal projectplanningen is herijkt, waardoor uitgaven in een ander jaar komen te vallen. De locaties Roosendaal en Rotterdam Noord Goederen zijn bijvoorbeeld qua uitvoering later in de tijd gepland. Daarnaast hebben er enkele aanpassingen plaatsgevonden met betrekking tot de scope van het programma. In 2023 stonden de locaties Amersfoort, Den Haag en Nijmegen gepland maar vanwege het taakstellende programmabudget zijn deze projecten geannuleerd. Het bovenstaande heeft geresulteerd in een lagere kasrealisatie in 2023 dan gepland;
4. **Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen:** De afwijking tussen begroot en gerealiseerd is te klein om inhoudelijk te kunnen toelichten. De prognoses voor 2023 e.v. zoals opgenomen in de OB 2023 zijn opgesteld in september 2021 en worden afgezet tegen de daadwerkelijke realisatie op 31 december 2023. Tussen de prognose en de eindrealisatie zit derhalve 2 jaar en 3 maanden. De bedragen zijn aan 2 kanten afgerond waardoor het verschil groter lijkt dan het is;
5. **Verbeteraanpak stations:** In afwachting van de nader te bepalen scope is de uitgavenplanning verschoven naar 2024 e.v.;
6. **Spoorcapaciteit 2030:** Het programma Spoorcapaciteit bestaat uit meerdere deelprojecten. Naar aanleiding van een actualisatie en herprioritering binnen het deelprogramma VATSUN zijn een aantal geplande maatregelen vervallen of worden ze later uitgevoerd. Binnen het deelprogramma MLT TEV maatregelen tranche 1 is vanuit stuurbaarheid en voorspelbaarheid de keuze gemaakt om de aanbestedingsstrategie van het programma te wijzigen van aanbesteding middels één grote raamovereenkomst naar een nieuwe tranche aanpak. Binnen het deelproject MLT overige maatregelen Tranche 2 t/m 4 is sprake van een mislukte aanbesteding en is daarnaast sprake van geactualiseerde planningen en scopewijzigingen die van invloed zijn op de

- eerder geplande kasuitgaven. Het bovenstaande heeft geresulteerd in een aangepaste kasstroom, waarbij een aanzienlijk veel van de uitgaven is doorgeschoven naar 2024 en latere jaren;
7. **ATB Vv:** Het overleg over de uit te voeren scope heeft meer tijd in beslag genomen dan eerder gepland. Hierdoor zijn de voor 2023 geplande uitgaven verschoven naar 2024 e.v.;
 8. **Fietsparkeren bij stations:** Vanwege de opgelopen vertraging (o.a. bij het verkrijgen van een kapvergunning door de gemeente) is bij de stalling «Dordrecht Krispijnijzijde» het zwaartepunt van de uitvoering verschoven van 2023 naar 2024/2025. Het geplande project «Stalling bij Eindhoven Noordzijde (Neckerspoel)» is vervallen, Deze stalling is komen te vervallen, omdat er met een nieuwe MIRT afspraak plannen worden gemaakt voor de integrale ontwikkeling van een busstation incl. fietsenstalling. Bij de stalling aan de centrumzijde van Amersfoort CS is vertraging opgetreden vanwege onduidelijkheid over het verleggen van kabels en leidingen, het indienen van scopewijzigingen door de gemeente en is intensievere afstemming nodig met diverse raakvlakprojecten in en rondom hetzelfde station. Voorgaande heeft geresulteerd in een verschuiving van de uitgavenplanning van 2023 naar 2024 e.v.;
 9. **Kleine projecten Personenvervoer:** De lagere realisatie in 2023 wordt met name verklaard doordat de voor 2023 geplande betalingen aan diverse Provincies zijn geraamd op het MF maar in 2023 zijn overgeboekt naar en gerealiseerd binnen de beleidsbegroting HXII;
 10. **Nazorg gereedgekomen lijnen en halten:** ProRail heeft in 2023 circa € 3,6 miljoen ontvangen van de gemeente Amsterdam naar aanleiding van de verkoop van gronden. Deze ontvangst heeft betrekking op het deelproject Amsterdam t/m Abcoude en hiermee was geen rekening gehouden in het jaar 2023. De afhandeling van deze opbrengst liep al enige jaren, zonder een indicatie wanneer deze uiteindelijk in overeenstemming met de gemeente Amsterdam zou worden afgehandeld. Daarnaast heeft er een actualisatie plaatsgevonden van de prognoses en de kasstromen met betrekking tot de diverse deelprojecten. Bovenstaande heeft er per saldo toe geleid dat er geen uitgaven zijn in 2023 op deze post;
 11. **Overwegenaanpak:** Het overwegenprogramma bestaat uit meerdere deelprogramma's. Binnen het NABO-programma worden meerde NABO's later gerealiseerd dan eerder aangenomen, omdat er meer afstemming met de omgeving nodig is en er sprake is van een langere engineeringstijd. In de prognose was ook rekening gehouden met de aanpak van de laatste 5 stationsoverpaden in Groningen. Een geplande meeliftmogelijkheid met een treinvrije periode (TVP) voor deze projecten is vervallen waardoor de geplande uitgaven voor een groot deel verschuiven naar 2024. Bij het deelprogramma Maatwerk Overwegenaanpak kosten de onderhandelingen met de rechthebbenden meer tijd dan eerder ingeschat. Daarnaast is (ten opzichte van de baseline) meer efficiency behaald in de uitvoering van de maatregelen en inzet van het team. Bovenstaande heeft geresulteerd in een aangepaste kasstroom, waarbij een deel van de uitgaven is doorgeschoven naar 2024 en latere jaren;
 12. **Programma Kleine functiewijzigingen:** Dit programma bestaat uit een grote hoeveelheid deelprojecten en programma's. Het deelproject Watergraafsmeer Geluidsmaatregelen is door nieuwe ontwikkelingen in spoor en regelgeving mogelijk achterhaald en voorlopig stilgelegd. In afwachting van besluitvorming over het wel of niet plaatsen van de geluidsschermen zijn de geplande uitgaven ad € 4,8 miljoen

- doorgeschoven naar latere jaren. Daarnaast is bij een aantal deelprojecten sprake van kleine plussen en minnen en verschuivingen in de planningen;
13. **Programma Schoon en Emissieloos bouwen (SEB):** Dit programma is nieuw in het realisatieprogramma en was in de begroting 2023 geraamd op MF 11.03.02. Bij VZN 2023 is € 4,3 miljoen overgeboekt naar MF 13.03 ten behoeve van het afgeven van de realisatiebeschikking aan ProRail. Daarnaast is een bijdrage van € 0,6 miljoen toegevoegd vanuit DUMO ten behoeve van de financiering van het project Demonstrator batterij E-Loc. Geïndexeerd naar pp 2023 is het projectbudget nu € 5,1 miljoen;
14. **Ombouw emplacement Den Haag Centraal:** Juridische problemen hebben er toe geleid dat het project in 2022 opnieuw is aanbesteed. Vanwege wet- en regelgeving wordt in het project duurdere, kwartsloze ballast toegepast. Daarnaast meldde ProRail eind 2023 dat het project niet volgens plan kan worden uitgevoerd, omdat er problemen zijn bij de technische vrijgave van een nieuwe generatie seinen (Tweede Kamer, [29 984, nr. 1173](#)). Om deze redenen zullen de kosten voor het project hoger uitvallen. Ook de uitgaven in 2023 waren hoger dan eerder voorzien. De opdracht voor ProRail is om de consequenties zo goed mogelijk te beperken en op te vangen. Momenteel loopt het gesprek met ProRail over hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe dit in de toekomst kan worden voorkomen. Dat geldt ook voor de financiële verwerking in het MIRT-programma in de komende jaren;
15. **Programma Wind in de Zeilen:** In verband met de start van de planuitwerking en realisatie is € 9 miljoen overgeboekt vanuit MF 11 naar het uitgavenartikel MF 13. Hiervan is in 2023 € 1 miljoen gerealiseerd;
16. **Maaslijn:** Voor het project Opwaardering Maaslijn hebben IenW en provincie Limburg een financieel arrangement afgesproken. Ook hebben zij afgesproken om gezamenlijk opdrachtgever te zijn van ProRail voor het project Maaslijn volgens het principe 'samen uit, samen thuis' (Addendum bij de Bestuursovereenkomst Maaslijn, [Stcrt 2021, nr. 48349](#)). ProRail heeft de aanbesteding van het project in april 2022 moeten intrekken, omdat de oorlog in Oekraïne heeft geleid tot grote gevolgen voor leveringsgaranties en prijs (Kamerstuknummer [35 925A, nr. 69](#)). ProRail heeft begin 2023 de aanbesteding opnieuw opgestart en in oktober 2023 heeft de definitieve gunning aan de aannemer plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een herziene uitgavenplanning. Voorgaande heeft geleid tot substantieel lagere uitgaven in 2023 dan gepland;
17. **Zwolle-Herfte:** De subsidiebeschikking is per 1 januari 2023 afgesloten. Een deel van het budget is overgeboekt naar de post Nazorg, waar de resterende werkzaamheden van het project in 2023 en 2024 zullen worden afgewikkeld en een deel van het budget kan vrijvallen ten gunste van de investeringsruimte. Om die reden zijn er geen uitgaven 2023 ten laste van dit projectbudget;

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02)	Kasbudget 2022		verschil	Projectbudget		Openstelling		Toelichting huidig
	begroting 2023	realisatie		begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
Projectomschrijving								
ProRail Projecten								
Projecten Nationaal								
Kleine projecten goederenvervoer	5	2	-3	10	23	divers	divers	
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	1	1	1	170	171	divers	divers	
Programma Emplacementen op orde	97	61	-36	198	253	divers	divers	1
Projecten Zuidwest-Nederland								
Calandbrug	3	18	15	182	186	2020/ 2025	2020/ 2025	2
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	1	0	-1	22	22	divers	divers	3
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	4	1	-3	239	249	divers	divers	4
Projecten Oost Nederland								
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	7	2	-5	143	144	divers	divers	5
Overige projecten			0					
Nazorg gereedgekomen projecten	1	0	-1	7	8	divers	divers	
Afrondingen								
Totaal uitvoeringsprogramma	119	85	-33	973	1.056			
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v.								
MF 13.03.05	3	1	-2	87	94			
Afrekening voorschotten	0	1	1	2	1			
Programma Realisatie	116	85	-31	888	963			
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma	0	0	2	0	0			
Budget Realisatie (MF 13.03.02)	116	85	-29	888	963			

Toelichting

- Programma emplacementen op Orde:** In verband met noodzakelijke brandwerende voorzieningen op emplacementen is bij Begroting 2023 € 50 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de investeringsruimte. Deze € 50 miljoen is evenals de eerder toegevoegde € 100 miljoen indicatief over de kasjaren verdeeld in afwachting van de besluitvorming over scope en planning en blijkt achteraf bezien te optimistisch te zijn ingeschat;
- Calandbrug:** De voor 2022 geplande betaling voor Theemswegtracé aan Port of Rotterdam heeft in afwachting van een goedkeurende accountantsverklaring plaatsgevonden in 2023;
- Geluidmaatregelen Zeeuwselijn:** Als gevolg van het later saneren van spoor 304 te Bergen op Zoom, vertraagt de oplevering van de geluidsbeschermen van 2023 naar 2024. De werkzaamheden met betrekking tot

- het verleggen van kabels en de realisatie van het geluidsscherm op de locatie van het gesaneerde spoor worden later gerealiseerd dan voorzien, waardoor ook de voor 2023 geplande uitgaven verschuiven;
4. **Spooraansluiting Maasvlakte achterlandverbinding:** Met betrekking tot het programma Sporaansluitingen Tweede Maasvlakte, was in afwachting van de besluitvorming over scope en planning voor deze maatregelen een indicatieve kasreeks opgenomen. Met de huidige inzichten is nu een realistischer reeks vastgesteld;
 5. **Uitvoeringsprogramma Goederenroute-Elst-Deventer-Twente (NaNOV):** Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. Bij de Onderdoorgang Borne Nieuwe Westelijke Randweg is sprake van een scope-wijziging. Dit betekende ook een wijziging in de planning waardoor de start van de realisatiefase nu plaatsvindt in 2025 in plaats van 2023. Bij het deelproject Rheden is met de gemeente Rheden overeenstemming bereikt om niet een onderdoorgang te realiseren, maar de NABO Lentesteeg te beveiligen. De planning en de bijbehorende kasstroom is hierop aangepast. Voorgaande heeft geleid tot een verschuiving van de uitgaven van 2023 naar latere jaren.

13.03.03 Optimalisering gebruik spoor

Motivering

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

Producten

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering gebruik Spoorwegen

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

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

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

Planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04) Projectomschrijving	Projectbudget begroting	huidig	Indienststelling huidig	vorig	Toelichting
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.01					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	10	11	divers	divers	
Projecten Nationaal					
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	115	154	divers	divers	1
Kleine projecten Personenvervoer	43	70	divers	divers	2
Reizigersfonds	3	3	nvt	nvt	
Regionale Knelpunten	15	16	divers	divers	
Wind in de Zeilen					
Projecten Zuid-Nederland					
Toekomstvast Spoor Zuid NL	107	195	divers	divers	3
Projecten Zuidwest-Nederland					
Knooppunt Den Bosch	1	1			
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	12	10	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	278	142	divers	divers	4
Amsterdam Zuid 3e perron	0	26			5
Oude Lijn	0	10			6
Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS	0	21			7
Lelylijn Deltaplan					
Projecten Noord-Nederland					
Nedersaksenlijn	0	0			
Meppel: Spoor- en perroncapaciteit	0	37			8
Lelylijn	0	4			9
HRMK Spoorbrug	0	79			10
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	53	62			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	855	1.016			
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma	0	0			
Realisatieuitgaven binnen het verkenningsprogramma	37	90			
afrekening voorschotten	11	20			
Begroting (MF 13.03.04)	830	945			

Toelichting

- Grensoverschrijdend Spoorvervoer:** Het projectbudget is verhoogd met € 36 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte, als bijdrage aan toekomstige verbindingen. Tevens is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd. Daarnaast is het projectbudget verlaagd met € 2,7 miljoen, aangezien de binnen dit programma geplande scope Linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen uitgevoerd wordt binnen het programma Toekomstvast Spoor Zuid NL;
- Kleine projecten personenvervoer:** door de aard van dit budget is de begroting en de realisatie moeilijk vergelijkbaar. De grootste muatie betreft een overboeking naar aanleiding van de herprioriteringsopgave bij OB 2024.

3. **Toekomstvast Spoor Zuid NL:** Naar aanleiding van het BO MIRT 2022 is het projectbudget verhoogd met € 75 miljoen vanuit de WoMo middelen. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 2,7 miljoen vanuit het projectbudget Grensoverschrijdend Spoorvervoer, aangezien de binnen dit programma geplande scope Linkerspoorbeveiliging tussen Venlo en Kaldenkirchen uitgevoerd wordt binnen het programma Toekomstvast Spoor Zuid NL. Tevens is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd;
4. **Multimodale Knoop Schiphol:** In BO MIRT brief (TK 36 200, nr. 9) is aan de Kamer gemeld dat een bedrag van € 148,8 miljoen is overgeheven naar het project derde perron Amsterdam Zuid (MF 11.01.01). Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd;
5. **Amsterdam Zuid 3e perron:** In verband met de start van de planuitwerking is € 25 miljoen overgeboekt vanuit MF 11 naar het uitgavenartikel MF 13. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd;
6. **Oude Lijn:** In verband met de start van de verkenning is € 10 miljoen overgeboekt vanuit het verkenningenartikel (MF 11) naar het uitgavenartikel MF 13.03;
7. **Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS:** Vanuit de investeringsruimte is € 21 miljoen beschikbaar gesteld om de Amstelpassage op Amsterdam CS geschikt te maken voor de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de directe treinverbinding naar Londen;
8. **Meppel: Spoor- en perroncapaciteit:** Middels amendement (TK 36 200, n.r 49) is € 35 miljoen beschikbaar gesteld vanuit artikel MF 12.03 Hoofdwegennet (reservering Blankenburgverbinding en VIA15) ten behoeve van Meppel Spoor- en Perroncapaciteit. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd;
9. **Lelylijn:** In verband met diverse studies voor het MIRT-onderzoek is € 4 miljoen overgeboekt vanuit het verkenningenartikel (MF 11) naar het uitgavenartikel MF 13.03;
10. **HRMK Spoorbrug:** Middels amendement (TK 36 200, nr. 53) is in totaal € 75 miljoen beschikbaar gesteld. Hiervan komt € 30 miljoen uit artikel 11.04 (Decentralisatie) en € 45 miljoen vanuit artikel MF 12.03 (reservering Blankenburgverbinding en VIA15). Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd.

Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05)

Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.02	116	124			
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Goederenvervoer	3	3	divers	divers	1
Overige projecten en reserveringen					
Programma 740 treinen	0	103			2
Calandbrug					
Projecten in voorbereiding					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesigneerde Risico's					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	119	230			
afrekening voorschotten	1	2			
Begroting (MF 13.03.05)	120	232			

Toelichting

- Kleine projecten Goederenvervoer:** De uitgavenprognose 2023 is te pessimistisch ingeschat en komt hoger uit dan bij begroting 2023 was voorzien..
- Programma 740 treinen:** Het kunnen rijden met 740 meter treinen in 2030 op de kerncorridors is een Europese verplichting (TEN T verordening 1315/2013/EU). Deze verordening wordt momenteel herzien en daarin worden de eisen voor 740 meter treinen verder aangescherpt. Vanuit de investeringsruimte is hiervoor € 90 miljoen beschikbaar gesteld. In het BO MIRT 2022 is besloten om € 7,3 miljoen beschikbaar te stellen vanuit het programma Goederenvervoercorridors (GVC) om de twee sporen op Lage Zwaluwe te verlengen en hiermee geschikt te maken voor 740 meter lange treinen. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd.

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

Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04) Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Indienststelling			eind contract
	begroting	realisatie	verschilbegroting	huidig	huidig	vorig			
Beschikbaarheidsvergoeding	205	216	11	3778	3981	2006	2006	2031	1
Rente- en belastingaanpassingen	– 2	– 2	0	– 138	– 141				
Totaal	203	214	11	3640	3840				
Begroting (MF 13.04)	203	214	11	3640	3840				

Toelichting

1. Het PPS-budget is rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van de performance fee van 1,8% tot einde contract (2031). De gemiddeld gerealiseerde indexering tot en met 2019 bedroeg ook ca. 1,8% maar vanaf 2020 is deze opgelopen: 2020 en 2021 gemiddeld 2,5%, 2022 ruim 4% en 2023 11,5%. Hiermee is er een tekort ontstaan op het budget. Voor dit tekort is extra budget geclaimd, waarvan ruim 10 miljoen voor 2023.

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de eenmalige uitgaven (€ 8,298 miljard) begroot die samenhangen met de afrekeningen van de incidentele Vennootschapsbelasting, dividendbelasting en BTW tussen ProRail en de Belastingdienst als gevolg van de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo per 1 januari 2022. Over de achtergrond hiervan is de Kamer geïnformeerd bij de brieven van 11 december 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, [35 396, nr. 13](#)) en 4 februari 2021 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, [35 396, nr. 15](#)).

Producten

Doordat de omvorming is uitgesteld heeft deze afrekening niet in 2023 plaatsgevonden.

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

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

	Begroting	Mutaties 2023	Realisatie	Verschil	Toelichting
Concessievergoedingen	207.513	– 36.304	171.209	– 36.304	1
Terugbetaling voorschotten ProRail		192.982	192.982	192.982	2
Bijdragen van derden	1.750	2.957	4.707	2.957	
Totaal	209.263	159.635	368.898	159.635	

Toelichting

1. De lagere realisatie hangt samen met het nog niet vaststellen van de voorlopige HSL-heffing tot en met 2021 (€ 26,2 miljoen) en de voorlopige verrekening met de NS ten behoeve van de ombouw treinen ERTMS (- € 59,6 miljoen).
2. Deze hogere realisatie is het gevolg van de afrekening voorschotten ProRail H2-2022 (€ 48 miljoen). Verder betreft dit de terugstorting van ProRail aan lenW (€ 145 miljoen). Door minder gereden treinritten is minder aan gebruiksvergoeding ontvangen en anderzijds is een aantal onderhouds- en vervangingsprojecten verschoven in de tijd. Dit leidt tot een schuld aan het Rijk die met Najaarsnota is teruggestort.

4.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

	2019	2020	2021	2022	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
					2023	2023	2023	
Verplichtingen	56.127	29.189	5.939	60.433	1.050.282	15.177	1.035.105	1
Uitgaven	154.962	87.247	77.533	86.838	563.297	- 7.609	570.906	
Waarvan juridisch verplicht								
14.01 Regionale infrastructuur	103.974	61.843	77.533	35.737		- 7.609	7.609	2
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok						9.278	- 9.278	
14.01.03 Aanleg reg/lok	103.974	61.843	77.533	35.737		- 16.887	16.887	
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	50.988	25.404		51.101	563.297		563.297	3
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	1.254	25.404						
14.03.02 Regionale mobiliteitsprojecten	49.734			51.101				
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma								
14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur					563.297		563.297	
14.03.05 Mobiliteitspakketten								
14.09 Ontvangsten	3.778			1.004				

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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.

Toelichting

1. € 1.481 miljoen aan verplichtingen voor de korte termijn woningbouw-middelen worden overgeboekt van artikel 12 naar artikel 14. Het gaat o.a. om de middelen voor de SPUK mobiliteitspakketten. SPUK bovenplanse infrastuctuur en risico beheersingskosten. Hiervan is € 426 miljoen doorgeschoven naar 2024.
2. Dit komt met name door de overboeking als gevolg van het amendementen (36200-47, 48, 50 en 51) op de OW 2023;
3. De verschillen op de kasbudgetten worden nader toegelicht bij de projecttabellen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

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

Tevens worden op dit artikel de uitgaven verantwoord van de specifieke uitkeringen voor bovenplanse infrastructurele voorzieningen zodat op korte termijn op locaties in heel Nederland grootschalige woningbouw kan plaatsvinden conform de regeling van 29 september 2023.

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

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

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

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

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

Projectomschrijving	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Overige projecten en reserveringen					
OV Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	0	32			1
Rotterdam HOV	0	0			
Stedelijk OV Den Haag	0	0			
Projecten in voorbereiding	18	19			
Overige projecten in voorbereiding	36	61			2
Gesignaleerde risico's	0	0			
Totaal planning en studies	54	112			
Begroting (MF 14.01.02)	54	112			

Toelichting

1. OV verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: in 2023 is voorzien dat een deel van de verplichtingen op dit project vastgelegd moeten worden, daarom is € 32 miljoen overgeboekt uit verkenningen naar planuitwerking zodat de verplichtingen aangegaan kunnen worden.
2. Er is besloten € 23 mln toe te wijzen aan de exploitatietreindienst Limburg. In 2014 zijn afspraken gemaakt met de provincie Limburg over de decentralisatie van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Hiervoor draagt het Rijk een deel van de (verhoogde) concessieontvangsten vanuit NS over aan de provincie. Bij de extrapolatie van het IF na 2028 is de afspraak echter niet geëxtrapoleerd waardoor de uitgaven voor de jaren 2029-2031 niet zijn geraamde. Besloten is om dat nu alsnog te doen en hiervoor € 23 miljoen extra te reserveren.

14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal

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

Projectomschrijving	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig
	2023			2023		2023	
Projecten Noordwest-Nederland							
Amstelveenlijn	0	0	0	83	83	2020/ 2022	2020/ 2022
OV Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	0	0	0	0	0		
Utrecht, tram naar de Uithof			0			2019	2019
Projecten Zuidwest-Nederland							
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	1	0	- 1	225	180	divers regio	divers regio
Rotterdamsebaan			0				
Afrondingen	0	0	0	0	0		
Totaal	1	0		307	263		
Realisatieuitgaven binnen Planning en studieprogramma							
	0	0	0	0	0		
Begroting (MF 14.01.03)	1	0		307	263		

Toelichting

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

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

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

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

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03)	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig
Projectomschrijving							
14.03.02 Regionale Mobiliteit	0	0	0	592	592		
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	0	0	0	0	0		
Afrekening voorschotten	0	0	0	0	0		
Begroting (MF 14.03)	0	0	0	592	592		
LMCA Spoor: sporenendriehoek (MF 13.03.01)							
Totale riksbijdrage Noord-Nederland							

Tabel 35 Projectenoverzicht behorende bij 14.03.04: Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling begroting 2023	Toelichting
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig		
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	0	563	563	0	1.523		1
Begroting (MF 14.03.04)	0	563	563	0	1523		

Toelichting

- Een deel van de Woningbouwmiddelen zijn bij OB 2024 overgeboekt van artikel 12 naar artikel 14. Het gaat met name om de middelen voor de SPUK bovenplanse infrastructuur en risico beheersingskosten.

Tabel 36 Projectenoverzicht behorende bij 14.03.05: Mobiliteitspakketten (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
Mobiliteitspakketten				0	1.130			1
Begroting (MF 14.03.05)				0	1130			

Toelichting

- Een deel van de Woningbouw Middelen worden overgeboekt van artikel 12 naar artikel 14. Het gaat o.a. om de middelen voor de SPUK mobiliteitspakketten en risico beheersingskosten.

4.5 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 Mobiliteitsfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 37 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 15 (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	Realisatie 2023	Vastgestelde begroting 2023	Verschil	Toelichting
Verplichtingen	821.049	1.034.388	1.035.582	1.198.464	1.175.786	1.286.102	- 110.316	1
Uitgaven	940.693	1.042.935	1.385.294	1.494.251	1.358.394	1.351.229	7.165	
Waarvan juridisch verplicht								
15.01 Exploitatie	8.830	11.010	11.158	10.972	9.856	10.152	- 296	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.830	11.010	11.158	10.972	9.856	10.152	- 296	
15.02 onderhoud en vervanging	353.574	391.031	463.177	511.648	457.760	591.958	- 134.198	2
15.02.01 Onderhoud	313.815	339.381	414.571	473.488	421.711	455.603	- 33.892	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	309.713	335.809	364.617	461.832	420.811	454.710	- 33.899	
15.02.04 Vernieuwing	39.759	51.650	48.606	38.160	36.049	136.355	- 100.306	
15.03 Ontwikkeling	195.446	226.735	277.290	390.458	323.902	219.577	104.325	3
15.03.01 Aanleg	194.340	223.697	271.446	380.892	309.660	139.535	170.125	
15.03.02 Planning en studies	1.106	3.038	5.844	8.956	9.673	70.642	- 60.969	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	343	1.843	4.255	8.018	7.958	8.019	- 61	
15.03.03 Optimalisering gebruik	0	0	0	610	4.569	9.400	- 4.831	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	51.994	56.765	250.652	165.643	131.564	117.961	13.603	4
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	330.849	357.394	383.017	415.530	435.312	411.581	23.731	5
15.06.01 Apparaatskosten RWS	297.755	320.780	338.582	356.566	379.311	353.302	26.009	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	297.755	320.780	338.582	356.566	379.311	353.302	26.009	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	33.094	36.614	44.435	58.964	56.001	58.279	- 2.278	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	33.094	36.614	44.435	58.964	56.001	58.279	- 2.278	
15.09 Ontvangsten	130.509	112.206	97.621	44.822	98.158	5.587	92.571	6

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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 lagere verplichtingenrealisatie van € 110,3 miljoen betreft een saldo van hogere en lagere verplichtingen. Hieronder zijn de grootste mutaties genoemd.
 - **Aanleg** (€ 152,9 miljoen):
 - Twentekanalen fase 2: De enorme stijging van staalprijzen zorgt voor dit staal-intensieveproject, met een vervangingsopgave van o.a. 35 km aan stalen damwanden, voor een forse exogene tegenval op het projectbudget van € 46,0 miljoen. Daarnaast ontstaat door een omissie in de planstudie een veiligheidsrisico doordat de bestaande kegelligplaats bij sluis Delden niet wordt opgewaardeerd voor klasse Va-schepen, terwijl dit voor een veilige vaarweg wel noodzakelijk is. Om dit te realiseren is er € 1,8 miljoen aan het projectbudget toegevoegd.

- Nieuwe Sluis Terneuzen : In totaal is er € 52,0 miljoen aan extra ontvangsten vanuit Vlaanderen binnengekomen: € 15,0 miljoen voor verwijdering van PFAS, € 15 miljoen voor andere projectkosten waarover Nederland en Vlaanderen nog in gesprek zijn over de kostenverdeling en € 22,0 miljoen voor prijsherzieningen. Ook vanuit Nederland zijn er extra bijdragen gedaan: € 28,8 miljoen voor extra kosten PFAS. Daarnaast is er nog € 10,2 miljoen aan budget toegevoegd. Over deze kosten is nog geen duidelijkheid over de kostenverdeling, maar Nederland heeft dit budget op voorhand toegevoegd om de continuïteit van het project te kunnen garanderen.
- Lemmer-Delfzijl 1 (€ 11,2 miljoen): De BTW afdracht brug Aduard heeft niet plaats gevonden. Daarnaast heeft de eindafrekening Noordzeebrug en Hogewegbrug Zuidhorn niet plaats gevonden.
- Lichteren IJmuiden: Er is € 10,1 miljoen aan budget toegevoegd voor het verwijderen van vervuilde baggerspecie.
- Toekomst Visie Waal (€ 10,0 miljoen): Door de sterk gestegen staalprijzen zijn er bepaalde wijzigingen in het contract waardoor de uitgaven eerder plaatsvinden.
- Loon- en prijsbijstelling van € 19,3 miljoen
- Diverse kleine mutaties (€ 36,5 miljoen)
- Geïntegreerde contractvormen: Er is € 24,7 miljoen meer vastgelegd. Dit komt voornamelijk door het project Selectieve Onttrekking (€ 13,5 miljoen). Het project Selectieve Onttrekking Zeesluis IJmuiden heeft sinds de aanbesteding in 2021 te maken gehad met sterk gestegen prijzen van staal en overige bouwstoffen. Dit heeft tot gevolg dat het projectbudget ontoereikend is om betaling aan te gaan voor de contractueel overeengekomen indexatie. Daarnaast is er € 5,9 miljoen toegevoegd aan loon- en prijsbijstellingen en zijn er diverse kleine mutaties (€ 5,3 miljoen).
- Netwerkgebonden Kosten: De hogere realisatie op de Apparaatskosten RWS (€ 26,0 miljoen) is het gevolg van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 20,2 miljoen) en een saldo van mutaties < € 5 miljoen (€ 5,8 miljoen).
- Vervanging en renovatie: Er is per saldo € 68,8 miljoen minder verplicht.
 - Loon- en prijsbijstelling € 9,5 miljoen
 - Toevoegen van projectbudget bij Beslismomenten 2 € 10,1 miljoen
 - Diverse kasschuiven om het budget weer in lijn te brengen met de programmering – € 85,8 miljoen
 - Een saldo van diverse kleine mutaties (€ 2,6 miljoen)
- Reservering Vervanging en Renovatie (- € 59,3 miljoen). Door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.
- Planstudie en verkenning (- € 130,8) :de lagere realisatie wordt veroorzaakt door:
 - Vaarweg IJsselmeer (- € 17 miljoen): Door vertraging van de uitvoering vanwege stikstof is deze post doorgeschoven naar 2029.
 - Reservering Kornwerderzand (- € 20 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar de jaren 2025 en 2026.
 - Reservering Areaalgroei (- € 20,7 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.

- Reservering Wilhelminakanaal (- € 11,0 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
 - Reservering Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (- € 41,8 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor € 28,2 miljoen van deze post naar latere jaren is doorgeschoven. Naar het ministerie van Defensie is € 13,6 miljoen overgeboekt voor de lenW bijdrage aan de kosten van noodsleephulp schepen (ETV Zuid en ETV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2023.
 - De lenW bijdrage aan de huisvesting MOC Kustwacht (- € 8,3 miljoen) is overgeboekt naar het ministerie van Defensie.
 - Reservering Digitale Transport Strategie (- € 2,4 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.
 - Reservering Waddenzee verkeersbegeleiding (- € 3,0 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar 2024.
 - Een saldo van diverse mutaties < € 5,0 miljoen (- € 6,6 miljoen).
2. De lagere realisatie op Onderhoud en Vernieuwing (- € 134,2 miljoen) is het gevolg van:
- Onderhoud (- € 33,9 miljoen):
 - Het budget benodigd voor het Basiskwaliteitsniveau van het onderhoud is in lijn gebracht met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023) (- € 37,3 miljoen);
 - Loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 21,2 miljoen);
 - Verrekening herstelmaatregelen hoogwater Limburg. Vrijwel alle schademeldingen zijn afgehandeld en betaald. Het resterende budget is teruggegeven aan het Ministerie van Financiën (- € 20,2 miljoen);
 - Saldo van kleine mutaties (€ 2,4 miljoen).
 - Vernieuwing (- €100,3 miljoen): De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 15.02.04 Vernieuwing (€ 100,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Toegekende prijsbijstelling (€ 3,5 miljoen)
 - Aanvullend budget van € 8,3 miljoen voor o.a. Bediening en Besturing Brabantse kanalen (€ 2,5 miljoen), Verkeersbrug Dordrecht (€ 2,7 miljoen), Spijkernisserbrug (€ 1,0 miljoen) en Corridorcentrale Nijmegen (€ 1,0 miljoen)
 - Diverse kasschuiven (- € 33,3 miljoen) voornamelijk op de projecten: - Krammersluizen: Lange tijd onzekerheid over akkoord aanvullende financiering heeft geleid tot een vertraagde planning. [RV1] - Demkabocht: Opdrachtverlening is vertraagd. - VTS Waddenzee: Het actueel budget is nog gebaseerd op een achterhalde planning. De start van het project is verschoven..- GO Stuwen VenR: kasstroom is geactualiseerd. - Onderzoek VenR: Vertraging doordat er nog geen overeenstemming met de aannemer is over een contractwijziging m.b.t. de vaste bruggen.
 - Reservering Vervanging en Renovatie (- € 74,5 miljoen) door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.
 - Saldo van kleine mutaties (- € 4,2 miljoen).
3. Ontwikkeling (€104,3 miljoen): De per saldo hogere uitgaven op artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling zijn met name veroorzaakt door:
- Aanleg (€ 170,1 miljoen):
 - Loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 14,5 miljoen)

