
Vergaderjaar 2024–2025

36 740 A

Jaarverslag en Slotwet Mobiliteitsfonds 2024

Nr. 1

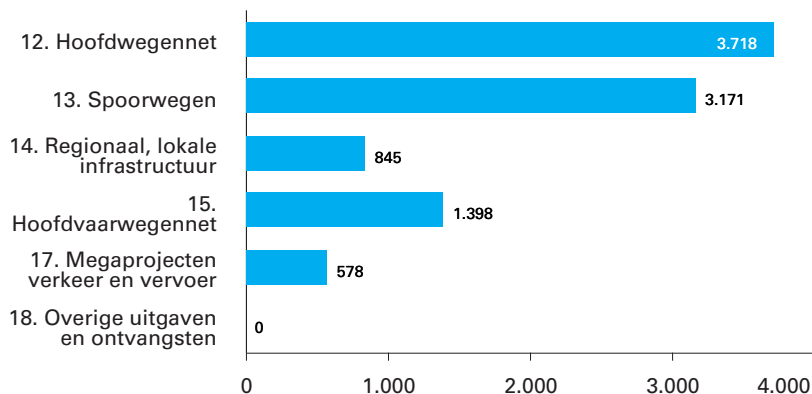
JAARVERSLAG VAN HET MOBILITEITSFONDS (A)
Ontvangen 21 mei 2025

INHOUDSOPGAVE

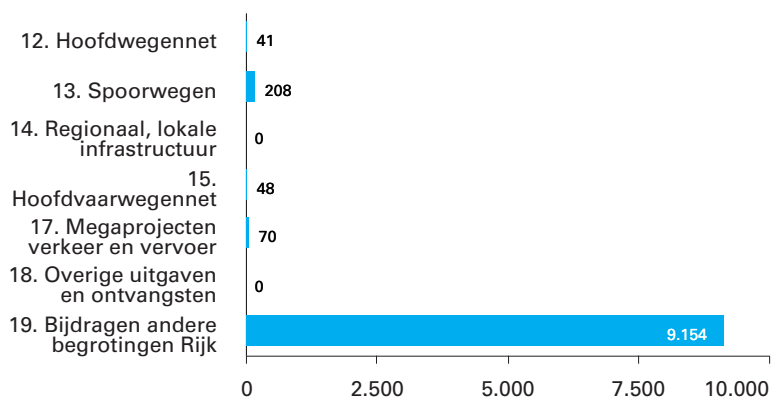
Gerealiseerde uitgaven en ontvangsten	3
A. Algemeen	4
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	6
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	6
2. Leeswijzer	7
B. Productverslag	10
3. Mobiliteitsfondsverslag 2024	10
1 Onderuitputting	11
4. Productartikelen	14
4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	14
4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	21
4.3 Artikel 13 Spoorwegen	42
4.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	54
4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	57
4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	74
4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	83
4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	85
5. Bedrijfsvoeringsparagraaf	86
C. Jaarrekening	88
6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds	88
7. Saldibalans	89
D. Bijlagen	95
Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen	96
Bijlage 2: Instandhouding	98
1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat	98
2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)	113
Bijlage 3: Lijst van afkortingen	119

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 9.709.360



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 9.520.871



A. ALGEMEEN

1 1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

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

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Mobiliteitsfonds (A) over het jaar 2024 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 2024 gevoerde financiële beheer.

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

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2024
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2024 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2024, alsmede over de saldibalans over 2024 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

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

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

B. Madlener

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 2024 van het Mobiliteitsfonds, Hoofdstuk A van de Rijksbegroting. Naast het Mobiliteitsfonds kent lenW ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

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

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

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

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

Opbouw

Het Jaarverslag van het Mobiliteitsfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2024 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit:
 - Het Mobiliteitsfondsverslag 2024, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2024 en een overzicht van de onderuitputting (voordelig saldo), waarbij de grootste en belangrijkste meevallers op de realisaties worden toegelicht;
 - De productartikelen van het Mobiliteitsfonds;
 - De bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2024 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit de verantwoordingsstaat en saldibalans van het Mobiliteitsfonds.
- De volgende drie bijlagen:
 1. Artikel 13 Spoorwegen;
 2. Instandhouding;
 3. Lijst van afkortingen.

