
Vergaderjaar 2021–2022

36 100 A

**Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat Infrastructuurfonds (A) 2021**

Nr. 1

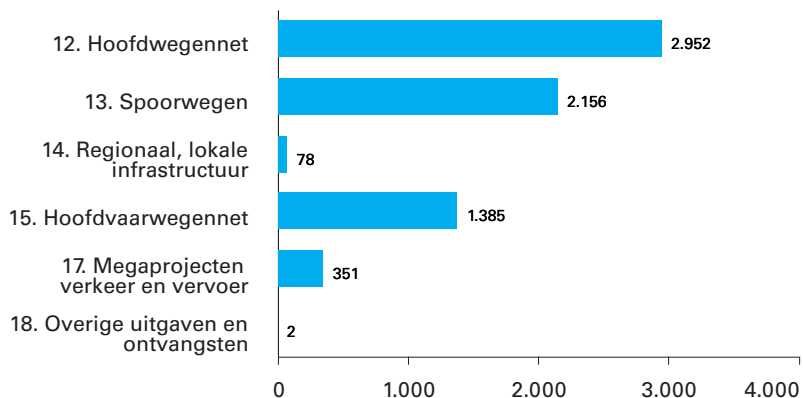
JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)
Ontvangen 18 mei 2022

INHOUDSOPGAVE

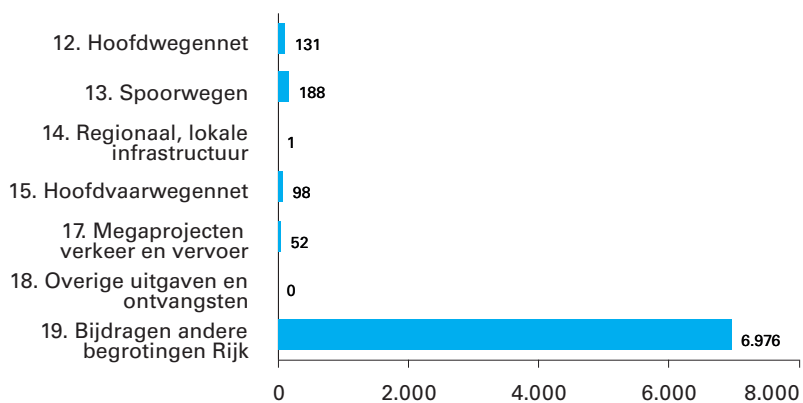
Gerealiseerde uitgaven en ontvangsten	3
A. Algemeen	4
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	6
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	6
2. Leeswijzer	7
B. productverslag	11
3. Infrastructuurfondsverslag 2021	11
4. Productartikelen	13
4.1 Artikel 12 Hoofdwegennet	13
4.2 Artikel 13 Spoorwegen	38
4.3 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	51
4.4 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	55
4.1 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	71
4.1 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	80
4.1 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	82
4.1 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	83
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	91
C. Jaarrekening	92
6. Departementale Verantwoordingsstaat	93
7. Saldibalans	94
D. Bijlagen	100
Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen	101
Bijlage 2: Instandhouding	104
1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat	104
2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)	116
Bijlage 3: Lijst van afkortingen	120

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 6.924.252



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 7.445.874



A. ALGEMEEN

1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

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

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2021 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 2021 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

1. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2021
2. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
3. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
4. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2021 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2021, alsmede over de saldibalans over 2021 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

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

Minster van Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

2. Leeswijzer

Algemeen

Voor u ligt het jaarverslag 2021 van het Infrastructuurfonds, Hoofdstuk (A) van de Rijksbegroting. Naast het Infrastructuurfonds kent lenW ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

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

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

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

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

Opbouw

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds 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 dechargeverlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2021 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit:
 - Het Infrastructuurverslag 2021, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2021;
 - De productartikelen van het Infrastructuurfonds;
 - De bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2021 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
- De volgende drie bijlagen:
 1. artikel 13 Spoorwegen;
 2. Instandhouding;
 3. lijst van afkortingen.

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2022 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand Ontwerpbegroting in € miljoen)	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50		1
≥ 50 en < 200		2
≥ 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 Xil, nr. 12) worden bij alle begrotingsartikelen op het Infrastructuurfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen.

Afronding budgettaire tabellen en verantwoordingsstaat

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

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

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

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

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

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2022 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen

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

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

Groeiparaagraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften 2022

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2022 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in dit jaarverslag op het gebied van:

1. Nationaal Groeifonds-bijlage
2. Openbaarheidsparaagraaf
3. Focusonderwerp: bekostigingssystemen
4. Saldibalans: presentatie saldo voorgaand jaar
5. Wet Normering Topinkomens (WNT)

Voor wat betreft de punten 2, 3 en 5 wordt dit toegelicht in de leewijzer van het jaarverslag van Infrastructuur en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Punt 1 en 4 worden hieronder toegelicht.

1. Nationaal Groeifonds-bijlage

Voorschrift vanuit de minister van Financiën is dat indien er in het jaar 2021 vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) budgetten ter beschikking zijn gesteld, het betreffende departement een afzonderlijke NGF-bijlage opneemt bij het jaarverslag. lenW heeft in het jaar 2021 geen middelen uit het NGF ontvangen, derhalve is er geen NGF-bijlage opgenomen in het jaarverslag van lenW.

4. Saldibalans: presentatie saldo voorgaand jaar

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

Verantwoording over beleid

In het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 26 oktober 2021 is door de minister van lenW toegezegd om in gesprek met de rapporteur dhr. De Groot te onderzoeken op welke manier een aantal beleidsdoelstellingen, die in de begroting van lenW zijn geformuleerd, kunnen worden gekoppeld aan hele specifieke indicatoren, waardoor de Kamer meer inzicht krijgt in de gerealiseerde prestaties.

In het voorjaar 2022 is door vertegenwoordigers vanuit lenW en de rapporteur gestart met het komen tot verbetervoorstellen voor de verantwoording van het beleid via de begrotingscyclus. De eerste resultaten van de verbetervoorstellen zijn naar verwachting zichtbaar in de begroting over het jaar 2023.

Motie Schouw c.s.

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad in 2021 geen specifieke aanbevelingen gedaan.

Omvorming Mobiliteitsfonds

Op Prinsjesdag is de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds aangeboden de Staten-Generaal. In de Wet Mobiliteitsfonds is opgenomen dat er een Mobiliteitsfonds wordt ingesteld. De Wet Mobiliteitsfonds vervangt de Wet Infrastructuurfonds. De kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Met deze overgang is het voorliggende jaarverslag het laatste jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

B. PRODUCTVERSLAG

3. Infrastructuurfondsverslag 2021

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2021 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2021 is gestart.

Beheer, Onderhoud en Vervanging

in 2021 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

Tabel 2 Activiteiten Beheer, Onderhoud en Vervanging	
Netwerk	Project
Hoofdwegen	– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare route- en reisinformatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility
	– Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.
	– Uitvoering van het programma Vervanging en Renovatie
Spoorwegen	– Verkeersleiding en capaciteitsmanagement
	– Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.
	– Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.
	– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.
	– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.
	– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT overzicht 2022.

Hoogwater 2021

Tijdens het hoogwater in juli 2021 heeft Rijkswaterstaat zich ingezet om de gevolgen zo veel mogelijk te beperken. En daarna zijn diverse herstel- en opruimwerkzaamheden in gang gezet. Zowel op het hoofdwatersysteem (zie ook het Deltafondsverslag 2021), als op het hoofdvaarwegennet en in beperkte mate op het hoofdwegennet is hierop inzet gepleegd. Voor het opruimen en herstel heeft IenW extra budget toegekend gekregen.

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2021 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Tabel 3 Mijlpalen aanleg Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	– A1 Apeldoorn-Azelo: van fase 2a is resterende deel opengesteld (Rijssen – Azelo).
	– A15 Papendrecht-Sliedrecht

Tabel 4 Mijlpalen aanleg Hoofdvaarwegennet

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

Tabel 5 Mijlpalen aanleg Spoorwegen en OV

Aanleg mijlpalen Spoorwegen en OV	
Mijlpaal	Project
Indienststelling	– Programma toegankelijkheid: Diverse deelprojecten
	– Fietsparkeren bij stations: Diverse deelprojecten
	– Programma kleine functiewijzigingen: Diverse deelprojecten
	– Programma Overwegen: Diverse deelprojecten
	– Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoorwegen: Diverse deelprojecten
	– Behandelen en opstellen: Diverse deelprojecten
	– Maastricht – Visé: verbeteren treinbeveiliging
	– Sporendriehoek Noord Nederland: Diverse deelprojecten
	– Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Diverse deelprojecten
	– Programma ERTMS: Diverse deelprojecten
	– Booggeluid: locatie Deventer
	– Verbeter Aanpak Trein (VAT) corridor A'dam-Eindhoven
	– Verbeter Aanpak Trein (VAT) corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN)
	– Spoorcapaciteit 2030: Diverse deelprojecten
	– NaNOV Elst, Onderdoorgang Rijksweg Noord

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT overzicht 2022.

4. Productartikelen

4.1 Artikel 12 Hoofdwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 6 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art. 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Vershil 2021
Verplichtingen	3.607.433	3.615.382	3.149.433	3.088.561	2.467.048	2.526.575	- 59.527
Uitgaven	2.231.569	2.472.330	2.400.171	2.791.219	2.952.254	2.879.349	72.905
12.01 Verkeersmanagement	4.498	3.736	3.812	4.109	4.589	3.871	718
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.498	3.736	3.812	4.109	4.589	3.871	718
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	595.154	717.007	638.953	827.129	844.645	823.681	20.964
12.02.01 Beheer en onderhoud	543.124	669.477	577.089	700.022	693.767	629.657	64.110
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	543.124	669.477	577.089	700.022	693.767	629.657	64.110
12.02.04 Vervanging	52.030	47.530	61.864	127.107	150.878	194.024	- 43.146
12.03 Aanleg	429.918	558.823	551.171	649.940	634.468	883.367	- 248.899
12.03.01 Realisatie	415.269	537.107	509.012	499.097	517.371	729.471	- 212.100
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	30.750	32.508	15.399	19.411	58.841	31.569	27.272
12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	14.649	21.716	42.159	150.843	117.097	153.896	- 36.799
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	10.301	17.670	18.013	24.470	25.738	23.854	1.884
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	638.739	605.036	544.906	618.182	733.664	476.835	256.829
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	563.260	587.728	661.329	691.859	734.888	691.595	43.293
12.06.01 Apparaatskosten RWS	454.675	459.254	492.731	525.087	560.583	539.755	20.828
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	454.675	459.254	492.731	525.087	560.583	539.755	20.828
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	108.585	128.474	168.598	166.772	174.305	151.840	22.465
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	94.385	122.474	159.998	158.172	165.705	143.240	22.465
12.09 Ontvangsten	150.898	110.467	115.453	92.137	130.876	137.433	- 6.557
12.09.01 Ontvangsten	150.898	110.467	115.453	92.137	130.876	137.433	- 6.557
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0			0

C. Financiële toelichting

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

1. De lagere verplichtingenrealisatie van € 59,9 miljoen is het saldo van hogere en lagere verplichtingen die worden veroorzaakt door:

De hogere verplichtingen (€ 396,3 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:

- Beheer en onderhoud (totaal € 64,1 miljoen): Belangrijkste factoren zijn de hogere BenO productie in combinatie met tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018-2021, uitvoering van CO2 (Urgenda)- en klimaatgerelateerde maatregelen, inzet ten behoeve van ferrylocaties in het kader van de Brexit en de prijsbijstelling;
- Vervanging en renovatie (€ 65,4 miljoen): er zijn hogere verplichtingen aangegaan vanwege versterking Zuidelijke Rozenoordbrug, de gunning van de Eerste Heinenoordtunnel in 2021 in plaats van 2020, onderzoeksprogramma vervanging en renovatie, prijsbijstelling en een kasschuif;
- DBFM-projecten Rijkswaterstaat (€ 222,8 miljoen): dit komt voornamelijk door hogere verplichtingen op het project A16 Rotterdam (€ 131 miljoen);
- Apparaatskosten RWS (€ 43,3 miljoen): Het gaat voornamelijk om de toevoegingen van de loon- en prijsbijstellingen en overboekingen vanuit HXII. Deze overboekingen uit HXII zijn voornamelijk voor CO2-reducerende maatregelen, inzet van arbeidsbeperkten bij RWS, en een bijdrage voor de vervanging van het administratiesysteem;
- Hogere verplichtingen op het verkeersmanagement is in totaal € 0,7 miljoen hogere verplichtingen aangegaan als gevolg van de prijsbijstelling en een overboeking vanuit Hoofdstuk XII.

De lagere verplichtingen (– € 456,2 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:

- Realisatieprogramma RWS (– € 147,8 miljoen): dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het project A12-A15 Ressen-Oudbroeken;
- Planuitwerking en verkenningen (– € 308 miljoen): Op diverse projecten zijn er hogere en lagere verplichtingen aangegaan. De grootste wijzingen zijn: Smart Mobility (– € 35 miljoen), N35 verkenning Wierden (– € 33 miljoen), de A27 Houten-Hooipolder (– € 32 miljoen), Stedelijke bereikbaarheid Almere (– € 27,6 miljoen), N65 Vught-Haaren (– € 18,6 miljoen), programma DUMO (– € 14 miljoen), Beter Benutten (– € 12,5 miljoen) en de N33 Zuidbroek-Appingedam (– € 7 miljoen).

2. De hogere uitgaven van € 64,1 miljoen zijn met name veroorzaakt door:

- hogere BenO productie en tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018-2021 (€ 33 miljoen)¹;
- maatregelen rondom ferrylocaties in het kader van de Brexit (€ 10 miljoen);
- een drietal maatregelen op het gebied van openbare verlichting (€ 5,2 miljoen);
- en de toevoeging van de prijsbijstelling 2021 van € 15,7 miljoen.
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (circa € 0,2 miljoen).

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, [35 570 A, nr. 61](#)

3. De lagere realisatie van € 43,1 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven.

De hogere realisatie (€ 40,9 miljoen) is met name veroorzaakt door:

- de eerdere start van (voorbereidende) werkzaamheden op het VenR project Van Brienenoordbrug (€ 8,3 miljoen);
- noodzakelijke verstevigingsmaatregelen op de Zuidelijke Rozenoordbrug (€ 7,8 miljoen). Dit project is toegevoegd aan het VenR-programma;
- Verder voor diverse projecten de volgende uitgaven: N200 Rijnlands Boezemwater (€ 6,5 miljoen), voor Renovatie Eerste Heinenoordtunnel (€ 4,9 miljoen), vervanging van bestaande wegkantsystemen (€ 2 miljoen), renovatie IJsselbruggen (€ 6,6 miljoen) en de prijsbijstelling (€ 3,3 miljoen).
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (€ 1,5 miljoen).

De lagere realisatie (- € 84 miljoen) is met name veroorzaakt door:

- vertraging in de vervanging van de fundering op het project A32 Heerenveen-Akkrum vervanging fundering (- € 36,7 miljoen).
- minder benodigde middelen binnen de planuitwerking van het VenR-programma (- € 7,9 miljoen), voornamelijk door het uitstel van het Uitvoeringsbesluit voor de Balgzandbrug;
- doorschuiven van middelen naar latere jaren op de beleidsreservering vervanging en renovatie (- € 39,4 miljoen).

4. De lagere realisatie van € 212,1 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven en wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (€ 70,4 miljoen): hogere uitgaven met name vanwege de met de aannemer afgesloten vaststellingsovereenkomst;
- A9 Badhoevedorp (€ 10,3 miljoen): De hogere realisatie hangt samen met de verdeling van de meevaller over de deelnemende partners in 2021;
- Programma SmartwayZ.NL: InnovA58 (€ 5 miljoen): De hogere uitgaven zijn de resultante van doorgeschoven budget uit 2020 vanwege vertraging met betrekking tot het OTB i.v.m. de stikstofproblematiek, vervolgens is een deel van het budget 2021 doorgeschoven naar een volgend jaar;
- A1 Apeldoorn-Azelo fase 1 en 2a en start 2b (€ 11 miljoen): hogere uitgaven voornamelijk door de start van realisatie fase 2b in de loop van 2021, extra uitgaven voor o.a. grondaankoop, bodemsanering, aanpassingen toe- en afritten, filedetectie.
- EPK Meer veilig (€ 25,7 miljoen): Dit betreft de vervolgmaatregelen 'Meer Veilig', onder andere bomenkap, onderzoek naar de plaatsing van geleiderails en overige veiligheidsrisico's in de berm;
- De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2021 € 139 miljoen. Per einde 2021 is deze nihil en zijn programmering en begroting gelijk;
- A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (€ -357 miljoen): Lagere uitgaven worden met name veroorzaakt door aanpassing van de programmering als gevolg van de stikstofproblematiek en door het voortzetten van de dagvergoeding voor de aannemer in afwachting van de uitspraak bij de Raad van State. Het voor het DBFM contract benodigde budget is overgeboekt van budget van 12.03 naar 12.04 Geïntegreerde contractvormen;

- A4/A44 Rijnlandroute (€ -78,9 miljoen): de realisatie is lager vanwege vertragingen, met name veroorzaakt door de gevolgen van de coronapandemie, overleg met de omgeving en de afdracht van € 42 miljoen aan het BTW-compensatiefonds voor dit project;
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (€ -8 miljoen): de betaling van de vaststellingsovereenkomst met de opdrachtnemer van het project A9 BaHo is verschoven van 2021 naar 2022;
- A76 Aansluiting Nuth (€ -14,2 miljoen): vanwege een verschil van inzicht met de provincie aangaande de BTW afdracht, heeft er in 2021 geen betaling plaatsgevonden;
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo lagere uitgaven (€ -15,4 miljoen)

5. De realisatie op Planuitwerking en Verkenningenprogramma (12.03.02) laat per saldo een lagere realisatie van € 36,8 miljoen zien. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- Overboekingen: Voor de Regeling SPV is in 2021 € 150 miljoen vanuit de Reservering SPV op artikel 20 overgeboekt naar artikel 12. Daarnaast zijn vanuit Aanvullende post Stikstof zijn in 2021 middelen toegevoegd voor Nieuwe bouwconcepten en bouwlogistiek (€ 4 miljoen). De overige overboekingen leiden tot een saldo van € 1,9 miljoen.;
- Bijdragen derden: De provincie Noord-Brabant heeft conform de gemaakte bestuurlijke afspraken de bijdrage aan het project A67 Leenderheide-Geldrop overgemaakt (€ 38,6 miljoen);
- Actualisatie programmering en generale kasschuif: Door actualisatie van de programmering (-€ 250,7 miljoen) hebben diverse kasschuiven op de programmering plaatsgevonden. Dit komt met name door de volgende projecten binnen het programma planuitwerking en verkenning:
 - A27 Houten Hooipolder (- € 53,9 miljoen): met de overgang naar de realisatiefase is de kasreeks 1 jaar naar achteren verschoven;
 - N35 Nijverdal-Wierden (- € 34,0 miljoen): het project is vertraagd in verband met vernietiging van het tracébesluit voor de N35 Nijverdal-Wierden is vernietigd.
 - Reservering Smart Mobility (- € 32,5 miljoen): de middelen zijn naar achteren geschoven ten bate van initiatieven als Living Labs InnovA58;
 - Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (- € 30,0 miljoen): de gemeente Utrecht werkt nog aan een alternatief plan, waardoor er geen budget benodigd was;
 - Stedelijke Bereikbaarheid Almere (- € 27,6 miljoen): de middelen voor de Stedelijke Bereikbaarheid Almere worden in 2023 via een Specifieke Uitkering overgeboekt naar de Provincie Flevoland/ Gemeente Almere.
 - Regeling Investeringsimpuls Strategisch Plan Veerkracht (SPV) (- € 20 miljoen): de aanvragen van de Regeling SPV 2020-2021 zijn afgehandeld en vielen lager uit dan het subsidieplafond van € 200 miljoen. Een deel van de middelen zijn dit jaar niet meer benodigd en worden gereserveerd voor toekomstige tranches;
 - N65 Vught-Haaren (€ 18,6 miljoen). In 2020 is meer gerealiseerd vanwege de rijksbijdrage aan de realisatie door de provincie Noord-Brabant;
 - Saldo 2020 en 2021: in totaal is het artikelonderdeel verhoogd met € 12,7 miljoen als gevolg van de verwerking van het voordelig saldo over 2020 en het doorschuiven van het voordelig saldo 2021;

- Daarnaast zijn in 2021 schuiven uitgevoerd op zowel beheer en onderhoud als vervanging en renovatie (€ 239 miljoen), het realisatieprogramma (- € 160,9 miljoen), artikel 20 (- € 21,7 miljoen) en op de ontvangsten voor N33 Zuidbroek-Appingedam (- € 44,6 miljoen). Deze schuiven zijn verwerkt op het onderdeel planuitwerking en verkenningen en levert per saldo een kasschuif op van € 11,8 miljoen naar 2021 toe.
- Door bovenstaande kasschuiven is een tekort ontstaan op het onderdeel planuitwerking en verkenningen. Om dit aan te vullen is een kasschuif met het rijksbrede budgettaire beeld verwerkt (€ 158,2 miljoen).
- Overboekingen naar realisatie: Met betrekking tot de overgang van projecten van planuitwerking naar realisatiefase of bij voorbereidende werkzaamheden in het geval van partiële uitvoeringsbesluiten (- € 117,3 miljoen) wordt budget overgeboekt naar het realisatieartikel (12.03.01). Hierdoor neemt het budget op artikel 12.03.02 verkenningen en planuitwerkingen af. Dit betreft onder andere de projecten het deelproject Galecopperbrug van het project A12/A27 Ring Utrecht (- € 64,9 miljoen), Programma Meer Veiligheid (- € 25,4 miljoen), Geluids- aneringsprogramma MJPG (- € 19,4 miljoen) en Verbreding A6 Almere- Oostvaardersplas (- € 6,1 miljoen). Tot slot verklaart een aantal kleinere mutaties voor het restant (- € 1,5 miljoen);
- Overboekingen naar HXII (met name voor Brede Doeluitkering en Specifieke Uitkeringen) en afdrachten aan het BTW-compensatiefonds (- € 59,7 miljoen): Dit is gedaan voor de specifieke uitkeringen aan regionale overheden voor Randweg Eindhoven (- € 27,3 miljoen), SmartWayZ (- € 7,3 miljoen), BTW-afdracht Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (- € 10,7 miljoen) en Subsidies DKTI-3 en Bouw (€ 2,5 miljoen), alsmede de BDU-uitkeringen voor m.n. scope-uitbreiding Avant (- € 2,5 miljoen). Ook zorgen de voor de programma's Beter Benutten (- € 6,6 miljoen) en de (apparaats)uitgaven voor diverse programma's en verkenningen (- € 2,8 miljoen) voor een verlaging van het budget. Deze overboekingen worden gedaan, omdat de verantwoording van de middelen op HXII plaatsvindt.

6. De hogere realisatie op Geïntegreerde contractvormen van € 256,8 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven en wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg) (€ 24,3 miljoen): de hogere uitgaven komen met name door de betaling aan de aannemer in verband met de voltooiing van het project en aanvullende werkzaamheden;
- A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 26,8 miljoen): de per saldo hogere uitgaven zijn het resultaat van hogere en lagere uitgaven. Lagere uitgaven in 2021 omdat enkele resultaten laat in 2021 zijn opgeleverd. Hogere uitgaven vanwege complexe ontwerp- en realisatiewerkzaamheden en opgelopen vertraging.;
- A16 Rotterdam (€ 81 miljoen): dit wordt met name verklaard door extra kosten als gevolg van de vertraging en het realiseren van vergunningen. In het saldo van de hogere uitgaven is rekening gehouden met uitgaven die niet in 2021 konden worden gerealiseerd en doorgeschoven zijn naar 2022;
- A24 Blankenburgtunnelverbinding (€ 17,8 miljoen): de per saldo hogere uitgaven hangen onder andere samen met een ontvangst van de gemeente Vlaardingen (persriool) en wijzigingsovereenkomst met de DBFM-opdrachtnemer inzake opgelopen vertraging, brandwerendheid

- tunnels, meerkosten COVID-19 en enkele overige wijzigingen. Daar tegenover staan enkele kostenposten die doorschuiven van 2021 naar 2022;
- A12-A15 Ressen – Oudenbroeken (€ 123,4 miljoen): de realisatie in 2021 is hoger vanwege met name de dagvergoeding van de aannemer in afwachting van uitspraak van de Raad van State. Het hiervoor benodigde budget is overgeboekt vanuit artikel 12.03 Aanleg;
 - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere) (€ -4,3 miljoen): de lagere realisatie is het gevolg van minder wijzigingen betaald zijn aan de aannemer dan geraamd;
 - Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo lagere uitgaven (circa € -12,2 miljoen).

7. De hogere realisatie op de apparaatskosten RWS (€ 20,8 miljoen) wordt veroorzaakt door:

- De toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2021 (€ 11,9 miljoen);
- de bijdrage van lenW voor de inzet van arbeidsbeperkten (€ 4,7 miljoen);
- en het saldo van diverse kleinere mutaties (€ 4,2 miljoen).

8. De hogere realisatie op de overige netwerkgebonden uitgaven (€ 22,5 miljoen) wordt veroorzaakt door:

- Enerzijds een aanvullende bijdrage in het kader van de uitvoering van het 'Urgenda II-pakket' om vanaf 1 januari 2021 circulaire maatregelen uit te voeren die tot een reductie van CO₂-uitstoot leiden (€ 7,5 miljoen), de bijdrage van het ministerie van EZK voor de uitvoering van de regeling Versterkte Uitvoering Energiebesparings- en informatieplicht (7,2 miljoen), middelen voor de verdere versterking van de Cyber Security van RWS (€ 4,2 miljoen), de prijsbijstelling 2021 (€ 3,7 miljoen) en de opdracht circulaire economie: recycling en hergebruik van asfalt, beton en staal in de infrasector (€ 2,0 miljoen).
- Hier tegenover staat een lagere realisatie als gevolg van de herorientatie van het programma Tijdelijke Tolheffing (- € 5,1 miljoen).
- Tot slot leiden diverse mutaties kleiner dan € 2 miljoen per saldo tot een hogere realisatie (€ 3,0 miljoen).

9. De in totaal lagere ontvangsten van € -6,6 miljoen zijn het gevolg van diverse hogere en lagere ontvangsten bij de volgende projecten:

- A1/A6/A9 Schiphol Almere (- € 15,9 miljoen): dit wordt met name veroorzaakt door een ontvangst van de Gemeente Amsterdam die niet in 2021 is ontvangen en de herziening van het ritme van geraamde ontvangsten voor het project A9 Gaasperdammerweg.
- A12 A15 Ressen (- € 5 miljoen): De ontvangsten zijn ongeveer € 5 miljoen lager dan begroot, met name vanwege latere ontvangst bijdrage snelfietsroute en EU subsidie;
- N33 Zuidbroek-Appingedam (- € 44,6 miljoen): De geraamde bijdrage van de provincie Groningen aan dit project is naar latere jaren geschoven, omdat de provincie naar alternatieve dekking op zoek is vanwege de onvoorziene extra bijdrage aan Zuidelijke Ringweg Groningen.
- Diverse kleinere mutaties (- € 4,2 miljoen) bij onder andere Programma aansluitingen, N35 Nijverdalen Wierden en RW12 Ede Grijsoord tot lagere ontvangsten.
- N33 Assen Zuidbroek (€ 3,6 miljoen): hogere ontvangsten vanwege grondtransacties.
- A7 Zuidelijke Ring Groningen (€ 16,4 miljoen): Ontvangsten zijn hoger omdat de regiobijdrage van gemeente en provincie versneld is ontvangen en omdat de uitvoering ook sneller verloopt.