- Overprogrammering RWS (€ 32,0 miljoen)
- Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 69,8 miljoen). In 2023 is meer werk verricht en zijn de uitgaven ook hoger i.v.m. opruimen van onder andere met PFAS vervuilde gronden en Ondergrondse onverwachte obstakels (€ 17,3 miljoen). Daarnaast is het project-budget verhoogd doordat er in 2023 meer is ontvangen van Vlaanderen (€ 53,3 miljoen) Hiervan is € 15 miljoen voor verwijdering PFAS, waarvan de werken grotendeels aferond zijn en de kostenverdeling NL-VL inmiddels overeengekomen is, € 15 miljoen is voor andere projectkosten waarover NL-VL nog in gesprek zijn over de kostenverdeling, een extra bijdrage van € 22 miljoen voor prijsherzieningen en 1,3 miljoen voor extra kosten Covid
- Twentekanalen fase 2 (€ 27,9 miljoen): Tegenvaller Twentekanalen (€ 46 miljoen) i.v.m. gestegen staalprijzen. Daarnaast hebben er diverse kasschuiven plaatsgevonden om het budget in de juiste jaren beschikbaar te krijgen (- € 19,8 miljoen)
- Lichteren IJmuiden (€ 10,8 miljoen): Aanvullend budget voor het verwijderen van Baggerspecie in de Averijhaven.
- Toekomst Visie Waal (€ 8,1 miljoen): Er is in 2023 meer EU subsidie ontvangen dan op voorhand was gepland (€ 4,2 miljoen). Daarnaast hebben er diverse kasschuiven plaatsgevonden om het budget in de juiste jaren beschikbaar te krijgen (€ 3,9 miljoen). Dit was onder andere nodig voor extra kosten door stijging grondstofprijzen.
- Maasroute fase 2 (€ 9,2 miljoen): Hogere uitgaven in 2023 als gevolg van de calamiteit (ondergelopen bouwkuip) en de schikking met de vorige aannemer VWKO (vaststellingsovereenkomst).
- Diverse kleine mutaties (€ 2,2 miljoen).
- Planning en Studies (- € 61 miljoen): De per saldo lagere uitgaven van € 61 miljoen zijn veroorzaakt door:
 - Vaarweg IJsselmeer (- € 17 miljoen): Door vertraging van de uitvoering vanwege stikstof is deze post doorgeschoven naar 2029.
 - Reservering Kornwerderzand (- € 20 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar de jaren 2025 en 2026.
 - Reservering Areaalgroei (- € 20,7 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
 - Reservering Wilhelminakanaal (- € 11,0 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
 - Reservering Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (- € 41,8 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor € 28,2 miljoen van deze post naar latere jaren is doorgeschoven. Naar het ministerie van Defensie is € 13,6 miljoen overgeboekt voor de lenW bijdrage aan de kosten van noodsleephulp schepen (ETV Zuid en ETV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2023.
 - De lenW bijdrage aan de huisvesting MOC Kustwacht (- € 8,3 miljoen) is overgeboekt naar het ministerie van Defensie.
 - Reservering Digitale Transport Strategie (- € 2,4 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.

- Reservering Waddenzee verkeersbegeleiding (- € 3,0 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar 2024.
 - De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2023 € 70,0 miljoen. Per einde 2023 is deze nihil en zijn programmering en begroting gelijk.
 - En een saldo van diverse mutaties (- € 6,8 miljoen).
4. Geïntegreerde contractvormen (€ 13,6 miljoen): De per saldo hogere uitgaven op dit artikelonderdeel (€ 13,6 mln) zijn met name veroorzaakt door:
- Het project Selectieve Onttrekking Zeesluis IJmuiden (€ 13,6 miljoen) heeft sinds de aanbesteding in 2021 te maken gehad met sterk gestegen prijzen van staal en overige bouwstoffen.
 - Toegekende prijsbijstelling (€ 5,9 miljoen)
 - Saldo van kleine mutaties (€ - 5,5 miljoen).
5. Netwerk gebonden kosten (€ 23,7 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door:
- Apparaatskosten RWS: De hogere realisatie op de Apparaatskosten RWS (€ 26,0 miljoen) is het gevolg van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 20,2 miljoen) en het saldo van diverse mutaties (€ 5,8 miljoen)
 - Overige netwerkgebonden kosten: De lagere realisatie op netwerkgebonden kosten (€ -2,3 miljoen) komt door het budget benodigd voor het Basiskwaliteitsniveau van het onderhoud is in lijn gebracht met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023) (- € 5,0 miljoen), loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 2,8 miljoen) en het saldo van kleine mutaties (- € 0,1 miljoen);
6. Ontvangsten: De per saldo hogere ontvangsten op het artikelonderdeel 15.09.01 (€ 92,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
- Het project Ontvangsten Zeetoegang IJmond (€ 37,8 mln). Dit betreft de bijdrage van de Gemeente Amsterdam.
 - Het project Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 42,7 miljoen) Dit bereft de extra bijdrage van Vlaanderen (€ 30 miljoen). Hiervan is € 15 miljoen voor verwijdering PFAS, waarvan de werken grotendeels afgerond zijn en de kostenverdeling NL-VL inmiddels overeengekomen is. De overige € 15 miljoen is voor andere projectkosten waarover NL-VL nog in gesprek zijn over de kostenverdeling. Daarnaast heeft Vlaanderen nog een extra bijdrage van € 12 miljoen gedaan voor prijsherzieningen en € 1,3 miljoen voor extra kosten Covid.
 - Het VBS tarief. In 2023 is er in totaal € 4,7 miljoen aan VBS tarief ontvangen.
 - Het project Lichteren IJmuiden (€ 5 miljoen): In de Ontmantelingsovereenkomst en het Convenant tussen Tata Steel B.V. en het Rijk is overeengekomen dat het Rijk de vervuilde baggerspecie uit de Averijhaven zal verwijderen en afvoeren. Inmiddels is de baggerspecie door het Rijk verwijderd en zijn de kosten hiervoor in rekening gebracht bij Tata Steel B.V. Met de binnengekomen betaling van € 5 miljoen heeft Tata Steel B.V. aan de verplichtingen voldaan voor het verwijderen van de baggerspecie zoals beschreven in de Ontmantelingsovereenkomst en het Convenant Energiehaven IJmond;
 - Diverse kleine mutaties (€ 2,1 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

15.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (NMCA goede- renvervoer integraal 2017), die deels met exploitatie wordt gefaciliteerd. Daarnaast dient de betrouwbaarheid en reistijd op orde te worden gebracht.

Beleidsdoelstellingen op het gebied van exploitatie zijn:

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

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

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

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

Tabel 38 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Begroting 2023	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	857	592	1
Bediende objecten	stuks	242	244	243	243	234	243	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

1. De lengte van de begeleide vaarweg is in 2023 gewijzigd door een flinke uitbreiding van de zee corridors voor de kust van Zeeland. Dit was in de begroting 2023 niet voorzien. De overige toename in het gerapporteerde cijfer is administratief van aard. Scheepvaart-verkeersbegeleiding gebeurt veelal in intensieve samenwerking met partners, zoals de havenbedrijven bij Amsterdam, Rotterdam en Terneuzen / Antwerpen. In 2023 zijn de vaarweglengtes binnen de zogenaamde Vessel Traffic Services (VTS) sectoren opnieuw bepaald met uniforme definities die beter passen bij de samenwerkingsafspraken. Met name op de Westerschelde heeft dit ook tot een administratieve toename geleid. Dit nieuwe cijfer geeft de fysieke lengte beter weer. De nieuwe inventarisatie is nog niet helemaal afgerond, dus in 2024 is nog een aanpassing van dit cijfer waarschijnlijk.
2. Het aantal bediende objecten is in 2023 met 9 afgangen: enerzijds door de sloop van de Roggebotsluis en de bijbehorende beweegbare brug. Dit was gepland voor 2022, maar is pas in 2023 gerealiseerd. Anderzijds door de overdracht van 4 schutsluizen en 4 beweegbare bruggen langs het Kanaal Lemmer-Delfzijl naar provincie / gemeenten. Het jaar van overdracht was nog niet bekend bij het opstellen van de begroting 2023. Met de aanpassing van de classificatie van 1 spuisluis naar schutsluis neemt het aantal bediende objecten netto af met 9 stuks. In de begroting 2023 was rekening gehouden met de openstelling van de zeasluis bij Terneuzen, maar dit is naar 2024 geschoven.

15.02 Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

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

Producten

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

15.02.01 Onderhoud

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

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

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

Kustwacht

De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de raad

voor de kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast. De directeur Kustwacht beschikt over een informatiecentrum, schepen, 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 uitvoering-taken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht.

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 Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2023 € 723 miljoen, daarvan was € 30 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2022 is het uitgestelde onderhoud met € 37 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 23 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 39 Uitgesteld en achterstalling onderhoud Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2019	2020	2021	2022	2023					
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstalligonderhoud								
Hoofdvaarwegen	493	3	487	9	494	3	686	7	723	30

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Meetbare gegevens

Tabel 40 Areaal Beheer en Onderhoud

Eenheid	Realisatie Begroting					Realisatie Begroting x € 1.000 2023	Realisatie Begroting 2023		
	2019	2020	2021	2022	2023				
Vaarwegen	km	7.082	7.071	7.071	7.071	7.394	7.071	410.810	424.578

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

Het totale areaal is een optelling van zowel hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.540 kilometer als zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.854 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.394 kilometer. De toename op zee wordt veroorzaakt door een aanpassing in het verkeersscheidingsstelsel voor de kust van Zeeland in 2020. Dit is nu pas verwerkt in de cijfers. Daarnaast wordt de toename op de binnenvaartroutes grotendeels veroorzaakt door een update van de vaargeulen op de Waddenzee: deze veranderen continu door de aan- en afvoer van water, zand en slijf, waarbij Rijkswaterstaat zo veel mogelijk het natuurlijke, kronkelende verloop van de geulen volgt. Daarnaast is een administratieve correctie doorgevoerd voor de Grensmaas: hier is de lengte toegenomen door het opnemen van de Maas vanaf Borgharen tot Schroevelandaalseplas, waar alleen recreatieverkeer is toegestaan. Deze aanpassingen waren niet opgenomen in de Begroting 2023.

Tabel 41 Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Streefwaarde 2023	Toelichting
Geplande stremmingen (gehele areaal)	Niet beschikbaar	0,3%	2,0%	0,9%	0,6%	0,8%	1
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	Niet beschikbaar	0,4%	1,0%	2,4%	1,2%	0,2%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

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

1. Met 0,6% voldoet de score van geplande stremmingen aan de streefwaarde. De score is gedaald ten opzichte van 2022. Er wordt minder gepland onderhoud uitgevoerd dan er in de praktijk nodig is en er is sprake van uitgesteld onderhoud;
2. De score van de ongeplande stremmingen voldoet niet aan de streefwaarde, maar is flink gedaald (1,2% in 2023) ten opzichte van 2022 (2,6%). De hoge score op de ongeplande stremmingen wordt mede veroorzaakt door uitgesteld onderhoud en intensief gebruik. Hierdoor blijft de kans op ongeplande stremmingen hoog.

15.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vernieuwing van het Hoofdvaarwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. De verwachting is dat deze problematiek toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vernieuwing aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 8 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in de bijlage «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht zijn onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. 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. Voor nadere informatie over vernieuwing wordt verwezen naar bijlage 4 'Instandhouding'.

15.03 Ontwikkeling**Motivering**

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

15.03.01 Aanleg**Producten**

In 2023 heeft LenW de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Openstellingen:

- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden Lek
- Twentekanalen: verruimen vaarweg

Tabel 42 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2023

Aanleg mijlpalen Hoofdwegennet		Project
Openstellingen	–	Capaciteitsuitbreiding Beneden Lek Twentekanalen: verruimen vaarweg
Vertraging openstelling	1	Nieuwe Sluis Terneuzen
		2 Maarsroute fase 2

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

Toelichting

1. Project is vertraagd door corona-maatregelen, nieuwe regelgeving op het gebied van PFAS en vondsten van objecten en kleine bodemverontreinigen in de ondergrond;
2. N.a.v. de calamiteit met de bouwkuip is de uitvoering vertraagd. Op dit moment wordt uitgewerkt hoe het project veilig kan worden afgerond en welke consequenties dit heeft voor de planning en benodigd budget.

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig
Projecten Nationaal			0				
Beter Benutten		0	0	16	16	–	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement							
Vaarwegen		0	0	101	101	2018	
Walradarsystemen	0	2	2	29	35	divers	divers
Regeling Kadermuren	2	0	– 2	10	10	nvt	nvt
Subsidie Walstroom	0	0	0	0	0		
Projecten Noordwest-Nederland			0				
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0	13	14	2020	2020
Lichteren buitenhavens IJmuiden en Energiehaven	1	11	10	38	48	2023	2023
Projecten Zuidwest-Nederland			0				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	0	2	2	14	15	2023	2023
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes	0	0	0	10	10	2021	2021
Nieuwe Sluis Terneuzen	104	182	78	1058	1184	2023	2024
Projecten Zuid-Nederland							
Maasroute, modernisering fase 2	16	10	– 6	684	688	2023	nnb
Wilhelminakanaal Tilburg	0	0	0	98	98	2019	2019
Wilhelminakanaal Sluis II	1	1	0	7	7	2025	nnb
Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel		0	0	431	431	2015	2015
Projecten Oost Nederland							
Toekomstvisie Waal	29	39	10	142	148	2024	2024
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	0	0	0	59	59	2017	2017
Verruiming Twentekanalen fase 2	10	41	31	194	244	2023	2023
Projecten Noord-Nederland			0				
Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va			0	293	294	2019	2019
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee			0	39	39	2017	2017
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	8		– 8			2017	
Overige projecten			0				
Kleine projecten / Afronding projecten	0	0	0	191	194		
Afrondingen	0	0	0	1	1		
Totaal uitvoeringsprogramma	171	288	117	3.428	3.636		
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerking		0					
Programma realisatie	171	288	117				
Budget realisatie (MF 15.03.01)	139	288	149				

Toelichting

1. **Walradarsystemen:** Het projectbudget is met € 5,7 miljoen toegenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het toevoegen van projectbudget voor de vervanging van radarpost Lange Jaap (€ 5,6 mln).
2. **Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven:** Het projectbudget is met € 10 mln toegenomen. Deels is dit te verklaren door de toegevoegde loon- en prijsbijstelling (€ 0,2 miljoen). Daarnaast is er € 10,0 miljoen aan het projectbudget toegevoegd voor het verwijderen van baggerspecie uit de Averijhaven.
3. **Nieuwe Sluis Terneuzen:** Het projectbudget is met € 126 mln toegenomen. Deels is dit te verklaren door de toegevoegde loon- en prijsbijstelling (€ 10,7 miljoen). Daarnaast zijn er extra bijdragen vanuit Vlaanderen ontvangen voor prijsherzieningen (€ 22,0 miljoen). Ook is er € 15 miljoen toegevoegd voor het verwijderen van PFAS en € 1,3 miljoen voor Covid. Tot slot heeft ook Nederland een toevoeging gedaan i.v.m. de extra kosten voor PFAS (€ 25,8 miljoen) en Covid (€ 11,1 miljoen). Over een groot deel van de gemaakte projectkosten zijn Vlaanderen en Nederland nog in gesprek over de kostenverdeling. Om de continuïteit van het project te waarborgen is er € 39,7 miljoen aan het projectbudget toegevoegd vooruitlopend op het onderhandelingsresultaat.
4. **Maasroute fase 2:** Het projectbudget is met € 4 miljoen toegenomen. Dit is te verklaren door de toevoeging van de prijsbijstelling (€ 3,7 miljoen).
5. **Toekomst Visie Waal:** Het projectbudget is met € 7 miljoen toegenomen. Deels is dit te verklaren door de toevoeging van de prijsbijstelling (€ 2,5 miljoen). Daarnaast zijn er extra ontvangsten binnengekomen (€ 4,2 miljoen) voor het project overnachtingshaven Spijk (CEF-subsidie).
6. **Verruiming Twentekanalen fase 2:** Het projectbudget is met € 51 miljoen toegenomen. Deels is dit te verklaren door de toegevoegde loon- en prijsbijstelling (€ 2,8 miljoen). Daarnaast is er € 46 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanwege een tegenvaller ontstaan door de stijging van staalprijzen. Tot slot is er € 1,8 miljoen aan het projectbudget toegevoegd om de bestaande kegelligplaats bij sluis Delden op te waarderen voor klasse Va-schepen.