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2025 op het niveau van de artikelonderdelen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen en ontvangsten volgens deze ondergrenzen toegelicht.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

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

Afronding budgettaire tabellen en verantwoordingsstaat

De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verantwoordingsstaat zijn in lijn met de Regeling 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 loon- en prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
- Van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project.

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

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2025 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 14 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de minister van Financiën wordt aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 28 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 2025

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag geldt de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) 2025 van de Minister van Financiën. In RBV 2025 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in de jaarverslagen van lenW op het gebied van:

1. Negatieve bijstellingen verplichtingen
2. Onderuitputting in het beleidsverslag

Ad 1. Negatieve bijstellingen verplichtingen

Voor negatieve bijstellingen van (garantie) verplichtingen die in een eerder jaar door de Tweede Kamer zijn geautoriseerd en aangegaan is het niet meer toegestaan dat deze worden gesaldeerd in de budgettaire tabellen en de verantwoordingsstaat.

Ad 2. Onderuitputting in het beleidsverslag

In het beleidsverslag wordt gerapporteerd over de in het verantwoordingsjaar opgetreden onderuitputting.

B. PRODUCTVERSLAG

3. Mobiliteitsfondsverslag 2024

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2024 zijn opgesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2024 is gestart.

Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

In 2024 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitgevoerd:

Tabel 2 Activiteiten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

Beheer, onderhoud en vervanging	
Netwerk	Project
Hoofdwegen	– 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.	
Hoofdvaaarwegen	– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
	– Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.
	– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.
	– Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.
	– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.

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

Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2024 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Tabel 3 Mijlpalen aanleg Hoofdwegenet

Aanleg Mijlpalen Hoofdwegenet	
Mijlpaal	Project
Openstellingen	– Zuidelijke Ringweg Groningen (A7/N7)
	– Blankenburgverbinding (A24)
	– Gehele verbreding A1 Apeldoorn en Azelo
Start realisatie	– Zuidasdok:
	- OV-terminal en Knooppunt Nieuwe Meer in uitvoering
	- Project Tunnel gegund
	- Start aanbesteding van Knooppunt Amstel
Onherroepelijk Tracébesluit	– A2 Het Vonderen – Kerensheide
	– A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)

Tabel 4 Mijlpalen aanleg Hoofdvaarwegennet

Aanleg
mijlpalen Hoofdvaar-
wegennet

Mijlpaal	Project
Openstellingen	– Nieuwe Sluis Terneuzen
	– Toekomst visie Waal: Overnachtingshaven Lobith (locatie Spijk)

Tabel 5 Mijlpalen aanleg Spoorwegen en OV

Aanleg mijlpalen
Spoorwegen en OV

Mijlpaal	Project
Indienststelling	– Diverse deelprojecten bij de landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid stations, Kleine functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering)
	– Spoorcapaciteit 2030; diverse deelprojecten
	– Multimodale Knoop Schiphol: Plazastijpunten (excl. gevelkappen)
	– PHS: Geluidscherm Bloemendalerpolder
	– Geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn
	– Rijswijk-Delft Campus is als deelproject opgeleverd eind 2024 (volledige oplevering is 1e helft 2025 (Rijswijk-Rotterdam)).

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT-overzicht 2024.

1 Onderuitputting

In onderstaande tabel wordt de totale onderuitputting gepresenteerd. Daarbij worden de grootste en/of belangrijkste meevallende realisaties apart toegelicht. De overige meevallende realisaties worden in de post «overige meevallers» toegelicht.

De onderstaande tabel geeft per begrotingsartikel een overzicht van de onderuitputting¹ in 2024, zowel in miljoenen euro's als in percentage van de vastgestelde begroting 2024. Een minus staat voor voordelig saldo een plus staat voor nadelig saldo. De tabel wordt ondersteund met een toelichting van het voordelig saldo per belangrijkste post.