- A67 Leenderheide-Geldrop (€ 38,6 miljoen): De provincie Noord-Brabant heeft conform de gemaakte bestuurlijke afspraken de bijdrage aan dit project overgemaakt, wat nog niet geraamd was in de begroting 2021.
- Tot slot leiden diverse kleine mutaties (€ 4,5 miljoen) tot hogere ontvangsten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

12.01 Verkeersmanagement

Motivering

Met verkeersmanagement 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 verkeersmanagement hebben betrekking op het verzamelen en verspreiden van verkeersdata en op besturingssoftware voor informa-tiepanelen en andere apparatuur. Samen met de wegininspecteurs van Rijks-waterstaat resulteert dit in:

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

De meeste van deze maatregelen zijn ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswe-gennet in samen-hang met het regionale wegennet beschouwd door toepassing van gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking.

De activiteiten die door Rijkswaterstaat (RWS) centraal worden uitgevoerd, worden gefinancierd uit het budget voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in de bijlage 'Instandhouding'.

Meetbare gegevens

Tabel 7 Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Begroting 2021	Toelichting
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.777	2.781	2.839 ¹	2.890	2.914	2.859	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	321	319	310	310	308	309	2

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

1. In 2021 is de lengte van de verkeerssignalering (de matrixborden boven de weg) hoofdzakelijk toegenomen door het project «A1 Apeldoorn - Azelo», tussen Rijssen en Azelo. De begroting voor 2021 was te laag ingeschat, de realisatie 2020 was al hoger. De kleine toename die in de begroting 2021 was voorzien op de A4 bij Leiden ter hoogte van de aansluiting met de nieuwe Rijnlandroute, is in 2020 gerealiseerd. Ook is de toename op de A1 hoger dan in de begroting 2021 was voorzien.
2. De lengte spitsstroken is in 2021 iets afgenomen doordat de spitsstrook op de A15 bij Papendrecht is omgezet naar een permanente rijstrook. Ook is de spitsstrook op de A13 ingekort om ruimte te maken voor de verbindingbogen van het project A16 Rotterdam.

Tabel 8 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2021	Toelichting
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders							
1. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-maatlocaties dat goed functioneert	93%	92%	93%	93%	94%	> 90%	1
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	98%	99%	97%	100%	96%	> 95%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

1. In 2021 functioneerde 94% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%.
2. In 2021 was 96% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was boven de streefwaarde van 95%.

12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging

Motivering

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

Producten

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

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

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

12.02.01 Beheer en Onderhoud

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

De uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2021 € 649 miljoen, daarvan was € 19 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2020 is het uitgestelde onderhoud met € 105 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 7 miljoen toegenomen.

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

Tabel 9 Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x €1 miljoen)

Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2017		2018		2019		2020		2021	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud
Hoofdwegennet	314	3	353	1	552	7	544	12	649	19

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Meetbare gegevens

Tabel 10 Areaal Rijkswegen

		Eenheid	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Begroting 2021	Toelichting
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.804	5.867	5.843	5.842	5.842	5.834	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.677	1.723	1.745	1.766	1.794	1.771	2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	76	77	77	77	77,2	77,1	3
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	15	15	15	15,3	15,4	2
Groen areaal		km ²	181	182	182	183	184	182	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

1. In 2021 zijn geen wijzigingen geweest in de lengte hoofdrijbaan, conform de prognose in de Begroting 2021. Dat de lengte toch hoger uitvalt dan het cijfer in de Begroting, komt doordat in 2020 een afname was voorzien door de overdracht van een deel van de oude N18 naar de betreffende provincies. Deze overdracht heeft nog niet plaatsgevonden.
2. De op- en afritten en verbindingswegen zijn voornamelijk toegenomen door de nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de toekomstige aansluiting van de Rijnlandroute. Ook zijn nieuwe aansluitingen gerealiseerd, zoals op de A67 (Veldhoven West) en de A6 (Lelystad Airport) en zijn aansluitingen verruimd, zoals op de A15 (Papendrecht) en A28 (Vechtdalverbinding N340). Daarnaast zijn lengte en oppervlak van de op- en afritten en verbindingswegen toegenomen ten gevolge van verbeterde registratie. Dit betreft diverse bestaande ventwegen langs wegen in beheer van RWS, die eerder ten onrechte als gemeentelijke weg stonden geregistreerd in het Nationale Wegenbestand. Dit is in 2021 gecorrigeerd.
3. Het oppervlak van de hoofdrijbaan is met name toegenomen door de verbredingen van de A1-Oost tussen Rijssen en Azelo en de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht
4. In 2020 was het groen areaal al toegenomen langs de nieuwe N18, zoals reeds gemeld in het jaarverslag 2020. De toename in 2021 betreft diverse kleine mutaties en datacorrecties, onder andere langs de N200/N99.

Tabel 11 Indicator omvang areaal

Areaal	Eenheid	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie x € 1.000 2021	Begroting x € 1.000 2021
Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92	92	92,5	92,5	693.767	629.657

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

De totale oppervlakte van het wegdek is ten opzichte van 2020, in lijn met de begroting 2021, toegenomen naar 92,5 km². Onder andere door diverse verbredingen zoals de A1-Oost tussen Rijssen en Azelo en de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht en door aanleg van nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de toekomstige aansluiting van de Rijnlandroute. Tenslotte zijn nieuwe aansluitingen gerealiseerd, zoals op de A67 (Veldhoven West) en de A6 (Lelystad Airport) en zijn aansluitingen verruimd, zoals op de A15 (Papendrecht) en A28 (Vechtdalverbinding N340).

Tabel 12 Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2021	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.)	4%						
– vanaf 2018: Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)		2%	3%	6%	7%	< 10%	
Technische Beschikbaarheid (2): deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	99%	99%	99%	99%	> 97%	2
Veiligheid (3):							
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,8%	99,8%	99,8%	99,7%	99,8%	> 99,7%	3a
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	99%	97%	97%	Voldoende	99%	> 95%	3b

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

1. Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. Vanaf 2018 is ervoor gekozen om daarbij een rekenmethode te gebruiken die beter aansluit bij de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet.

- Tot en met 2017 werd deze indicator uitgedrukt in een percentage van de totale «filezwaarte» (eenheid kilometerminuten). Bij deze definitie wordt gekeken over welke lengte en tijdsduur files voorkomen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de snelheid in de file, het aantal voertuigen, het aantal rijstroken.
- Vanaf 2018 wordt deze indicator uitgedrukt in een percentage van het totale «reistijdverlies» (eenheid voertuigverliesuren). Deze wordt berekend op basis van de gereden snelheid ten opzichte van de normsnelheid (100 km/uur), de hoeveelheid verkeer per rijstrook, het aantal rijstroken en de lengte waarover langzamer gereden wordt. Als de snelheid daalt, neemt het reistijdverlies toe. Wanneer de hoeveelheid langzaam rijdend verkeer toeneemt, neemt ook het reistijdverlies toe. Opgeteld geeft dit de extra reistijd die de weggebruikers gezamenlijk ondervinden door files, ten opzichte van de reistijd bij een normsnelheid van 100 km/uur.

In 2021 was 7% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score was ruim onder de streefwaarde van 10%. Dit is wel een stijging ten opzichte van eerdere jaren. Dit komt doordat er vanwege de coronacrisis minder files zijn geweest, waardoor het percentage files door onderhoudswerkzaamheden van het totale aantal files gestegen is. De totale hoeveelheid voertuigverliesuren (vvu) door files door werkzaamheden is hoger dan in 2020, maar ligt wel in lijn met de jaren daarvoor (630, 971, 552 en 729 vvu x 1000 in respectievelijk 2018, 2019, 2020 en 2021).

2. De Technische Beschikbaarheid van de weg was in 2021 99%. Deze score was ruim boven de streefwaarde van 90%.

3. Omtrent 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 wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2021 voldeed 99,8% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% voldaan.

3b. Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2021 99% gescoord, waarmee aan de streefwaarde van 95% voldaan is.

12.02.04 Vervanging

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

Op dit artikel staat het merendeel van de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. In het MIRT projectenoverzicht² worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet.

Deze werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 2 Instandhouding.

12.03 Aanleg

Motivering

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

12.03.01 Realisatie

In 2021 heeft lenW de volgende mijlpalen gerealiseerd die betrekking hebben op de realisatie van projecten:

² Zie het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: [Klikbare en toegankelijke versie van het MIRT Overzicht 2022 | MIRT Overzicht](#)

Tabel 13 Mijlpalen Realisatieprojecten

Mijlpaal	Project
Openstelling	– A1 Apeldoorn-Azelo: van fase 2a is resterende deel opengesteld (Rijssen – Azelo).
	– A15 Papendrecht-Sliedrecht

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

De in 2021 gerealiseerde mijlpalen wijken op onderdelen af van hetgeen in de begroting 2021 aan verwachtingen is gepresenteerd:

- Openstelling fase 1 en 2a van A1 Apeldoorn-Azelo. Fase 1 en een deel van 2a was al gerealiseerd in 2020. In 2021 is het resterende deel van fase 2a opengesteld.
- De start van realisatie van de A73 Zaarderheiken heeft in 2021 niet plaatsgevonden omdat vanwege stikstofproblematiek het Tracébesluit niet kon worden vastgesteld.

Overige maatregelen

Meer veilig

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

In het programma Meer Veilig 3 wordt gewerkt aan het realiseren van kosteneffectieve maatregelen, waarmee locaties met een relatief hoog veiligheidsrisico worden aangepakt. Concrete voorbeelden van maatregelen zijn het aanleggen van een rotonde, het plaatsen van geleiderail of het aanpassen van invoegers, uitvoegers en de belijning. Van de derde tranche van het servicepakket Meer Veilig zijn tot en met 2021 van de 63 maatregelen 54 maatregelen gerealiseerd. Er worden nog 9 maatregelen uitgevoerd, waarvan er 2 in uitvoering en 9 in voorbereiding zijn.

Het programma Veilige Bermen richt zich volledig op het veiliger maken van de bermen langs autosnelwegen door obstakels in de berm te verwijderen, verplaatsen of af te schermen. Dit met als doel om het relatief grote aantal eenzijdige ongevallen met ernstige afloop, als gevolg van een botsing met een obstakel in de berm terug te dringen. Voor de uitvoering van het programma is € 40 miljoen gereserveerd. Het programma wordt in drie tranches uitgevoerd in de periode 2018-2023. Van de bijna 400 maatregelen zijn er circa 153 gerealiseerd. De overige maatregelen worden gerealiseerd in 2022 en 2023.

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord Rutte III. Daarvan is € 25 miljoen beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 miljoen voor maatregelen op Provinciale N-wegen. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34775-A nr. 64). De financiële middelen voor N-wegen in beheer van het Rijk ad € 25 miljoen zijn onderdeel van het Meer Veilig programma. Het budget wordt ingezet voor maatregelen op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48. Op circa 115 km wegvak worden maatregelen genomen. Deze zijn nog in voorbereiding.

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Dit pakket was gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter)nationale vrachtcorridors en is geheel afgerond behoudens de maatregel grensemplacement Venlo. Allereerst zijn om en nabij de 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Daarnaast zijn op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder is op elf locaties de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met ongeveer 130 parkeerplaatsen. Aanvullend daarop is op circa zeventien locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

Het programma is in 2020 formeel afgesloten. Een aantal maatregelen wordt in de periode 2021-2024 uitgevoerd, omdat deze zijn gecombineerd met grotere infrastructurele projecten. Hiertoe zijn nadere bestuurlijke en/of projectafspraken gemaakt. In 2020 is ter afsluiting van het MJPO een eindboek opgesteld. Dit eindboek is aangeboden aan de Tweede Kamer en is te vinden op www.mjpo.nl.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2021			Projectbudget		Openstelling		
	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projecten nationaal								
Nationaal								
Kleine projecten / Afronding projecten	2	3	1	37	64		1	
Programma snelheidsaanpassing	1	2	1	55	55			
Programma aansluitingen	10	13	3	118	129		2022	2
Quick Wins Wegen	0	0	0	12	12			
ZSM 1+2 (speedwet wegverbreding)	1	1	0	1.488	1.477	2016	2016	3
Noordwest-Nederland								
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	1	2	1	55	46	2018	2018	4
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	1	0	- 1	314	320	2032-2036	2032-2036	5
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	28	20	- 8	1.228	1.183	2025-2027	2027	6
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	1	0	- 1	20	20	2015	2015	
A28 Knooppunt Hoevelaken	6	10	4	796	811	2030	2030	7
A2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0	0	1.210	1.210	2012	2012	
A9 Badhoevedorp	0	10	10	322	307	2017	2017	8
N50 Ens-Emmeloord	0	0	0	19	19	2016	2016	
Zuidwest-Nederland			0					
A15 Papendrecht-Sliedrecht	7	11	4	16	16	2020-2021	2021	
A4/A44 Rijnlandroute	134	55	- 79	581	547	regio	regio	9
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	2020-2022	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	6	2	- 4	17	17	2022	2022	10
N61 Hoek-Schoondijke	0	0	0	111	111	2015	2015	
Zuid-Nederland								
A2 Passage Maastricht	1	1	0	685	685	2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	1	1	0	263	260	2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth	14	0	- 14	60	60	regio	regio	11
A27 Houten Hooipolder	0	20	20	0	1.843		2029-2031	12
Oost-Nederland								
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	378	21	- 357	701	602	2022-2024		13
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a en 2b	25	36	11	258	469	2023-2025	2023-2025	14
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	0	0	0	29	29	2017	2017	
A50 Ewijk - Valburg	0	0	0	269	269	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal	0	1	1	319	319	2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	6	2	- 4	21	22	2018	2025	
N35 Zwolle - Wijthmen	0	3	3	50	50	2018	2018	
Noord-Nederland								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	117	187	70	714	836	2024	2025	15
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	0	0	220	220	2014	2014	
Overig								
Fileaanpak	18	19	1	54	61			16
Meer veilig	14	40	26	55	112			17
Meer kwaliteit Leefomgeving				150	150			
Afrondingen	- 3	1	4					
Totaal uitvoeringsprogramma	769	461	- 308	11.445	13.530			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking	99	56	- 29					
Programma realisatie	868	517	- 351					
Budget realisatie (IF 12.03.01)	730	517		11.445	13.530			
Overprogrammering (-)	- 138							

Toelichting

1. Kleine projecten: De verhoging van het projectbudget van kleine projecten met € 26 miljoen hangt samen met de opdracht 'Naar klimaat-neutrale en circulaire rijksinfraprojecten (€18,4 miljoen) en het plaatsen van een IVRI bij afrit 33 van A58 in combinatie met een bypass op de rotonde Nishoek. En tot slot als gevolg van een Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland (van 26 november 2020) om zes (kleine) infrastructuurele knelpunten aan te pakken op het raakvlak van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Dit ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming.
2. Programma aansluitingen: De verhoging van het projectbudget met € 11 miljoen hangt voornamelijk samen met de formalisatie van garantstelling A16-N3 door provincie Zuid-Holland en gemeente Dordrecht.
3. ZSM 1+2 (Spoedwet wegverbreding): Het projectbudget van ZSM is met €11 mln. afgenomen. Het programma is zo goed als uitgevoerd, waardoor risicoreservering niet meer nodig is. De resterende risicoreservering, zijnde € 11 mln., is overgeheveld naar de investeringsruimte binnen het infrastructuurfonds.
4. A10 Amsterdam praktijkproef FES: Projectbudget is verlaagd met per saldo € 9 miljoen. Het saldo is het samenstel van € 3,2 miljoen EU-subsidie en een projectoverschot van € 11,7 miljoen. Van het overschot is 6,7 miljoen overgeheveld naar het budget voor file-aanpak en een bijdrage van van € 5 miljoen aan de RDW voor het verplaatsen van het Testcentrum Lelystad (TCL) naar MITC (Mobiliteit Innovatie Test Centrum).
5. A10 Knooppunt de Nieuwe Meer: Projectbudget is verhoogd met € 6 miljoen vanwege prijsbijstelling 2021.
6. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (- € 8 miljoen):
Openstelling: Vanwege de beperkende maatregelen omtrent COVID-19, is er bij het opstellen en uitwerken van een integraal wegontwerp door de opdrachtnemer, enkele maanden vertraging opgetreden. waardoor de MIRT-mijlpaal verschuift van 2026 naar 2027.
Kasbudget: De uitgaven voor SAA vallen in 2021 per saldo circa € 8 miljoen lager uit dan begroot. Oorzaak is een kasschuif vanwege de vertraging in de ondertekening en daarmee betaling van de vaststellingsovereenkomst van het project A9 BAHO. Daarnaast is een bijdrage derden omtrent vastgoed ontvangen waardoor een budgetoverschot is ontstaan (ad € 6,6 miljoen).
Projectbudget: Bij het project A1/A6/ A9 SAA is het projectbudget met € 45 mln afgenomen. Deze daling komt door verschillende oorzaken, te weten: Een afname van € 11 miljoen doordat budget is overgeheveld naar het project A6 Lelystad, omdat een deel van het werk door het project A6 Lelystad wordt uitgevoerd; Een afname van € 49 miljoen als gevolg van een meevaller in de uitvoering, waardoor bij de risico reservering een overschot is ontstaan; Een toename van € 7 miljoen als gevolg van de prijsbijstelling 2021; een toename van € 8 miljoen door meevallers bij de verkoop van vastgoed.
7. A28 Knooppunt Hoevelaken: Bijstelling van het projectbudget met € 15 miljoen vanwege toevoegen van de prijsbijstelling 2021.
Openstelling: Dit project loopt nu nog onbekende vertraging op (in afwachting uitspraak van de Raad van State over de te hanteren maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot)
8. A9 Badhoevedorp (€ 10,3 miljoen): Kasbudget: De hogere dan begrote uitgaven van dit afgeronde project (€ 10,3 miljoen) hangen grotendeels samen met de afrekening van de verdeling van de meevaller met twee

- van de deelnemende partners in 2021. Het projectbudget is verlaagd met €15 miljoen, vanwege verrekening van de aanbestedingsmeevaller met de regionale bijdrage.
9. A4/A44 Rijnlandroute (- € 78,9 miljoen):
Kasbudget: Realisatie is in 2021 € 78,9 miljoen lager vanwege vertraging in de realisatie waardoor budget doorschuift naar latere jaren. Vertraging wordt veroorzaakt door COVID-19 (boorproductie van de tunnel lager) en overleg met de omgeving. De scope waar de subsidie voor is verleend (2x2 en nieuwe bruggen) blijft daarbij wel overeind. Verder zijn de uitgaven lager door de afdracht aan het BTW-compensatiefonds voor dit specifieke project. Het projectbudget is verlaagd met € 34 miljoen vanwege BTW-afdracht (- € 42 miljoen) en prijsbijstelling (€ 8,3 miljoen).
 10. N57/59 EuroRAP: Verwachte openstelling is later vanwege nog niet verleende vergunning. Vertraging hangt ook bij dit project samen met de stikstofproblematiek.
 11. A76 Aansluiting Nuth (- € 14,2 miljoen): de lagere uitgaven in 2021 zijn veroorzaakt doordat geen betaling kon plaatsvinden vanwege een verschil van inzicht met de provincie aangaande de BTW afdracht.
 12. A27 Houten Hooipolder (€ 20 miljoen): Het project Houten Hooipolder is in 2021 in uitvoering gekomen. Hierdoor is het project nieuw toegevoegd aan deze projecttabel. Het budget is overgeheveld vanuit 12.03.02 «programma planuitwerking en verkenning».
 13. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (- € 357 miljoen):
Kasbudget: De realisatie is lager vanwege met name aanpassing van de programmering als gevolg van de stikstofproblematiek en door het voortzetten van de dagvergoeding voor de aannemer omdat het DBFM-contract nog geen Financial Close heeft bereikt door het wachten op een uitspraak bij de Raad van State. Het voor het DBFM contract benodigde budget is overgeboekt van budget van 12.03 naar 12.04 Geïntegreerde contractvormen.
Projectbudget: Als uitvloeisel van voorgaande ontwikkelingen en de omstandigheid dat er aanvullend benodigd nodig is in verband met de overeenkomst over vertragingskosten met DBFM opdrachtnemer is het projectbudget per saldo verlaagd met € 99,2 miljoen.
Openstelling: Dit project loopt nu nog onbekende vertraging op (in afwachting uitspraak van de Raad van State over de te hanteren maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot).
 14. A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a en inmiddels start 2b (€ 11 miljoen):
Kasbudget: De uitgaven zijn in 2021 per saldo hoger vanwege: de start van fase 2b in de loop van 2021; per saldo extra uitgaven voor grond-aankoop in 2021; minder uitgaven in 2021 door onder andere verminderde mogelijkheden voor gevelisolatie vanwege COVID-19; meer uitgaven voor onder andere bodemsanering, aanpassingen toe- en afritten, filedetectie.
Projectbudget: Het projectbudget is in 2021 met € 211 miljoen verhoogd vanwege het uitvoeringsbesluit fase 2.
 15. N35 Wijthmen Nijverdal: Openstelling voorzien in 2025. De scope van het pakket veiligheidsmaatregelen is heroverwogen en opnieuw vastgesteld als gevolg van de afspraak om voor dit traject een MIRT-verkenning te starten. Dat leidt tot een latere oplevering.
 16. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (€ 70 miljoen):
Kasbudget: De uitgaven in 2021 zijn circa € 70 miljoen hoger dan begroot. De oorzaken daarvoor zijn voornamelijk: er zijn vanuit 2020 uitgaven doorgeschoven naar 2021 vanwege vertragingen in 2020 (minder contractwijzigingen, minder snelle financiële afwikkeling kabels

en leidingen en vertraging van het hoofdbouwcontract); een deel van het projectbudget is doorgeschoven naar latere jaren; en met de met de aannemer is een vaststellingsovereenkomst afgesloten.

Projectbudget: Het projectbudget is verhoogd met € 122 miljoen (door Rijk en provincie) in verband met vaststellingsovereenkomst (€ 91,3 miljoen), extra kosten voorbereiding en toezicht (€ 16,8 miljoen) conform de gemaakte afspraken met de regionale partijen en de kamerbrief van januari 2021 (verwijzing) en de prijsbijstelling (€ 11,6 miljoen).

17. Fileaanpak (€ 7 miljoen): De hogere uitgaven in 2021 hangen volledig met voorzetting en uitbreiding van het programma Talking Traffic.

18. Meer veilig (€ 25,7 miljoen):

Kasbudget: De hogere uitgaven hebben betrekking op een aantal maatregelen op A- en N-Wegen in het kader van veiligheid. De middelen zijn onder andere besteed aan bomenkap, onderzoek naar de plaatsing van geleiderails en overige veiligheidsrisico's in de berm.

Projectbudget: In totaal is het budget voor Meer veilig verhoogd met € 57 miljoen

12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen

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

Projectomschrijving	Project- budget	Planning TB		Oplevering/openstelling	
	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	huidig
Realisatieuitgaven op IF12.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 573	– 748	nvt		
Projecten Nationaal					
Beter Benutten	106	95		nvt	nvt 1
Geluidsaneringprogramma - weg	341	347		nvt	nvt
Kosten voorbereiding tol	15	41		nvt	nvt 2
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	3	3		nvt	nvt
Reservering voor LCC	329	378		nvt	nvt 3
Snelfietsroutes	5	2		nvt	nvt 4
Tolreservering Blankenburgverbinding en ViA15	114	115		nvt	nvt
Vervolgprogramma Meer Veilig	56	0		nvt	nvt 5
Voorbereiding vrachtwagenheffing	29	57		nvt	nvt 6
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	0	174			nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	167	163		nvt	nvt
Projecten Noordwest-Nederland					
A12/A27 Ring Utrecht	1.225	1.542	2017	*	* 7
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	330	335	2022		2030- 2032
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	55	101	2020	2023	* 8
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	182	187	nvt	Regio	Regio
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	28	28	nvt	Regio	Regio
Projecten Zuidwest-Nederland					
A20 Nieuwkerk a/d IJssel – Gouda	135	138	2022	2023-2026	2028- 2029
A4 Leiden/Knooppunt Burgerveen – N14	231	236	2023		2029- 2031
A4 Haaglanden – N14	676	692	2021	2026-2028	2026- 2028 9
Projecten Zuid-Nederland					
A2 't Vonderen – Kerensheide	278	287	2019	2025-2027	2025- 2027
A27 Houten – Hooipolder	1.470		2019	Zuid: 2027-2029	10
	0			Noord: 2028-2030	
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	4	4	2020	2021-2022	*
Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport	27	0	nvt	Regio	Regio 11
N65 Vught – Haaren	94	94	nvt	Regio	Regio
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken	157	200	2020		2030-2032 12
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	440	436	2021	*	2027- 2030
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	32	9	nvt	nvt	nvt 13
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	2	0			nvt
Projecten Oost-Nederland					
A1 Apeldoorn – Azelo: fase 2b	195	0	2018	2026-2028	14
A1/A30 Barneveld	42	84	2023		15
N35 Nijverdal – Wierden	117	120	2018	*	*
N35 Raalte	13	13	nvt	Regio	Regio
N50 Kampen – Kampen Zuid	5	5	2021	2022-2024	2023- 2025
Reservering terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn – Azelo	30	31	nvt	nvt	nvt
Verkeersmaatregelen A28	0	30			nvt
A1/A35 Azelo-Buuren	0	5			nvt
Projecten Noord-Nederland					
N33 Zuidbroek-Appingedam	102	104	2021	2022-2024	*

Overige projecten en reserveringen

162 174
Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 36 100 A, nr. 1

Projecten Nationaal

Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken

Programma DUMO

Programma Fiets

Toelichting

1. Beter Benutten (- €11 miljoen): Ten behoeve van de afrekening van de bijdragen aan regionale partijen die volgen uit MIRT-afspraken (m.n. MaaS-pilots), programmamiddelen en bijbehorende apparaatsuitgaven voor Intelligente Transportsystemen (ITS) hebben in verband met vereisten van verantwoording van de uitgaven overboekingen naar HXII plaatsgevonden.
2. Kosten voorbereiding tol (€ 6 miljoen): Het programma Tijdelijke Tolheffing heeft afgelopen jaar een doorstart gemaakt. Daarom zijn de eerder opgesplitste budgetten herverdeeld naar het centrale project-budget.
3. Reservering voor LCC (€ 50 miljoen): De toename wordt verklaard door het toepassen van de jaarlijkse extrapolatie en prijsindexering.
4. Snelfietsroutes (- € 3 miljoen): De afname wordt verklaard door een overboeking naar de HXII-begroting in verband met bijdragen aan regionale partijen via de Brede Doeluitkering (BDU) en het verwerken van het saldo van het jaar 2020.
5. Vervolgprogramma Meer Veilig (€ 56 miljoen): De gereserveerde middelen zijn toegevoegd aan het realisatieprogramma Meer Veilig ten behoeve van maatregelen aan verschillende A-en N-wegen op het Hoofdwegennet.
6. Voorbereiding vrachtwagenheffing (€ 27 miljoen): Voor de afronding van de wetgevingsfase en het opstarten van de realisatiefase van de vrachtwagenheffing is in 2021 € 27,1 miljoen benodigd. Dekking hiervoor is gevonden in de investeringsruimte Hoofdwegennet (11.05).
7. A12/A27 Ring Utrecht (€ 317 miljoen): Op basis van de integraal geactualiseerde kostenraming bij het nieuwe Tracébesluit is het taakstellende budget voor de realisatie met € 262 miljoen verhoogd vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet, met name vanwege de gewijzigde bouwmethode. Tevens is prijsindexatie toegepast.
8. Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6 (€ 47 miljoen): Gedurende de verkenningsfase bleken de kosten voor dit project fors hoger dan geraamd. Na het onderzoeken en doorvoeren van verschillende versoberingsmaatregelen is het projectbudget opgehoogd met € 34 miljoen vanuit de investeringsruimte Hoofdwegennet om de gewenste scope van het project te realiseren.
9. A4 Haaglanden – N14 (€16 miljoen): Door toepassing van de prijsindexatie neemt het projectbudget toe met €16 miljoen.
10. A27 Houten – Hooipolder (- €1.470 miljoen): Het project A27 Houten-Hooipolder is overgegaan naar de realisatiefase en is opgenomen bij artikel 12.03.01 Realisatie.
11. Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport (- €27 miljoen): Ten behoeve van het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport heeft het Rijk € 27 miljoen beschikbaar gesteld aan de gemeente Eindhoven. De middelen zijn inmiddels door de gemeente Eindhoven ontvangen.
12. Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Zaarderheiken (€ 43 miljoen): Ten behoeve van het project A67 Leenderheide-Zaarderheiken is € 39 miljoen ontvangen van de provincie Noord-Brabant. De planstudiefase naar de toekomstvast verbreding voor het traject A67 Leenderheide-Geldrop is inmiddels gestart. Van het totale projectbudget is conform de motie Dijkstra c.s. (TK18-19, [35000A, nr. 39](#)) € 45 miljoen beschikbaar gesteld voor het programma SmartwayZ.NL.
13. Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility (- € 23 miljoen): De afname wordt verklaard door een overboeking naar de HXII-begroting in verband met bijdragen aan regionale partijen.