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet
(bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 41	– 58	nvt	nvt	
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	15	2	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	37	35	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	346	391	nvt	nvt	1
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	7	2025 – 2027	2025 – 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	30	0	ntb	ntb	2
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	165	0	2025-2027	ntb	2
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10		2025-2027		2
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	39	41	2026-2028	ntb	3
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	30	31	2023-2024	ntb	4
Projecten Noord-Nederland					
Verbredering sluiscomplex Kornwerderzand	102	0	2025 – 2028		5
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	233	478	2024 – 2028	2024 – 2028	6
Overige projecten en reserveringen	1.491	1.348			7
Projecten in voorbereiding					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen			ntb	ntb	
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesigneerde risico's					
Afrondingen	– 1	3			
Totaal programma planning en studies	2.463	2.278			
Begroting (MF 15.03.02)	2.463	2.278			

Toelichting

- Reservering Life Cycle Costs (LCC):** door de extrapolatie naar 2037 en loon- en prijsbijstelling over 2023 is de reservering voor LCC met € 45 miljoen toegenomen.
- In het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds is dit project gepauzeerd en zijn de middelen alternatief ingezet.
- Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen):** De uitwerking van het project is in afwachting van het programma onder de omgevingswet besluit van het programma Integraal Riviermanagement (IRM) die bepalend zal zijn voor de inrichting van de IJssel. De openstelling gaat van 2026 – 2028 naar nog nader te bepalen. De uitwerking van het project Rivierklimaatpark IJsselpoort (RKPIJ) binnen het project Bovenloop IJssel blijft doorgang vinden (RKPIJ=2028).
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel:** De uitwerking van het project is in afwachting van het programma onder de omgevingswet besluit van het programma Integraal Riviermanagement (IRM) die bepalend zal zijn voor de inrichting van de IJssel. Openstelling gaat van 2023-2024 naar nog nader te bepalen.

5. **Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand:** Het budget voor de lenW bijdrage aan de is overgeboekt van planstudie naar realisatiefase om in 2024 een specifieke uitkering (SPUK) aan de provincie Friesland mogelijk te maken.
6. **Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2:** De reservering voor de drie Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga van € 66 miljoen is toegevoegd aan het MIRT budget Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2. Vanuit artikel 11 is de risicoreservering van € 165 miljoen voor vier bruggen toegevoegd aan het MIRT budget Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2. De loon- en prijsbijstelling 2023 betreft € 14,3 miljoen.
7. Het verschil tussen het huidige en het begrote projectbudget van € 143 miljoen wordt als volgt verklaard:
 - Op grond van het begin 2022 vastgestelde Programma Noordzee stelt het ministerie van Economische Zaken en Klimaat voor 2023-2027 € 20 miljoen beschikbaar aan lenW en Rijkswaterstaat (RWS), ten behoeve van de financiering van de structurele kosten voor lenW, RWS en het ministerie van Defensie-Kustwacht (via lenW). Het gaat om opdrachtgeverschap en beleidsformulering vanuit lenW en coördinerende en uitvoerende taken door RWS (uitrol maatregelenpakket inclusief beheertaken), die voortvloeien uit de realisatie van 21 gigawatt aan windenergie op zee voor 2030 en de impact op de veiligheid van de zeescheepvaart. Hiervan is € 1,9 miljoen overgeboekt naar het lenW salarisbudget op HXII.
 - Dekking voor het project Digitale Transport staat gereserveerd op het artikelonderdeel planning en studies Hoofdvaarwegennet. Uitvoering en realisatie vindt plaats op de beleidsbegroting HXII. Hiervoor is € 3,3 miljoen overgeboekt naar HXII.
 - De reservering voor de drie Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga (- € 66 miljoen) is toegevoegd aan het MIRT budget Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2.
 - Uit het lenW brede beeld is vanuit HXII € 38 miljoen overgeboekt naar het MF budget voor de Kustwacht op artikel 15 voor een bijdrage vanuit lenW aan de Kustwacht voor het aanpakken van de disbalans tussen middelen en opdrachten. De middelen worden door de Kustwacht ingezet voor het in balans brengen van middelen en benodigheden voor bedrijfsvoering, handhaving, security en dienstverlening.
 - Vanuit artikel 11 investeringsruimte generiek is voor de verlenging van Topsector Logistiek activiteiten in de jaren 2024 tot en met 2026 € 30 miljoen toegevoegd aan de reservering Topsector Logistiek en is € 20 miljoen overgeboekt voor een reservering pontje Ter Aa.
 - Voor de herprioritering vaarwegen is het gereserveerde budget van € 275,3 miljoen voor de Kreekraksluizen afgeboekt.
 - Uit de herprioritering vaarwegen is € 8,3 miljoen overgeboekt naar het gereserveerde budget voor de Kustwacht voor een bijdrage vanuit lenW aan de Kustwacht voor de tegenvaller project MOC Kustwacht. Dit budget is vervolgens overgeboekt naar het ministerie van Defensie net als € 1,6 miljoen voor de bouw van een nieuw VHF-station Randmeren en € 1,3 miljoen voor de verhuizing van het bestaand VHF-station in de vuurtoren Lange Jaap.
 - De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van de nacalculatie loon- en prijsbijstelling 2022 en de loon- en prijsbijstelling 2023.

15.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

Tabel 45 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03: Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023		Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2023	realisatie	begroting 2023	huidig	huidig	vorig	
Modal shift van weg naar water	9	5	36	37	nvt	nvt	1
Totaal Optimalisering gebruik	9	5	36	37			
Begroting (MF 15.03.03)	9	5	36	37			

Toelichting

- Door tegenvallende belangstelling voor de subsidieregeling schuift € 4,8 miljoen kasbudget door naar latere jaren.

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFMcontract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud) aan een private opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na oplevering van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-Opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de private opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding), als sprake is van de uitbreiding van een bestaande sluis die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor de scheepvaart. Bij openstelling van de sluis wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht. De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze vaarwegdelen en/of objecten terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Vernieuwing en Vervanging).

Producten

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

Tabel 46 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling		Toelichting huidig
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland								
Zeetoegang IJmond	103	109	6	1182	1.237	2022	2022	1
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	15	15	0	406	416	2019	2019	
Projecten Zuid-Nederland			0					
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	6	5	-1	157	161	2020	2020	2
Keersluis Limmel	3	3	0	92	94	2018	2018	
Afrondingen	1		-1	1	1			
Totaal uitvoeringsprogramma	128	132	4	1.838	1.909			
begroting (MF 15.04)	106	132	26					

Toelichting

1. De hogere uitgaven op Zeetoegang IJmond (€ 6 miljoen) wordt verklaard door het project Selectieve Onttrekking. De hogere grondstofprijzen hebben geleid tot hogere uitgaven in 2023;
2. Toevoeging loon-en prijsbijstelling.

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

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

15.09 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.

4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 47 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 17 (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
						2023		
Verplichtingen	256.308	376.259	1.268.857	1.002.608	609.120	884.860	- 275.740	1
Uitgaven	333.324	401.044	351.089	484.813	572.122	427.207	144.915	
Waarvan juridisch verplicht								
17.02 Betuweroute	1.094	0	0	0	0	0	0	0
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	54	262	179	0	0	0	0	0
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	54	262	179	0	0	0	0	0
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	16.186	3.698	1.700	- 7	637	799	- 162	
17.07 ERTMS	63.243	84.210	84.040	114.954	189.798	46.074	143.724	2
17.07.01 Aanleg ERTMS	49.628	82.380	82.517	113.676	189.281	44.864	144.417	
17.07.02 Planning en studies ERTMS	13.615	1.830	1.523	1.278	517	1.210	- 693	
17.08 Zuidasdok	90.791	90.616	60.312	101.584	140.739	211.525	- 70.786	3
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	161.956	222.258	204.858	268.282	240.948	168.809	72.139	4
17.10.01 Aanleg PHS	129.514	199.584	192.580	260.257	230.732	162.118	68.614	
17.10.02 Planning en studies PHS	32.442	22.674	12.278	8.025	10.216	6.691	3.525	
17.09 Ontvangsten	26.381	68.895	51.675	83.038	68.437	83.777	- 15.340	5

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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. Voor ERTMS is er per saldo uit 2022, € 25 miljoen aan verplichtingen doorgeschoven naar 2023 en € 208 miljoen uit latere jaren naar voren (2023) gehaald. Daarnaast is er € 60 miljoen verrekend met de NS, waardoor de uitgaven ERTMS voor dit bedrag lager uitvallen. Per saldo is er bij PHS € 140 miljoen naar achteren geschoven.
2. De hogere realisatie van € 143,7 miljoen op Megaproject ERTMS wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.07 ERTMS;
3. De lagere realisatie van € 70,8 miljoen op Megaproject Zuidasdok wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.08 Zuidasdok;
4. De hogere realisatie van € 72,1 miljoen op Megaproject PHS wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
5. De lagere realisatie van € 15,3 miljoen wordt toegelicht in paragraaf 17.09 Ontvangsten Megaprojecten Verkeer en Vervoer.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

De voormalige vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft op voorstel van de Minister (Kamerstukken II 2015–2016, [24 691 nr. 125](#)), vanwege de fase waarin PMR zich bevindt, ingestemd met het laten vervallen van de voortgangsrapportages op grond van de Regeling Grote Projecten. Dit besluit is genomen op basis van de op 16 juni 2020 naar de Tweede Kamer gezonden eindevaluatie PMR (Kamerstukken II 2019–2020, [24 691, nr. 133](#)). Voortaan is een eenvoudiger governance structuur van toepassing waarbij de voortgang wordt gerapporteerd door middel van toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging.

Producten

Tabel 48 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023		Projectbudget		Toelichting huidig	
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023		
Project						
Mainportontwikkeling Rotterdam						
Uitvoeringsorganisatie			20	20	nnb	nnb
750 ha			30	30	nnb	nnb
Groene verbinding			31	31	2011	2011
Bestaand Rotterdamse Gebied (BRG)					2021	2021
Landaanwinning						
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma					2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie			104	104	nnb	nnb
Landaanwinning			742	742	2013	2013
BTW Buitencontour			138	138	2013	2013
Onvoorzien	1		- 1	101	106	nnb
Afrondingsverschillen		1	1	2		1
Programma	1	1		1.168	1.171	
Begroting (MF 17.06)	1	1		1.168	1.171	

Toelichting

- Betreft de nacalculatie loon- en prijsbijstelling 2022 en de loon- en prijsbijstelling 2023.

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 202/21, [23645, nr. 746](#)) zet erop in lange termijn keuzes voor het OV met bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland te realiseren. Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen om de doelen van Toekomstbeeld OV te bereiken. Het vervangen van het analoge huidige systeem, dat stamt uit de jaren '50-60, door de digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen (TEN-T kernnetwerk). Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.

Producten

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

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daarom twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage in 2023 betreft de negentiende voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2022/2023, [33562, nr. 90](#)).

Tabel 49 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2023	Realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig	
ERTMS								
Realisatiefase	109	186	- 77	2.591	2.774			1
Planuitwerkingsfase	1	0	1	96	93			
Programma	110	186	- 76	2687	2867			
Afrekening voorschotten	0	3,55	- 4	22	24			
Begroting (MF 17.07)	46	190	144	2709	2891			
Overprogrammering (-)	- 64	0	64	0	0			

Toelichting

Het beproeven en testen van ERTMS op het proefbaanvak Hanzelijn kost tot 2030 € 127,2 miljoen (pp 2022) meer dan opgenomen in het Kabinettsbesluit, maar is op programmaniveau vrijwel kostenneutraal (TK [33652 nr. 85](#)). Dit bedrag is daarom aan het programmabudget toegevoegd vanuit de reservering op MF 11.03.02. De ‘studie Landelijke uitrol’ wordt tevens bekostigd van een overboeking vanuit MF 11.03.02 van € 3,9 miljoen omdat het een scope-uitbreiding betreft vanuit de landelijke uitrol van ERTMS (zie ook TK [33652 nr. 85](#)).

Daarnaast is er een voorlopige verrekening gewees ad € 60 miljoen tussen ontvangsten en uitgaven met betrekking tot de verrekening met de NS van het Netto Financieel Effect ten behoeve van de ombouw treinen ERTMS.

17.08 Zuidasdok

Motivering

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

Producten

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

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

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

	Begroting 2023	Realisatie 2023	Verschil
Bijdragen Rijk	127	127	
Bijdrage gemeente Amsterdam	27	22	- 5
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	22	22	
Bijdrage Provincie Noord Holland			
EU-ontvangsten			
Bijdrage derden			
Programma			
Totaal	176	171	- 5

Toelichting

Om in de begroting de totale uitgaven van het project weer te geven, zijn de uitgekeerde bedragen via de BDU en de betalingen van Amsterdam voor het project Zuidasdok in het verleden in de begroting en het integrale overzicht opgenomen. Het projectbudget van de Zuidasdok is met € 5 miljoen afgenomen, omdat de bijdrage van gemeente Amsterdam in 2024 wordt betaald.

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Zuidasdok (17.08) Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2023	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	huidig
Generieke en ruimtelijke inrichting				74	74		
Projectorganisatie en voorbereiding	39	33	6	553	553		1
Tunnel en A10	13	14	-1	1.515	1.515		
OVT incl. keerspoor	89	95	-6	1.027	1.027		2
Afronding		1	-1				
Totaal uitvoeringsprogramma	141	142	-1	3.169	3.169	2032-2036	2032-2036
begroting (MF 17.08)	141	142	-1	3.169	3.169		

Toelichting

- 1 In 2023 is € 5,6 miljoen meer uitgegeven dan verwacht. De hogere uitgaven zijn een gevolg van een doorbelasting van het gemeentelijkvervoersbedrijf en capaciteitskosten van het ingenieursbureau (IBZ);
- 2 Lagere uitgaven van € 6,4 miljoen omdat de staalleveranties zijn door geschoven naar 2024.

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

In 2023 zijn 2 VGR's over PHS uitgebracht. Daaruit blijkt de voortgang van de diverse projecten die onderdeel zijn van PHS, de financiële stand van zaken zoals de ontwikkeling van het potentieel tekort en de geplande voortgang van de uitbreiding van de treindienst, die samenhangt met de oplevering van de relevante infraprojecten en andere maatregelen. PHS is geborgd in de nieuwe concessie die eind 2023 is gegund aan NS. Gezien het belang van het bereiken van verbeteringen voor de reizigers worden met NS afspraken gemaakt op welke wijze wordt gemonitord dat de productstappen in de pas lopen met de reizigersaantallen.

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2023			Projectbudget		Indienststelling huidig	Toelichting vorig
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig		
Realisatiefase	220	211		3.387	3.694		
PHS: Doorstroomstation Utrecht				253	253	2017	2017
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	1	2	1	141	150	2021	2021
PHS: Meteren - Boxtel	28	22	- 6	681	716	2028- 2029	2028- 2029
PHS: Nijmegen West-Entree	4	5	1	10	181	2027	2027
PHS: Rijswijk - Rotterdam	49	57	8	375	385	2023-2025	2023-2025
PHS Ede	14	23	9	61	62	2021	2021
PHS Amsterdam	43	59	16	870	911	2030-2032	2030-2032
PHS: Amsterdam-Alkmaar	16	6	- 10	27	28	2027-2028	2027-2028
PHS maatregelen TEV	26	8	- 18	77	107	divers	divers
OV-SAAL korte termijn				630	630	2016	2016
OV-SAAL middellange termijn				99	99	2026-2028	2026-2028
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen) afrondingen	39	28	- 11	163	172		8
Planning en studies	19	10	- 9	923	756		9
Corridor Alkmaar-Amsterdam							
Corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven							
Corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen							
Corridor Breda-Eindhoven							
Corridor Den Haag- Rotterdam							
Corridor OV SAAL middellange termijn							
Routing goederenvervoer Zuid-Nederland							
Overige (planstudiekosten)							
Afrondingen							
Programma	239	221	- 18	3.387	3.694		
Afrekening voorschotten		19	19				
Begroting (MF 17.10.01)	169	240	71	3.387	3.694		
Overprogrammering (-)	- 70		70		0		

Toelichting

- PHS Geldermalsen:** In verband met een aanvullende subsidiebeschikking is € 9,3 miljoen toegevoegd vanuit het PHS planuitwerkingsbudget;
- PHS Meteren – Boxtel:** Het streven was om via minnelijke grondverwerving tot overeenstemming te komen aangaande het verkrijgen van de grond van een kinderdagverblijf. Dit wordt echter een onteigeningstraject, waarvan de verwachting is dat dit pas in 2024 afgewikkeld zal zijn. De hiermee samenhangende uitgaven verschuiven hierdoor naar 2024. Daarnaast zijn door vertraging en een andere fasering van kabel- en leidingwerkzaamheden lagere kosten in 2023 gefactureerd dan initieel gepland;

3. **PHS Rijswijk – Rotterdam:** Bij een van de contracten was sprake van veel risico's en onzekerheden. Om die reden is er destijds voor 2023 een conservatieve inschatting gedaan van de kasstroom van de geplande werkzaamheden. De uitvoering verloopt echter volgens planning en dit uit zich in hogere uitgaven voor 2023. Daarnaast is er een uitspraak gedaan in de arbitragezaak met een aannemer wat eveneens resulteerde in hogere uitgaven in 2023 dan gepland;
4. **PHS Ede:** In verband met de gewijzigde planning van de werkzaamheden door de aannemer is de uitgavenplanning 2023 hierop aangepast. Daarnaast zijn in 2022 uitgevoerde werkzaamheden financieel afgewikkeld in 2023 en is de indexering van het contract inclusief het meerwerk eveneens van invloed geweest op de hogere realisatie 2023;
5. **PHS Amsterdam:** De uitvoering van diverse contracten is voortvarend van start gegaan. Tevens is er sprake van enkele aanpassingen in de werkzaamheden. Dit heeft geleid tot hogere uitgaven in 2023 dan gepland. Daarnaast is opnieuw gekeken naar de fasering van de verschillende bouwcontracten wat eveneens heeft geleid tot een geactualiseerde uitgavenplanning;
6. **PHS Alkmaar - Amsterdam:** De afronding van de planstudiefase is met ruim een jaar vertraagd als gevolg van het uitwerken van extra scope op Alkmaar, het uitblijven van een oplossing voor de Beverwijkstraatweg in Castricum en de benodigde stikstofberekeningen. Wat eveneens meespeelt is dat de financiële afwikkeling van de aankoop van de gronden op een later moment plaatsvindt dan het moment dat de koopovereenkomst werd gesloten. Voorgaande heeft geleid tot een lagere realisatie in 2023 en het verschuiven van de uitgaven naar 2024 e.v.;
7. **PHS Maatregelen TEV:** De aanbestedingsstrategie is gewijzigd van een aanbesteding middels één grote raamovereenkomst naar een nieuwe tranche-aanpak. De nieuwe aanpak heeft geleid tot een aanpassing van de programmaplanning welke voorziet in twee tranches per jaar, waarin de projecten wel of niet mee kunnen met aanbesteding van realisatiecontracten. Dit heeft geleid tot een aanpassing van de uitgavenplanning. Daarnaast verloopt het verkrijgen van omgevings-vergunningen voor een groot aantal locaties veel trager dan verwacht. Voorgaande heeft geleid tot een lagere realisatie in 2023. In verband met een aanvullende subsidiebeschikking is € 25 miljoen toegevoegd vanuit het PHS planuitwerkingsbudget. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd;
8. **PHS Overige maatregelen < 50 mln:** De lagere realisatie wordt verklaard doordat bij het deelproject Almere Oostvaarders wissels de treinvrije periode van 2023 niet benut kon worden, omdat de geleverde seinen niet aan de eisen voldoen (- € 5 miljoen) en de treinvrije periode bij Tilburg 4e perronspoor als gevolg van capaciteitsproblemen niet volledig benut kon worden en alleen de voorbereidende werkzaamheden zijn uitgevoerd in afwachting van een volgende treinvrije periode (- € 11 miljoen). In verband met de SPUK Onderdoorgang Contactweg is € 4 miljoen toegevoegd (vanuit het PHS planuitwerkingsbudget) en gerealiseerd. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd;
9. **PHS Planuitwerking:** De lagere realisatie wordt verklaard doordat in de Begroting 2023 de uitgaven voor de nieuwe realisatieprojecten en/of voor de aanvullende beschikkingen zijn geraamd op planuitwerking. De overboeking naar het realisatieartikel vindt pas plaats op het moment dat de subsidieaanvraag door ProRail is ingediend. Er is in totaal € 199 miljoen overgeboekt naar 17.10.01 in verband met diverse

afgegeven (aanvullende) realisatiebeschikkingen. Daarnaast is er in totaal € 4 miljoen toegevoegd vanuit andere programma's in verband met scope die binnen PHS worden uitgevoerd en is € 27 miljoen loon- en prijsbijstelling (hercalculatie indexatie 2022 en indexatie 2023) toegevoegd.

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

Tabel 53 Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Begroting 2023	Realisatie 2023	Verschil	Toelichting
ERTMS	8	4	- 4	1
ZuidasDok	76	45	- 31	2
PHS		20	20	3
afrondingen			0	
Totaal	84	69	- 15	

Toelichting

1. Voor het Megaproject ERTMS is € 4 miljoen minder ontvangen dan oorspronkelijk was begroot. Dit komt doordat de geraamde EU-subsidies in 2023 niet meer zijn gerealiseerd;
2. Voor het Megaproject Zuidasdok is € 31 miljoen minder gerealiseerd oorspronkelijk begroot in 2023. Dit heeft te maken gehad met een correctieverdeling van de ontvangsten tussen Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam. De cijfers zijn geactualiseerd op basis van de meest recente overeenkomsten met de gemeente en stadsregio.
3. Voor het Megaproject PHS is € 20 miljoen verrekend met ProRail. Dit heeft te maken met de Afrekening van de voorschotten op de verleende subsidies aan ProRail. Deze uitgaven zijn verrekend met het uitgavenartikel 17.10.

4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangst

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 beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 54 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 18 (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	Realisatie 2023	Vastgestelde begroting 2023	Verschil 2023	Toelichting
Verplichtingen	36	672	1.583	34	23	0	23	
Uitgaven	39	680	1.619	10	42	0	42	
Waarvan juridisch verplicht								
18.06 Externe veiligheid	39	680	1.619	10	42	0	42	
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0		0	0	
18.08.01 Apparaatskosten RWS	0	0	0	0		0	0	
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0		0	0	
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	0	0	0	0		0	0	
18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0		0	0	
18.09 Ontvangsten	1.043	25.941	0	4.311	19.309	0	19.309	1
18.09.01 Ontvangsten	1.043	25.941	0	4.311		0	0	
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	195.506	48.582	- 279.865	240.960	291.239	0	291.239	2

C. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen en 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.

- Dit is de afroming afroming van het surplus van het eigen vermogen Rijkswaterstaat (€ 19,3 miljoen);
- Dit betreft de toevoeging van het voordelig saldo 2022 op de saldo van de afgesloten rekeningen van het Mobiliteitsfonds (€ 291,2 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

18.06 Externe veiligheid

Motivering

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

18.08 Netwerkoverstijgende kosten

Motivering

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

de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerk-overstijgende kosten.

18.09 Ontvangsten

Motivering

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

18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

Motivering

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

4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 55 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 19 (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	Realisatie 2023	Vastgestelde begroting 2023	Verschil 2023	Toelichting
Ontvangsten	5.133.045	5.509.351	6.976.246	7.451.127	7.832.289	8.416.715	– 584.426	1
19.09 Ten laste van begroting lenW	5.133.045	5.509.351	6.976.246	7.451.127	7.832.289	8.416.715	– 584.426	

C. Financiële toelichting

Het verschil tussen de oorspronkelijke begroting en de realisatie (– € 584,4 miljoen) is het resultaat van een aantal mutaties die op de raming in de begroting zijn aangebracht. In de verschillende suppleaire begrotingswetten over 2023 zijn deze mutaties nader geduid. De belangrijkste oorzaken zijn:

- Generale Kasschuiif specifieke uitkering korte termijn woningbouwmidelen (- € 350 miljoen);
- Invulling Rijksbrede taakstelling (- € 97,3 miljoen);
- Kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds (- € 500 miljoen);
- Overboekingen naar de beleidsbegroting HXII (€ 246,7 miljoen);
- Overboekingen naar de begrotingen van andere ministeries (€ 25,7 miljoen);
- Toevoeging nacalculatie loon- en prijsbijstelling (€ 77 miljoen);
- Toevoeging middelen voor Schoon Emissieloos Bouwen (€ 13,4 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

5. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Mobiliteitsfonds. In de bedrijfsvoeringsparagraaf in het jaarverslag van het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Waterstaat (HXII) wordt gerapporteerd over het begrotingsbeheer, financieel beheer, de materiële bedrijfsvoering en overige aspecten van de bedrijfsvoering, over de rijkssbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen en belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering.

Rechtmatigheid

Bij de financiële verantwoording van het Mobiliteitsfonds over 2023 is geen sprake van overschrijding van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties vastgesteld.

Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

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

C. JAARREKENING

6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds

Tabel 56 Verantwoordingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (Bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	('1)				('2)				(3) = (2) - (1)	
		Vastgestelde begroting				Realisatie ¹				Verschil realisatie en vastgestelde begroting	
		Verplichtingen	Uitgaver	Ontvangsten	Verplichtingen ²	Uitgaver	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	1.049.224	1.060.225	0	0	0	0	0	- 1.049.224	- 1.060.225	0
12	Hoofdwegennet	3.314.845	3.054.850	8.307	4.431.149	3.210.933	116.288	1.116.304	156.083	107.981	
13	Spoorwegen	2.683.017	2.837.747	209.263	3.421.619	2.662.611	368.900	738.602	- 175.136	159.637	
14	Regionaal, lokale infrastructuur	15.177	- 7.609	0	1.050.282	563.297	0	1.035.105	570.906	0	
15	Hoofdvaarwegennet	1.286.102	1.351.229	5.587	1.175.786	1.358.394	98.158	- 110.316	7.165	92.571	
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	884.860	427.207	83.777	609.120	572.122	68.437	- 275.740	144.915	- 15.340	
18 ³	Overige uitgaven en ontvangsten	0	0	0	23	42	19.309	23	42	19.309	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			8.416.715			7.832.289	0	0	- 584.426	
Subtotaal		9.233.225	8.723.649	8.723.649	10.687.979	8.367.399	8.503.381	1.454.754	- 356.250	- 220.268	
Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar							291.239			291.239	
Subtotaal		9.233.225	8.723.649	8.723.649	10.687.979	8.367.399	8.794.620	1.454.754	- 356.250	70.971	
Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar							- 427.221			- 427.221	
Totaal		9.233.225	8.723.649	8.723.649	10.687.979	8.367.399	8.367.399	1.454.754	- 356.250	- 356.250	

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

2 Op de aangegeven verplichtingen in de verantwoordingsstaat is een bedrag van € 569,7 mln. aan bijstellingen in mindering gebracht. Hiervan heeft € 216,8 mln. betrekking op voorgaande jaren.

3 Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekening

Toelichting

Op de aangegeven verplichtingen in de verantwoordingsstaat is een bedrag van € 569,7 miljoen aan bijstellingen in mindering gebracht. Hiervan heeft € 216,8 miljoen betrekking op voorgaande jaren.

7. Saldibalans

Tabel 57 Saldibalans per 31 december 2023 van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Activa	31-12-2023	31-12-2022	Passiva	31-12-2023	31-12-2022
Intra-comptable posten			Intra-comptable posten		
1) Uitgaven ten laste van de begroting	8.367.397	7.786.384	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	8.503.379	7.836.662
1a) Nadelig saldo begrotingsfonds voorgaand jaar		0	2a) Batig saldo begrotingsfonds voorgaand jaar	291.239	240.961
3) Liquide middelen	0	0		0	0
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	426.998	291.239	4a) Rekening-courant RHB	0	0
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves	0	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	223	0	7) Schulden buiten begrotingsverband	0	0
8) Kas-transverschillen	0	0		0	0
Afrondingsverschil	0	0	Afrondingsverschil	0	0
Subtotaal intra-comptabel	8.794.618	8.077.623	Subtotaal intra-comptabel	8.794.618	8.077.623
Extra-comptable posten					
9) Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10) Vorderingen	48.682	218.785	10a) Tegenrekening vorderingen	48.682	218.785
11a) Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12) Voorschotten	4.946.530	4.310.924	12a) Tegenrekening voorschotten	4.946.530	4.310.924
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	162.605	162.605	13) Garantieverplichtingen	162.605	162.605
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	24.215.047	21.894.468	14) Andere verplichtingen	24.215.047	21.894.468
15) Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a) Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
Subtotaal extra-comptabele	31.087.341	28.301.259	Subtotaal extra comptabel	31.087.341	28.301.259
Totaal	39.881.959	36.378.882	Totaal	39.881.959	36.378.882

Toelichting samenstelling saldbalans

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

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

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

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer.

6) Vordering buiten begrotingsverband

Onder de vorderingen buiten begrotingsverband zijn posten opgenomen, die nog met derden moeten worden verrekend.

Tabel 58 Specificatie vorderingen buiten begrotingsverband (bedragen € 1.000)

Vordering op HXII	223
Totaal	223

Toelichting

Hoofdstuk XII lenW

Een ontvangst van € 0,2 miljoen van de Douane is binnengekomen op de Rekening-courant van lenW. Deze ontvangsten hebben betrekking op de begroting van het Mobiliteitsfonds, derhalve heeft het Mobiliteitsfonds een vordering buiten begrotingsverband op Hoofdstuk XII lenW.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

De Extra-comptabiele vorderingen zijn vorderingen die voortvloeien uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 59 Opeisbaarheid (bedragen € 1.000)

Direct opeisbaar	30.845
Op termijn opeisbaar	17.837
Geconditioneerd	0
Totaal	48.682

Tabel 60 Specificatie (bedragen € 1.000)

Artikel 12 Hoofdwegennet	31.107
Artikel 13 Spoorwegen	17.319
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	131
Overig	125
Totaal	48.682

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

De vorderingen betreffen met name € 26,4 miljoen voor de afrekening van de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst A9 Gaasperdammerweg met de gemeente Amsterdam. Dit gaat om de aanleg en het onderhoud van de Gaasperdammtunnel op de A9. Verder is er o.a. de afrekeningen van de voorschotten die in het kader van de Regeling specifieke uitkering stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 aan diverse gemeenten zijn verstrekt. Op grond van de ingediende verantwoordingen en de verzoeken tot vaststelling van de uitkering, bleek een deel van de voorschotten te moeten worden terugbetaald. Hierover zijn

met de betreffende gemeenten afspraken gemaakt. De vordering zijn als direct opeisbaar opgenomen. Onder de op termijn opeisbare vorderingen is opgenomen een vordering op de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland draagt voor € 2,5 miljoen bij aan de korte termijn maatregelen A15 Riderkerk-Gorinchem, hiervan is in 2021 € 2 mln. betaald, zodat er nog een vordering van € 0,5 miljoen openstaat. Deze is als op termijn opeisbaar opgenomen. Aanvullend staat er voor diverse asfalt werkzaamheden op de N209 en N471 een vordering open van € 0,6 miljoen.

Artikel 13 Spoorwegen

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

Op NS stond ultimo 2022 een vordering open van ongeveer € 49,2 miljoen met betrekking tot HSA. In 2023 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2023 de openstaande vordering ongeveer € 16,4 miljoen bedraagt. Deze vordering is opgenomen als «Op termijn opeisbaar». Daarnaast heeft de NS in 2023 een rentebedrag betaald van € 1,5 miljoen over de openstaande vordering.

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 61 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen € 1.000)

Tot en met 2021	1.124.875
2022	183.168
2023	3.638.487
Totaal	4.946.530

Tabel 62 Specificatie (bedragen € 1.000)

Artikel 12 Hoofdwegennet	787.988
Artikel 13 Spoorwegen	2.898.281
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	787.275
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	29.410
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	443.576
Totaal	4.946.530

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

Voor de aanleg van Rijnlandroute is er € 408 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland. De betreft de aanleg van drie deelprojecten: N434/A44/A4, N206 ir. G. Tjalmaweg en N206 Europaweg. In het kader van specifieke uitkering bermmaatregelen van N-wegen, die niet in beheer zijn bij het Rijk, zijn voorschotten aan provincies verstrekt voor € 19,1 miljoen. Voor de specifieke uitkering regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen ten behoeve van het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risico gestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet zijn aan gemeenten, provincies, waterschappen, VRA en MRDH-voorschotten verstrekt voor € 192,9 miljoen. Aan RDW zijn voorschotten verstrekt voor ca. € 57 miljoen voor tijdelijke tolheffing en vrachtwagenheffing.

Verder is aan de provincie Noord-Brabant voor de specifieke uitkering over het uitvoeren van de realisatie van het wegproject N65 Vught-Haaren van hm 3,3 (viaduct Taalstraat) tot hm 11,0 een voorschot verstrekt van € 98,7 miljoen. Tenslotte zijn aan RVO voorschotten verstrekt van € 7,4 miljoen voor uitvoering project Digitale Infrastructuur voor Toekomst-bestendige Mobiliteit (DITM).

De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2024 – 2027 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 € 2.019,2 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 nog een bedrag van € 422,7 miljoen aan voorschotten open. Verder staan bij Bureau Sanering Verkeerlawaai voor de saneringen bij spoor voor saneringsprojecten voor ongeveer € 29,1 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten vanaf 2024 tot en met 2028 afgewikkeld. Het openstaand voorschot op de betalingen aan ProRail € 251,7 betreffen de opdrachten, met name het maatregelenpakket HSL. Uiterlijk 1 mei 2024 wordt de verantwoording met assuranceverklaring ontvangen. Daarna kan afrekening plaatsvinden en kan het voorschot worden afgeboekt.

Voor de regeling in het kader van spoorse doorsnijdingen staat voor € 128,4 miljoen aan voorschotten open. Gemeenten geven aan in de SISA-verantwoording wanneer de subsidie kan worden vastgesteld tevens dient de gemeente een inhoudelijke verantwoording aan te leveren. Deze dient door ProRail goedgekeurd te worden. Tot slot staat bij gemeente Ede voor Spoorzone Ede-Oost voor € 42,1 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten in 2025 afgewikkeld.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio, zijn aan het samenwerkingsverband Noord-Nederland voorschotten verstrekt waarvan voor € 70,9 miljoen nog openstaat. Verder zijn er voorschotten van € 82,6 miljoen aan stadsregio Amsterdam verstrekt ten behoeve van de realisatie van het project ombouw Amstelveenlijn. Ten behoeve van de uitvoering van de regeling ‘specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur’ zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt voor een bedrag van € 563,2 miljoen. Ook is er € 70,4 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland voor het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zuid-Holland Noord. Dit project heeft als doel om de bereikbaarheid van het noorden van de provincie Zuid-Holland te verbeteren door de bestaande verbindingen te verbeteren. Naar verwachting worden deze voorschotten in periode 2024 – 2036 afgewikkeld.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Ten behoeve van de vervanging van de Noordzeebrug op de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn er voorschotten verstrekt aan de provincie Groningen van € 12,4 miljoen. In het kader van Topsektor Logistiek zijn aan Stichting Connekt voorschotten verstrekt van € 1,3 miljoen. Het betreft hier de kosten voor de door Stichting Connekt, namens het ministerie aangegane

verplichtingen. Een voorschot van € 10,4 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. De 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 ongeveer € 221,5 miljoen aan voorschotten verstrekt. Ook aan ProRail zijn voorschotten verstrekt van ongeveer € 174 miljoen voor het verrichten van planstudies en voorbereidende realisatiewerkzaamheden inzake European Rail Traffic Management System (ERTMS). Tevens zijn voorschotten aan de provincie Limburg verstrekt van € 33,9 miljoen ten behoeve van programma ERTMS. Aan RVO zijn voorschotten verstrekt van € 14 miljoen voor uitvoering subsidieregeling ERTMS 2021-2025.