14. A1 Apeldoorn – Azelo: fase 2b (- € 195 miljoen): Het project A1 Apeldoorn - Azelo fase 2b is overgegaan naar de realisatiefase en is opgenomen bij artikel 12.03.01 Realisatie.
15. A1/A30 Barneveld (€ 42 miljoen): Bij het BO MIRT 2020 is besloten het budget voor dit project met € 38,1 miljoen aan te vullen generieke investeringsruimte, omdat de kosten voor de gekozen voorkeursvariant hoger uitvielen dan ingeschat. Tevens is een aantal optimalisaties uitgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid.
16. Verkeersmaatregelen A28 (€ 30 miljoen): Tijdens het BO MIRT 2020 zijn er financiële afspraken gemaakt met de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe over maatregelen die de doorstroming op de A28 Amersfoort-Hoogeveen de komende jaren op peil moeten houden. Het Rijk stelt € 30 miljoen beschikbaar vanuit de generieke investeringsruimte om gerichte infrastructurele maatregelen te realiseren.
17. A1/A35 Azelo-Buren (€ 5 miljoen): Een deel van het restbudget van de korte-termijn file-aanpak (KTM) van de A1/A35 Azelo-Buren wordt gebruikt voor de realisatie van een weefvak bij Delden/Hengelo-Zuid (€ 5 miljoen).

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private Opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na openstelling van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de Opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht. De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging).

Producten

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

De projecten A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding en A9 Badhoevedorp – Holendrecht verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. Het project A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) is in afwachting van een uitspraak van de Raad van State over het WTB. Als gevolg daarvan is een beschikbaarheidsvergoeding op dit moment niet aan de orde.

Op het moment zijn er geen DBFM-projecten meer in aanbesteding.

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

Projectomschrijving	Kasbudget	realisatie	verschil	Projectbudget		Openstelling		
	2021			begroting	huidig	begroting	huidig	
	2021			2021	2021	2021		
Noordwest-Nederland								
A10 Tweede Coentunnel	56	54	– 2	2.172	2.190	2013	2013	9
A12 Lunetten-Veenendaal	26	25	– 1	691	698	2012	2012	9
A1/A6/A9 SA BADHOEVEDORP-HOLED	30	27	– 3	1.242	1.265	2026	2027	1
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	64	62	– 2	1.845	1.846	2019	2019	
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	22	17	– 5	374	379	2019	2019	2
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	54	79	25	1.160	1.181	2020	2020	3
A27/A1 Utrecht-Eemnes- Bunschoten	15	15	0	362	365	2019	2019	
Aflossing tunnels	48	44	– 4	954	959			9
Zuidwest-Nederland								
A15 Maasvlakte-Vaanplein	60	87	27	2.271	2.288	2015	2015	4
A16 Rotterdam	27	108	81	1.521	1.712	2022-2024	2025	5
A24 Blankenburgtunnelverbinding	30	48	18	1.909	1.975	2024	2024	6
N11 Alphen aan de Rijn	0	0	0	0	0			
Zuid-Nederland								
A59 Rosmalen-Geffen	1	0	– 1	272	272	2005	2005	
Oost-Nederland								
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken	0	123	123	37	196	2022-2024		7
A12 Ede-Grijsoord	13	11	– 2	179	182	2016	2016	
N18 Varsseveld-Enschede	10	11	1	463	447	2018	2018	8
Noord-Nederland								
N31 Leeuwarden-Drachten	6	6	0	168	168	2007	2007	
N33 Assen-Zuidbroek	14	15	1	344	348	2014	2014	
Tolgefinancierd								
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)				497	505			
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel								
Afrondingen	1	2	1		1			
Totaal uitvoeringsprogramma	477	734	257	16.461	16.977			
begroting (IF 12.04)	477	734	257	16.461	16.977			

Toelichting

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Badhoevedorp Holendrecht): Projectbudget is hoger (€ 23 miljoen) door de prijsbijstelling (€ 23 miljoen). Vanwege de beperkende maatregelen omtrent COVID-19, is er bij het opstellen en uitwerken van een integraal wegontwerp door de opdrachtnemer, enkele maanden vertraging opgetreden waardoor de MIRT-mijlpaal van 2026 naar verschuift 2027.
2. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere) (- € 4,4 miljoen):

- Kasbudget: Realisatie is lager door een meevaller van € 2,8 mln en wordt toegevoegd aan de risicoreservering in 2026, alsmede door een aanpassing bij de indexering.
3. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg) (€ 24,3 miljoen):
 Kasbudget 2021: Belangrijkste verklarende factoren voor de hogere uitgaven zijn de betaling aan de aannemer in verband met de voltooiing van het project en aanvullende werkzaamheden.
 Projectbudget: Het projectbudget is verhoogd met € 21 miljoen vanwege met name COVID-19 (€ 3 miljoen), de prijsbijstelling 2021 (€ 15 miljoen) en extra ontvangsten (€ 2,8 miljoen)
 4. A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 27 miljoen):
 Kasbudget 2021: De hogere uitgaven zijn het saldo van meerdere ontwikkelingen. Er was sprake van lagere uitgaven in 2021, omdat enkele resultaten pas laat in 2021 zijn opgeleverd (onder andere een bereikbaarheidsweg voor Keyrail en een calamiteitenweg). Hogere uitgaven vanwege complexe ontwerp- en realisatiewerkzaamheden, de opgelopen vertraging en doordat betalingen van 2020 naar 2021 zijn doorgeschoven.
 Projectbudget: Het projectbudget is vanwege de prijsbijstelling 2021 verhoogd met € 17 miljoen.
 5. A16 Rotterdam (€ 81 miljoen):
 Kasbudget 2021: De belangrijkste reden voor de hogere dan begrote uitgaven is de vaststellingsovereenkomst met de DBFM-opdrachtnemer voor het afhandelen van verträgen als gevolg van PFAS en vergunningen in het kader van Waterwet. Daarnaast is de renovatie van een viaduct op de A16 aan de opdracht toegevoegd, zijn er bijstellingen als gevolg van indexering en de afhandeling van kosten als gevolg van COVID in 2020 en is er sprake van vertraging in de afhandeling van de hitte werende bekleding en kosten als gevolg van COVID in 2021.
 Projectbudget: Het projectbudget is € 191 miljoen verhoogd als gevolg van in voorgaande genoemde oorzaken.
 6. A24 Blankenburgtunnelverbinding (€ 17,8 miljoen):
 Kasbudget 2021: De per saldo hogere uitgaven hangen onder andere samen met een betaalde opdracht van de gemeente Vlaardingen (persriool); afspraken met de DBFM-opdrachtnemer (wijzigingsovereenkomst i.v.m. opgelopen vertraging, brandwerendheid tunnels, risico's PAS en PFAS, versterking Delflandse Dijk noordoever en verleggen persriool) ; COVID-19 en enkele kostenposten die voor 2021 waren gepland schuiven door naar 2022.
 Projectbudget: Het projectbudget is verhoogd met 66 mln. vanwege in voorgaande genoemde oorzaken.
 7. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (€ 123 miljoen):
 Kasbudget 2021: Realisatie in 2021 is hoger met name doordat de dagvergoeding van de aannemer is doorgetrokken vanwege de omstandigheid dat nog geen Financial Close is bereikt door het wachten op een uitspraak door de Raad van State. Het hiervoor benodigde budget is overgeboekt vanuit artikel 12.03 Aanleg.
 Projectbudget: Het projectbudget is ten gevolge van het voorgaande verhoogd met € 159 miljoen.
 Openstelling: Dit is één van de projecten dat vertraging op loopt in afwachting van de uitspraak van de Raad van State over de te hanteren maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.

8. N18 Varsseveld Enschede: Het projectbudget is verlaagd met € 16 miljoen. Dit is het saldo van een aanbestedingsmeevaller (€ 19,8 miljoen) en de prijsbijstelling 2021 (€ 3,3 miljoen).
9. De projectbudgetten van de volgende projecten zijn verhoogd vanwege voornamelijk de prijsbijstelling 2021: A10 Tweede Coentunnel (€ 18 miljoen), A12 Lunetten-Veenendaal (€ 7 miljoen) en aflossing tunnels (€ 4,8 miljoen).

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegenet

Motivering

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

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

4.2 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2021 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Vershil 2021	
Verplichtingen	1.810.157	1.436.876	1.849.882	1.940.505	2.441.760	8.792.639	– 6.350.879	1
Uitgaven	2.154.280	2.123.334	1.931.571	2.048.323	2.156.463	9.072.039	– 6.915.576	
13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.372.035	1.514.397	1.457.826	1.506.274	1.595.770	1.497.541	98.229	2
13.03 Aanleg	604.096	457.267	319.486	377.159	370.295	262.627	107.668	
13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer	534.509	382.065	280.745	335.476	331.281	206.487	124.794	3
13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer	28.178	57.867	17.486	19.181	12.499	12.897	– 398	
13.03.04 Verk. en planuitw. personenvervoer	38.142	16.652	20.952	21.371	24.273	38.383	– 14.110	4
13.03.05 Verk. en planuitw. goederenvervoer	3.267	683	303	1.131	2.242	4.860	– 2.618	
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	161.552	141.680	144.269	154.900	190.398	164.871	25.527	5
13.07 Rente en aflossing	16.597	9.990	9.990	9.990	0	7.147.000	– 7.147.000	6
13.09 Ontvangsten	242.727	222.780	203.626	234.471	187.656	198.538	– 10.882	7

C. Financiële toelichting

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

- Op de verplichtingen is € 6,4 miljard minder gerealiseerd dan begroot. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de fiscale afrekening die samenhangt met de omvorming van ProRail tot ZBO (€ 7 miljard) is doorgeschoven naar 2022. Daarnaast is er voor ca. € 400 miljoen aan verplichtingenruimte voor de subsidie voor exploitatie, onderhoud en vervanging voor het jaar 2022 (die reeds in 2021 is verplicht) naar voren gehaald.
- De hogere realisatie van € 98 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging.
- De hogere realisatie van € 124 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma realisatie personenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 13.03.01.

4. De lagere realisatie van € 14 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma verkenningen en planuitwerking personenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 13.03.04.
5. De hogere realisatie van € 25,5 miljoen wordt toegelicht in paragraaf 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS.
6. De rente en aflossing ad € 7,1 miljard wordt niet gerealiseerd in verband met het uitstel van de omvorming van Prorail tot ZBO naar 2022.
7. De ontvangsten vallen per saldo € 11 miljoen lager uit dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de verrekening van het voorschot op de subsidies van € 34 miljoen aan ProRail voor Beheer en Onderhoud en aanlegprojecten. Daartegenover staat dat de voorlopige HSL-heffing 2020 € 33 miljoen lager is dan begroot en in 2021 de kosten van € 15 miljoen voor het inbouwen van ERTMS in de treinen zijn verrekend met de concessievergoeding. Kosten verrekend is met de concessievergoeding. Voor een uitgebreidere toelichting op deze verschillen wordt verwezen naar paragraaf 13.09.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging

Motivering

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

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

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

Producten

Subsidie voor kapitaallasten en onderhoud

In 2021 is € 98 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door het terugdraaien van de zbo-correctie voor btw 2021 (€ 17 miljoen), de prijsbijstelling 2021 van € 35 miljoen, uitgevoerd werk waarvoor het budget op andere artikelen was begroot (€ 12 miljoen), een kasschuif (versnelling) van per saldo € 32 miljoen en de verrekening van het voorschot bij vaststelling van de subsidie 2020 van € 2 miljoen (zie ook de ontvangsten op artikel 13.09). Afrekening van de subsidie 2021 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

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

Tabel 18 Overzicht mutaties tussen begroting en realisatie bij 13.02: Beheer, onderhoud en vervanging (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Begroting 2021	Terugdraaien zbo-effect btw 2021	Prijsbijstelling 2021	Overheveling uit andere budgetten	Kasschuif en saldo i.v.m. versnelde uitgaven 2020-2021	Desaldering i.v.m. vaststelling subsidie 2020	Realisatie 2021
Subsidie exclusief btw	1.187		29	10	32	2	1.260
Compensatie btw subsidie	233	17	6	2	6	0	264
Compensatie btw gebruiksvergoeding	78				- 6		72
Totaal artikel 13.02	1.498	17	35	12	32	2	1.596

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

In het onderzoek naar de instandhoudingskosten van ProRail dat in 2020 door PwC/Rebel is uitgevoerd is tevens een analyse uitgevoerd naar het uitgesteld en achterstallig onderhoud van de spoorassets (Kamerstukken II 2019/20, [35570](#), nr. 46). Uit deze analyse blijkt dat er sprake is van enig uitgesteld onderhoud. De risico's van het uitgesteld onderhoud lijken beperkt, omdat een groot deel van dit uitgesteld onderhoud weloverwogen en bewust ontstaat omdat dit past binnen de asset management strategie van ProRail. In incidentele gevallen is sprake van achterstallig onderhoud (Rotterdamse haven; voor het oplossen hiervan is een verbeterprogramma ingericht, zie o.a. Kamerstukken II 2021/22, [29984](#), nr. 954).

In haar rapportage «Staat van de Infra» concludeert ProRail dat de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur in 2020, net als in 2017 en 2019, gemiddeld goed was (Kamerstukken 35925-A-25). Er heeft vergeleken met 2019 beperkt verandering plaatsgevonden in de veroudering of verjonging van de systemen. De hoeveelheid storingen is vergelijkbaar met de hoeveelheid in 2019, en de hoeveelheid veiligheidsincidenten is gedaald. ProRail stelt, net als over 2019, dat de spoorinfrastructuur veilig en betrouwbaar is. Een belangrijk aandachtspunt blijft de de situatie in de Rotterdamse haven. ProRail is daar begonnen met het wegwerken van het achterstallig onderhoud, wat nog enkele jaren in beslag zal nemen. ProRail is naar aanleiding van de rapportage van CrisisLab verzocht om in het Staat van de Infrastructuurrapport de koppeling aan te scherpen tussen de situatie in de praktijk en de theoretische levensduur. ProRail heeft daar uitvoering aan gegeven door de technische conditie van de assets, zoals deze vastgesteld wordt door het uitvoeren van inspecties en metingen in de praktijk, te integreren met de theoretische levensduur, zoals deze wordt bepaald op basis van levensduurtabellen en beleid. Hiermee kan de resterende levensduur nauwkeuriger bepaald worden en kan tijdig de vervanging ingepland worden. De beweging hiervoor is ingezet voor de systemen 'Spoor' en 'Bruggen & Tunnels', en zal de aankomende jaren uitgebreid worden naar de andere systemen.

13.03 Aanleg Spoor

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

- door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- door lenW uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;

- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten.

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Tabel 19 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragenx € 1 miljoen)

Realisatieprogramma Perso- nenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2021			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projectomschrijving								
Projecten Nationaal								
Be- en bijsturing toekomst	0	2	2	16	16	2021	2021	1
Geluidsanering Spoorwegen	12	13	1	699	711	divers	divers	
Innovatieprogramma Spoortrillingen	0	3	3	0	20	divers	divers	
Maatregelenpakket HSL-Zuid	36	46	10	132	130	divers	divers	2
Programma Behandelen en Opstellen	23	6	- 17	155	152	divers	divers	3
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	1	0	- 1	27	27	2011/ 2018- 2024	2011/ 2018- 2024	
Verbeteraankpak stations	1	0	- 1	11	11	2020	2020	4
Verbeteraankpak trein	0	0	0	43	42	2018/2019	2018/2019	
Spoorcapaciteit 2030	36	23	- 13	138	240	divers	divers	5
Stations en stationsaanpassingen								
Kleine stations	0	0	0	53	53	divers	divers	6
Toegankelijkheid stations	35	36	1	500	505	divers	divers	
Overige projecten/lijdelen etc.								
Aanleg ATBvv	13	1	- 12	70	72	divers	divers	7
Booggeluid	1	1	0	3	4	divers	divers	
Fietsparkeren bij stations	65	32	- 33	418	424	divers	divers	8
Kleine projecten personenvervoer	10	7	- 3	103	228	divers	divers	
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	5	1	- 4	69	70	divers	divers	9
Overwegenaankpak	28	29	1	759	889	divers	divers	10
Ontsnippering	6	3	- 3	81	81	divers	divers	11
Programma aanpak suïcidepreventie	2	4	2	10	11	2021	2021	12
Programma kleine functiewijzigingen	22	22	0	383	382	divers	divers	
Projecten Noordwest- Nederland								
Amsterdam CS, Cuypershal	6	0	- 6	27	27	2022	2022	13
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	0	0	0	408	408	2016	2016	
Projecten Zuidwest- Nederland			0	0	0			
Den Haag emplacement	3	3	0	66	71	2023- 2025	2023- 2025	14
Rijswijk - Schiedam incl. spoorcorridor Delft	3	4	1	608	612	2023- 2025	2023- 2025	15
Projecten Oost Nederland								
Traject Oost	6	0	- 6	240	238	divers	divers	16
Projecten Noord Nederland								
Zwolle - Herfte	36	58	22	217	264	2017/ 2021	2017/ 2021	17
Sporendriehoek Noord- Nederland	28	15	- 13	140	142	divers	divers	18
Afrondingen	- 2	2	4	0				
Totaal uitvoeringsprogramma	376	311	- 65	5.376	5.830			
Planuitwerkingsuitgaven op 13.03.04 mbt realisatieprojecten	- 45	- 10	35	- 288	- 228			
Afrekening voorschotten		29	29	146	175			
Programma Realisatie	331	330	- 1	5.234	5.777			
Realisatieuitgaven op 13.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	1	1	0	4				
Budget Realisatie (IF 13.03.01)	332	331	- 1	5.238	5.777			
Overprogrammering (-)	- 126	0	126					

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.01 is er € 124 miljoen meer gerealiseerd. Deze hogere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. Be- en bijsturing Toekomst: De hogere realisatie wordt met name verklaard doordat er via scope-uitbreiding van de bestaande deelprojecten nadere invulling is gegeven aan het resterende budget.
2. Maatregelenpakket HSL-Zuid: de start van de 2e fase van geluisschermen is eerder van start gegaan dan gepland in de begroting (2022).
3. Programma Behandelen en Opstellen:
Kas: de lagere kasrealisatie is met name het gevolg van het later afronden van een aantal planstudies. De uitwerking van extra onderzoeksvragen i.v.m. integratie met het 740m-goederenwachtspoor en integratie van wisselsaneringen bij bovenbouwvernieuwingen kostte meer tijd dan verwacht. Daarnaast is er vanwege het taakstellend budget een herprioritering doorgevoerd en wordt op basis daarvan de programmascope anders ingevuld.
Projectbudget: vanuit het programma Behandelen en Opstellen is behoefte aan extra opstelcapaciteit in de regio. Deze uitbreiding wordt meegenomen in de uitwerking van PHS Nijmegen. Om die reden is de hiervoor gereserveerde € 6,2 miljoen overgeboekt naar het PHS budget (IF 17.10.02)
4. Verbeteraanpak stations: Bij het opstellen van de begroting 2021 was het uitgangspunt dat bij een succesvolle pilot van het project Informatiepunt er in 2020 een subsidieaanvraag voor tranche 4 zou worden ingediend. Op basis van de uitkomsten van de pilot is besloten is het project te schrappen waardoor de hiervoor geplande uitgaven niet zijn gerealiseerd.
5. Spoorcapaciteit 2030
 - *Kas:* bij het opstellen van de Ontwerpbegroting 2021 was het programma nog beperkt uitgewerkt, tijdens het uitwerken van de subsidieaanvraag tranche III is gedetailleerd zicht gekomen op de exacte benodigde investeringen inclusief de planning en bijbehorende kasstromen.
 - *Projectbudget:* het projectbudget is verhoogd met € 87 miljoen vanuit de investeringsruimte voor diverse maatregelen zoals verzwaring van tractie- en energievoorziening en perronverlengingen in de verschillende delen van het land. Daarnaast is € 15 miljoen toegevoegd voor verdere voorbereidende stappen voor een systeemkeuze in de tractie-energievoorziening (Kamerstuk 35570-A nr. 45) en € 1,2 miljoen vanuit het programma Verbeteraanpak Trein zijnde de vrijval binnen dit programma. Voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen is € 2,5 miljoen overgeboekt naar het programma Overwegen (LVO). Tenslotte is vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 € 1,9 miljoen overgeboekt naar PHS Amsterdam om de corridor Alkmaar-Amsterdam toekomstvast aan te leggen door het aanleggen van aanvullende seinen en € 1,5 miljoen voor het toekomstvast aanleggen van PHS Rotterdam-Rijswijk door een perronverlenging op Rotterdam CS.
6. Kleine stations:
 - *Projectbudget:* de verlaging van het projectbudget wordt verklaard doordat de voor Station Hoogkerk gereserveerde middelen ad € 6,9 miljoen zijn overgemaakt naar de provincie Groningen
7. Aanleg Atb-vV:
De verdere aanleg van ATB-Vv heeft als doel om het aantal STS-passages (stop tonend sein passages) en de veiligheidsrisico's als gevolg daarvan terug te dringen. De afgelopen periode heeft met de spoorsector overleg plaatsgevonden over de vraag welke seinen nog in

- aanmerking komen voor uitrusting met ATB-Vv en waar eventuele andere maatregelen effectief zijn. Als gevolg van dit overleg en de doorlooptijd die dit kostte is de realisatie van de verdere ATB-Vv-aanleg achtergebleven bij de eerdere prognoses.
8. Fietsparkeren bij stations:
De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat in de begroting 2021 de toegevoegde tranches vanuit het Klimaatakkoord niet gebaseerd waren op geraamde uitgaven van aan te leggen stallingen. Daarnaast is er bij een groot aantal stallinglocaties nog geen door alle betrokken partijen gedragen plan waardoor vertraging in het besluitvormingsproces ontstaat. Tevens verlopen de afrondende werkzaamheden bij een aantal stallinglocaties minder voorspoedig dan gedacht waardoor geplande uitgaven naar latere jaren verschuiven.
 9. Nazorg gereedgekomen lijnen en halten:
Uitgaven op de post nazorg betreffen o.a. reserveringen voor met name afwikkeling van claims, geschillen, grond juridische zaken en geluidsanering. Deze uitgaven zijn onzeker en derhalve lastig te prognosticeren. De raming voor 2021 bleek te hoog ingeschat.
 10. Overwegenaanpak:
Projectbudget: sinds 2018 zijn 67 van de 180 onbeveiligde overwegen (NABO's) uit het NABO-programma aangepakt. Om de overige 113 NABO's ook aan te kunnen pakken is besloten om de komende drie jaar ca. € 37,5 miljoen per jaar extra in het NABO-programma te investeren (Kamerstukken [29 893, nr. 249](#)). Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen vanuit het PHS-budget € 4,3 miljoen toegevoegd en vanuit het budget Spoorcapaciteit 2030 € 2,5 miljoen.
 11. Ontsnippering: Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. In de begroting 2021 was uitgegaan van de uitvoering van deelproject «Notterveld» door ProRail. Besloten is dat dit project in samenhang met het project N35 Nijverdalen-Wierden zal worden uitgevoerd door RWS. Gevolg is een lagere kasrealisatie in 2021.
 12. Programma Suicide:
Een groot deel van de voor 2022 geplande maatregelen bleek al uitvoerbaar in 2021 waardoor de uitgaven in 2021 hoger zijn uitgevallen dan eerder gepland.
 13. Amsterdam Cuypershal:
Bij het opstellen van de kasraming voor 2021 werd uitgegaan van een succesvolle aanbesteding. Het verschil tussen het beschikbare budget en de inschrijvingen op de aanbesteding bleek echter dermate groot, dat verstrekken van de opdracht niet mogelijk bleek. Hierdoor worden er geen uitgaven gerealiseerd in 2021. Met ProRail wordt overlegd hoe het project opgesplitst kan worden, opdat urgente werkzaamheden zo snel mogelijk binnen het budget gerealiseerd kunnen worden. De resterende werkzaamheden kunnen waarschijnlijk pas na realisatie van het project PHS Amsterdam CS (na 2030) worden uitgevoerd.
 14. Emplacement Den Haag Centraal
Projectbudget: aan het project zijn de werkzaamheden vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen op het emplacement Binckhorst toegevoegd. Om die reden is € 3,6 mln. vanuit dit programma aan het projectbudget toegevoegd.
 15. Sporen Schiedam -Rotterdam: Dit project is afgerond.
 16. Traject Oost:
Dit programma bestaat uit 2 deelprojecten. Bij het deelproject Maarsen is sprake van opgelopen vertraging in de grondverwerving door de Provincie Utrecht waardoor de start van de bouw is verschoven van begin naar eind 2022. De hiermee samenhangende uitgaven

verschuiven eveneens. Bij het deelproject Driebergen-Zeist blijkt het mogelijk om op basis van een inventarisatie van de restwerkzaamheden en restrisico's een deel van het projectbudget in te leveren.