Tabel 63 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2023	4.310.924
In 2023 vastgelegde voorschotten	3.660.247
In 2023 afgerekende voorschotten	- 3.024.641
Verdeeld naar jaar van betalen:	
– 2021 en verder	- 19.516
– 2022	- 2.740.341
– 2023	- 264.784
Openstaand per 31 december 2023	4.946.530

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 64 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2023	162.605
Verstrekt in 2023	0
Afneme risico 2023	0
Openstaand per 31 december 2023	162.605

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, hierop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 65 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2023	21.894.468
Aangegaan in 2023	11.257.701
In mindering van bezwaarboekingen*	0
Tot betaling gekomen in 2023	- 8.367.397
Negatieve bijstellingen voorgaande jaren	- 216.778
Negatieve bijstellingen in 2023	- 352.947
Openstaand per 31 december 2023	24.215.047

Negatieve bijstellingen

Er zijn in 2023 vijf omvangrijke negatieve bijstellingen van eerder aangegeven verplichtingen geweest die toelichting behoeven. Hierbij is een grens gehanteerd van € 25,0 miljoen.

- *Blankenburgverbinding* (- € 69,6 miljoen en – € 50,5 miljoen). De tolreservering Blankenburgverbinding is onder meer ten behoeve van de spoor- en perroncapaciteit in Meppel en de HRMK Spoorbrug bijgesteld. De bijbehorende verplichtingen zijn overeenkomstig aangepast. Dit is naar aanleidingen van amendementen aangepast (Kamerstukken 36 200-A, nr. 49-55).
- *Rijnlandroute* (- € 26,4 miljoen). De bijstelling van de verplichtingen voor de Rijnlandroute is veroorzaakt door de opgelopen vertraging als gevolg van een brand op het bouwterrein. Hierdoor kunnen de verplichtingen pas op een later moment aangegaan worden.
- *HOV-net Zuid-Holland* (- € 45,9 miljoen). In verband met de versmalde scope op enkele deelprojecten (Spoorcorridor Leiden-Utrecht en Spoor-corridor Alphen aan de Rijn-Gouda) is besloten de subsidie voor HOV-net Zuid-Holland te verlagen. De bijbehorende verplichtingen zijn overeenkomstig aangepast.
- *ERTMS* (- € 38,1 miljoen). Dit betreft een administratieve overboeking naar een andere verplichting voor de subsidie aan ProRail met betrekking tot het project Speciale Transmissie voor Automatische Trein-beveiliging Nieuwe Generatie.

Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen

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

Ultimo 2023 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 66 Specificatie (bedragen € 1.000)

Railinfratrust B.V.	1.714.477
Totaal per 31 december 2023	1.714.477

Toelichtingen

Het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00. Het deelnemingspercentage bedraagt 100 %. In 2023 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen

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

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

Onderstaand wordt in onderdeel A een overzichtstabel gepresenteerd waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht. Omwille van de leesbaarheid is artikel 13.07 (de fiscale afrekening omvorming ProRail ad € 8,3 miljard die niet in 2023 is doorgegaan) in dit overzicht buiten beschouwing gelaten. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Mobiliteitsfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door lenW aan ProRail blijken.

Onderdeel A - Overzichtstabel begrotingsmutaties

Tabel 67 Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.07 ¹	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	Exploitatie, onderhoudprojecten en vernieuwing en artikel contract- vernieuwing	Aanleg projecten 13	Geïnte- greerde contract- vormen	Rente en aflossing	Ontvang- sten	Project ERTMS	Project PHS	Ontvangsten ERTMS / PHS	Totaal
Ontwerpbegroting 2023	1.991	644	203		– 209	46	169	– 8	2.836
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	1	50	0		– 141	– 60	0	– 23	– 173
Overboekingen van en naar andere artikelen	146	– 22	0	0	0	– 6	4	0	122
Kasschuiven en saldoboekingen	– 115	– 247	11		– 18	210	68	8	– 83
Totaal mutaties	32	– 219	11	0	– 159	144	72	– 15	– 134
Realisatie 2023	2.023	425	214	0	– 368	190	241	– 23	2.702

¹ Omwille van de leesbaarheid is artikel 13.07 (de fiscale afrekening omvorming ProRail ad € 8,3 miljard die niet in 2023 is doorgegaan) in dit overzicht buiten beschouwing gelaten.

Toelichting

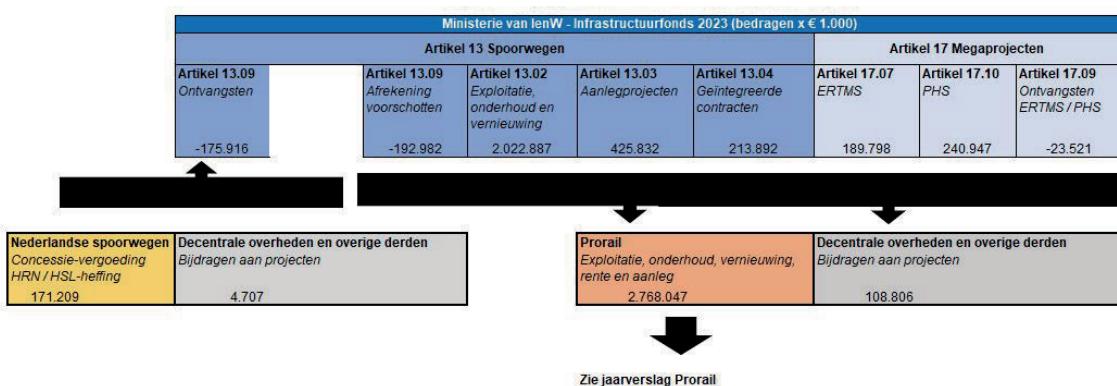
Op de spoorbudgetten is in 2023 per saldo € 134 miljoen minder uitgegeven dan begroot. Dit wordt met name veroorzaakt door lagere uitgaven bij de aanlegprojecten (-€ 219 miljoen) en de per saldo hogere ontvangsten dan geraamd (-€ 173). Daar staan hogere uitgaven tegenover voor EOV (€ 32 miljoen), de geïntegreerde contractvormen (€ 11 miljoen), ERTMS (€ 144 miljoen) en het project PHS (€ 72 miljoen).

Tabel 68 Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.07 ¹	MF 13.09	MF 17.07 ERTMS	MF 17.10 Project PHS	MF 17.09 Ontvangsten	Totaal
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	Exploitatie, onderhoudprojecten en vernieuwing	Aanleg artikel 13	Geïnte- greerde contract- vormen	Rente en aflossing	Ontvang- sten				
Ontwerpbegroting 2023	1.991	644	203		- 209	46	169	- 8	2.836
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	1	40	0		- 42	0	0	- 23	- 24
Overboekingen van en naar andere artikelen	14	62	0		0	- 7	0	0	69
Kasschuiven en saldboekingen	- 34	- 111	1		- 25	- 15	- 14	- 5	- 203
Mutaties voorjaarsnota	- 19	- 9	1		- 67	- 22	- 14	- 28	- 158
Stand voorjaarsnota	1.972	635	204		- 276	24	155	- 36	2.678
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	0	0		- 4	0	0	0	- 4
Overboekingen van en naar andere artikelen	132	- 51	0		0	0	4	0	85
Kasschuiven en saldboekingen	0	- 82	10		0	136	52	0	116
Mutaties miljoenennota	132	- 133	10		- 4	136	56	0	197
Stand miljoenennota	2.104	502	214		- 280	160	211	- 36	2.875
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	10	0		- 95	- 60	0	0	- 145
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	- 33	0		0	1	0	0	- 32
Kasschuiven en saldboekingen	0	- 27	1		0	105	30	0	109
Mutaties najaarsnota	0	- 50	1		- 95	46	30	0	- 68
Stand najaarsnota	2.104	452	215		- 375	206	241	- 36	2.807
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	0	0		0	0	0	0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	0	0		0	0	0	0	0
Kasschuiven en saldboekingen	- 81	- 27	- 1		7	- 16	0	13	- 105
Mutaties slotwet	- 81	- 27	- 1		7	- 16	0	13	- 105
Realisatie 2023	2.023	425	214		- 368	190	241	- 23	2.702

1 Omwille van de leesbaarheid is artikel 13.07 (de fiscale afrekening omvorming ProRail ad € 8,3 miljard die niet in 2023 is doorgegaan) in dit overzicht buiten beschouwing gelaten.

Onderdeel B - Kasstromen Mobiliteitsfonds (inclusief btw)



Bijlage 2: Instandhouding

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

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

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

1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken van 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. In de begroting 2022 is aangegeven de periode 2022-2023 als overbruggingsperiode te behandelen in afwachting van besluitvorming van een nieuw kabinet over de financiering van de instandhoudingsopgave. Bij brief van 17 maart 2023 ([TK 29385, nr. 119](#)) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van de instandhoudingsopgave. Er zijn nog geen prestatie-afspraken gemaakt. Wel blijven we de prestatie-indicatoren monitoren.

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

Prestaties

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

Tabel 69 Prestatie indicatoren RWS

Prestatie-indicator	Streef-waarde 2019-2023	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Toelichting
Hoofdwegennet						1
Beschikbaarheid						
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%	98%	99%	
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:						
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	10%	6%	7%	3%	4%	
Levering verkeersgegevens:						
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	94%	93%	91%	
– Actualiteit data voor derden	95%	100%	96%	100%	99%	
Veiligheid						
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,7%	99,8%	99,7%	99,6%	
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	Voldoende	99%	99%	99%	
Hoofdvaarwegennet						2
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid						
Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	0,3%	2,0%	0,9%	0,6%	
Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	0,4%	1,0%	2,4%	1,2%	
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%	98%	97%	
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)						
– Toegangsgeulen	99%	100%	100%	100%	100%	
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%	93%	93%	
– Hoofdvaarwegen	85%	80%	80%	82%	84%	
– Overige vaarwegen	85%	83%	83%	83%	95%	
Veiligheid						
Vaarwegmarkering op orde	95%	91%	92%	89%	94%	
Hoofdwatersysteem						3
Waterveiligheid						
Handhaving kustlijn	90%	91%	90%	91%	93%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	83%	83%	100%	
Waterhuisholding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	50%	100%	75%	100%	
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	100%	96%	100%	99%	

Bron: RWS, 2023

Toelichting prestaties Hoofdwegennet:

De indicator voor het voldoen aan de norm voor verhardingen scoort 0,1% lager dan de streefwaarde van 99,7%. De overige indicatoren halen de streefwaarden wel.

- Voldoen aan de norm voor verhardingen: enkele jaren geleden is er overgestapt op een andere stroefheid-meet-methode. De nieuwe meetmethode heeft ook een andere norm-waarde (te vergelijken met het meten van de temperatuur, in graden Celsius en in graden Fahrenheit). Na de overgang is er geconstateerd dat er meer normoverschrijdingen zijn gemeten, vooral op dichte deklagen. De indruk is dan ook dat de nieuwe norm-waarde te streng is. De verwachting is dat de stroefheid in werkelijkheid beter is dan dat de cijfers later zien. Nader onderzoek loopt, ook in afstemming met andere wegbeheerders.
- In 2023 was 4% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is ruim onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2022, maar lager dan in 2020 en 2021. Deze procentuele weergave geeft echter niet het complete beeld. De absolute omvang aan files door werk in uitvoering is gestegen in vergelijking met 2020, 2021 en 2022. Ten opzichte van 2019 is zowel het percentage files door werk in uitvoering als de absolute omvang daarvan gestegen. In 2023 is de totale omvang files hoger dan in 2019 (gestegen van 48 naar 53 miljoen voertuigverliesuren) en is de omvang aan files door geplande werkzaamheden ook hoger (gestegen van 1,0 miljoen voertuigverliesuren in 2019 naar 2,5 miljoen voertuigverliesuren in 2023).

Toelichting prestaties Hoofdvaarwegennet:

De indicator voor het tijdig melden van ongeplande stremmingen voldoet aan de streefwaarde. Ook de indicatoren voor vaargeul op orde voor toegangsgeulen, hoofdtransportassen en overige vaarwegen voldoen aan de streefwaarden. Tevens voldoet de indicator stremmingen gepland onderhoud aan de streefwaarde.

De overige 3 indicatoren halen de streefwaarden niet:

- Stremmingen ongepland onderhoud: Deze score is in lijn met de cijfers van 2020 en 2021. Het uitstellen van onderhoud en renovaties van de kunstwerken zijn een oorzaak van de scores.
- Vaargeul op orde voor hoofdvaarwegen: De grootste oorzaak voor deze score is dat bij een aantal vaarwegen de berekening van de score een vaarwegklasse gebruikt wordt waar nu nog niet aan voldaan hoeft te worden (opwaardering CEMT-klasse).
- Vaarwegmarkering op orde: Deze indicator voldoet net niet. Er zijn geen bijzondere weersomstandigheden geweest die deze score verklaren. Ook zijn de onderhoudscontracten in 2023 weer op orde gebracht.

Toelichting prestaties Hoofdwatersysteem:

- De Ramspolkering voldoet weer aan de afgesproken faalkanseis. Verbetaatregelen zijn gerealiseerd, zoals het op peil brengen van de capaciteit en het kennis- en kwaliteitsniveau van de beheerorganisatie.
- Waterhuishouding op Orde is opgebouwd uit vier indicatoren. In 2023 zijn de streefwaarden van alle vier onderliggende indicatoren gehaald.

Omvang van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2023.

Tabel 70 Areaal netwerken RWS

Areaal	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Toelichting
Hoofdwegennet						1
Rijbaanlengte						
– Hoofdrijbaan	km	5.842	5.842	5.846	5.858	
– Verbindingswegen en op- en afdritten	km	1.766	1.794	1.612	1.612	
Areaal asfalt						
– Hoofdrijbaan	km ²	77	77	77	77	
– Verbindingswegen en op- en afdritten	km ²	15	15	14	14	
Groen areaal	km ²	183	184	184	188	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.890	2.914	2.931	2.964	
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	6	
Bediende objecten						
– Spitsstroken	km	310	308	308	293	
– Bruggen Beweegbaar	stuks	55	54	50	48	
– Tunnelcomplexen	stuks	20	20	20	20	
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	14	14	14	12	
Aquaducten	stuks	17	17	17	17	
Ecoducten	stuks	55	56	56	38	
Hoofdvaarwegennet						2
Vaarwegen	km	7.071	7.071	7.071	7.394	
– waarvan binnenvaart	km	3.426	3.426	3.426	3.540	
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.646	3.646	3.854	
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	857	
Verkeersposten	stuks	12	12	12	12	
Vuurtorens (incl. BES-eilanden)	stuks	24	24	24	23	
Bediende objecten						
– Schutsluiskolken	stuks	131	130	131	127	
– Bruggen beweegbaar	stuks	113	113	112	107	
Hoofdwatersysteem						3
Watermanagement wateroppervlak	km ²	90.189	90.187	90.219	90.213	
Kustlijn	km	293	293	293	293	
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:						
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	195	201	201	202	
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	625	623	604	604	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.185	5.183	5.182	5.183	
Binnenwateren	km ²	3.047	3.044	3.030	3.024	
Bediende objecten:						
– Stormvloedkeringen	stuks	6	6	6	6	
– Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	85	86	86	86	
– Stuwcomplexen	stuks	10	10	10	10	
– Gemalen	stuks	20	20	19	21	

Bron: RWS, 2023

Toelichting areaalgegevens Hoofdwegennet

Algemeen beeld 2019-2023:

- De omvang van het hoofdwegennet is de afgelopen jaren toegenomen door grote verbredingsprojecten, zoals de A1 Oost (2019-2021) en de A9 Gaasperdammerweg met de Gaasperdammtunnel (2020) en de A16 Rotterdam (2023). Door deze projecten is ook de lengte van de signalering toegenomen.
- De op- en afritten en verbindingswegen zijn de laatste jaren toegenomen door de nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de toekomstige aansluiting van de Rijnlandroute. Ook zijn nieuwe aansluitingen aangelegd en bestaande aansluitingen verruimd. De afname in 2022 heeft een administratieve oorzaak: de ventwegen langs N-wegen worden niet meer meegerekend bij de verbindingswegen.
- In een aantal verbredingsprojecten worden spitsstroken omgezet naar permanente rijstroken, waardoor de lengte spitsstroken afneemt.
- De afname van de beweegbare bruggen betreft voornamelijk bruggen die niet meer worden bediend en worden vervangen door vaste bruggen met een hogere doorvaarthoogte, zoals de drie Giessenbruggen in de A20 die al langere tijd (2017) niet meer bediend werden wegens een veiligheidsrisico tijdens de bediening.

Specifiek 2023:

- In 2023 zijn de N209 op de A16 Rotterdam en een deel van de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen opengesteld. Bij dit laatste project zijn er ook verbindingswegen opengesteld, en is er signalering aangelegd. Ook ten westen van Apeldoorn op de A1 is nieuwe signalering aangelegd. Daarnaast is er een toename in de signalering door verbetering van de lengtebepaling op verbindingsbogen in knooppunten.
- Het groen areaal is toegenomen als gevolg van een herziening van de beheergrenzen in Oost-Nederland.
- In 2023 is de spitsstrook links (plusstrook) op de A1 tussen Twello en Beekbergen opgeheven om te worden vervangen door volwaardige rijstroken.
- Het aantal beweegbare bruggen is afgenumen met twee: dit betreffen de bruggen over de Oude Rijn op de A44. Deze bruggen draaien niet meer sinds 2017 en sinds de aanpassing van de A44 voor aansluiting op de Rijnlandroute zijn ze buiten gebruik gesteld en nu definitief vastgelegd.
- In het aantal aanleginrichtingen is een administratieve correctie doorgevoerd. Het aantal aanleginrichtingen is daardoor met twee afgenumen: dit betreffen de Tiger aanleginrichtingen Terschelling en Harlingen, waarbij niet Rijkswaterstaat, maar Rederij Doeksen in de huidige concessie verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud.
- Het aantal ecoducten is in praktijk niet gewijzigd: de afname is het gevolg van een nieuwe inventarisatie met verbeterde uniforme definities. Enerzijds waren een aantal faunatunnels of viaducten ten onrechte als ecoduct geclassificeerd. Daarnaast worden de ecoducten nu per complex geteld: een complex verbindt twee natuurgebieden en kan bestaan uit één of meerdere objecten, gescheiden door bijvoorbeeld een brede middenberm, zoals op de A1 bij Kootwijkerzand.

Toelichting areaalgegevens Hoofdvaarwegennet

Algemeen beeld 2019-2023

- In 2020 is de lengte vaarwegen afgenumen als gevolg van de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta. In 2023 is er een toename doorgevoerd in het verkeersscheidingsstelsel voor de kust van Zeeland en de vaargeulen

in de Waddenzee. Tevens is lengte op de Grensmaas toegenomen als gevolg van het opnemen van het deel van de Maas waar alleen recreatieverkeer is toegestaan.

- Het aantal vuurtorens nam in 2020 toe door een overdracht naar Rijkswaterstaat van de vuurtoren Fort Oranje op St. Eustatius. In 2023 was er een afname door het buiten gebruik stellen van Lichtplatform Goeree.
- Het aantal schutsluiskolkken nam toe, maar is in 2023 weer afgenomen. In 2019 is de derde kolk bij de Beatrixsluis in gebruik genomen, in 2020 zowel de Reevesluis als de tweede sluiskolk bij sluis Eefde. In 2021 is de Middensluis in Terneuzen buiten gebruik gesteld in verband met de vervanging door de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2024. In 2022 is de zeesluis bij IJmuiden in gebruik genomen. In 2023 is de Roggebotsluis gesloopt en zijn er 4 schutsluizen overgedragen langs kanaal Lemmer-Delfzijl.
- Het aantal bediende bruggen neemt af: de Paddepoelesterbrug in 2018 en de Gerrit Krolbrug in 2021 zijn aangevaren. In 2023 is de brug over de Roggebotsluis gesloopt, en zijn 4 bruggen langs kanaal Lemmer-Delfzijl overgedragen.

Specifiek 2023:

- De toename van de lengte beheerde vaarweg wordt op zee veroorzaakt door een aanpassing in het verkeersscheidingsstelsel voor de kust van Zeeland in 2020. Dit is nu pas verwerkt in de areaalcijfers. Daarnaast wordt de toename op de binnenvaartroutes grotendeels veroorzaakt door een update van de vaargeulen op de Waddenzee: deze veranderen continu door de aan- en afvoer van water, zand en slijf, waarbij Rijkswaterstaat zo veel mogelijk het natuurlijke, kronkelende verloop van de geulen volgt. Daarnaast is een administratieve correctie doorgevoerd voor de Grensmaas: hier is de lengte toegenomen door het opnemen van de Maas vanaf Borgharen tot Schroevendaalseplas, waar alleen recreatieverkeer is toegestaan.
- De lengte van de begeleide vaarweg is in 2023 in de praktijk gewijzigd door een flinke uitbreiding van de zeecorridors voor de kust van Zeeland. De overige toename in het gerapporteerde cijfer is administratief van aard. Scheepvaart-verkeersbegeleiding gebeurt veelal in intensieve samenwerking met partners, zoals de havenbedrijven bij Amsterdam, Rotterdam en Terneuzen / Antwerpen. In 2023 zijn de vaarweglengtes binnen de zogenaamde Vessel Traffic Services (VTS) sectoren opnieuw bepaald met uniforme definities die beter passen bij de samenwerkings-afspraken. Met name op de Westerschelde heeft dit ook tot een administratieve toename geleid. Dit nieuwe cijfer geeft de fysieke lengte beter weer. De nieuwe inventarisatie is nog niet helemaal afgerond, dus in 2024 is nog een aanpassing van dit cijfer waarschijnlijk.
- Het aantal vuurtorens is met 1 afgenomen, door de buiten gebruik stelling van het Lichtplatform Goeree (Noordzee). Dit is al in 2020 gebeurd, maar is nu pas verwerkt in de systemen.
- Het aantal bediende objecten is in 2023 afgenomen: enerzijds door de sloop van de Roggebotsluis en de bijbehorende beweegbare brug. Anderzijds door de overdracht van 4 schutsluizen en 4 beweegbare bruggen langs het Kanaal Lemmer-Delfzijl naar provincie / gemeenten. Met de aanpassing van de classificatie van 1 spuisluis naar schutsluis neemt het aantal schutsluizen netto af met 4 stuks.

Toelichting areaalgegevens Hoofdwatersysteem

Algemeen beeld 2019-2023:

- Algemeen beeld 2019-2023: De omvang van het hoofdwatersysteem varieert. Dit komt onder andere door de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta in 2020 en een verbeterde registratie in 2021 en 2022. De afname in 2023 betreft vooral het Markermeer (Strandeiland en Markerwadden).
- De lengtes van de primaire en niet-primaire keringen variëren. In 2020 namen ze af door overdrachten naar andere partijen zoals een aantal voorhavendijken naar het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (primaire kering). In 2021 zorgde een hernieuwde inventarisatie van de dijken voor een aanpassing in de realisatiecijfers.
- De omvang van de uiterwaarden varieert. Dit komt door zowel aanleg van bijvoorbeeld nevengeulen als overdrachten en verbeterde registratie.
- Het aantal spui- en uitwateringssluiskolken varieert. In 2019 is het aantal met twee toegenomen door de registratie van een spuimiddel bij Sluis II en een spuimiddel bij Sluis IV (Wilhelminakanaal). In 2020 is het aantal met één afgenummerd doordat de classificatie van een kunstwerk is overgegaan van een spuisluis naar een waterreguleringswerk. In 2021 is het aantal met één toegenomen door de aanleg van een spuisluis bij de Reevesluis. In 2023 zijn de twee Roggebot spuisluizen gesloopt, en is de classificatie van 2 objecten overgegaan naar spuisluis.
- Het aantal gemalen is in 2019 met één toegenomen door de registratie van een gemaal bij Sluis II. In 2023 is het aantal met 2 toegenomen door een aanpassing van de classificatie van 2 objecten.

Specifiek 2023:

- In 2023 is de omvang van het water afgenummerd, met name op het Markermeer: enerzijds door de aanleg van de wijk Strandeiland (gemeente Amsterdam) en anderzijds zijn de Markerwadden nu definitief ingetekend in de systemen.

Budgetten exploitatie en onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

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

Tabel 71 Budgetten exploitatie en onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem
(bedragen x € 1.000)

Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Verschil	Toelichting
		2023	2023	2023	
Hoofdwegen					
MF 12.01	Exploitatie	5.763	4.478	1.285	1
MF 12.02.01	Onderhoud	774.855	837.575	- 62.720	2
MF 12.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	170.307	185.774	- 15.467	3
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen		950.925	1.027.827	- 76.902	
Hoofdvaarwegen					
MF 15.01	Exploitatie	9.856	10.152	- 296	
MF 15.02.01	Onderhoud	420.811	454.710	- 33.899	4
MF 15.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	56.001	58.279	- 2.278	5
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaarwegen		486.668	523.141	- 36.473	

		Realisatie	Begroting	Verschil	
Hoofdwatersysteem					
DF 3.01.01	Watermanagement	7.304	8.028	– 724	
DF 3.02.01	Onderhoud Waterveiligheid	224.046	253.507	– 29.461	6
DF 3.02.02	Onderhoud Zoetwatervoorziening	87.700	94.939	– 7.239	7
DF 5.02.01	Overige netwerkgebonden uitgaven	84.082	93.449	– 9.367	8
Totaal realisatie Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem		403.132	449.923	– 46.791	
Totaal realisatie exploitatie, watermanagement en Onderhoud RWS		1.840.725	2.000.891	– 160.166	

Toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen tussen de begroting en de realisatie. Het betreft hier de realisatie van de agentschapsbijdrage van het Moederdepartement aan RWS.

Hoofdwegennet

1. De hogere realisatie op Exploitatie Hoofdwegennet van € 1,2 miljoen wordt veroorzaakt door de opdracht voor sector registratie wegdata.
2. De lagere realisatie op Onderhoud Hoofdwegennet van € 62,7 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van – € 135,7 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023).
 - Het toevoegen van de prijsbijstelling 2023 van € 48,5 miljoen.
 - Het toevoegen van € 25 miljoen aan programmamiddelen voor de aanpak van Verkeersveiligheid op Rijks N wegen.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 0,6 miljoen.
3. De lagere realisatie op de netwerkgebonden kosten van € 15,5 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van – € 29,9 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023)
 - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2023 van € 10,7 miljoen.
 - Het toevoegen van € 2,7 miljoen aan middelen voor de Klimaatenvloope tranche 2022-2024.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 1 miljoen.

Hoofdvaarwegennet

4. De lagere realisatie op Onderhoud Hoofdvaarwegennet van € 33,9 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van – € 37,3 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023).
 - Het toevoegen van de prijsbijstelling 2023 van € 24,8 miljoen.
 - Verrekening van de herstelmaatregelen Hoogwater Limburg. Vrijwel alle schade meldingen zijn afgehandeld en betaald. Het resterende budget van € 20,2 miljoen is teruggegeven aan het Ministerie van Financiën.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 1,2 miljoen.

5. De lagere realisatie op de overige netwerk gebonden kosten van € 2,3 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van € 5 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023).
 - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2023 met € 3,3 miljoen.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 0,9 miljoen.

Hoofdwatersysteem

6. De lagere realisatie op Onderhoud Waterveiligheid van € 29,5 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van € - 36,2 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023).
 - Het toevoegen van de prijsbijstelling 2023 van € 14 miljoen.
 - Verrekening van de herstelmaatregelen Hoogwater Limburg. Vrijwel alle schade meldingen zijn afgehandeld en betaald. Het resterende budget van € 8,2 miljoen is teruggegeven aan het Ministerie van Financiën.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 0,9 miljoen.
7. De lagere realisatie van – € 7,2 miljoen op Onderhoud Zoetwatervoorziening wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van – € 13,9 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023).
 - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2023 met € 5,4 miljoen.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 1,3 miljoen.
8. De lagere realisatie van – € 9,4 miljoen op de overige netwerkgebonden uitgaven wordt veroorzaakt door:
 - Een kasschuif van – € 13,7 miljoen naar latere jaren om het budget, conform het Basiskwaliteitsniveau Instandhouding, in lijn te brengen met hetgeen dat voor RWS maakbaar wordt geacht (Kamerbrief [29385 nr. 119](#), 17-03-2023).
 - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2023 met € 5,3 miljoen.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 1 miljoen.

Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

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

Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Verschil	Toelichting
		2023	2023	2023	
MF 12.02.04	Vernieuwing Hoofdwegen	260.071	298.404	- 38.333	1
MF 15.02.04	Vernieuwing Hoofdvaarwegen	36.049	136.355	- 100.306	2
DF 3.02.03	Vernieuwing Hoofdwatersysteem	19.118	15.168	3.950	3
Totaal realisatie Vernieuwing Rijkswaterstaat		315.238	449.927	- 134.689	

Toelichting

Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen tussen de begroting en realisatie.

1. De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.02.04 Vernieuwing Hoofdwegennet (- € 38,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Toegekende loon- en prijsbijstelling (€ 17,7 miljoen).
 - Brandwerendheid tunnels A16 Rotterdam wordt uitgevoerd binnen het aanleg project. Hiervoor is budget (€ -17,6 miljoen) overgeheveld naar geïntegreerde contractvormen.
 - Brandwerendheid tunnel A8 Coentunnel (- € 17,8 miljoen). De start van het project is verschoven, omdat voor de contractvoorbereidingen meer tijd nodig was.
 - Voor de vervanging van het Kunstwerk 58 in de A16 bij Rotterdam is ter dekking van hogere kosten aanvullend budget overgeheveld naar het uitvoeringsproject A16 Rotterdam (€ 11 miljoen) op hoofdproduct 12.04.01.
 - Bij het programma Intelligentie wegkantstations is € 10,5 miljoen niet gerealiseerd. Dit wordt veroorzaakt doordat er meer voorbereidingstijd nodig is voor de aansluiting van de stations op de keten en de voorbereiding van de contracten met de uitvoerende marktpartijen meer tijd gekost heeft.
 - Diverse kleinere mutaties van in totaal € 0,9 miljoen.
2. De per saldo lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.02.04 Vernieuwing Hoofdvaarwegennet (- € 100,2 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Toegekende loon- en prijsbijstelling (€ 3,5 miljoen)
 - Aanvullend budget van € 8,3 miljoen voor o.a. Bediening en Besturing Brabantse kanalen (€ 2,5 miljoen), Verkeersbrug Dordrecht (€ 2,7 miljoen), Spijkenisserbrug (€ 1,0 miljoen) en Corridorcentrale Nijmegen (€ 1,0 miljoen).
 - Een kasschuif van – € 75 miljoen om programmering en budget in lijn te brengen.
 - Diverse kasschuiven van – € 33,3 miljoen op voornamelijk de volgende projecten:
 - Krammersluizen: Lange tijd onzekerheid over akkoord aanvullende financiering heeft geleid tot een vertraagde planning.
 - Demkabocht: opdrachtverlening is vertraagd.
 - VTS Waddenzee: Het actueel budget is nog gebaseerd op een achterhaalde planning. De start van het project is verschoven.
 - GO Stuwen VenR: Vertraging doordat er nog geen overeenstemming met de aannemer is over een contractwijziging m.b.t. de vaste bruggen.
 - Een saldo van diverse kleinere mutaties van in totaal – € 4 miljoen.
3. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 3.02.03 Vernieuwing Hoofdwatersysteem (€ 4 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
 - Vanwege een vertraging uit 2022 zijn er in 2023 hogere uitgaven gedaan aan de vervanging van de pompen IJmuiden van € 2,5 miljoen.
 - Uitgaven voor de planuitwerking en voorbereiding realisatie bediening en besturing Maas objecten van € 1,5 miljoen.

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 Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

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

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

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

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post NUTW per ultimo 2023 bepalen. Het overgrote deel van de post betreft de met RWS afgesloten SLA (2022-2023).

Tabel 73 Ontwikkeling post NUTW RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen			
	2021	2022	2023	Toelichting
<i>Exploitatie en Onderhoud</i>				
1) Hoofdwatersysteem	205	265	304	1
2) Hoofdwegennet	– 149	373	399	2
3) Hoofdvaarwegennet	51	164	184	3
<i>Subtotaal exploitatie en onderhoud inclusief Landelijke Taken</i>	<i>107</i>	<i>802</i>	<i>877</i>	
<i>Overig¹</i>				
4) Hoofdwatersysteem	58	59	63	4
5) Hoofdwegennet	137	157	188	5
6) Hoofdvaarwegennet	27	29	34	6
7) Overig	43	63	63	7
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>265</i>	<i>308</i>	<i>348</i>	
Totaal	372	1.110	1.235	

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. Hoofdwatersysteem

Het saldo van opbrengsten en kosten is in 2023 gestegen ten opzichte van 2022. De realisatie is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie op Exploitatie en Onderhoud die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafspraak.

De opbrengsten zijn ook gestegen. De hogere opbrengsten worden deels veroorzaakt door € 15 miljoen rentebaten. Door het hoge saldo op de post NUTW heeft RWS veel liquide middelen en omdat de rente in 2023 fors gestegen is zijn de rentebaten hoger dan waarmee rekening was gehouden.

Deze rentebaten worden ingezet ter dekking van prijsstijging. De post NUTW wordt namelijk niet gecorrigeerd voor de IBOI. De ruimte op de balanspost NUTW gaat de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

2. Hoofdwegennet

Het saldo van opbrengsten en kosten is in 2023 gestegen ten opzichte van 2022. De realisatie is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie op Exploitatie en Onderhoud die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafspraak.