17. Zwolle – Herfte:

- *Kas:* de eerder afgegeven raming is met name bijgesteld naar aanleiding van de verwerking van de bijgestelde termijnstaten van de Alliantie en het bijstellen van de begrote kosten van de buitendienststelling (buskosten) voor de zogenoemde «blauwe brug».
- *Projectbudget:* Gedurende de uitvoering bleek dat bij de toenmalige aanbesteding de (financiële) risico's onvoldoende in beeld waren en er een tekort zou ontstaan. De buitensituatie bleek complexer dan aangenomen en het uitgevraagde ontwerp bleek niet maakbaar waardoor aanpassingen in ontwerp en fasering nodig waren. Tevens was er sprake van hogere verbussingskosten door nieuwe bouwfaseringen. Om de hierdoor ontstane meerkosten te dekken is € 45,6 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikelonderdeel 20.05)

Uitvoeringsprogramma Geluid (UPGE):

De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat de uitvoering van de locaties Venlo en Heerlen on hold staat. Er spelen op deze locaties projecten (bijv. langere goederensporen op Venlo, bij Heerlen de spoorverdubbeling en mogelijk verplaatsing van Arriva-activiteiten) waardoor het op dit moment onduidelijk is hoe de toekomstige representatieve bedrijfssituaties gaan zijn. Als dat helder is kan pas geluidsonderzoek plaatsvinden en een vergunningaanvraag opgesteld worden.

18. Sporendriehoek Noord Nederland:

- Dit programma bestaat meerdere deelprojecten. Bij het deelproject Hoogeveen snelheidsverhoging is de indienststellingsdatum vanwege het niet toekennen van gevraagde TVP's (Trein Vrije Periodes) verschoven van oktober 2021 naar medio 2022. Dit heeft geleid tot een kasschuif van 2020 en 2021 naar latere jaren. Daarnaast was voor 2021 rekening gehouden met onvoorziene uitgaven (risico's) ten behoeve van het gehele programma, maar het bleek niet nodig deze post in 2021 aan te spreken.

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

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

Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02)	Kasbudget 2021			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projectomschrijving								
ProRail Projecten								
Projecten Nationaal								
Kleine projecten goederenvervoer	0	0	0	11	10	divers	divers	
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	2	2	0	170	170	divers	divers	
Programma Emplacementen op orde	4	4	0	61	71	divers	divers	1
Projecten Zuidwest-Nederland								
Calandbrug	0	1	1	162	163	2020/ 2025	2020/ 2025	
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	0	0	0	24	23	divers	divers	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	0	0	0	227	231	divers	divers	
Projecten Zuid-Nederland								
Projecten Oost Nederland								
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	6	6	0	137	138	divers	divers	2
Overige projecten			0					
Nazorg gereedgekomen projecten	0	0	0	9	9	divers	divers	
Afrondingen								
Totaal uitvoeringsprogramma	12	13	1	800	815			
Planuitwerkingskosten realisatieprogramma t.l.v. IF 13.03.05				– 106	– 112			
Afrekening voorschotten	1	1	0	17	18			
Programma Realisatie	13	14	1	711	721			
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma		– 2						
Budget Realisatie (IF 13.03.02)	13	12	– 1	711	721			

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.02 is er € 1 miljoen minder gerealiseerd. Deze lagere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. Programma emplacementen op orde:

- *Kas*: in de begroting 2021 was het deelproject Brandbestrijdingsvoorzieningen op de Havenemplacementen Rotterdam nog niet voorzien. Voor dit deelproject is medio 2021 de realisatiebeschikking afgegeven en is de uitvoering gestart wat heeft geleid tot een hogere realisatie in 2021 dan gepland.
- *Projectbudget*: binnen het programma PAGE was rekening gehouden met een bijdrage voor de Zuidelijke spoorboog Sittard. Dit project wordt echter niet uitgevoerd en de resterende middelen zijn toegevoegd aan

het programma emplacementen op orde. Dit programma heeft dezelfde doelstelling, namelijk het verlagen van het omgevingsrisico op goederenemplacementen.

- Page risicoreductie: Binnen het programma PAGE was rekening gehouden met een bijdrage voor de Zuidelijke spoorboog Sittard. Dit project wordt echter niet uitgevoerd en de resterende middelen zijn toegevoegd aan het programma emplacementen op orde. Dit programma heeft dezelfde doelstelling, namelijk het verlagen van het omgevingsrisico op goederenemplacementen.
2. Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente: Dit programma bestaat uit meerder deelprojecten. De realisatie en oplevering van onderdoorgang Lentsesteeg (onderdeel deelproject Rheden) was geland voor in 2020/ 2021 maar door het niet verkrijgen van een geschikte TVP (Trein Vrije Periode) en vertraging ontstaan bij het proces om te komen tot een onherroepelijk bestemmingsplan, is de realisatie doorgeschoven naar 2023. Ook de overige overwegen in Rheden bleken complexer in de uitvoering dan verwacht waardoor de uitgaven verschuiven naar 2022.

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

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

Projectomschrijving	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04)					
Projectomschrijving					
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.01	288	228			
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	14	10	divers	divers	1
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	71	119	divers	divers	2
Kleine projecten Personenvervoer	10	14	divers	divers	
Reizigersfonds	3	3	nvt	nvt	
Regionale Knelpunten	32	12	divers	divers	3
Projecten Zuid-Nederland					
Maaslijn	44	45	2024	2024	
Toekomstvast Spoor Zuid NL	0	101	divers	divers	
Projecten Zuidwest-Nederland	0	0			
Projecten Oost-Nederland					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	18	18	divers	divers	
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	258	264	divers	divers	
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	32	39			5
Totaal programma planuitwerking en verkenning	770	853			
Realisatieuitgaven binnen het planuitwerkingsprogramma					
afrekening voorschotten	9	9			
Begroting (IF 13.03.04)	779	862			

Toelichting

Op artikelonderdeel 13.03.04 is er € 58 miljoen minder gerealiseerd. Deze lagere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. Beter Benutten:

De verlaging wordt verklaard door de overboeking vanuit het Infrastructuurfonds ten behoeve van de afrekeningen volgend uit de 1e tranche Beter Benutten. De afrekeningen zijn via de specifieke uitkering MaaS aan de regionale partijen overgemaakt.

2. Grensoverschrijdend Spoorvervoer:

De wijziging van het projectbudget wordt met name verklaard door de toevoeging van € 50 miljoen voor de reistijdversnelling van de IC Amsterdam-Berlijn, € 15 miljoen toevoeging voor een pakket toekomst-vaste maatregelen voor de aanleg van een directe verbinding Eindhoven-Düsseldorf en € 10 miljoen voor de verbinding Emmen-Rheine. Daarnaast is € 11 miljoen overgeboekt naar de provincie Limburg ten behoeve van Heerlen-Landgraaf, € 13,7 miljoen naar de provincie Groningen ten behoeve van de 1^e bouwstap van de Wunderline en is € 7 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII ter dekking van het exploitatietekort NS in verband met het doortrekken van de nachttrein Wenen/Innsbruck-Düsseldorf naar Amsterdam vv.

3. Regionale knelpunten:

In verband met diverse uitkeringen aan de regio is het projectbudget overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII. Het betreft de projecten Sneek-Leeuwarden in de spits, Uitbreiding perroncapaciteit Heerlen Oost, Transfercapaciteit Nijmegen Heyendaal en Eindhoven XL HOV-3.

4. Studie- en innovatie:

Het budget studie – en innovatie is een stelpost voor studies waarvoor gedurende het jaar opdrachten worden verstrekt. Het is op voorhand niet aan te geven welk bedrag exact benodigd is voor welke studie. Daarnaast bepaalt het moment van facturering het verloop van de studie en het moment waarop de opdrachtnemer de factuur indient. Voor 2021 is de inschatting te positief geweest.

13.03.05 Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer

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

Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma IF 13.03.02	106	112			
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Goederenvervoer	22	15	divers	divers	1
Overige projecten en reserveringen					
Calandbrug					
Projecten in voorbereiding					
Overige projecten in voorbereiding					
Geïsignaleerde Risico's					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	128	127			
afrekening voorschotten					
Begroting (IF 13.03.05)	128	127			

Toelichting

1. Kleine projecten:

De post kleine projecten bestaat uit meerdere deelprojecten. Het verschil in het totale projectbudget wordt met name veroorzaakt door de overboeking van € 12 miljoen naar de beleidsbegroting ten behoeve van de uitkering aan de Regio voor het project Railterminal Valburg.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

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

Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04)	Kasbudget 2021			Projectbudget		Indienststelling
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	huidig
Projectomschrijving						
Beschikbaarheidsvergoeding ¹	163	190	27	3636	3588	2006
Rente- en belastingaanpassingen ²	2	0	- 2	- 91	- 105	
Totaal	165	190	25	3545	3483	
Begroting (IF 13.04)	165	190	25	3545	3483	

Toelichting

1. De toename in de uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoeding en overige afrekeningen bedraagt € 42 miljoen en heeft betrekking op indexering (€ 2 miljoen), compensatie voor spoorstaafschade (€ 33 miljoen) en de uitgevoerde maatregelen in het kader van met name de zettingsproblematiek (€ 7 miljoen).
2. De lagere uitgaven als gevolg van het effect van de renteaanpassing voor 2021 bedraagt € 17 miljoen.

13.07 Rente en aflossing

Motivering

Op dit artikelonderdeel waren de eenmalige uitgaven (€ 7,147 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 juli 2021. 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 2021 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 beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02).

Producten

Tabel 24 Ontvangstenoverzicht bij 13.09: Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)				
13.09 ontvangsten	Begroting	Realisatie	Verschil	Toelichting
Concessieprijs HRN, vervoerconcessie artikel 66.1	80	80	0	
Beheer reisinformatiesysteem, vervoerconcessie artikel 66.2	– 8	– 8	0	
Exploitatieverlies IC-Brussel 2019-2020, vervoerconcessie artikel 66.3	– 2	– 2	0	
Decentralisatie stoptreindiensten, vervoerconcessie artikel 66.4	6	6	0	
Ombouw toegankelijkheid, vervoerconcessie artikel 32 en bestuursovereenkomst	– 2	– 2	0	
Ombouw ERTMS, vervoerconcessie artikel 70 en convenant	0	– 15	– 15	1
HSL-heffing 2020	88	55	– 33	2
Aflossing HSA 2009-2014, termijn 2021	33	33	0	
Rentevergoeding HSA 2009-2014, termijn 2021	3	3	0	
Prestatieboetes	0	0	0	
Concessievergoedingen	198	150	– 48	
Terugbetaling voorschotten	0	34	34	3
Bijdragen van derden	1	4	3	
Totaal	199	188	– 11	

Toelichting

1. In 2021 zijn de kosten voor het inbouwen van ERTMS in de treinen (€ 15 miljoen) verrekend met de concessievergoeding.
2. De voorlopige HSL-heffing 2020 is € 33 miljoen lager dan begroot vanwege de niet verschuldigde treinpadden als gevolg van de Corona-maatregelen. De definitieve heffing wordt op een later moment vastgesteld.
3. Met ProRail is in 2021 in totaal € 34 miljoen verrekend in verband met voorschotten op de verleende subsidies. Hiervan heeft € 32 miljoen betrekking op aanlegprojecten en € 2 miljoen op beheer, onderhoud en vervanging. Deze ontvangsten zijn verrekend met de uitgaven op de artikelonderdelen 13.03 en 13.02.

4.3 Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	107.860	8.201	56.127	29.189	5.939	8.256	- 2.317	1
Uitgaven	236.352	97.268	154.962	87.247	77.533	84.083	- 6.550	
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	148.786	94.429	103.974	61.843	77.533	84.082	- 6.549	
14.01.02 Planuitw. Progr. Reg/lok	0	253	0	0	0	1.606	- 1.606	
14.01.03 Realisatieprogr. Reg/lok	148.786	94.176	103.974	61.843	77.533	82.476	- 4.943	2
14.01.04 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0	0	
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	87.566	2.839	50.988	25.404	0	1	- 1	
14.03.01 RSP-ZZL: RB projecten	5.526	2.839	1.254	25.404	0	1	- 1	
14.03.02 RSP-ZZL: mob. Fondsen	82.040	0	49.734	0	0		0	
14.03.03 RSP-ZZL: REP	0	0	0	0	0		0	
14.09 Ontvangsten	0	2.219	3.778	0	1.004	0	1.004	

C. Financiële toelichting

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

1. De lagere verplichtingenrealisatie wordt veroorzaakt door het per saldo negatief uitvallen van de ophoging van de ramingen in 2021 naar aanleiding van de prijsbijstelling 2021 en de verlaging in 2021 in verband met de storting in het btw-compensatiefonds t.b.v. het project Rotterdamse Baan.
2. De lagere realisatie van € 4.9 miljoen wordt toegelicht bij de projecttabellen in paragraaf 14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten, waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten

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

Producten

Algemeen

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

Verkenningen

Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart 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 IenW al dan niet opgenomen in het planuitwerkingsprogramma.

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

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

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

Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (14.01.02)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Overige projecten en reserveringen					
Projecten in voorbereiding	50	52			
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde risico's					
Totaal programma planuitwerking en verkenning					
Begroting (IF 14.01.02)					

Toelichting

In 2021 is er niet gerealiseerd op dit artikel onderdeel.

14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal

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

Projectomschrijving	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland								
Amstelveenlijn		0	0	81	81	2020/ 2022	2020/ 2022	
Utrecht, tram naar de Uithof	31	32	1	113	113	2019	2019	
Projecten Zuidwest-Nederland								
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	6	6	0	213	217	divers	divers	
Rotterdamsebaan	46	40	- 6	286	273	regio	regio	1
Afrondingen	- 1							
Totaal	82	78	- 5	693	684			
Begroting (IF 14.01.03)	82	78						

Toelichting

1. Rotterdamse baan:
 - *Projectbudget*: de verlaging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de afdracht aan het BTW-compensatiefonds in 2020/2021 van in totaal ad € 13,6 miljoen.
 - *Kasbudget 2021*: de lagere realisatie in 2021 wordt veroorzaakt door de overboeking naar HXII ten behoeve van de afdracht aan het BTW-compensatiefonds 2021 van € 6,8 miljoen.

14.02 Regionale mobiliteitsfondsen

Motivering

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

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

14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid

Motivering

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

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

Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03)	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig
Projectomschrijving	2021			2021		2021	
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	0	0	0	72	72		
14.03.02 Regionale Mobiliteit	0	0	0	588	589		
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	0	0	0	5	0		
Afrekening voorschotten				6	6		
Begroting (IF 14.03)	0	0		671	667		
LMCA Spoor: sporendriehoek (IF 13.03.01)							
Totale rijksbijdrage Noord-Nederland		57			809		

Toelichting

1. RSP ZZL Pakket Bereikbaarheid: Ten behoeve van een uitkering aan Noord Nederland is € 5 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII.

14.09 Ontvangsten

Toelichting

Bij de subsidievaststelling Watergraafsmeer bleek er een meevaller van € 1 miljoen te zijn. Dit bedrag is door de provincie Utrecht teruggestort op de rekening van lenW.

4.4 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen 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 Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	1.632.806	724.468	821.049	1.034.388	1.035.582	883.918	151.664	1
Uitgaven	899.296	845.570	940.693	1.042.935	1.385.294	1.315.532	69.762	
15.01 Verkeersmanagement	8.525	8.655	8.830	11.010	11.158	10.501	657	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.525	8.655	8.830	11.010	11.158	10.501	657	
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	322.961	334.496	353.574	391.031	463.177	380.629	82.548	
15.02.01 Beheer en onderhoud	287.799	288.844	313.815	339.381	414.571	283.760	130.811	2
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	282.128	283.007	309.713	335.809	364.617	279.633	84.984	
15.02.04 Vervanging	35.162	45.652	39.759	51.650	48.606	96.869	- 48.263	3
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	1	1	0	
15.03 Aanleg	218.819	159.164	195.446	226.735	277.290	296.156	- 18.866	
15.03.01 Realisatieprogramma	199.287	157.949	194.340	223.697	271.446	239.686	31.760	4
15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen	19.532	1.215	1.106	3.038	5.844	56.470	- 50.626	5
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.609	444	343	1.843	4.255	339	3.916	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	39.105	28.867	51.994	56.765	250.652	267.985	- 17.333	6
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	309.886	314.388	330.849	357.394	383.017	360.261	22.756	
15.06.01 Apparaatskosten RWS	281.666	285.741	297.755	320.780	338.582	325.724	12.858	7
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	281.666	285.741	297.755	320.780	338.582	325.724	12.858	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	28.220	28.647	33.094	36.614	44.435	34.537	9.898	8
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	28.220	28.647	33.094	36.614	44.435	34.537	9.898	
15.09 Ontvangsten	97.115	81.365	130.509	112.206	97.621	90.877	6.744	9

C. Financiële toelichting

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 151,7 miljoen betreft een saldo van hogere en lagere verplichtingen.

De hogere verplichtingen (€ 282,9 miljoen) zijn veroorzaakt door:

- Aanvullende opdrachten (€ 49,6 miljoen):
De voornaamste daarvan zijn 1) herstel van de schade/opruimwerkzaamheden van het hoog water Limburg in juli 2021 waarvoor aanvullende middelen beschikbaar zijn gesteld; 2) het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt. In opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat verzamelt Rijkswaterstaat data over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee.
- Beheer en onderhoud (€ 43,9 miljoen):
De hogere verplichtingen zijn met name het gevolg van de hogere BenO productie in combinatie met tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018-2021 en extra budget in verband met herstelwerkzaamheden aan de haven van IJmuiden (de storm in april heeft onder andere de havenhoofden beschadigd)
- Nieuwe sluis Terneuzen (€ 36,2 miljoen):
De hogere verplichtingen hangen onder andere samen met een betaling voor werkzaamheden in 2021 welke aanvankelijk was gepland voor 2022. Verder zijn door de aanpassing van de scope verplichtingen doorgeschoven van 2020 naar 2021.
- Waal toekomstvisie (€ 14 miljoen):
Vanwege de vertragingen bij de aanbesteding, door COVID-19 en stikstofproblematiek zijn er extra kosten in 2021.
- Zeetoeegang IJmond (€ 111,3 miljoen):
De hogere verplichtingenstand 2021 laat zich met name verklaren door vertraging in de aanbesteding van de selectieve zoutonttrekking waardoor verplichtingen niet in 2020, maar in 2021 zijn aangegaan en door de ontwerpvergoeding, de design & constructie, de maatregelen windpark Spuisluis en een verplichtingschuif. Daarnaast waren er in 2021 meer contractuele wijzigingen dan verwacht vanwege de realisatie van de zeesluis.
- Netwerkgebonden kosten (€ 22,8 miljoen):
Verplichtingen in 2021 zijn vooral hoger vanwege het pakket aan maatregelen met betrekking tot cyber security die tot doel hebben om de netwerken die in beheer zijn van RWS beter te beschermen en in verband met het Maritiem Informatie Systeem.
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere verplichtingen (€ 5,1 miljoen).

De lagere verplichtingen (€131,2 miljoen) zijn veroorzaakt door:

- Vervanging en renovatie projecten (- € 30,6 miljoen): De belangrijkste factoren in de per saldo lagere verplichtingen zijn: de gunning van de opdracht voor brug IJtoren schuift van 2021 naar 2022, de verplichtingen voor Kelperbrug, Bergse Diepsluis zijn in 2021 aangegaan en vanwege een sluitende programmering is een budgetneutrale verplichtingschuif doorgevoerd.
- Brokx-Nat (- € 13 miljoen): Betreft met name de afwikkeling van de afkoop van een oude verplichting met betrekking tot de beheer- en onderhoudsvergoeding vanwege de overdracht Haven Oudeschild en wegen en paden Texel.
- Reservering Vervanging en Renovatie (- € 29,9 miljoen): door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.

- Planstudie en Verkenning (- € 57,7 miljoen): De per saldo lagere realisatie wordt veroorzaakt door:
 - een overboeking naar het ministerie van Defensie (- € 6,5 miljoen) voor noodsleephulp op de Noordzee om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen.
 - een overboeking naar het artikelonderdeel realisatie voor project Lichten buitenhaven IJmuiden (- € 21,5 miljoen) in verband met het genomen uitvoeringsbesluit en opdrachtverlening ontmanteling baggerspeciedepot Averijhaven.
 - Reservering scheepvaartveiligheid Wind Op Zee (- € 4,3 miljoen): Door vertraging schuift deze post door naar 2022.
 - Reservering verbreding sluiscomplex Kornwerderzand (- € 8,9 miljoen): Door vertraging in de totstandkoming van de bestuurs-overeenkomst wordt dit bedrag doorgeschoven naar 2022.
 - Reservering Kustwacht ETV (- € 3,2 miljoen): Door vertraging schuift dit bedrag door naar 2022.
 - Reservering Digitale Transport Strategie (- € 1,3 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.
 - Reservering Topsector Logistiek (- € 6,4 miljoen): overboeking naar HXII voor het vervolg programma Topsector Logistiek 2021 t/m 2023.
 - Reservering Topsector Logistiek (- € 2,8 miljoen): Vanuit de reservering Topsector Logistiek wordt dit bedrag doorgeschoven naar 2022 vanwege vertraging in de totstandkoming van een subsidieregeling voor onderzoek.
 - Tot slot leiden diverse kleinere overboekingen tot per saldo een verlaging (-€ 2,8 miljoen).

2. De hogere uitgaven van € 130,8 miljoen zijn veroorzaakt door:

- Een overboeking van het Ministerie van Economische zaken naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (€ 26,2 miljoen): In opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat verzamelt Rijkswaterstaat data over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee.
- Het hoogwater in Limburg (€ 12,4 miljoen) en het herstel van de stormschade IJmuiden (€ 7,1 miljoen).
- De hogere BenO productie in combinatie met tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018-2021 heeft ertoe geleid dat meer is uitgegeven dan het budgettaire kader toestaat (€ 27,5 miljoen). Zie
 - Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, [35 570 A, nr. 61](#) en
 - Vergaderjaar 2020–2021 Aangangsels van de Handelingen Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden 3142 Vragen van het lid Stoffer (SGP) voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de budgetstop voor beheer en onderhoud projecten (ingezonden 25 mei 2021). Antwoord van Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 juni 2021).
- Brokx-Nat (€ 45,9 miljoen): Afkoop in verband met overdracht Haven Oudeschild en wegen en paden Texel.
- De prijsbijstelling (€ 7,2 miljoen) is toegevoegd.
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (€ 4,5 miljoen).

3. De lagere uitgaven van € 48,3 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven.

De hogere realisatie wordt veroorzaakt door:

- Het budget voor een aantal tranche 4 planfase projecten is doorgeschoven van 2020 naar 2021 omdat deze planfasen later zijn gestart (€ 4,8 miljoen).

De lagere realisatie wordt veroorzaakt door:

- De uitgaven voor de Waalbrug zijn in 2021 € 7,6 miljoen lager. Dit is het saldo van het niet aangewende budget als gevolg van het ontbinden van het contract met de aannemer voor fase 2 en aan de aannemer betaalde afkoopsom voor het niet uitvoeren van fase 2.
- De renovatie van de Stuw Linne Gronst is vanwege een beschadiging door twee losgeslagen duwbakken naar voren gehaald en al uitgevoerd in 2020. (- € 7,3 miljoen).
- Het project Damwanden Eemskanaal is vertraagd vanwege een ontwerpfout in de damwandberekening en door nadere bepaling van het type grondverankering van de damwanden (- € 3,9 miljoen).
- Actualisatie programma Vervanging en Renovatie: de reservering Vervanging en Renovatie voor VenR-projecten schuift door naar latere jaren (- € 29,9 miljoen).
- Overige kleinere per saldo lagere mutaties (- € 4,4 miljoen).

4. De per saldo hogere realisatie van € 31,8 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Lichtenen buitenhaven IJmuiden (€ 11 miljoen): De hogere realisatie is het saldo van vertraging in de uitvoering vanwege de inzet van ander materieel waardoor meer vaarbewegingen nodig waren, de in de loop van 2020 verstrekte opdracht voor de ontmanteling van het baggerspeciedepot Averijhaven 2021,) en de eind 2021 opgelopen vertraging vanwege een onverwachts grote hoeveelheid zwaar materiaal middenin het depot waardoor werkzaamheden moesten worden stilgelegd en betalingen doorschuiven naar 2022.
- Verruiming Twentekanal fase 2 (- € 14 miljoen): De lagere realisatie is vrijwel volledig veroorzaakt door vertraging bij het ontwerpproces, doorgevoerde wijzigingen en opgetreden areaalrisico's. Daardoor is de start van de uitvoering vertraagd. Het budget schuift door naar 2023. Daarnaast minder uitgaven omdat de kosten van aankoop stalen damwanden lager waren.
- Correctie overprogrammering ontwerpbegroting 2021 (€ 43,4 miljoen): Per einde 2021 is deze nihil en zijn programmering en begroting aan elkaar gelijk.
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo lagere uitgaven (- € 8,6 miljoen).

5. De per saldo lagere realisatie van € 50,6 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Een overboeking naar het ministerie van Defensie (- € 6,5 miljoen) voor noodsleephulp op de Noordzee om de veiligheid ten behoeve van Windenergie op Zee te waarborgen.
- Een overboeking naar het artikelonderdeel realisatie voor project Lichtenen buitenhaven IJmuiden (- € 21,5 miljoen) in verband met het genomen uitvoeringsbesluit en opdrachtverlening ontmanteling baggerspeciedepot Averijhaven.
- Reservering scheepvaartveiligheid Wind Op Zee (- € 4,3 miljoen): Door vertraging schuift deze post door naar 2022.
- Reservering verbreding sluiscomplex Kornwerderzand (- € 8,9 miljoen): Door vertraging in de totstandkoming van de bestuursovereenkomst wordt dit bedrag doorgeschoven naar 2022.
- Reservering Kustwacht ETV (- € 3,1 miljoen): Door vertraging schuift dit bedrag door naar 2022.

- Reservering Digitale Transport Strategie (- € 1,3 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.
- Reservering Topsector Logistiek (- € 6,4 miljoen): overboeking naar HXII voor het vervolg programma Topsector Logistiek 2021 t/m 2023.
- Topsector Logistiek (- € 2,8 miljoen): Vanuit de reservering Topsector Logistiek wordt dit bedrag doorgeschoven naar 2022 vanwege vertraging in de totstandkoming van een subsidieregeling voor onderzoek.
- Correctie overprogrammering ontwerpbegroting 2021 (€ 7,4 miljoen): Per einde 2021 is deze nihil en zijn programmering en begroting aan elkaar gelijk.
- Tot slot leiden diverse kleinere overboekingen tot per saldo een verlaging (-€ 3,2 miljoen).

6. De per saldo lagere realisatie van € 17,3 miljoen wordt veroorzaakt door:

- Zeetoeegang IJmond (- € 24 miljoen): Lagere uitgaven wegens aanpassingen in het contract en omdat geplande uitgaven reeds in 2020 zijn gedaan. Daarnaast lagere uitgaven in verband met latere start realisatie selectieve zoutonttrekking door vertraging in de aanbesteding.
- Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde (€ 7,2 miljoen): De realisatie in 2021 is het saldo van hogere en lagere uitgaven. Hoger omdat het budget in 2021 is verhoogd vanwege met name COVID-19, PFAS en een budgetverschuiving van 2020 naar 2021 in verband met contractwijzigingen. Lager door de verschuiving van budget van 2021 naar 2022 omdat de kosten voor PFAS lager uitvallen dan geraamd. Ook de risico's met betrekking tot de afronding van het project hebben zich minder voorgedaan dan verwacht.
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo lagere uitgaven (- € 0,5 miljoen).

7. De hogere realisatie op de apparaatskosten RWS (€ 12,9 miljoen) wordt veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling 2021 (€ 7,2 miljoen), de bijdrage van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat voor het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt en diverse overige mutaties (€ 0,4 miljoen).

8. De hogere realisatie op de overige netwerkgebonden uitgaven (€ 9,9 miljoen) wordt veroorzaakt door de middelen voor de verdere versterking van de Cyber Security van RWS (€ 8,4 miljoen) en budget voor het programma IA Sourcing (€ 2,0 miljoen). Hier tegenover staat een lagere realisatie als gevolg van het saldo van diverse overige mutaties (- € 0,5 miljoen).

9. De ontvangsten in 2021 waren per saldo € 7,5 miljoen hoger dan begroot. Deze hogere realisatie laat zich met name verklaren door:

- VBS tarief (€ 5,3 miljoen): Het verkeersbegeleiding (VBS-tarief) was in de begroting 2021 niet geraamd, waardoor de ontvangsten hoger was dan verwacht.
- Verruiming Twentekanalen (€ 1,3 miljoen): Er zijn meer ontvangsten gerealiseerd door het eerder ontvangen van de CEF-subsidie.
- NST (- € 1,3 miljoen): De lagere ontvangst is het saldo van twee posten:
 - De aanvullende bijdrage van Vlaanderen ten behoeve van de risico-reservering.
 - Enige vertraging met betrekking tot CEF subsidiabele zaken waardoor de realisatie van de subsidie (middels declaratie van factuur van het betreffende verlate werk) later zal plaatsvinden.

- Tot slot leiden diverse kleinere ontvangsten tot per saldo een verhoging (€ 0,9 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

15.01 Verkeersmanagement

Motivering

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

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (Kamerstuk [31305, nr. 229](#)), die deels met verkeersmanagement wordt gefaciliteerd. Daarnaast dient de betrouwbaarheid en reistijd op orde te worden gebracht. Beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersmanagement zijn:

- Het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij 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» (Kamerstuk [34300-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, 409, nr. 219).

De Tweede kamer is meermaals geïnformeerd over de voortgang van dit programma, voor het laatst in de verzamelbrief Maritiem van 23 november 2021 (Kamerstuk 31409-338).

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 inwerking-treding 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 30 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Begroting 2021	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	592	592	1
Bediende objecten	stuks	245	242	242	244	243	244	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

1. Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn derhalve niet meegerekend.
2. In 2021 is de Middensluis in Terneuzen buiten gebruik gesteld i.v.m. de vervanging door de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2023. De sloop van de Middensluis was bij de begroting 2021 voorzien in 2022.

15.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging

Motivering

Beheer, onderhoud en vervanging wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennet in een staat te houden, die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig en duurzaam vervoer van goederen. Met de Kamerbrief Financiële instandhouding en Rijksinfrastructuur (Kamerstukken II 2021/22, [35 925 A, nr. 14](#)) bent u geïnformeerd over de dilemma's waar dit ministerie voor staat bij het instandhouden van de Rijksinfrastructuur, waaronder ook het hoofdvaarwegennet

Producten

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

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

In bijlage 2 'Instandhouding' 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 Beheer en Onderhoud

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

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

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

Kustwacht

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

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

Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-Nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2002–2003, [28 600 XII, nr. 17](#)). Op dit artikel wordt o.a. de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe en wegen en paden Texel verantwoord. Er vindt overleg plaats over het precieze overdrachtsmoment, de overdracht heeft in 2021 nog niet plaats kunnen vinden.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

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

Voor het Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2021 € 494 miljoen, daarvan was € 3 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2020 is het uitgestelde onderhoud met € 7 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 6 miljoen afgenomen.

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

Tabel 31 Uitgesteld en achterstalling onderhoud Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2017		2018		2019		2020		2021	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld onderhoud
Hoofdvaarwegen	350	36	414	37	493	3	487	9	494	3

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Meetbare gegevens

Tabel 32 Areaal Beheer en Onderhoud

	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie x € 1.000 2021	Begroting x € 1.000 2021
Vaarwegen	km	7.082	7.082	7.071	7.071	7.071	414.570	283.760

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

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

Tabel 33 Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2021	Toelichting
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,5%	0,8%	Niet beschikbaar	0,3%	2,0%	0,8%	1
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,2%	0,4%	Niet beschikbaar	0,4%	1,0%	0,2%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

De kwaliteit van de gegevens over de geplande en ongeplande stremmingen is verbeterd, maar de datakwaliteit blijft een aandachtspunt. De lopende acties ter verdere verbetering van de juistheid en volledigheid van de registratiegraad zijn korte en lange termijn acties.

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 toale bedientijd van de objecten.

Met 2,0% ligt de score van de geplande stremmingen boven de norm (1). Ook de ongeplande stremmingen voldoen met 1,0% niet aan de norm (2). De hoge scores worden veroorzaakt door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien. De kans op ongeplande uitval neemt toe, maar ook de geplande stremmingen nemen toe vanwege renovatie- en vervangingswerkzaamheden die zijn uitgevoerd.

15.02.04 Vervanging

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

Op dit artikel staat het merendeel van de beschikbare budgetten voor Vervanging en Renovatie van het Hoofdwegennet. Op begrotingsartikel 18 staan de VenR middelen voor 2031 t/m 2034, die nog moeten worden toebedeeld. In het MIRT projectenoverzicht³ worden onderliggende

³ __Zie het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen: www.mirtoverzicht.nl/projecten/vervanging-renovatie-hoofdwegen

projecten inzichtelijk gemaakt. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet.

Deze werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 2 Instandhouding.

15.03 Aanleg

Motivering

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

15.03.01 Realisatie

Producten

In 2021 heeft lenW de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Tabel 34 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2021

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

Bron: Rijkswaterstaat, 2021

Toelichting

De in 2021 gerealiseerde mijlpalen wijken op onderdelen af van hetgeen in de begroting 2021 aan verwachtingen is gepresenteerd:

- De openstelling van de ligplaatsen Merwedewas voorzien voor 2021, maar is al eerder in 2020 gerealiseerd.
- Met name vanwege stikstofproblematiek is de realisatie van het project Wilhelminakanaal Sluis II niet in 2021 gestart.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2021			Projectbudget		Openstelling		
	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Nationaal								
Beter Benutten	0	0		16	16	–		
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement	0	0		101	101	2018		
Vaarwegen								
Walradarsystemen	0	0		26	26	divers	divers	
Noordwest-Nederland								
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0		13	13	2020		
Lichtenen buitenhaven IJmuiden	0	11	11	0	39		2023	1
Zuidwest-Nederland								
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	1	4	3	13	14	2022	2022	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes	2	1	– 1	9	10	2021	2020	
Nieuwe Sluis Terneuzen	168	170	2	987	1038	2023	2023	2
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	0	0	0	431	431	2015		
Zuid-Nederland								
Maasroute modernisering fase 2	13	9	– 4	642	657	2023	2023	3
Wilhelminakanaal Tilburg	1	0	– 1	99	98	2019		
Herbouw Sluis II Wilhelminakanaal	2	1	– 1	5	6			
Oost-Nederland								
Toekomstvisie Waal	30	27	– 3	134	138	2022	2024	
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)				59	59	2017		
Verruiming Twentekanalen fase 2	61	47	– 14	172	176	2023	2023	4
Noord-Nederland								
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	4	2	– 2	284	293	2019		5
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee				39	39	2017		
Overig								
Kleine projecten / Afronding projecten				1	1			
afrondingen		– 1		2				
Totaal uitvoeringsprogramma	282	271	– 10	3.034	3.155			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerking	1	0						
Programma realisatie	283	271						
Budget realisatie (IF 15.03.01)	240	271						
Overprogrammering (-)	– 43							

Toelichting

3. Lichtenen buitenhaven IJmuiden

Kasbudget 2021 (€ 11 miljoen) en projectbudget (€ 39 miljoen): Door het genomen uitvoeringsbesluit en opdrachtverlening ontmanteling baggerspeciedepot Averijhaven is € 37 miljoen overgeboekt vanuit het artikelonderdeel planuitwerkin en verkenningen. Op dit project is € 11 miljoen gerealiseerd in 2021.

4. Nieuwe Sluis Terneuzen
Projectbudget (€ 51 miljoen): Het hogere projectbudget is het gevolg van verschillende toevoegingen waaronder: huuropbrengsten dienstensteiger; prijsontwikkeling; correctie risicoreservering; en ten slotte ontvangen bijdragen van Vlaanderen en derden.
5. Maasroute fase 2
Projectbudget (€ 15 miljoen): Het hogere projectbudget is gevolg van de verruiming van het Julianakanaal ter hoogte van de Berghaven. Daar ontbreekt een waterremmende kleilaag in de bodem. Uit onderzoek is gebleken dat de verruiming daardoor in een bouwkuip uitgevoerd dient te worden. Door het verdiepen binnen bouwkuipen wordt het risico op vernatting van de omgeving en een mogelijke instabiliteit van de kanaaldijken tijdens en na de uitvoering aanzienlijk verkleind.
6. Verruiming Twentekanalen fase 2
Kasbudget 2021 (- € 14 miljoen): De lagere realisatie is vrijwel volledig veroorzaakt door vertraging bij het ontwerpproces, doorgevoerde wijzigingen en opgetreden areaalrisico's. Daardoor is de start van de uitvoering vertraagd Het budget schuift door naar 2023. Daarnaast minder uitgaven omdat de kosten van aankoop stalen damwanden lager waren.
7. Vaarweg Lemmer Delfzijl fase 1
Projectbudget (€ 9 miljoen): De hogere uitgaven hebben betrekking op de BTW naheffing aan de provincie Groningen.

15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

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

Projectomschrijving	Projectbudget		TB		Openstelling		Toelichting
	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	– 34	– 36	nvt	nvt	nvt	nvt	
Planuitwerkingsuitgaven op IF 15.03.02 mbt het realisatieprogramma		14	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Nationaal							
Bijdrage aan agentschap tbv externe kosten planuitwerkingen	16	23	nvt	nvt	nvt	nvt	1
Reservering voor LCC	276	306	nvt	nvt	nvt	nvt	2
Projecten Noordwest-Nederland							
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6			2025-2027	2025-2027	
Lichter en buitenhaven IJmuiden en Energiehaven	66				nvt		3
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	27	28			2023	2023	
Projecten Zuidwest-Nederland							
Capaciteit Volkeraksluizen	154	157			2025-2027	2025-2027	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2016	2016	2025-2027	2025-2027	
Projecten Oost-Nederland							
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	37	38			2026-2028	2026-2028	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	29	2019	2019	2023-2024	2023-2024	
Projecten Noord-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	105	234	2017	2017	2024-2028	2024-2028	4
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand	95	97			2025-2028	2025-2028	
Overige projecten en reserveringen	956	883					5
<i>Projecten in voorbereiding</i>							
Projecten Noordwest-Nederland							
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)							
Projecten Zuidwest-Nederland							
Kreekraksluizen							
Projecten Oost-Nederland							
Verkenning IJssel fase 2							
Overige projecten in voorbereiding							
Gesignaleerde risico's							
afrondingen	– 1	1					
Totaal programma planuitwerking en verkenning	1.741	1.790					
begroting (IF 15.03.02)	1.741	1.790					

Toelichting

1. Voor de planfase voor het vervangen van de industriële automatisering op de Vaarweg Lemmer-Delfzijl is € 3 miljoen overgeboekt van project Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2. Door de extrapolatie naar 2035 en prijsbijstelling over 2021 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 4 miljoen toegenomen.
2. Door de extrapolatie naar 2035 en prijsbijstelling over 2021 is de reservering voor Life Cycle Costs (LCC) met € 30 miljoen toegenomen.
3. Door het genomen uitvoeringsbesluit en opdrachtverlening ontmanteling baggerspeciedepot Averijhaven is € 37 miljoen overgeboekt naar het artikelonderdeel realisatie project Lichteren buitenhaven IJmuiden.

- Tevens is € 28 miljoen overgeboekt naar artikel 18 op HXII voor een specifieke uitkering aan de provincie Noord-Holland voor het realiseren van de Energiehaven IJmuiden.
4. Het projectbudget van de Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 is opgehoogd met € 129 miljoen. Bij het BO-MIRT in het najaar 2020 is er € 118 miljoen vrijgemaakt voor IA-sourcing op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en € 9 miljoen voor de Paddepoelsterbrug, door de prijsbijstelling over 2021 is het projectbudget met € 5 miljoen toegenomen en voor de planfase voor het vervangen van de industriële automatisering op de Vaarweg Lemmer-Delfzijl is € 3 miljoen overgeboekt naar Bijdrage aan agentschap (Rijkswaterstaat), ten behoeve van externe kosten planuitwerkingen.
 5. Bij het BO-MIRT in het najaar 2020 is er € 160 miljoen vrijgemaakt voor het programma Goederenvervoercorridors. Hiervan is een deel (€ 52 miljoen) overgeboekt van de Generieke Investeringsruimte naar artikel 15.03.02. De reservering voor Search and Rescue-helikopters (SAR) is met € 143 miljoen verlaagd door een overboeking naar Defensie als lenW bijdrage aan de aanbesteding van een nieuw 10-jarig SAR contract. Door prijsbijstelling over 2021 is er een toename van € 17 miljoen.

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

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

Producten

De projecten Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis en sluis Eefde zijn opengesteld. Er is sprake van een volledige beschikbaarheidsvergoeding. De bouwfase van de Zeetoegang IJmond is in 2021 afgerond. Het project wordt in 2022 opengesteld. Ook hier is sprake van een volledige beschikbaarheidsvergoeding. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2021			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland								
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	15	15	0	436	400	2019	2019	1
Zeetoegang IJmond	241	217	- 24	1.039	1.105	2022	2022	2
Projecten Zuid-Nederland			0					
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	9	16	7	161	155	2020	2020	3
Keersluis Limmel	3	3	0	90	91	2018	2018	
Afrondingen			0	- 1				
Totaal uitvoeringsprogramma	268	251	- 17	1.725	1.751			
begroting (IF 15.04)	268	251	- 17					

Toelichting

1. Lekkanaal 3^e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen (-€ 36 miljoen): De bijstelling van het budget is voornamelijk het gevolg van een meevaller op het niet-DBFM deel (vrijval van de risicoreservering) en de prijsbijstelling.
2. Zeetoegang IJmond (- € 24 miljoen):
Kasbudget: De lagere uitgaven laten zich met name verklaren uit de volgende ontwikkelingen: contractwijzigingen die niet in 2021 tot een uitgave geleid hebben; voor 2021 geplande uitgaven zijn al in 2020 gedaan; voorts lagere uitgaven vanwege latere startdatum realisatie contract selectieve zoutonttrekking door vertraging in de aanbesteding en vertraging in betaling van mitigerende maatregelen aan Windpark Spuisluis.
Projectbudget: Het projectbudget is toegenomen met € 104 miljoen als gevolg van een tegenvaller van € 11 miljoen, aanbesteding selectieve zoutonttrekking van € 66,9 miljoen, extra kosten als gevolg van COVID-19 voor € 5,7 miljoen en de prijsbijstelling van € 18,5 miljoen.
3. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde (€ 7 miljoen):
Kasbudget: De realisatie in 2021 is het saldo van hogere en lagere uitgaven. Hoger omdat het budget in 2021 is verhoogd vanwege met name COVID-19, PFAS en een budgetverschuiving van 2020 naar 2021 in verband met contractwijzigingen. Lager door de verschuiving van : budget van 2021 naar 2022 omdat de kosten voor PFAS lager uitvallen dan geraamd. Ook de risico's met betrekking tot de afronding van het project hebben zich minder voorgedaan dan verwacht.
Projectbudget: Het projectbudget is verhoogd met € 6 miljoen vanwege meerkosten COVID-19, prijsbijstelling 2020 en een tegenvaller van € 3,5 miljoen.

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet

Motivering

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

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.

4.1 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	972.816	1.039.763	256.308	376.259	1.268.857	1.879.158	– 610.301	1
Uitgaven	112.472	269.333	333.324	401.044	351.089	218.763	132.326	
17.02 Betuweroute	1.289	1.599	1.094	0	0	0	0	
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	154	80	54	262	179	3.116	– 2.937	
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	154	80	54	262	179	3.116	– 2.937	
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	5.020	20.185	16.186	3.698	1.700	460	1.240	
17.07 ERTMS	19.585	50.733	63.243	84.210	84.040	49.033	35.007	
17.07.01 Realisatieprogramma ERTMS	0	0	49.628	82.380	82.517	42.830	39.687	2
17.07.02 Planuitwerking ERTMS	0	0	13.615	1.830	1.523	6.203	– 4.680	
17.08 ZuidasDok	86.424	78.938	90.791	90.616	60.312	25.576	34.736	3
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer		117.798	161.956	222.258	204.858	140.578	64.280	
17.10.01 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; realisatieprogramma		90.826	129.514	199.584	192.580	86.619	105.961	4
17.10.02 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; Planuitwerking		26.972	32.442	22.674	12.278	53.959	– 41.681	5
17.09 Ontvangsten	35.935	37.373	26.381	68.895	51.675	64.739	– 13.064	6

C. Financiële toelichting

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

1. De afwijking op de verplichtingenraming voor 2021 wordt mede veroorzaakt doordat in 2020 voor wat betreft PHS al een aantal subsidiebeschikkingen kon worden verstrekt en de eind 2021 binnengekomen aanvragen zijn doorgeschoven naar 2022. Daarnaast is het voor de omvangrijke programma's met diverse subsidieaanvragen lastig een nauwkeurige inschatting te maken van de uiteindelijk benodigde verplichtingenruimte. Deze inschatting vindt plaats tijdens de planuitwerking, wanneer deelprojecten nog worden uitgewerkt, de uitvoeringsplanning nog onzeker is en verdeling van verplichtingen nog niet is geprogrammeerd. Het ministerie van IenW vergoedt op grond van artikel 70 van de concessie voor het Hoofdrailnet de som van de positieve en negatieve effecten van de invoering van ERTMS op de kosten en baten van NS.
2. Voor een toelichting op de hogere realisatie van € 40 miljoen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS).
3. De lagere realisatie van € 34,7 miljoen wordt o.a. veroorzaakt doordat de gezamenlijke opdrachtgevers in 2020 besloten hebben om de onderlinge afhankelijkheden binnen het project te verminderen en het project in werkpakketten uit te voeren in plaats van één integraal werk. Hierdoor wordt het werk in beter beheersbare deelprojecten opnieuw op de markt gezet. Als gevolg daarvan moest de aanbesteding van de werkzaamheden opnieuw plaatsvinden. In de eerste helft van 2021 heeft als eerste de aanbestedingsprocedure voor de openbaar vervoer terminal plaats gevonden, de gunning van de eerste contractfase heeft in Q3 plaatsgevonden. Door het opnieuw aanbesteden van de werkzaamheden, zijn de uitgaven in 2021 lager dan op basis van de eerdere planning was voorzien. Daarnaast wordt een deel van de werkzaamheden (S&C/ICT) aan de openbaar vervoer terminal door gemeente Amsterdam (MET) uitgevoerd. Gerealiseerde kosten daarvan worden per kwartaal achteraf aan project Zuidasdok doorbelast. Door gewijzigde contractafspraken ihkv programma S&C bij MET zijn de betalingstermijnen later dan in eerste instantie is uitgegaan.
4. Voor een toelichting op de hogere realisatie van € 106 miljoen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
5. Voor een toelichting op de lagere realisatie van € 41,7 miljoen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
6. Voor een toelichting op de lagere realisatie van € 13,1 miljoen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel 17.09 ontvansten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid

Motivering

De HSL-Zuid corridor is een 125 kilometer lange, tweesporige hogesnelheidsspoorlijn tussen Amsterdam en de Belgische grens bij Breda die exclusief bestemd is voor het personenvervoer. De HSL-Zuid corridor kan

ruwweg opgedeeld worden in enerzijds de nieuw aangelegde hogesnelheidsinfrastructuur tussen Hoofddorp en Rotterdam, tussen Barendrecht en de Belgische grens en de aftakking naar Breda en anderzijds het bestaande conventionele spoor tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Rotterdam en Barendrecht. Op de HSL-Zuid zijn op de delen met hogesnelheidsinfrastructuur ERTMS en 25kV in bedrijf. De bovenbouw van de hogesnelheidsinfrastructuur is in 2006 en 2007 opgeleverd. Het traject tussen Amsterdam en Rotterdam is per 7 september 2009 officieel in gebruik genomen, het traject tussen Rotterdam en Antwerpen per 13 december 2009 en de aftakkingen naar Breda per 3 april 2011 en 9 april 2018. Naar aanleiding van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstukken II 2015–2016, [33 678, nr. 16](#)) zet het kabinet in op een betere benutting van de HSL-Zuid met kortere reistijd voor de reizigers en een betrouwbare dienstverlening. In 2018 is met de introductie van de IC Amsterdam-Brussel en de Eurostar over de HSL, het alternatieve aanbod zoals overeengekomen na de Fyra gerealiseerd.

Eindevaluatie grootprojectstatus

Op 30 januari 2020 is de eindevaluatie van de grootprojectstatus HSL-Zuid aangeboden aan de Tweede Kamer. De door de Kamer ingediende schriftelijke vragen over de eindevaluatie zijn op 8 april 2020 beantwoord. Naar aanleiding hiervan heeft de Kamer verzocht om haar op basis van aanvullend onderzoek te informeren over in welke mate de oorspronkelijke maatschappelijke doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid – te weten (a) de versterking van de economische ontwikkelingen van zowel Nederland als de Randstad en (b) treinverkeer als vervanging voor auto- en vliegverkeer (substitutie) – zijn verwezenlijkt. De aanvullende kwalitatieve evaluatie van deze doelstellingen is in de zomer van 2021 uitgevoerd en aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II 2020–2021, [22 026, nr. 517](#)). De vragen die hierover zijn ontvangen van de Kamer, zijn op 12 oktober jl. beantwoord (Kamerstukken 2020–2021, 22026 Nr. 519). In de procedurevergadering van 19 januari 2022 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat besloten de beëindigingsprocedure voor het groot project HSL-Zuid voort te zetten door de commissie voor de Rijksuitgaven te verzoeken advies uit te brengen over de voorgenomen beëindiging van de grootprojectstatus.

Producten

De bouwwerkzaamheden aan het tracé zijn gereed. De infrastructuur wordt onderhouden door het consortium Infrspeed (zie artikel 13.04), inclusief het oplossen van geconstateerde gebreken in de onderbouw zoals zettingsproblematiek. Het Maatregelenpakket HSL-Zuid (verbeter- en geluidsmaatregelen) is een zelfstandig MIRT-project en wordt verantwoord op artikel 13.03. De afhandeling van de resterende (geluid)schades vindt plaats in de periode 2021–2025 en wordt gedaan door het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4. De uitgaven van het Schadevergoedingsschap worden verantwoord op de begroting Hoofdstuk XII, artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, evenals de nog uit te voeren Milieu Effect Rapportage (MER)-evaluatie nadat de geluidsmaatregelen zijn afgerond.

Tabel 39 Projectoverzicht behorende bij 17.03 HSL-Zuid (bedragen x € 1 miljoen)

Toelichting

1. De beschikbare middelen voor de afhandeling van grondverwerving door ProRail zijn overgeheveld naar artikel IF 13.02 en de beschikbare middelen voor de afhandeling van (geluid)schades en de MER-evaluatie zijn overgeheveld naar artikel HXII-16.

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

De voormalige vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft op voorstel van de Minister (Kamerstukken II 2015–2016, [24 691 nr. 125](#)), vanwege de fase waarin PMR zich bevindt, ingestemd met een eenvoudiger governance structuur en ermee ingestemd dat de voortgangsrapportage voortaan bestaat uit toezending van de jaarlijkse monitorinformatie van de Tafel van Borging. De laatste Voortgangsrapportage van de Minister van Infrastructuur en Milieu betreft de veertiende Voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2015–2016, [24 691 nr. 123](#) en Kamerstukken II 2015–2016, [24 691 nr. 124](#)). De voortgangsrapportages op grond van de Regeling Grote Projecten zijn daarmee vervallen, waaronder de accountantsrapportage. Op 16 juni 2020 is de eindevaluatie van PMR naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2019–2020, [24 691, nr. 133](#)).

Producten

Tabel 40 Projectoverzicht behorende bij 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2021			Projectbudget		Oplevering	
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig
	2021			2021		2021	
Project mainportontwikkeling Rotterdam							
Uitvoeringsorganisatie ¹				20	20	nnb	nnb
750 ha				30	30	nnb	nnb
Groene verbinding				31	31	2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)						2021	2022
Landaanwinning							
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma						2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	0	1	1	103	104	nnb	nnb
Landaanwinning				742	742	2013	2013
BTW Buitencontour				138	138	2013	2013
Onvoorzien	0	1	1	100	101	nnb	nnb
Afrondingsverschillen			- 1	1	2		
Programma	0	2	1	1.165	1.168		
begroting (IF 17.06)	0	2	1	1.165	1.168		

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

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

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

Het hoofddoel van het Rijk in de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) voor het spoorstelsel is de kwaliteit van het spoor als vervoersproduct te verbeteren zodat de reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gaan/blijven gebruiken. Om in

Nederland een stap voorwaarts te kunnen zetten in de prestaties van het spoorstelsel, zal ERTMS ingezet worden als (onderdeel van) het verkeersmanagement-systeem. ERTMS is in de eerste plaats bedoeld ter vervanging van het beveiligingssysteem, de verhoging van de spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit. In de tweede plaats moet voldaan worden aan de Europese eisen ten aanzien van de invoering van ERTMS voor de EU-TEN-corridors.

De doelstellingen van (de invoering van) ERTMS zijn:

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

Producten

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daardoor twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage van de Staatssecretaris van IenW betreft de 15e voortgangsrapportage (Kamerstuk [33652, nr. 82](#)). Het programma ERTMS zit sinds 2019 in de realisatiefase.