De opbrengsten zijn ook gestegen. De opbrengsten bevatten onder meer € 23 miljoen rentebaten. Door het hoge saldo op de post NUTW heeft RWS veel liquide middelen en omdat de rente in 2023 fors gestegen is zijn de rentebaten hoger dan waarmee rekening was gehouden.

Deze rentebaten worden ingezet ter dekking van prijsstijging. De post NUTW wordt namelijk niet gecorrigeerd voor de IBOI. De ruimte op de balanspost NUTW gaat de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

3. Hoofdvaarwegennet

Het saldo van opbrengsten en kosten is in 2023 gestegen ten opzichte van 2022. De realisatie is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie op Exploitatie en Onderhoud die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafspraak.

De opbrengsten zijn ook gestegen. De opbrengsten bevatten onder meer € 27 miljoen rentebaten. Door het hoge saldo op de post NUTW heeft RWS veel liquide middelen en omdat de rente in 2023 fors gestegen is zijn de rentebaten hoger dan waarmee rekening was gehouden. Deze rentebaten worden ingezet ter dekking van prijsstijging. De post NUTW wordt namelijk niet gecorrigeerd voor de IBOI. De ruimte op de balanspost NUTW gaat de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

4. Overig Hoofdwatersysteem

Van de € 63 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft € 32 miljoen betrekking op Kader Richtlijn Water (Herstel en Inrichting, natuurcompensatie), en € 31 miljoen op Planuitwerkingen. Het deel saldo voor planuitwerkingen is hoger dan vorig jaar onder meer door lagere uitgaven aan het project MONS (Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortenbescherming) dan door RWS uit de begroting is ontvangen in 2023.

5. Overig Hoofdwegennet

Het saldo van € 188 miljoen voor Hoofdwegennet is € 129 miljoen bestemd voor servicepakketten, € 21 miljoen voor file-aanpak en € 37 miljoen voor planuitwerkingen. Het deelsaldo voor servicepakketten is hoger dan vorig jaar omdat RWS eind 2023 middelen uit de begroting heeft ontvangen voor Veiligheid Rijks N-wegen, waaraan komende jaren gewerkt wordt. Het deelsaldo voor file-aanpak is lager geworden, omdat in 2023 meer is uitgegeven dan RWS uit de begroting heeft ontvangen in dat jaar. Aan planstudies is minder uitgegeven dan RWS heeft ontvangen. Dit door terugloop in Aanlegprojecten die opgestart worden.

6. Overig Hoofdvaarwegennet

Het saldo van € 34 miljoen op Hoofdvaarwegennet heeft voor circa € 19 miljoen betrekking op NoMo AOV (aanpak Achterstallig Onderhoud Vaarwegen) en voor € 15 miljoen op Planuitwerkingen. Aan planstudies is minder uitgegeven dan RWS heeft ontvangen uit de begroting, vanwege de terugloop in aanlegprojecten die opgestart worden. Hierdoor is het deelsaldo voor planstudies hoger geworden.

7. Overig

Het saldo op de post overig heeft voornamelijk betrekking op € 29 miljoen voor projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland en € 32 miljoen op vastgoed.

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 2018 tot eind 2023 weergegeven. De oploop van het uitgestelde onderhoud van de afgelopen jaren kent diverse oorzaken. Zo spelen bijvoorbeeld wijzigende marktomstandigheden een rol, doen zich onvoorzien 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.

Het Uitgesteld Onderhoud is in 2023 slechts beperkt opgelopen. Dit mede als gevolg van de hoge realisatie in 2023 op exploitatie en Onderhoud (zie hiervoor toename van de realisatie op de externe productkosten 2023 in de agentschapsparagraaf RWS HXII).

Op 17 maart 2023 (TK 29385, nr. 119) bent u geïnformeerd over het nieuwe basiskwaliteitsniveau voor de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Hierbij werken we toe naar een balans in prestaties en beschikbaar budget (inclusief de coalitie akkoord middelen), rekening houdend met maakbaarheid qua capaciteit van Rijkswaterstaat, markt en grondstoffen.

Om RWS te ondersteunen in het realiseren van deze opgave, wordt de sturing verder geoimaliseerd. Een achtjarige opdracht in combinatie met verdere optimalisatie van de agentschapssturing, maakt het mogelijk om meer efficiëntievoordelen te realiseren. RWS wordt hierdoor beter in staat gesteld om kosten efficiënt over de gehele levenscyclus (LCC) voordelen te behalen, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten. Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen en de in te zetten besparingen vanuit het BKN zichtbaar worden.

De areaalinformatie wordt verbeterd middels het ontwikkelplan assetmanagement en via Markt in Transitie wordt er gewerkt aan effectieve contractvormen en een blijvend goede samenwerking met de markt.

De maatregelen kennen een ingroeitraject. De komende periode is de verwachting dat het uitgesteld onderhoud nog zal oplopen.

Ook na het definiëren van het basiskwaliteitsniveau is echter sprake van onzekerheden, is onduidelijk in welke mate de efficiency in de keten zijn doorwerking heeft, hoeverre achterstanden op de netwerken op korte termijn kunnen worden weggewerkt. Alle maatregelen worden daarom gevalideerd en gemonitord. Mochten er additionele maatregelen nodig blijken te zijn, dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt om binnen de kaders te blijven – zowel wat betreft financiële middelen als capaciteit. Naar verwachting wordt begin 2024 de externe validatie naar de instandhoudingskosten afgerond.

Tabel 74 Uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter- uitgesteld stallig onderhoud								
Hoofdwegennet	552	7	544	12	649	19	905	14	893	14,5
Hoofdvaarwegen	493	3	487	9	494	3	686	7	723	30
Hoofdwatersysteem ¹	106	8	159	1	190	3	249	16	260	30,3
Totaal	1.151	18	1.190	22	1.333	25	1.840	37	1.876	75

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

2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (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 (twee)jaarlijkse beheerplannen. Onderstaand wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten instandhouding en op het uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Prestaties ProRail

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van 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 (twee)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 75 Prestatie indicatoren ProRail

Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde ¹	Streef-waarde	Realisatie 2022
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	6,9
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	5,2
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,90%	91,50%	91,60%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,70%	97,40%	97,30%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,10%	84,20%	82,00%
Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten	90,70%	93,70%	91,30%
Impactvolle verstoringen	520	450	455

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

Bron: jaarrekening ProRail 2022

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

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2023 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2023 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2025.

Ontwikkeling van het areaal ProRail

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

Tabel 76 Areaal netwerken ProRail

Onderdeel	Eenheid	31-12-2022
Spoorlengte	km	7.023
Wissels	stuks	6.220
Overwegen	stuks	2.348
Seinen	stuks	11.592
Stations	stuks	398
Beweegbare bruggen	stuks	68
Tunnels	stuks	26

Bron: jaarrekening ProRail 2022

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2023 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2023 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2025.

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 lenW aan ProRail.

Tabel 77 Budget en realisatie instandhouding ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Artikelonderdeel	Begroting	Realisatie	Verschil
MF 13.02	1.991	2.023	32

Toelichting

In 2023 is € 32,1 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling 2023 en de nacalculatie van de loon- en prijsbijstelling 2022 (€ 112,2 miljoen), een kasschuif en verrekening van het saldo 2022 en 2023 (- € 115 miljoen), het effect voor ProRail van de afschaling van de dienstregeling van NS in 2022 (afrekening in 2023) met ca. 10% (€ 35 miljoen), de overboeking van en naar de beleidsbegroting HXII (- € 7,7 miljoen) ten behoeve van de Tijdelijke subsidieregeling 'opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025' (- € 8 miljoen) en ten behoeve van de stimulering hergebruik en recyclaat in bouwmateriaal (€ 0,3 miljoen). Tot slot zorgen overige voor een mutatie van ca € 8 miljoen. Afrekening van de subsidie 2023 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Bij de MIRT-brief van november jl. (Kamerstuk 31 0305 nr. 388) is het PwC-onderzoek naar de validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor meegestuurd. Dit naar aanleiding van een toezegging aan het lid Koerhuis (VVD) in het WGO Jaarverslagen lenW van 15 juni 2023. Het PwC-rapport besteedt ook aandacht aan de ontwikkeling van het uitgesteld onderhoud.

PwC concludeerde in de vorige validatie (2019/2020) dat het uitgesteld onderhoud grotendeels weloverwogen en bewust ontstaat om efficiënt te zijn (veel infra hoeft in de praktijk niet op de theoretische levensduur vervangen te worden) en gaf als aanbeveling dit periodiek te monitoren. lenW heeft PwC daarom gevraagd dit opnieuw te beoordelen. In de huidige rapportage geeft PwC aan dat de omvang van het uitgesteld onderhoud nogenoeg stabiel is. Als PwC inzoomt op enkele specifieke verstoringen aan de infrastructuur, dan ziet zij daarin een lichte toename die een indicatie kan zijn van het mogelijk oplopen van het achterstallig onderhoud; echter is hier meer onderzoek voor nodig. Conform de aanbeveling in de rapportage blijft de toestand van het areaal gemonitord. Dit wordt gedaan via de rapportage 'Staat van de Infrastructuur' en periodieke externe validaties op de instandhoudingsbehoefte. Te meer omdat de rapportage van PwC ook wijst op de groeiende instandhoudingsbehoefte en uitdagingen die daarbij spelen zoals toenemende vervoervraag, personeelskrakte en capaciteit op het spoor voor werkzaamheden.

ProRail concludeert over 2022 dat de technische staat van de infrastructuur ruim voldoende is (Kamerstukken [29385, nr. 119](#)). Ook geeft ProRail aan dat het storingsgedrag voorspelbaar is, wat betekent dat het spoorsysteem op een stabiel prestatieniveau wordt gehouden. Een belangrijk aandachtspunt blijft het onderhoud aan installaties voor de omgevingsveiligheid in het Rotterdamse havengebied. Ook in 2022 heeft ProRail hier in overleg met lenW maatregelen getroffen om het achterstallige onderhoud weg te werken. In het rapport over 2023 zal ProRail hier uitgebreider op ingaan.

Hoewel de staat van de infrastructuur door ProRail als ruim voldoende wordt gezien, schetst ProRail ook een aantal uitdagingen voor de toekomst. De verwachting is dat vraag naar (inter)nationale (duurzame) mobiliteit in de nabije toekomst sterk zal toenemen door bijvoorbeeld bevolkingsgroei en verstedelijking. ProRail geeft hierbij aan dat de grenzen van de capaciteit van de huidige infrastructuur genaderd zullen worden. Dit zorgt naast technische uitdagingen ook voor financiële uitdagingen. ProRail zet zich in om de groei te kunnen faciliteren, zo wordt er via het programma ERTMS gewerkt om in de toekomst op een veilige manier nog intensiever gebruik te kunnen maken van de infrastructuur.

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 egalisatiereserve op de balans bij ProRail. De egalisatiereserve 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 Mobiliteitsfonds, waarna ze door ProRail weer kunnen worden aangevraagd in het jaar dat deze middelen alsnog benodigd zijn.

Tabel 78 Kasstroomoverzicht ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Kasstroomoverzicht ProRail 2022 (Bron: jaarrekening ProRail 2022)	Operati- onele activiteiten	Investerings- activiteiten	Totaal
Ontvangsten uit Mobiliteitsfonds	1.239	1.364	2.603
Ontvangsten van vervoerders	361	0	361
Ontvangsten van derden	114	145	259
Ontvangsten totaal	1.714	1.509	3.223
Betalingen aan leveranciers	1.113	1.263	2.376
Betalingen aan werknemers	363	107	470
Betalingen aan banken (rente en aflossing)	5	0	5
Afdracht BTW aan fiscus	109	0	109
Betalingen totaal	1.590	1.370	2.960
Mutatie liquide middelen	124	139	263
Liquide middelen per 31-12-2022	539		
Liquide middelen per 31-12-2021	276		
Afname liquide middelen 2022	263		

Bron: jaarrekening ProRail 2022

Tabel 79 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Liquide middelen ProRail 2022	EOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden	200	64	264
Vooruit ontvangen bijdragen van IenW	121	23	144
Vooruit ontvangen bijdragen	321	87	408
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	46	52	98
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	- 62	0	- 62
Nog te egaliseren bijdragen	- 16	52	36
Getroffen voorzieningen en overige reserves			77
Saldo nog te betalen / vooruit betaalde kosten			17
Nog te betalen kosten			94
Liquide middelen per 31-12-2022			539

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgestelde jaarrekening van ProRail over 2023 beschikbaar. De vastgestelde jaarrekening wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2023 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2025.

Bijlage 3: Bijlage onderuitputting bij Jaarverslag 2023

De Tweede Kamer verzoekt het Kabinet om bij de verantwoording over het jaar 2023 aandacht te besteden aan resultaatbereik in relatie tot onderuitputting, als gevolg van bijvoorbeeld arbeidskrapte. In deze bijlage wordt de totale onderuitputting gepresenteerd. Daarbij worden de grootste en/of belangrijkste meevalleende realisaties apart toegelicht. De overige meevalleende realisaties worden in de post «overige meevalters» toegelicht.

De onderstaande tabel geeft per begrotingsartikel een overzicht van de onderuitputting¹ in 2023, zowel in miljoenen euro's als in percentage van de vastgestelde begroting 2023. Een minus staat voor voordelig saldo een plus staat voor nadelig saldo. De tabel wordt ondersteund met een toelichting per voordelig saldo.

Tabel 80 Grootste posten met een voordelig saldo in 2023 (bedragen x € 1.000)

	Bedrag	Als % van de vastgestelde netto begroting
Voordelig Saldo Verkenningen	- 69.000	- 0,8%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet planuitwerking en verkenningen	- 59.000	- 0,7%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Vernieuwing	- 20.000	- 0,2%
Voordelig Saldo Woningbouwmiddelen	- 33.000	- 0,4%
Voordelig Saldo Exploitatie, Onderhoud en Vervanging Spoor	- 145.000	- 1,7%
Voordelig Saldo Gebruiksvergoeding ProRail	- 81.000	- 0,9%
Overige Voordelige Saldi	- 20.221	- 0,2%
Totaal	- 427.221	- 4,9%

¹ Onderuitputting betreft hierbij alleen de specifieke najaars- en slotwetmutaties 2023. In lijn met de comptabiele wetgeving is de vastgestelde begroting gedurende 2023 in onder meer verschillende suppletaire wetten bijgesteld. Voor het verloop van de wijziging van de begrotingsstaat voor het jaar 2023 wordt verwezen naar de slotwet 2023.

Toelichting

Het voordelig saldo wordt volledig aan 2024 toegevoegd zodat de beschikbare projectbudgetten meerjarig ongewijzigd blijven en daarmee onverminderd uitgevoerd kunnen worden.

Voordelig saldo Verkenningen

Het voordelig saldo is te verklaren door het verkenningsbudget (€ 69,4 miljoen) Openbaar Vervoer en Wonen Utrecht die met de Najaarsnota vanuit BZK is overgemaakt. Het verkenningsbudget was niet benodigd in 2023 en wordt dus verschoven naar 2024. Dit heeft niet te maken met arbeidsmarktkrapte.

Voordelig saldo Hoofdwegennet Planuitwerking en verkenningen

Dit betreft een voordelig saldo op de planuitwerking en verkenningen van het hoofdwegennet. Het wordt voornamelijk veroorzaakt door vertragingen, vanwege latere intwerkingsreden van de regelingen, bij de PUV projecten Stedelijk Bereikbaarheid Almere en Smartwayz NL.

Voordelig Saldo Hoofdwegennet Vernieuwing

Het voordelig saldo op Vernieuwing is te verklaren door het project Intelligentie Wegkantstations. Dit wordt veroorzaakt doordat bij de projecten Barneveld-Nijkerk, Waterberg-Apeldoorn en Muiderberg en Watergraafsmeer meer voorbereidingstijd nodig was. De start van deze projecten is hierdoor verschoven naar 2024. Dit is deels het resultaat van arbeidsmarktkrapte, deels bij de Rijksoverheid en deels bij derden.

Voordelig saldo Woningbouwmiddelen

Het voordelig saldo heeft te maken met de het niet volledig kunnen uitkeren van de woningbouwmiddelen in 2023. Dit werd veroorzaakt omdat enkele gemeenten hun aanvragen na garantiedatum niet volledig hadden ingediend of omdat niet alle subsidieaanvragen meer in 2023 verwerkt konden worden.

Voordelig saldo Exploitatie, Onderhoud en Vervanging (EOV) Spoor

Dit voordelig saldo is veroorzaakt door de terugstorting van ProRail in het kader van EOV-middelen, door dat er een aantal onderhouds- en vervangingsprojecten verschoven zijn in de tijd. Deze middelen schuiven door naar 2024.

Voordelig saldo Gebruiksvergoeding ProRail

Het voordelig saldo wordt veroorzaakt door een lagere gebruiksvergoeding en daardoor minder uitbetaalde BTW aan ProRail.

Overige Voordelige Saldi

Dit betreft een saldo van diverse mee- en tegenvalders op het Mobiliteitsfonds. Dit komt bijvoorbeeld door een lagere realisatie op het project Spoortcapaciteit 2030 en de SPUK Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur.

Bijlage 4: Lijst van afkortingen

Tabel 81

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