Tabel 41 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)								
ERTMS (17.07)	Kasbudget 2021			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting 2021	Realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projectomschrijving								
ERTMS								
Realisatiefase	105	81	– 24	2384	2419	divers	divers	1
Planuitwerkingsfase	0	2	2	95	96	divers	divers	
Afrondingen		– 1			– 1			
Programma	105	82	– 22	2479	2514			
Afrekening voorschotten		2	2	20	22			
Begroting (IF 17.07)	42	84	42	2499	2536			
Overprogrammering (-)	– 63		63					

Toelichting

1. Realisatiefase ERTMS

- *Kasbudget 2021*: Op de realisatiefase van het project ERTMS is € 24 miljoen minder uitgegeven dan voorzien. Dit komt voornamelijk doordat er vanuit gegaan is dat de betalingen aan NS op dezelfde wijze zouden verlopen als de betalingen aan ProRail. Dit bleek een onjuiste veronderstelling omdat de betalingen aan NS verrekend zijn via de concessiebijdragen. In de begroting was al uitgegaan van een lagere realisatie door het beschikbaar budget lager in te schatten voor het gehele project ERTMS, namelijk € 42 miljoen. Er was dus sprake van een overprogrammering van € 63 miljoen. Daarmee komt de uitgavenrealisatie voor het gehele project ERTMS op artikelonderdeel 17.07 uit op € 84 miljoen, hetgeen € 42 miljoen hoger is dan verwacht.
- *Projectbudget*: het hogere projectbudget wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2021 en de per saldo € 7 miljoen toegevoegde EU-subsidies voor de ombouw van goederenlocomotieven. Daarnaast is € 27 miljoen verrekend met de concessievergoeding NS voor de jaren 2020/2021 in verband met inbouw ERTMS in de trein.

17.08 ZuidasDok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer–Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de stationscapaciteit is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. De investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie.

In de Kamerbrief van 30 november 2021 (Kamerstukken II 2020-2021, 32 668-18) is de Kamer geïnformeerd over het project Zuidasdok.

Producten

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

- Projectorganisatie en voorbereiding (inclusief voorbereiding deel Knooppunten t.l.v. art. 17;
- Uitbreiding van de ov-terminal;
- Tunnel en uitbreiding van A10;
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

Tabel 42 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting 2021	Realisatie 2021	Verschil
Bijdragen Rijk	– 22	22	44
Bijdrage gemeente Amsterdam	12	6	– 6
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	9	4	– 5
Bijdrage Provincie Noord Holland	28	29	1
EU-ontvangsten	0	0	0
Bijdrage derden	0	0	0
	27	61	34

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2021			Projectbudget		Openstelling	
	begroting 2021	realisatie	verschil	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig
ZuidasDok							
Generieke en ruimtelijke inrichting	12	0	– 12	395	87	2032-2036	2032-2036
Projectorganisatie en voorbereiding	0	36	36	177	287	2032-2036	2032-2036
Tunnel en A10	1	0	– 1	835	945	2032-2036	2032-2036
OVT incl. keerspoor	13	24	11	285	405	2032-2036	2032-2036
Afronding							
Totaal uitvoeringsprogramma	26	60	34	1692	1724		
begroting (IF 17.08)	26	60	34	1692	1724		

Toelichting

In april 2021 is aan de Tweede Kamer gemeld dat de raming van het programma Zuidasdok is gehard, waarna een review door een extern bureau heeft plaats gevonden. De raming voor Zuidasdok inclusief knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer (artikel 12.03.01) bedraagt circa

€ 3,2 miljard. Het budgettekort (Zuidasdok incl. knooppunten) is berekend op ca. € 1,2 miljard. Rijk en regio zijn in gesprek over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuurs-overeenkomst uit 2012 om. Over de uitkomsten wordt de Kamer nader geïnformeerd (Kamerbrief 30 april 2021, 32668-17).

In 2020 hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om de onderlinge afhankelijkheden binnen het project te verminderen door het project in werkpakketten uit te voeren in plaats van één integraal werk. Deze worden opnieuw in deelprojecten aanbesteed binnen het programma Zuidasdok. In de eerste helft van 2021 heeft de aanbestedingsprocedure voor de openbaar vervoer terminal plaats gevonden. Op 26 augustus jl. is de opdracht voor de eerste contractfase gegund (Kamerbrief 30 november 2021, 32668-18).

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 routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute extra te stimuleren.

Producten

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer en dergelijke). Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat de PHS-corridors onderdeel vormen van een samenhangend spoorwegnet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvraag per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt gerealiseerd door middel van diverse aanpassingen aan het spoor. In de begroting wordt inzicht geboden per corridor.

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (17.10)	Kasbudget 2021			Projectbudget		Indienst- stelling	Toelichting	
Projectomschrijving	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	huidig	vorig	
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer								
Realisatiefase	159	182		1.786	2.768			
PHS: Doorstroomstation Utrecht	1	0	– 1	263	256	2017	2017	
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	23	35	12	140	141	2021	2021	1
PHS: Meteren - Boxtel	21	14	– 7	77	264	2028- 2029	2028- 2029	2
PHS: Nijmegen West-Entree		1	1		10	2027	2027	
PHS: Rijswijk - Rotterdam	57	50	– 7	356	364	2023-2025	2023-2025	3
PHS Ede	6	3	– 3	52	53	2021	2021	4
PHS Amsterdam	30	42	12	138	829	2030-2032	2030-2032	5
PHS: Amsterdam-Alkmaar		6	6		10	2027-2028	2027-2028	
PHS maatregelen TEV		7	7		26	divers	divers	
OV-SAAL korte termijn	0		0	630	630	2016	2016	
OV-SAAL middellange termijn	6	5	– 1	65	48	2026-2028	2026-2028	
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	13	18	5	65	137			6
af rondingen	2	1	– 1	0	0			
Planuitwerkingsfase				2.521	1.411			
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)								
Af rondingen								
Programma	159	182	23	4.307	4.179			
Afrekening voorschotten		11	0	37	48			
Begroting (IF 17.10.01)	87	193	106					
Overprogrammering (-)	– 72		72					

Toelichting

Op artikelonderdeel 17.10 is er € 25 miljoen meer gerealiseerd. Deze hogere realisatie is het gevolg van onderstaande mutaties bij de projecten.

1. PHS Spooromgeving Geldermalsen. De hogere realisatie is het gevolg van tegenvallende (deel)aanbestedingen.
2. PHS Meteren-Boxtel: De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door vertraging in de grondverwerving. In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking Zuidwestboog Meteren is het projectbudget verhoogd.
3. PHS Rijswijk-Rotterdam: Als gevolg van het opnieuw, in kleinere contracten, aanbesteden van de afbouw en de tunnel technische installaties verschuift een deel van de geplande uitgaven naar later jaren

4. PHS Ede: Het project wordt uitgevoerd in samenhang met andere gemeentelijke deelprojecten. Bij voorbereidende werkzaamheden is vertraging ontstaan waardoor ook dit project vertraging heeft opgelopen en de uitgaven lager zijn uitgevallen dan eerder geraamd.
5. PHS Amsterdam:
Kasbudget 2021: De hogere realisatie wordt met name verklaard doordat een aanvullende realisatiebeschikking is verleend voor Amsterdam Centraal. Tot het moment van het verlenen van een realisatiebeschikking maakt het hiervoor gereserveerde budget onderdeel uit van het planuitwerkings-budget.
Projectbudget: De toename in het projectbudget komt door de overgang van planuitwerking naar realisatie voor het project PHS Amsterdam.
6. PHS Overige maatregelen: Onder deze reservering is een groot aantal deelprojecten opgenomen met een budget < € 50 miljoen. De hogere realisatie wordt met name verklaard doordat diverse realisatiebeschikkingen zijn afgegeven. Tot het moment van het verlenen van een realisatiebeschikking maakt het hiervoor gereserveerde budget onderdeel uit van het planuitwerkingsbudget.

17.09 Ontvangsten

Motivering

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

Tabel 45 Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Begroting 2021	Realisatie 2021	Verschil	Toelichting
ERTMS	17	2	- 15	1
ZuidasDok	49	39	- 10	2
PHS	0	11	11	3
af rondingen	- 1		1	
Totaal	65	52	- 13	

Toelichting

1. De lagere ontvangsten op artikel 17 zijn het gevolg van lagere bijdrage vanuit de EU voor het project ERTMS. De subsidie vanuit de EU is bijgesteld met € 8,9 miljoen. Daarnaast is er € 14,3 miljoen minder ontvangen vanuit de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam voor het project ZuidasDok. Met een brief is de kamer geïnformeerd over de stand van zaken bij project Zuidasdok (Kamerstukken [32668 nr. 17](#)).

2. De lagere ontvangsten voor ZuidasDok zijn reeds toegelicht bij het overzicht bijdragen onder onderdeel 17.08.

3. De hogere ontvangsten PHS zijn het gevolg van de afrekening van het voorschot van de subsidie aan ProRail over vorig jaar.

4.1 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 46 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art.18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021
Verplichtingen	2.116	1.666	36	672	1.583	0	1.583
Uitgaven	2.113	1.729	39	680	1.619	0	1.619
18.06 Externe veiligheid	2.113	1.729	39	680	1.619	0	1.619
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.08.01 Apparaatskosten RWS	0	0	0	0	0	0	0
18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.08.03 Afroaming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	0	0	0	0	0	0	0
18.12 Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0	0	0	0
18.09 Ontvangsten	32.511	12.381	1.043	25.941	0	0	0
18.09.01 Ontvangsten	0	12.381	1.043	25.941	0	0	0
18.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	550.804	78.728	195.506	48.582	- 279.865	0	- 279.865

C. Financiële toelichting

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

1. De hogere verplichtingen realisatie is het gevolg van verplichtingen die RWS is aangegaan in relatie tot het programma aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet.
2. De hogere uitgaven realisatie is het gevolg van uitgaven die RWS heeft gedaan in relatie tot het programma aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet.
3. De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2020 een nadelig saldo van € 279,9 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het nadelig saldo is ten laste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

18.06 Externe Veiligheid Motivering

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

18.08 Netwerkgebonden kosten

Motivering

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

18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn noodzakelijke middelen opgenomen voor Vervanging en Renovatie vanaf 2030. Deze middelen worden nog niet toegewezen aan de afzonderlijke netwerken. Op een later moment worden deze middelen toegewezen aan het artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds. Toewijzing van deze middelen zal geschieden op grond van een nadere onderbouwing van de onderhouds- en vervangingsbehoefte per netwerk (inclusief Deltafonds). Het budget voor Vervanging en Renovatie is op het niveau van 2030 doorgetrokken, maar wordt voorlopig centraal gereserveerd op artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen Beheer, Onderhoud en Vervanging en nog niet toebedeeld aan de modaliteiten. Voor Spoor zijn de middelen die gereserveerd waren op dit artikelonderdeel met deze begroting toegevoegd aan artikelonderdeel 13.02 Beheer, Onderhoud en Vervanging Spoor.

18.09 Ontvangsten

Motivering

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

18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

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

4.1 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 47 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art.19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Ontvangsten	4.604.822	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	13.312.853	- 6.336.607	
19.09 Ten laste van begroting lenW	4.604.822	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	13.312.853	- 6.336.607	1

C. Financiële toelichting

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

1. Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die op de raming in de begroting zijn aangebracht. De voornaamste oorzaken worden hieronder toegelicht. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletore begrotingswetten over 2021. De voornaamste oorzaken zijn:
 - Omvorming ProRail (- € 7.130,3 miljoen)
 - Generale kasschuif (+ € 768 miljoen)
 - Overboekingen andere begrotingen en begrotingsfondsen (- € 92,4 miljoen)
 - Compensatiepakket Zeeland (+ € 51 miljoen)
 - Meerkosten Covid (+ 45,8 miljoen)
 - Hoogwater Limburg (+ € 13,4 miljoen)
 - Walstroom (+ € 4 miljoen)
 - Innovatieontwikkeling (+ € 4 miljoen)

D. Toelichting op de artikelonderdelen

19.09 Bijdragen ten laste van begroting Hoofdstuk XII

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

4.1 Artikel 20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 48 Budgettaire gevolgen van de uitvoering art.20 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	–	–	0	0	0	231.300	– 231.300	1
Uitgaven	–	–	0	0	0	234.674	– 234.674	
20.01 Verkenningen	–	–	0	0	0	1.695	– 1.695	
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	–	–	0	0	0	0	0	
20.03 Reserveringen	–	–	0	0	0	232.979	– 232.979	
20.03.01 Gebiedsprogramma's	–	–	0	0	0	25.574	– 25.574	2
20.03.02 Overige reserveringen	–	–	0	0	0	207.405	– 207.405	3
20.04 Generieke investeringsruimte	–	–	0	0	0	0	0	
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	–	–	0	0	0	0	0	
20.05.01 Investeringsruimte Hoofdwegennet	–	–	0	0	0	0	0	
20.05.02 Investeringsruimte Spoorwegen	–	–	0	0	0	0	0	
20.05.03 Investeringsruimte Hoofdvaarwegen	–	–	0	0	0	0	0	
20.09 Ontvangsten	–	–	0	0	0	0	0	

C. Financiële toelichting

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

1. De verlaging van het verplichtingenbudget is gerelateerd aan de kasmutaties, zie hiervoor de toelichtingen bij de onderdelen 2 en 3.
2. De verlaging van het beschikbare budget (€ -25,6 miljoen) voor gebiedsprogramma's heeft te maken met het overboeken van middelen ten behoeve van de bijdragen aan de provincie Utrecht voor het programma GoedopWeg van U-Ned en no-regretmaatregelen (€ 19,1 miljoen) en de bijdragen aan de KorteTermijnAanpak MoVe (€ 5,5 miljoen). Daarnaast waren de overige middelen in 2021 niet benodigd (€ 1 miljoen).
3. De verlaging van het beschikbare budget (€ -207,4 miljoen) voor overige reserveringen wordt met name verklaard door:
 - een overboeking naar artikelonderdeel 12.03 voor de Regeling Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (€ 150 miljoen);
 - een verlaging van de reservering Slimme Duurzame Mobiliteit: een overboeking naar Hoofdstuk XII (via de Brede Doeluitkering en specifieke uitkeringen). Dit betreft de bijdragen aan regionale overheden die volgen uit de BO MIRT-afspraken (€ 19,3 miljoen). Daarnaast schuift € 2,4 miljoen door naar latere jaren;
 - een verlaging van de reservering klimaatneutrale netwerken (-€ 10 miljoen). Dit komt door de overboeking naar de productartikelen voor maatregelen voor klimaatneutrale netwerken (€ 13,5 miljoen). Hiervoor is € 3,5 miljoen naar 2021 toe geschoven;

- een uitname in het kader van het Schoon Lucht Akkoord (€ 15,7 miljoen),
- verlaging van de reservering Beheer en Onderhoud Caribisch Nederland (- 6,9 miljoen): de overgebleven middelen uit 2020 zijn doorgeschoven naar 2021 (€ 5,1 miljoen) en de tranche 2021 Beheer en Onderhoud Caribisch Nederland is uitgenomen, welke als bijzondere uitkering is verstrekt (- € 12 miljoen);
- een verlaging van de reservering BioLNG (- € 3 miljoen) door een overboeking naar Hoofdstuk XII.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

20.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

Tabel 49 Projectoverzicht behorende bij 20.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland					
A9 Rottepolderplein	31	32	2020	2021	
Amsterdam Zuid 5e en 6e spoor	168	172	nnb	nnb	
OV en Wonen Utrecht	152	156		nnb	
A27 Almere Haven		22		nnb	1
Projecten Zuidwest-Nederland					
A15 Papendrecht-Gorinchem	342	734	2021	2021	2
Oeververbinding Rotterdam		205		Regio	
Projecten Zuid-Nederland					
A2 Den Bosch-Deil	464	850	2020	2021	3
A58 Breda-Tilburg	55	56	2021	2021	
Spoorhub Den Bosch		67		nnb	4
Projecten Oost-Nederland					
A50 Bankhoef-Paalgraven	69	71	nnb	nnb	
N35 Wijthmen-Nijverdal		102		nnb	5
Totaal verkenningsprogramma	1.281	2.466			
begroting (IF 20.01)	1.281	2.466			

Toelichting

1. A27 Almere Haven: Bij het BO MIRT 2020 (*Kamerstukken II* 2020-2021, [35570 A, nr. 45](#)) is besloten een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. De hiervoor gereserveerde middelen (€ 21,8 miljoen) uit het gebiedsprogramma Amsterdam zijn toegevoegd aan deze MIRT-verkenning.
2. A15 Papendrecht-Gorinchem: Dit betreft de benodigde aanvulling van het projectbudget A15 Papendrecht-Gorinchem teneinde het voorkeursbesluit te kunnen nemen (€ 375 miljoen), zoals afgesproken tijdens het BO-MIRT najaar 2020.

Oeververbinding Rotterdam: In het kader van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam wordt gewerkt aan de aanpak van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor. De gereserveerde middelen voor de aanpak van dit knelpunt in het Mobiliteitsfonds (€ 200 miljoen), die eerder waren toegekend aan het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe (Rotterdam en Den Haag), zijn toegekend aan deze MIRT-verkenning.

3. A2 Deil-Den Bosch/Vught: Bij het BO MIRT 2020 is besloten dat het Rijk extra middelen beschikbaar stelt voor dit project. Het taakstellende budget voor de aanpassing A2 Deil-Den Bosch- Vught wordt verhoogd met € 379,2 miljoen tot € 830 miljoen, waarvoor dekking wordt gevonden in de resterende middelen van de Aanvullende Post Rutte III op artikel 11.05. Naast deze reservering is er € 24 miljoen beschikbaar voor de kortetermijnaanpak.
4. Spoorhub Den Bosch: Op basis van de BO MIRT-afspraken 2019 over een verkennend onderzoek naar station(somgeving), zal een MIRT-verkenning integrale knooppuntontwikkeling 's-Hertogenbosch worden gestart. Een integrale oplossing voor knooppunt (hub) 's-Hertogenbosch draagt voor OV en Spoor bij aan capaciteitsvergroting van het emplacement, verbetering van transfercapaciteit en doorloop, robuustheid van het netwerk, is faciliterend voor aanleg van ERTMS en biedt een kwaliteitsverbetering voor OV en station. In verband met de integrale aanpak is het binnen PHS gereserveerde budget (PHS-deelproject transfer Den Bosch) van € 40 miljoen toegevoegd aan dit projectbudget.
5. N35 Wijthmen-Nijverdal: Dit betreft de benodigde middelen om een verkenning te starten voor N35 Wijthmen-Nijverdal (rijksbijdrage: € 100 miljoen), zoals afgesproken tijdens het BO-MIRT najaar 2020.

20.02 Maatregelen doelmatig gebruik infrastructuur

Motivering

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

Producten

Tabel 50 Projectoverzicht behorende bij 20.02: Korte termijn maatregelen (bedragen x € 1 miljoen)					
Projectomschrijving	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projecten Nationaal					
Korte termijn aanpak files	10	1	nvt	nvt	
Totaal korte termijn maatregelen	10	1			
begroting (IF 20.02)	10	1			

Toelichting

1. Korte termijn aanpak files: Het restbudget van de kortetermijnaanpak file van de A1/A35 Azelo-Buren wordt gebruikt voor de realisatie van een weefvak bij Delden/Hengelo-Zuid, conform afspraak bij het BO MIRT 2020 en voor Minder Hindermaatregelen bij het programma U-Ned van de provincie Utrecht.

20.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor

specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte 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 20.

Producten

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 20.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting 2021	huidig	begroting 2021	huidig	
Projectomschrijving					
Gebiedsprogramma's					
Projecten Noordwest-Nederland					
Gebiedsprogramma Amsterdam	170	152	nbn	nbn	1
Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht	20	1	nvt	nbn	2
Programma SBaB		7			
Projecten Zuidwest-Nederland					
Gebiedsprogramma Rotterdam - Den Haag	200	1	nbn	nbn	
Stedelijk Openbaar Vervoer Den Haag-Rotterdam	57	104	nvt	nbn	3
Reserveringen					
BenO Caribisch Nederland	81	74	nvt	nvt	
Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	1	13	nvt	nvt	
ERTMS	400	512	nvt	nvt	4
Slimme en duurzame mobiliteit	68	195	nvt	nvt	5
Schone Lucht Akkoord	46	35	nvt	nvt	6
BioLNG	5		nvt	nvt	7
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	450	291	nvt	nvt	8
Klimaatneutrale netwerken	38		nvt	nvt	9
Pakket Zeeland	33	68	nvt	nvt	10
Knooppuntontwikkeling OV		64		nvt	11
Robuuste Hoofdvaarwegen		153		nvt	12
Goederenvervoercorridors		81		nvt	13
Internationaal spoorvervoer		35		nvt	14
Reservering Stikstof		150		nvt	15
Overige reserveringen					
Afrondingen					
Totaal reserveringen	1.568	1.936			
begroting (IF 20.03)	1.568	1.936			

Toelichting

1. Gebiedsprogramma Amsterdam: Bij het BO MIRT is besloten een MIRT-verkenning te starten naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. De binnen het gebiedsprogramma Amsterdam gereserveerde middelen voor de A27 Almere Haven-Eemnes zijn toegevoegd aan de verkenning (20.01).
2. Stedelijk Openbaar Vervoer Utrecht: In verband met diverse uitkeringen aan de regio (via de beleidsbegroting HXII) is het projectbudget verlaagd.
3. Stedelijk OV Den Haag-Rotterdam: Binnen het project Stedelijk OV Den Haag-Rotterdam valt de overboeking van € 50 miljoen voor Haagse Central Innovation District en de Binckhorst en de overboeking uit het

- Infrastructuurfonds naar HXII ten behoeve van aanpak grote kruising-Algera (-€ 4 miljoen) binnen de korte termijn aanpak (KTA) MoVe 2020-2021.
- Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer: Naar aanleiding van de BO Mirt afspraken in najaar 2020 is de reservering verhoogd.
4. ERTMS: De reservering ERTMS is met een jaar geëxtrapoleerd en geïndexeerd op prijspeil 2021.
 5. Slimme en duurzame mobiliteit: Dit betreft de gereserveerde middelen voor het programma Veilig, Slim en Duurzaam (€ 160 miljoen), zoals afgesproken tijdens het BO-MIRT najaar 2020. Gedurende 2021 hebben diverse overboekingen plaatsgevonden (€33 miljoen). De grootste posten waren bijdragen aan de korte termijn aanpak Slimme en duurzame mobiliteit en een bijdrage aan het programma Beter Benutten, die tevens volgt uit de gemaakte BO MIRT-afspraken in de afgelopen jaren
 6. Schone Lucht Akkoord: voor het schone luchtakkoord zijn middelen overgeboekt naar HXII. Deze middelen zijn middels een specifieke uitkering overgeboekt.
 7. BioLNG: Voor een alternatieve regeling BioLNG waren middelen gereserveerd vanwege het aflopen van de tijdelijke teruggaafregeling accijns ter hoogte van € 8 miljoen. Het gaat over de stimulering van de doorontwikkeling naar bioLNG als schonere brandstof voor zwaar vrachtverkeer voor twee jaar. Gedurende 2021 is de resterende € 5 miljoen overgeboekt naar HXII voor de uitvoering van de regeling.
 8. Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Gedurende 2021 is € 150 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 12.03.02 ten behoeve van de Regeling Impuls Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021. Het subsidieplafond is namelijk gedurende 2020 verhoogd naar € 200 miljoen. Daarnaast zijn ten behoeve van de uitvoeringskosten van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid middelen overgeboekt naar artikel 98 op Hoofdstuk XII.
 9. Klimaatneutrale netwerken: Teneinde invulling te geven aan de ambitie om te komen tot Klimaatneutrale netwerken (*Kamerstukken II* 2019-2020, [32 813, nr. 535](#)) zijn de voor 2021 gereserveerde middelen overgeboekt naar artikelen 12, 13 en 15 op het Infrastructuurfonds.
 10. Pakket Zeeland: compensatiepakket Zeeland is per saldo toegenomen met € 35 miljoen. Op de Aanvullende Post was in totaal € 50 miljoen euro geraamd voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Vlissingen en infrastructurele maatregelen voor de intercityverbinding Vlissingen-Rotterdam. Dit bedrag is inmiddels als reservering overgeboekt. Inmiddels is € 5 miljoen overgeboekt naar artikel 16 voor de ontwikkeling van de stationsomgeving. Ook is € 5 miljoen euro overgeboekt naar HXII voor een specifieke uitkering aan provincie Zeeland ten behoeve van Living Lab met slimme mobiliteit activiteiten. En tot slot is er € 6,3 miljoen overgeboekt naar het IF artikel 12 ten behoeve van het plaatsen van een Intelligente verkeersregelingsinstallaties (IVRI) bij afrit 33 in combinatie met een bypass op de rotonde Nishoek.
 11. Knooppuntontwikkeling OV: In het BO MIRT 2020 is afgesproken dat Rijk en regio gezamenlijk een bedrag van € 10,5 miljoen reserveren voor het realiseren van 1000 overdekte fietsstallingsplekken en een nieuwe entreehal aan de noordzijde van de Mandelabrug ter hoogte van de Boerhavelaan in Zoetermeer. De regio reserveert daarvoor € 6,5 miljoen en het Rijk € 4 miljoen. Vanuit de investeringsruimte Spoor (RA-deel) is € 4 miljoen toegevoegd. Tevens is besloten tot het opnemen van € 34 miljoen ten behoeve van de knooppuntontwikkeling. Hiervan gaat € 15,8 miljoen naar Lelylaan Fietsverbinding Almere centrum en € 16 miljoen naar de Nijmegense Fietsenstalling.

12. Robuuste Hoofdvaarwegen: Voor robuutste vaarwegen is een reservering getroffen op het Mobiliteitsfonds. Deze reservering is voor algemene bodemdalingsproblematiek.
13. Goederenvervoercorridors: er is een reservering getroffen voor goederenvervoercorridors. Deze middelen worden ingezet voor langere treinen tussen Rotterdam, Venlo en Bad Bentheim, digitale transportstrategie, herontwerp knooppunt Venlo, regeling kademuren en modal shift.
14. Internationaal spoorvervoer: Ten behoeve van kort grensoverschrijdend spoorvervoer is vanuit de regeerakkoordmiddelen een reservering getroffen.
15. Reservering Stikstof: Dit betreft een tweetal aanvullingen ten behoeve van stikstofmaatregelen. Er is budget vrijgemaakt vanuit de aanvullende post dat aanbestedende rijksdiensten (RWS, ProRail, RVB) in staat stelt om structureel uitstoot-verminderende criteria te stellen bij aanbestedingen (€ 135 miljoen). Daarnaast is er budget beschikbaar gesteld voor bronmaatregelen bij MIRT-projecten (€ 15 miljoen). De middelen zijn afkomstig van de onderuitputting van de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv).

20.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2034 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een modaliteit.

20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit

Motivering

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

Producten

Hieronder is per modaliteit een toelichting opgenomen. Tot en met Ontwerpbegroting 2018 waren deze investeringsruimten weergegeven bij de modaliteitsartikelen op het Infrastructuurfonds. Voor de conversie naar artikel 20 is gekozen om de mutaties die bij deze begroting hebben plaatsgevonden toe te lichten bij de voormalige artikelen en daarna de budgetten over te hevelen naar artikel 20.

20.05.01 Wegen

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

20.05.02 Spoorwegen

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

20.05.03 Vaarwegen

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

5. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Infrastructuurfonds (55). In de bedrijfsvoeringparagraaf in het jaarverslag van het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Waterstaat (HXII) wordt gerapporteerd over het financieel en materieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering, over de Rijksbrede bedrijfsvoeringonderwerpen en belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering.

Rechtmatigheid

Bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2021 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. Departementale Verantwoordingsstaat

Tabel 52 Verantwoordingsstaat 2021 van het Infrastructuurfonds (A) (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving Vastgestelde begroting	('1)			('2)			(3) = (2) - (1)		
		Realisatie ¹			Verschil realisatie en vastgestelde begroting					
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
12	Hoofdwegen	2.526.575	2.879.349	137.433	2.467.048	2.952.254	130.876	- 59.527	72.905	- 6.557
13	Spoorwegen	8.792.639	9.072.039	198.538	2.441.760	2.156.463	187.656	- 6.350.879	- 6.915.576	- 10.882
14	Regionaal, lokale infrastructuur	8.256	84.083	0	5.939	77.533	1.004	- 2.317	- 6.550	1.004
15	Hoofdvaarwegen	883.918	1.315.532	90.877	1.035.582	1.385.294	97.621	151.664	69.762	6.744
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	1.879.158	218.763	64.739	1.268.857	351.089	51.675	- 610.301	132.326	- 13.064
18 ²	Overige uitgaven en ontvangsten	0	0	0	1.583	1.619	0	1.583	1.619	0
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk	0	0	13.312.853	0	0	6.976.246	0	0	- 6.336.607
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	231.300	234.674	0	0	0	0	- 231.300	- 234.674	0
	Subtotaal	14.321.846	13.804.440	13.804.440	7.220.769	6.924.252	7.445.078	- 7.101.077	- 6.880.188	- 6.359.362
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar						- 279.865			- 279.865
	Subtotaal	14.321.846	13.804.440	13.804.440	7.220.769	6.924.252	7.165.213	- 7.101.077	- 6.880.188	- 6.639.227
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar						- 240.961			- 240.961
	Totaal	14.321.846	13.804.440	13.804.440	7.220.769	6.924.252	6.924.252	- 7.101.077	- 6.880.188	- 6.880.188

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

² Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

7. Saldibalans

Tabel 53 Saldibalans per 31 december 2021 van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

Activa		31-12-2021	31-12-2020	Passiva		31-12-2021	31-12-2020
Intra-comptabele posten				Intra-comptabele posten			
1)	Uitgaven ten laste van de begroting	6.924.251	6.371.446	2)	Ontvangsten ten gunste van de begroting	7.445.077	6.091.580
1a)	Saldo uitgaven / middelen voorgaande jaren	279.865					
3)	Liquide middelen	0	0			0	0
4)	Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	240.961	0	4a)	Rekening-courant RHB	0	279.866
5)	Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a)	Begrotingsreserves	0	0
6)	Vorderingen buiten begrotingsverband	0	0	7)	Schulden buiten begrotingsverband	0	0
8)	Kas-transverschillen	0	0			0	0
Subtotaal intra-compatabel		7.445.077	6.371.446	Subtotaal intra-comptabel		7.445.077	6.371.446
Extra-comptabele posten							
9)	Openstaande rechten	0	0	9a)	Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10)	Vorderingen	113.814	235.927	10a)	Tegenrekening vorderingen	113.814	235.927
11a)	Tegenrekening schulden	0	0	11)	Schulden	0	0
12)	Voorschotten	3.406.385	2.847.791	12a)	Tegenrekening voorschotten	3.406.385	2.847.791
13a)	Tegenrekening garantieverplichtingen	162.605	162.605	13)	Garantieverplichtingen	162.605	162.605
14a)	Tegenrekening andere verplichtingen	21.162.718	20.635.417	14)	Andere verplichtingen	21.162.718	20.635.417
15)	Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a)	Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
Subtotaal extra-comptabele		26.559.999	25.596.217	Subtotaal extra comptabel		26.559.999	25.596.217
Totaal		34.005.076	31.967.663	Totaal		34.005.076	31.967.663

Toelichting samenstelling saldibalans

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

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

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. Vanwege afrondingsverschillen is conform de regelgeving van het Ministerie van financiën, onder 4a een saldo van 1 opgenomen.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

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

Tabel 54 Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)	
Direct opeisbaar	31.341
Op termijn opeisbaar	82.473
Geconditioneerd	0,00
Totaal	113.814

Tabel 55 Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	29.174
Artikel 13 Spoorwegen	82.057
Overig	2.583
Totaal	113.814

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

Naar aanleiding van de afronding van de bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst A9 Gaasperdammerweg, staat er een vordering op de Gemeente Amsterdam open van € 26,5 miljoen.

In het kader van de bijdrage in de verbreding van het Ecoduct Ulingsheide over de A74 staat een vordering open op de Provincie Limburg van € 2,7 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 2020 een vordering open van circa € 114,7 miljoen met betrekking tot HSA. In 2021 is op deze vordering € 32,8 miljoen afgelost, waardoor ultimo 2021 de openstaande vordering circa € 81,9 miljoen bedraagt. Daarnaast heeft NS in 2021 een rentebedrag betaald van € 3,5 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 56 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)

Tot en met 2019	769.935
2020	172.118
2021	2.464.332
Totaal	3.406.385

Tabel 57 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 12 Hoofdwegennet	497.707
Artikel 13 Spoorwegen	2.093.144
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	485.886
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	22.878
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	306.770
Totaal	3.406.385

Toelichtingen

Artikel 12 Hoofdwegennet

In het kader van specifieke uitkering zijn voorschotten aan provincies verstrekt voor bermmaatregelen van N-wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk voor circa € 17,1 miljoen. Afrekening wordt verwacht in 2024. 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 (Vervoersregio Amsterdam) en MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) voorschotten verstrekt voor ruim € 136 miljoen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2023 en in 2027 verwacht.

Verder is aan de provincie Noord-Brabant voor de specifieke uitkering inzake het uitvoeren van de realisatie van het wegproject N65 Vught-Haaren van hm 3.3 (viaduct Taalstraat) tot hm 11.0 een voorschot verstrekt van € 46,5 miljoen. Afrekening van dit voorschot wordt verwacht in 2025.

Aan de Provincie Zuid Holland zijn voorschotten verstrekt voor het verbreden van de rijstroken van de A44/N206 in het kader van de Rijnland-router ter hoogte van circa € 285 miljoen. Voor het project N57-N218 zijn voorschotten aan de Provincie Zuid Holland verstrekt ter hoogte van € 9 miljoen.

Tot slot zijn er voor diverse projectovereenkomsten net ProRail € 0,6 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Artikel 13 Spoorwegen

ProRail ontvangt jaarlijks subsidie voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen van het landelijke spoorwegennet, kapitaallasten en het Beheerplan (BOV). Daarom staat voor BOV een bedrag van € 1.570 miljoen open. Hiermee geeft ProRail invulling aan het uitvoeren van zijn beheertaken.

Bij ProRail zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat per 31 december 2021 nog een bedrag van ruim € 317 miljoen aan voorschotten open.

Verder staan bij Bureau Sanering Verkeerlawaaï voor de saneringen bij spoor voor saneringsprojecten voor circa € 35 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten vanaf 2022 tot en met 2028 afgewikkeld.

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

Tot slot staan bij gemeente Ede voor Spoorzone Ede-Oost voor circa € 42 miljoen aan voorschotten open. Na verwachting worden deze voorschotten in 2025 afgewikkeld.

Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio, zijn aan het samenwerkingsverband Noord-Nederland voorschotten verstrekt waarvan per 31 december 2021 voor circa € 95,7 miljoen nog openstaat.

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

Naar verwachting worden deze voorschotten in 2022 afgewikkeld.

Voor de Rotterdamse baan in Den Haag zijn aan het Stadsgewest Haaglanden voorschotten verstrekt ter hoogte van € 273 miljoen. Voor de aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in het Noorden van Zuid Holland, zijn aan de Provincie Zuid Holland voorschotten verstrekt ter hoogte van ruim 63 miljoen.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

p de provincie Groningen staat circa € 13 miljoen aan voorschotten open voor de vervanging van de Noordzeebrug.

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

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

In het kader van het Programma Hoofdfrequent Spoor is aan ProRail ruim € 193 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Ook aan ProRail zijn voorschotten verstrekt van ruim € 68 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 circa € 34 miljoen ten behoeve van programma ERTMS.

Tabel 58 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2021	2.847.790
In 2021 vastgelegde voorschotten	3.123.221
In 2021 afgerekende voorschotten	– 2.564.626
Verdeeld naar jaar van betalen:	
– 2019 en eerder	– 220.812
– 2020	– 2.049.920
– 2021	– 293.894
Openstaand per 31 december 2021	3.406.385

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 59 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2021	162.605
Verstrekt in 2021	0
Afname risico 2021	0
Openstaand per 31 december 2021	162.605

Toelichtingen

De garantstellingen zijn afgegeven ten behoeve ProRail. Er zijn in 2021 geen wijzigingen geweest.

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

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

Tabel 60 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2021	20.635.416
Correctie beginstand	230.785
Aangegaan in 2021	7.475.256
Tot betaling gekomen in 2021	– 6.924.250
Negatieve bijstellingen in 2021	– 254.489
Openstaand per 31 december 2021	21.162.718

Toelichtingen

Aan de administratie van de verplichtingenstanden is extra aandacht gegeven naar aanleiding van de bevindingen vorig jaar van de Rekenkamer en de ADR. De werkwijze is inmiddels aangepast en er is nu een eenduidige manier van vaststellen van de hoogte van de verplichtingenstanden. Uit de verbeteractie volgde ook de constatering dat de eindstanden van vorig jaar, en dus ook de beginstanden van dit jaar, niet juist zijn, vandaar de correctie.

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

Niet uit de saldibalans 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 2021 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 61 Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
Totaal per 31 december 2021	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 2021 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen

Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie 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 kabinetsreactie op aanbeveling 14 is dat het vastgestelde jaarverslag van ProRail BV aan de Tweede Kamer wordt gezonden. In het jaarverslag van ProRail zijn de volgende maatregelen uit het genoemde pakket opgenomen:

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

Onderstaand wordt in onderdeel A een overzichtstabel gepresenteerd waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht. Omwille van de leesbaarheid is artikel 13.07 (de fiscale afrekening omvorming ProRail ad € 7 miljard die niet in 2021 is doorgegaan) in dit overzicht buiten beschouwing gelaten. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Infrastructuurfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door IenW aan ProRail blijken.

Onderdeel A - Overzichtstabel begrotingsmutaties

Tabel 62 Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)													
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	IF 13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	IF 13.03 Aanleg projecten artikel 13	IF 13.04 Geïntegreerde contractvormen	IF 13.07 Rente en aflossing ontziet	IF 13.09 Ontvangsten	IF 13 Totaal	IF 17.02 Project Betuwe-route	IF 17.03 Project HSL-Zuid	IF 17.07 Project ERTMS	IF 17.10 Project PHS	IF 17.09 Ontvangsten	IF 17 Totaal	IF 13 +17 Totaal
Ontwerpbegroting 2021	1.498	263	165		- 199	1.727		3	49	141	- 17	176	1.903
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	16	27	- 6		- 21	16		- 3	- 23	14	- 4	- 16	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	52	- 38	1		6	21		- 1				- 1	20
Kasschuiven en saldobboekingen	30	118	30		26	204		1	58	50	8	117	321
Totaal mutaties	98	107	25		11	241		- 3	35	64	4	100	341
Realisatie 2021	1.596	370	190		- 188	1.968		0	84	205	- 13	276	2.244

Toelichting

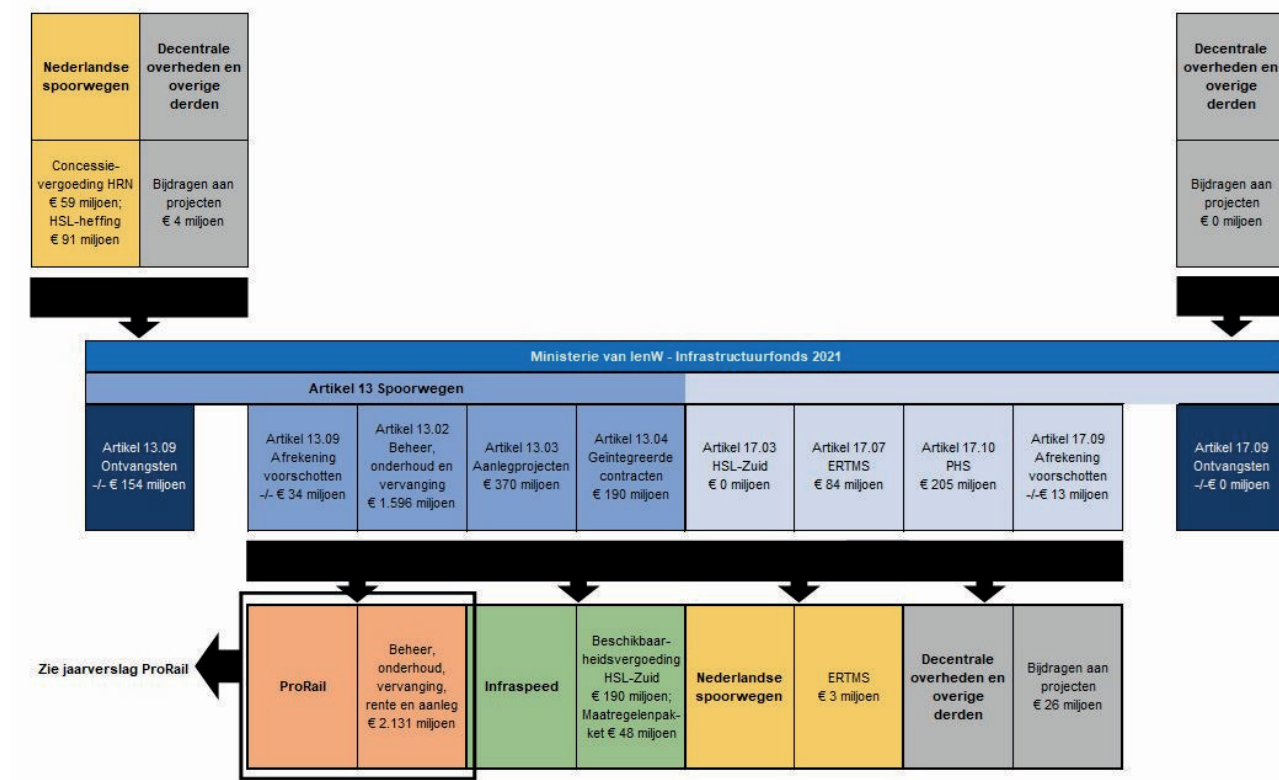
Op de spoorbudgetten is in 2021 per saldo € 341 miljoen meer uitgegeven dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat er € 287 miljoen aan begrote uitgaven uit latere jaren naar voren is gehaald en € 34 miljoen aan begrote ontvangsten naar latere jaren is doorgeschoven. De naar voren gehaalde uitgaven hebben voor € 227 miljoen betrekking op de aanlegprojecten, voor € 30 miljoen op beheer, onderhoud en vervanging (met name versnelling vervangingen) en voor € 30 miljoen op de geïntegreerde contractvormen (met name spoorstaafschade). De doorgeschoven ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op de voorlopige HSL-heffing 2020. De overboeking van per saldo € 20 miljoen uit andere artikelen heeft voornamelijk betrekking op de toegevoegde prijsbijstelling, het terugdraaien van de zbo-correctie voor btw en de overboekingen naar HXII voor

de specifieke uitkeringen aan decentrale overheden. Voor een uitgebreide toelichting op deze projecten wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de desbetreffende artikelen.

Tabel 63 Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)													
	IF 13.02	IF 13.03	IF 13.04	IF 13.07	IF 13.09	IF 13	IF 17.02	IF 17.03	IF 17.07	IF 17.10	IF 17.09	IF 17	IF 13 +17
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	Beheer, onderh. en verv.	Aanleg- projecten	Geïnte- greerde contract.	Rente en aflossing	Ontvang- sten	Totaal	Betuwe- route	HSL- Zuid	ERTMS	PHS	Ontvang- sten	Totaal	Totaal
Ontwerpbegroting 2021	1.498	263	165		- 199	1.727		3	49	141	- 17	176	1.903
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	14		- 7		- 4	3		- 3				- 3	0
Overboekingen van en naar andere artikelen		23				23		- 1				- 1	22
Kasschuiven en saldobboekingen	33	174	33		- 6	234		1	52	61	7	121	355
Mutaties voorjaarsnota	47	197	26		- 10	260		- 3	52	61	7	117	377
Stand voorjaarsnota	1.545	460	191		- 209	1.987		0	101	202	- 10	293	2.280
Desalderingen en overboekingen binnen artikel		27			- 31	- 4			2	14	- 12	4	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	52	- 6			6	52						0	52
Kasschuiven en saldobboekingen		- 13				- 13				- 10		- 10	- 23
Mutaties miljoenennota	52	8	0		- 25	35		0	2	4	- 12	- 6	29
Stand Miljoenennota	1.597	468	191		- 234	2.022		0	103	206	- 22	287	2.309
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	3	- 1	1		13	16			- 25		9	- 16	0
Overboekingen van en naar andere artikelen		- 54				- 54			1			1	- 53
Kasschuiven en saldobboekingen		- 35	- 3		39	1			12	- 1		11	12
Mutaties najaarsnota	3	- 90	- 2		52	- 37		0	- 12	- 1	9	- 4	- 41
Stand Najaarsnota	1.600	378	189		- 182	1.985		0	91	205	- 13	283	2.268
Desalderingen en overboekingen binnen artikel						0						0	0
Overboekingen van en naar andere artikelen						0						0	0
Kasschuiven en saldobboekingen	- 4	- 8	1		- 6	- 17			- 7			- 7	- 24
Mutaties slotwet	- 4	- 8	1		- 6	- 17		0	- 7	0	0	- 7	- 24
Realisatie 2021	1.596	370	190		- 188	1.968		0	84	205	- 13	276	2.244

Onderdeel B - Kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief btw)

Figuur 3 Kasstromen Infrastructuurfonds (inclusief BTW)



Bijlage 2: Instandhouding

In deze bijlage bij het jaarverslag van het Infrastructuurfonds en van het Deltafonds wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen. In onderdeel A van deze bijlage wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). In onderdeel B wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de 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 beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Bij ProRail wordt hiervoor de afkorting BOV (Beheer, Onderhoud en Vervanging) gehanteerd. Bij RWS wordt onderscheid gemaakt tussen respectievelijk Beheer en Onderhoud (BenO) en Vervanging en Renovaties (VenR).

1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken Rijkswaterstaat

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van onderhoud centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. Over deze te leveren prestaties en de bijhorende budgetten maakt lenW afspraken met RWS. Deze afspraken vormen de basis van het onderhoud dat door RWS jaarlijks wordt uitgevoerd.

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

Prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS budget heeft gekregen. Met RWS wordt een Service Level Agreement (SLA) met een looptijd van vier jaar afgesproken met daarin de afgesproken prestatieniveaus. De huidige SLA-periode loopt van 2018 tot en met 2021.

Tabel 64 Prestatie-indicatoren netwerken RWS

Prestatie-indicator	Streefwaarde 2018-2021	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Toelichting
Hoofdwegennet						1
Beschikbaarheid						
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%	99%	99%	
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:						
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	10%	2%	3%	6%	7%	
Levering verkeersgegevens:						
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	92%	93%	93%	94%	
– Actualiteit data voor derden	95%	99%	97%	100%	96%	
Veiligheid						
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,8%	99,8%	99,7%	99,8%	
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	97%	97%	Voldoende	99%	
Hoofdvaarwegennet						2
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid						
Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	0,8%	–	0,3%	2,0%	
Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	0,4%	–	0,4%	1,0%	
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%	98%	98%	
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)						
– Toegangseulen	99%	100%	100%	100%	100%	
– Hoofdtransportassen	90%	92%	92%	92%	92%	
– Hoofdvaarwegen	85%	86%	83%	80%	80%	
– Overige vaarwegen	85%	91%	87%	83%	83%	
Veiligheid						
Vaarwegmarkering op orde	95%	95%	93%	91%	92%	
Hoofdwatersysteem						3
Waterveiligheid						
Handhaving kustlijn	90%	92%	92%	91%	90%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	40%	83%	83%	83%	
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	100%	75%	50%	100%	
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	99%	99%	100%	96%	

1. Toelichting prestaties Hoofdwegennet:

- Alle prestatie-indicatoren (PIN's) scoren voor 2021 binnen de norm. Het percentage «files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud» was in 2021 hoger dan in voorgaande jaren. Dit komt doordat er vanwege de coronacrisis minder files zijn geweest, waardoor het percentage files door onderhoudswerkzaamheden van het totale aantal files gestegen is. De totale hoeveelheid voertuigverliesuren (vvu) door files door werkzaamheden is hoger dan in 2020, maar ligt wel in lijn met de jaren daarvoor (630, 971, 552 en 729 vvu x 1000 in respectievelijk 2018, 2019, 2020 en 2021).

2. Toelichting prestaties Hoofdvaarwegennet:

De melding van de ongeplande stremmingen en de vaargeul op orde voor de toegangsgeulen en de hoofdtransportassen voldoen aan de streefwaarden. De overige indicatoren halen de streefwaarden niet.

- (on)geplande stremmingen: De kwaliteit van de gegevens over de geplande en ongeplande stremmingen is verbeterd, maar de datakwaliteit blijft een aandachtspunt. De lopende acties ter verdere verbetering van de juistheid en volledigheid van de registratiegraad zijn korte en lange termijn acties. Zowel de geplande als de ongeplande stremmingen voldoen niet aan de streefwaarde: door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien, neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe. Ook de geplande stremmingen nemen toe vanwege renovatie- en vervangingswerkzaamheden.
- Vaargeul op orde: Er is voor een deel sprake van achterstand in het baggeren. Daarnaast zijn voor enkele vaarwegen toetscriteria toegepast die behoren bij het vaarwegprofiel van de toekomstige (hogere) CEMT klasse.
- De vaarwegmarkering scoort net onder de norm maar is iets hoger dan vorig jaar. De oorzaak van het net niet behalen van de gewenste score ligt in het feit dat momenteel voornamelijk wordt geacteerd op risicovolle situaties in afwachting op van een nieuwe onderhoudsovereenkomst.

3. Toelichting prestaties Hoofdwatersysteem:

- Bij de Maeslantkering is de implementatie van de maatregel Alternatieve Bediening van de Kerende Wanden (ABK) voltooid waardoor de kering weer voldoet aan de wettelijke faalkanseis. Voor de Ramspolkering kan op dit moment niet aantoonbaar gemaakt worden of de kering voldoet aan de afgesproken faalkanseis vanwege het niet voldoen aan de organisatorische randvoorwaarden voor goed probabilistisch beheer en onderhoud. Inmiddels zijn verbetermaatregelen genomen zoals het op peil brengen van de capaciteit en het kennis- en kwaliteitsniveau van de beheerorganisatie. Deze verbeteringen zullen naar verwachting op z'n vroegst in het najaar van 2022 in de faalkansanalyse zichtbaar worden. De realisatie van de indicator 'Beschikbaarheid Stormvloedkeringen' komt daarmee op 83% in 2021.
- De waterhuishouding op orde in alle peil gereguleerde gebieden is dit jaar behaald. Wel waren gedurende een groot deel van 2020 en 2021 twee van de zes pompen van gemaal IJmuiden vrijwel niet inzetbaar als gevolg van kritische defecten. Dat leidde tot een toegenomen kans op wateroverlast en incidenteel tot een verhoogde zoutlast. Door alle zeilen bij te zetten, inzet van tijdelijke pompen en met hulp andere waterbeheerders, zijn de gevolgen beheersbaar gebleven.

Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2021.

Tabel 65 Areaal netwerken RWS

Areaal	Eenheid	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Toelichting
Hoofdwegennet						1
Rijbaanlengte						
– Hoofdrijbaan	km	5.867	5.843	5.842	5.842	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.723	1.745	1.766	1.794	
Areaal asfalt						
– Hoofdrijbaan	km ²	77	77	77	77	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	15	15	15	
Groen areaal	km ²	182	182	183	184	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.781	2.839	2.890	2.914	
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	6	
Bediende objecten						
– Spitsstroken	km	319	310	310	308	
– Bruggen Beweegbaar	stuks	55	55	55	54	
– Tunnelcomplexen	stuks	19	19	20	20	
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	15	15	14	14	
Aquaducten	stuks	17	17	17	17	
Ecoducten	stuks	54	56	55	56	
Hoofdvaarwegennet						2
Vaarwegen	km	7.082	7.082	7.071	7.071	
– waarvan binnenvaart	km	3.437	3.437	3.426	3.426	
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.646	3.646	3.646	
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	592	
Verkeersposten	stuks	12	12	12	12	
Vuurtorens (incl. BES-eilanden)	stuks	23	23	24	24	
Bediende objecten						
– Schutsluiskolken	stuks	128	129	131	130	
– Bruggen beweegbaar	stuks	114	113	113	113	
Hoofdwatersysteem						3
Watermanagement wateroppervlak	km ²	90.192	90.191	90.189	90.187	
Kustlijn	km	293	293	293	293	
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:						
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	198	198	195	201	
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	646	646	625	623	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.007	5.351	5.185	5.183	
Binnenwateren	km ²	3.050	3.049	3.047	3.044	
Bediende objecten:						
– Stormvloedkeringen	stuks	6	6	6	6	
– Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	84	86	85	86	
– Stuwcomplexen	stuks	10	10	10	10	
– Gemalen	stuks	19	20	20	20	

1. Toelichting areaalgegevens Hoofdwegennet

Algemeen beeld 2018-2021

- De omvang van het hoofdwegennet neemt toe door grote verbredingsprojecten, zoals de A1 Oost (2019-2021) en de A9 Gaasperdammerweg met de Gaasperdammertunnel (2020). Ook worden nieuwe

aansluitingen aangelegd en bestaande aansluitingen verruimd. In een aantal verbredingsprojecten worden spitsstroken omgezet naar permanente rijstroken, waardoor de lengte spitsstroken afneemt. De rijbaanlengte hoofdrijbaan is in 2018 toegenomen door de aanleg van de nieuwe N18; in 2019 is de oude N18 grotendeels overgedragen aan de betreffende gemeenten, waardoor de rijbaanlengte weer afnam.

Specifiek 2021:

- De A1-Oost is verbreed tussen Rijssen en Azelo. Op dit traject is nieuwe verkeerssignalering geplaatst en bij Enter is een nieuw ecoduct in gebruik genomen.
- De op- en afritten en verbindingswegen zijn voornamelijk toegenomen door de nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de toekomstige aansluiting van de Rijnlandroute. Ook zijn nieuwe aansluitingen gerealiseerd, zoals op de A67 (Veldhoven West) en de A6 (Lelystad Airport) en zijn aansluitingen verruimd, zoals op de A15 (Papendrecht) en A28 (Vechtdalverbinding N340).
- In 2021 is de spitsstrook op de A15 bij Papendrecht omgezet naar een permanente rijstrook. Ook is de spitsstrook op de A13 ingekort om ruimte te maken voor de verbindingbogen van het project A16 Rotterdam.
- De afname van de beweegbare bruggen is een administratieve correctie: De oude Suurhoffbrug is in 2017 vastgezet, waardoor hij niet meer als beweegbare brug telt. Dit is pas in 2021 doorgevoerd in de data-administratie.

2. Toelichting areaalgegevens Hoofdvaarwegennet

Algemeen beeld 2018-2021:

- De omvang van het vaarwegennet is vrij stabiel. In 2020 is de lengte vaarwegen afgenomen als gevolg van de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta.
- Het aantal schutsluiskolken neemt geleidelijk toe. In 2019 is de derde kolk bij de Beatrixsluis in gebruik genomen en in 2020 zijn zowel de Reevesluis als de tweede sluiskolk bij sluis Eefde in gebruik genomen.
- Het aantal bediende bruggen is vrij stabiel, in 2018 is de Paddepoelsterbrug buiten gebruik gesteld door een aanvaring. Daarnaast is het beweegbare deel van de Gerrit Krolbrug sinds 2021 niet meer bedienbaar.
- Het aantal vuurtorens nam in 2020 toe door een overdracht naar Rijkswaterstaat van de vuurtoren Fort Oranje op St. Eustatius.

Specifiek 2021:

- In 2021 is de Middensluis in Terneuzen buiten gebruik genomen in verband met de vervanging door de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2023.

3. Toelichting areaalgegevens Hoofdwatersysteem

Algemeen beeld 2018-2021:

- De omvang van het hoofdwatersysteem neemt af, onder andere door de overdrachten van het Oude Maasje en het Zuiderkanaal naar het Waterschap Brabantse Delta in 2020.
- De omvang van de uiterwaarden varieert. Enerzijds door aanleg en anderzijds door overdrachten naar diverse partijen. Zoals bijvoorbeeld de overdracht van de Reevediep uiterwaarden naar Staatsbosbeheer in 2020.
- Het aantal bediende objecten neemt geleidelijk toe. In 2019 is het aantal bediende objecten in totaal met drie toegenomen door de registratie van een gemaal en spuimiddel bij Sluis II en een spuimiddel bij Sluis IV. In

- 2020 is het aantal bediende objecten met één afgenomen doordat de classificatie van een kunstwerk is overgegaan van een spuisluis naar een waterreguleringswerk.
- 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.

Specifiek 2021:

- In 2021 is de omvang van het water en de uiterwaarden voornamelijk afgenomen door verbeterde registratie. Voor zowel de primaire als niet-primaire keringen zijn in 2021 hernieuwde inventarisaties uitgevoerd. Deze hebben geleid tot een aanpassing in de realisatiecijfers. Het aantal bediende objecten is in 2021 toegenomen door de aanleg van een spuisluis bij de Reevesluis.

Budgetten Instandhouding Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

Tabel 66 Budget en realisatie verkeers-/watermanagement en Beheer en onderhoud RWS (bedragen x €1.000)					
Artikelonderdeel		Realisatie 2021	Begroting 2021	Verschil 2021	Toelichting
Hoofdwegen					
IF 12.01	Verkeersmanagement	4.589	3.871	718	
IF 12.02.01	Beheer en Onderhoud	693.767	629.657	64.110	1
IF 12.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	165.705	143.240	22.465	2
Totaal realisatie Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwegen		864.061	776.768	87.293	
Hoofdvaarwegen					
IF 15.01	Verkeersmanagement	11.158	10.501	657	
IF 15.02.01	Beheer en Onderhoud	364.617	279.633	84.984	3
IF 15.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	44.435	34.537	9.898	4
Totaal realisatie Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdvaarwegen		420.210	324.671	95.539	
Hoofdwatersysteem					
DF 3.01.01	Watermanagement	7.809	7.458	351	
DF 3.02.01	Beheer en Onderhoud Waterveiligheid	177.644	110.524	67.120	5
DF 3.02.02	Beheer en Onderhoud Zoetwatervoorziening	34.797	18.962	15.835	6
DF 5.02.01	Overige netwerkgebonden uitgaven	79.746	72.745	7.001	7
Totaal realisatie Watermanagement en Beheer en Onderhoud Hoofdwatersysteem		299.996	209.689	90.307	
Totaal realisatie verkeers-/watermanagement en Beheer en Onderhoud RWS		1.584.267	1.311.128	273.139	

Toelichting

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

Hoofdwegen:

1. De hogere realisatie dan begroot bij Beheer en Onderhoud van € 64,1 miljoen wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- De hogere BenO productie in combinatie met tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018-2021 heeft ertoe geleid dat meer is uitgegeven dan begroot (€ 33 miljoen);
- Maatregelen rondom ferrylocaties in het kader van de Brexit (€ 10 miljoen);
- Een drietal maatregelen op het gebied van openbare verlichting ter waarde van ongeveer € 5,2 miljoen. (in het kader van de Coronaversnelling);
- En de toevoeging van de prijsbijstelling 2021 van € 15,7 miljoen;
- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (circa € 0,2 miljoen).

2. De hogere realisatie op de overige netwerkgebonden uitgaven (€ 22,5 miljoen) wordt veroorzaakt door:

- Enerzijds een aanvullende bijdrage in het kader van de uitvoering van het 'Urgenda II-pakket' om vanaf 1 januari 2021 circulaire maatregelen uit te voeren die tot een reductie van CO2-uitstoot leiden (€ 7,5 miljoen), de bijdrage van het ministerie van EZK voor de uitvoering van de regeling Versterkte Uitvoering Energiebesparings- en informatieplicht (7,2 miljoen), middelen voor de verdere versterking van de Cyber Security van RWS (€ 4,2 miljoen), de prijsbijstelling 2021 (€ 3,7 miljoen) en de opdracht circulaire economie: recycling en hergebruik van asfalt, beton en staal in de infrasector (€ 2,0 miljoen).
- Hier tegenover staat een lagere realisatie als gevolg van de herorientatie van het programma Tijdelijke Tolheffing (- € 5,1 miljoen).
- Tot slot leiden diverse mutaties kleiner dan € 2 miljoen per saldo tot een hogere realisatie (€ 3,0 miljoen).

Hoofdvaarwegen:

3. De hogere realisatie van € 85,0 miljoen wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- Het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt waarvoor in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat Rijkswaterstaat data verzamelt over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee (bijdrage EZK is € 26,2 miljoen).
- Het hoogwater in Limburg (€ 12,4 miljoen) en de stormschade IJmuiden (€ 7,1 miljoen).
- De hogere BenO productie in combinatie met tegenvallers in de uitvoeringsperiode 2018-2021 heeft ertoe geleid dat meer is uitgegeven dan het budgettaire kader toestaat (€ 27,5 miljoen). Zie - Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, [35 570 A, nr. 61](#) en - Vergaderjaar 2020–2021 Aangangsel van de Handelingen Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden 3142 Vragen van het lid Stoffer (SGP) voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de budgetstop voor beheer en onderhoud projecten (ingezonden 25 mei 2021). Antwoord van Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 juni 2021).
- De prijsbijstelling (€ 7,2 miljoen) is toegevoegd.

- Tot slot leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (€ 4,5 miljoen).

4. De hogere realisatie op de overige netwerkgebonden uitgaven (€ 9,9 miljoen) wordt veroorzaakt door de middelen voor de verdere versterking van de Cyber Security van RWS (€ 8,4 miljoen) en budget voor het programma IA Sourcing (€ 2,0 miljoen). Hier tegenover staat een lagere realisatie als gevolg van het saldo van diverse overige mutaties (- € 0,5 miljoen).

Hoofdwatersysteem:

5. De hogere realisatie van € 67,2 miljoen betreft de Inzet en verlenging van tijdelijke pompinstallaties bij gemaal IJmuiden (€ 50,4 miljoen), de gevolgen van het hoog water in Limburg in juli 2021 (€ 13,3 miljoen). De prijsbijstelling 2021 (€ 3,2 miljoen) en kleine mutaties (€ 0,2 miljoen).

6. Ten laste van het artikelonderdeel zoetwater is € 15,8 miljoen meer gerealiseerd. Dit betreft het uitvoeren van herstelwerkzaamheden stuw Linne (€ 9 miljoen), Wind op Zee 2021, als gevolg van risico's voor scheepvaartveiligheid voor het plaatsen van windmolenparken op zee (€ 6,3 miljoen) en prijsbijstelling (€ 0,5 miljoen).

7. De hogere realisatie op de overige netwerkgebonden uitgaven (€ 7,0 miljoen) wordt met name veroorzaakt door de extra benodigde middelen voor het in stand houden van het beheer van het Landelijk Meetnet Water als gevolg van nieuwe wettelijke verplichtingen, toename van functionaliteiten, zwaardere beveiligingseisen en de aangetrokken economische situatie wat leidt tot hogere marktprijzen (€ 6,2 miljoen), de prijsbijstelling 2021 (€ 1,9 miljoen), een overboeking van RWS naar de KNMI ten behoeve van de maatwerkopdracht (€ -1,0 miljoen) en het saldo van overige verschillen (€ 0,1 miljoen).

Tabel 67 Budget en realisatie Vervanging en Renovatie RWS (bedragen x €1.000)					
Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Vershil	
		2021	2021	2021	Toelichting
IF 12.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdwegennet	150.879	194.024	- 43.145	1
IF 15.02.04	Vervanging en Renovatie Hoofdvaarwegennet	48.606	96.869	- 48.263	2
DF 3.02.03	Vervanging en Renovatie Hoofdwatersysteem	9.161	17.580	- 8.419	3
Totaal realisatie Vervanging en Renovatie Rijkswaterstaat		208.646	308.473	- 99.827	

Toelichting

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

1. De lagere realisatie van € 43,1 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven .

De hogere realisatie (€ 21,9 miljoen) is met name veroorzaakt door:

- Van Brienenoordbrug (€ 8,3 miljoen): De uitgaven zijn hoger omdat eerder dan aanvankelijk gedacht is gestart met de (voorbereidende) werkzaamheden.

- Zuidelijke Rozenoordbrug (€ 7,8 miljoen): Dit project is toegevoegd aan het VenR-programma vanwege noodzakelijke verstevigingsmaatregelen. Dat verklaart de hogere uitgaven. De brug kan na uitvoering van de maatregelen de komende 10 jaar weer veilig worden gebruikt. De start van de realisatie van het project is inmiddels opgeschoven van begin naar eind 2021. Een deel van de kosten schuift daardoor door naar 2022.
- En tot slot prijsbijstelling (€ 3,7 miljoen) en leiden diverse kleinere mutaties tot per saldo hogere uitgaven (€ 2,1 miljoen).

De lagere realisatie (€ -65 miljoen) is met name veroorzaakt door:

- A32 Heerenveen-Akkrum vervanging fundering (- € 36,7 miljoen): de uitvoering van het project is om meerdere redenen vertraagd. Door de latere dan geplande definitieve gunning en de benodigde tijd voor ontwerp en voorbereiding voor de nog te contracteren opdrachtnemer was uitvoering in 2021 niet haalbaar. Verder is prioriteit gegeven aan het uitvoering van werkzaamheden op de A7 ten koste van de A32.
- Vervanging van bestaande wegkantsystemen (-€ 15 miljoen): de uitrol start later dan verwacht waardoor de geplande uitgaven niet volledig zijn gerealiseerd aanbesteding heeft langere tijd in beslag genomen dan voorzien, waardoor de geplande uitgaven niet volledig zijn gerealiseerd.
- Binnen de planuitwerking van het VenR-programma was aan het eind van 2021 (- € 7,9 miljoen) niet meer nodig. Dit kwam voornamelijk door het uitstel van het Uitvoeringsbesluit voor de Balgzandbrug.
- Verder voor diverse projecten de volgende uitgaven:
- N200 Rijnlands Boezemwater (-€ 1 miljoen): de uitvoering van enkele restpunten in het project is naar 2022 doorgeschoven vanwege 7 maanden vertraging vanwege obstakels in de grond en claim aannemer;
- voor Renovatie Eerste Heinenoordtunnel (-€ 2,6 miljoen) lagere uitgaven veroorzaakt door te laat ontvangen facturen in verband met 3B-systemen herijking van de risico's, integraal ontwerp IA-sourcing en Bereikbaarheid REHT;
- Renovatie IJsselbruggen (-€ 1,8 miljoen).

2 De lagere uitgaven van € 48,3 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven.

De hogere realisatie wordt veroorzaakt door:

- Het budget voor een aantal tranche 4 planfase projecten is doorgeschoven van 2020 naar 2021 omdat deze planfasen later zijn gestart (€ 4,8 miljoen).

De lagere realisatie wordt veroorzaakt door:

- De uitgaven voor de Waalbrug zijn in 2021 € 7,6 miljoen lager. Dit is het saldo van het niet aangewende budget als gevolg van het ontbinden van het contract met de aannemer voor fase 2 en aan de aannemer betaalde afkoopsom voor het niet uitvoeren van fase 2.
- De renovatie van de Stuw Linne Gronst is vanwege een beschadiging door twee losgeslagen duwbakken naar voren gehaald en al uitgevoerd in 2020. (-€ 7,3 miljoen).
- Het project Damwanden Eemskanaal is vertraagd vanwege een ontwerpfout in de damwandberekening en door nadere bepaling van het type grondverankering van de damwanden (-€ 3,9 miljoen).
- Actualisatie programma Vervanging en Renovatie: de reservering Vervanging en Renovatie voor VenR-projecten schuift door naar latere jaren (-€ 29,9 miljoen).
- Overige kleinere per saldo lagere mutaties (-€ 4,4 miljoen).

3. De reservering vervanging en renovaties is ingezet voor het inrichten tijdelijke bemaalinstallaties IJmuiden en de versnelde aanschaf van de pomp bij Gemaal IJmuiden (€ -26 miljoen) op artikelonderdeel 3.02.01. Daarnaast is € -9 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 3.02.02 voor stuw Linne. Ter financiering van deze posten is vanuit latere jaren € 24,7 miljoen aan 2021 toegevoegd. Diverse kleinere mutaties van per saldo € 1,9 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 Infrastructuurfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

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

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

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

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post NUTW per ultimo 2021 bepalen. Het overgrote deel van de post betreft de SLA Beheer en onderhoud en Verkeer- en watermanagement inclusief de Landelijke Taken.

Tabel 68 Ontwikkeling post NUTW RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen			
	2019	2020	2021	Toelichting
<i>Beheer en onderhoud en verkeersmanagement</i>				
1) Hoofdwatersysteem	254	216	205	1
2) Hoofdwegennet	7	– 9	– 149	2
3) Hoofdvaarwegennet	94	125	51	3
<i>Subtotaal Beheer en onderhoud en verkeersmanagement inclusief Landelijke Taken</i>	<i>355</i>	<i>333</i>	<i>107</i>	
<i>Overig¹</i>				
4) Hoofdwatersysteem	32	54	58	4
5) Hoofdwegennet	79	85	137	5
6) Hoofdvaarwegennet	22	9	27	6
7) Overig	29	37	43	7
<i>Subtotaal Overig</i>	<i>162</i>	<i>185</i>	<i>265</i>	
Totaal	517	518	372	

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.

1. Voor het Hoofdwatersysteem zijn iets minder opbrengsten ontvangen dan er kosten zijn gemaakt. De productie was hoger dan eerdere jaren. Het grootste deel van de € 205 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft betrekking op kustlijnverzorging: € 112 miljoen. Vorig jaar was dit nog € 134 miljoen. Dit doordat de opdrachtnemers binnen de hen gegeven vrijheid om de werkzaamheden uit te voeren de daadwerkelijke zandsuppleties naar achteren schuiven. De afname wordt voornamelijk veroorzaakt doordat activiteiten in 2020 stil hebben gelegen vanwege de stikstofproblematiek en in 2021 alsnog zijn uitgevoerd. Ook bevat het totaalsaldo middelen die specifiek zijn ontvangen voor bijvoorbeeld duurzaamheid, hoogwater 2021, Urgenda. Dit betreft circa € 7 miljoen die in 2021 is ontvangen, maar pas later worden besteed. Het resterende saldo van € 86 miljoen wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2022 en verder.
2. Het saldo op hoofdwegennet is lager dan een jaar geleden door hogere productie en het verrekenen van de tekorten op schades uit eerdere jaren. Het saldo voor Hoofdwegennet is € -149 miljoen. Voor het grootste deel wordt dit gecompenseerd door een bedrag van € 136 miljoen dat bij Voorjaarnota 2021 is toegevoegd in 2022 ter aanvulling van het tekort uit 2021.
3. Het saldo op Hoofdvaarwegennet is lager dan een jaar geleden door hogere productie, het in één keer nemen van de resterende kosten die in het verleden zijn gemaakt voor de overdracht van de Hollandsche IJssel en de opgebouwde tekorten door uitbreiding areaal (€ 74 miljoen). Het saldo op Hoofdvaarwegennet van € 51 miljoen heeft voor € 13 miljoen betrekking op middelen die specifiek zijn ontvangen voor onder meer duurzaamheid en hoogwater 2021, maar pas later worden besteed. De rest van het saldo (€ 38 miljoen) wordt gebruikt voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen in 2022 en verder.
4. Van de € 58 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft € 34 miljoen betrekking op Kader Richtlijn Water (Herstel en Inrichting, natuurcompensatie), € 17 miljoen op Planuitwerkingen en € 7 miljoen voor een opdracht voor EZK met betrekking tot Wind op Zee.

5. Van de € 137 miljoen op het Hoofdwegennet is € 91 miljoen bestemd voor servicepakketten, € 30 miljoen voor file-aanpak en € 16 miljoen voor planuitwerkingen.
6. De balanspost op het Hoofdvaarwegennet heeft voor € 19 miljoen betrekking op NoMo AOV, € 4 miljoen op Planuitwerkingen en € 4 miljoen op een opdracht voor EZK met betrekking tot het Maritiem Informatievoorziening Service Punt (MIVSP).
7. De balanspost overig heeft voor € 23 miljoen betrekking op projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland en voor € 7 miljoen op een opdracht van EZK voor Urgenda. Deze beide posten zijn elk ongeveer € 2,5 miljoen hoger dan eind 2020.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaliseerd door te kijken welke onderhoudsmaatregelen per 1 januari van enig jaar op basis van het gebruikte onderhoudsregime een geadviseerd onderhoudsmoment hadden voor dat jaar. Voor het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud is van de uitgestelde onderhoudsmaatregelen beoordeeld of de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken.

In onderstaande tabel is de totale omvang van het volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud per modaliteit van eind 2017 tot eind 2021 weergegeven. De oploop van het uitgestelde onderhoud kent diverse oorzaken. Zo spelen bijvoorbeeld wijzigende marktomstandigheden een rol, doen zich onvoorziene gebeurtenissen voor, die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt en kan gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt van invloed zijn.

De stijgende trend heeft zich in 2021 voortgezet. De groei is wel iets afgezwakt. Dit komt doordat extra budget is ontvangen met IMPULS⁴ en het Versnellingspakket⁵. Hierdoor kon meer onderhoud worden uitgevoerd. Verder is bij Voorjaarsnota extra budget toegevoegd voor Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet. Hierdoor is de groei van het uitgesteld onderhoud geremd.

Ten behoeve van de langjarige instandhoudingsbehoefte (budget en capaciteit) is het beeld verscherpt door externe audits die in 2019 en 2020 zijn uitgevoerd op de budgetbehoefte voor instandhouding van RWS. Over de uitkomsten hiervan is de Kamer het laatst in oktober 2021 geïnformeerd⁶. Uit deze onderzoeken blijkt dat de budgetbehoefte voor de periode

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, [35 300 A, nr. 5](#)

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, [29 385, nr. 106](#)

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, [35925 A nr. 14](#)

2022–2035 in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger ligt dan het beschikbare budget, zonder dat het uitgesteld onderhoud wordt ingelopen. Daarnaast is geen rekening gehouden met actuele inzichten waarop nog verdere validaties moeten plaatsvinden.

Tabel 69 Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2017		2018		2019		2020		2021	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdwegennet	314	3	353	1	552	7	544	12	649	19
Hoofdvaarwegen	350	36	414	37	493	3	487	9	494	3
Hoofdwatersysteem ¹	80	7	106	8	106	8	159	1	190	3
Totaal	744	45²	873	46	1.151	18	1.190	22	1.333	25

1 Hierbij zijn de kosten voor de kustlijn zorg 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 Door een afrondingsverschil tellen de delen niet op tot het geheel.

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 jaarlijkse beheerplannen. Onderstaand wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten in standhouding en op het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Prestaties ProRail

Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van 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. De Tweede Kamer wordt jaarlijks in een separate brief over de jaarverantwoording van ProRail geïnformeerd.

Tabel 70 Prestatie-indicatoren ProRail

Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde ¹	Streef-waarde	Realisatie 2020	Realisatie 2021
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6	6
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,9%	91,1%	93,5%	94,4%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,7%	97,3%	97,9%	98,1%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,1%	82,1%	85,2%	89,2%
Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal 3 minuten	86,8%	89,9%	93,5%	93,5%
Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten	92,4%	93,4%	96,1%	95,7%
Transitotijd goederenvervoer	7,5%	3,8%	3,2%	4,1%
Geleverde treinpaden	97,5%	98,2%	98,5%	97,5%
Impactvolle storingen op de infra	610	546	361	406

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

Bron: Jaarrapportage ProRail, 2021

Toelichting

Bovenstaande cijfers geven inzicht in de punctualiteit van het spoorstelsel, het aantal impactvolle storingen en reizigerspunctualiteit.

Ontwikkeling van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij ProRail ultimo 2020. Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag zijn nog niet alle gegevens over het areaal van ProRail per einde 2021 beschikbaar. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van het areaal van ProRail.

Tabel 71 Areaal netwerken ProRail

Areaal	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021
Spoorlengte	km	7.097	7.053
Wissels	stuks	6.377	6.262
Overwegen	stuks	2.419	2.394
Seinen	stuks	11.555	11.592
Beweegbare bruggen	stuks	67	68
Tunnels	stuks	25	26
Stations	stuks	399	398

1 Kerncijfers | ProRail Reports

Bron: Kerncijfers ProRail, 2021¹

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

	Begroting	Realisatie	Vershil	Toelichting
Artikelonderdeel	2021	2021	2021	
IF 13.02	1.498	1.596	98	1
IF 13.07				
Totaal realisatie instandhouding HSWI	1.498	1.596	98	

Toelichting

1. In 2021 is € 98 miljoen (inclusief btw) meer aan subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door het terugdraaien van de zbo-correctie voor btw 2021 (€ 17 miljoen), de prijsbijstelling 2021 van € 35 miljoen, uitgevoerd werk waarvoor het budget op andere artikelen was begroot (€ 12 miljoen), een kasschuif (versnelling) van per saldo € 32 miljoen en de vaststelling van de subsidie 2020 van € 2 miljoen (zie ook de ontvangsten op artikel 13.09). Afrekening van de subsidie 2021 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

In het onderzoek naar de instandhoudingskosten van ProRail dat in 2020 door PwC/Rebel is uitgevoerd is tevens een analyse uitgevoerd naar het uitgesteld en achterstallig onderhoud van de spoorassets (Kamerstukken II 2019/20, [35570](#), nr. 46). Uit deze analyse blijkt dat er sprake is van enig uitgesteld onderhoud. De risico's van het uitgesteld onderhoud lijken beperkt, omdat een groot deel van dit uitgesteld onderhoud weloverwogen en bewust ontstaat omdat dit past binnen de asset management strategie

van ProRail. In incidentele gevallen is sprake van achterstallig onderhoud (Rotterdamse haven; voor het oplossen hiervan is een verbeterprogramma ingericht, zie o.a. Kamerstukken II 2021/22, [29984](#), nr. 954).

In haar rapportage «Staat van de Infra» concludeert ProRail dat de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur in 2020, net als in 2019, gemiddeld goed was (Kamerstukken 35925-A-25). Er heeft vergeleken met 2019 beperkt verandering plaatsgevonden in de veroudering of verjonging van de systemen. De hoeveelheid storingen is vergelijkbaar met de hoeveelheid in 2019, en de hoeveelheid veiligheidsincidenten is gedaald. ProRail stelt, net als over 2019, dat de spoorinfrastructuur veilig en betrouwbaar is. Een belangrijk aandachtspunt blijft de situatie in de Rotterdamse haven. ProRail is daar begonnen met het wegwerken van het achterstallig onderhoud, wat nog enkele jaren in beslag zal nemen. ProRail is naar aanleiding van de rapportage van CrisisLab verzocht om in het Staat van de Infrastructuurrapport de koppeling aan te scherpen tussen de situatie in de praktijk en de theoretische levensduur. ProRail heeft daar uitvoering aan gegeven door de technische conditie van de assets, zoals deze vastgesteld wordt door het uitvoeren van inspecties en metingen in de praktijk, te integreren met de theoretische levensduur, zoals deze wordt bepaald op basis van levensduurtabellen en beleid. Hiermee kan de resterende levensduur nauwkeuriger bepaald worden en kan tijdig de vervanging ingepland worden. De beweging hiervoor is ingezet voor de systemen 'Spoor' en 'Bruggen & Tunnels', en zal de aankomende jaren uitgebreid worden naar de andere systemen.

Balansposten ProRail

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

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

Ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag zijn de gegevens van de balansposten van ProRail per eind 2021 nog niet beschikbaar. Volledigheidshalve is hieronder de meest recente informatie opgenomen ten aanzien van de balansposten ProRail.

Tabel 73 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

	BOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden (per saldo)	188	58	246
Vooruit ontvangen bijdragen van IenW (per saldo)	– 14	12	– 2
Vooruit ontvangen bijdragen	174	70	244
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	57	57	114
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	– 26	0	– 26
Nog te egaliseren bijdragen	31	57	88
Getroffen voorzieningen en overige reserves			56
Saldo van nog te betalen kosten en vooruitbetaalde kosten			– 17
Nog te betalen kosten			39
Liquide middelen per 31-12-2020			371

Bron: Jaarrekening ProRail 2020

Bijlage 3: Lijst van afkortingen

Tabel 74

Afkorting	
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
LVN	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

Afkorting	
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
REP	Ruimtelijk Economisch Programma
RMf	Regionale Mobiliteitsfondsen
RSS	Randstadspoor
RSP	Regiospecifiek Pakket
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue-helikopters
SLA	Service Level Agreement
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TB	Tracébesluit
TEN-T	Trans Europese Transport Netwerken
UPGE	Uitvoeringsprogramma geluidemplacementen
UWO	Uitwerkingsovereenkomst
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
ZES	Zero Emission Services
ZZL	Zuiderzeelijn