Tabel 6 Grootste posten met een voordelig saldo in 2024

	Bedrag	Als % van de vastgestelde netto begroting
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Vernieuwing	– 31.400	– 0,3%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Aanleg	– 31.000	– 0,3%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Planuitwerking en Verkenningen	– 23.000	– 0,2%
Voordelig Saldo Spoorwegen Planuitwerking en Verkenningen	– 23.400	– 0,2%
Voordelig Saldo SPUKS Woningbouwmiddelen	– 24.100	– 0,2%
Voordelig Saldo Hoofdvaarwegennet Vernieuwing	– 11.600	– 0,1%
Voordelig Saldo Hoofdvaarwegennet Aanleg	– 26.400	– 0,3%
Voordelig Saldo Zuidasdok	– 11.400	– 0,1%
Voordelig Saldo Vrachtwagenheffing	– 18.214	– 0,2%
Overige Voordelige Saldi	– 38.216	– 0,4%
Totaal	– 238.730	– 2,3%

¹ Onderuitputting betreft hierbij alleen de specifieke najaars- en slotwetmutaties 2024. In lijn met de comptabele wetgeving is de vastgestelde begroting gedurende 2024 in onder meer verschillende suppletore wetten bijgesteld. Voor het verloop van de wijziging van de begrotingsstaat voor het jaar 2024 wordt verwezen naar de slotwet 2024.

Toelichting

Het voordelig saldo op het Mobiliteitsfonds wordt, conform de Comptabiliteitswet 2.11 lid 4, aan 2025 toegevoegd zodat de beschikbare projectbudgetten meerjarig ongewijzigd blijven en daarmee de uitvoering niet belemmerd wordt.

Voordelig Saldo Hoofdwegennet Vernieuwing

Het voordelig saldo van € 31,4 miljoen op Vernieuwing is het gevolg van vertragingen op diverse Vervangings- en Renovatieprojecten. Zo is het kasbudget bij de planning van het project N99-Kooijbrug doorgeschoven naar achter omdat de herberekeningen en het controleren van de raming langer duurde dan gepland. Ook bij de Blankenburgverbinding en de renovatie van de N3 Papendrechtse brug is minder gerealiseerd dan begroot. Dit wordt veroorzaakt doordat bij de projecten Barneveld-Nijkerk, Waterberg-Apeldoorn en Muiderberg en Watergraafsmere meer voorbereidingstijd nodig was omdat de aannemer gebruik maakt van een blokplanning en er maar één uitvoeringsteam beschikbaar was. Daarnaast is een deel van de Reservering Vernieuwing ook doorgeschoven naar 2025 omdat die niet meer benodigd werd geacht in 2024. Hoofdzakelijk komt dit doordat het project Brienenoordbrug stil ligt. Daarnaast is de realisatie van de N99 Balgzandbrug en de reservering m.b.t. jaarlijkse incidenten van de N3 renovatie Papendrechtsebrug doorgeschoven naar 2025 en verder.

Voordelig saldo Hoofdwegennet Aanleg

Het voordelig saldo van € 31 miljoen wordt met name verklaard door het aanlegprojecten: Schiphol/Amsterdam/Almere (SAA) en Geluidsaneringsprogramma-weg. De reservering voor SAA wordt doorgeschoven naar 2025. Dit jaar was dit bedrag gereserveerd voor de Vaststellingsovereenkomsten excessieve prijsstijgingen van het project A9 Badhoevedorp (A9 BaHo), echter is met de aannemer afgesproken dat het project dit in 2026 of 2027 zal betalen. Bij Geluidsaneringsprogramma-weg is er minder verplicht doordat bij de gevelisolatieprojecten veel minder objecten in uitvoering komen dan was geraamd en de regio's kampen met vertragingen door onvoldoende capaciteit bij de aannemer. Doordat er minder verplichtingen zijn aangegaan hebben er ook lagere kasuitgaven plaatsgevonden.

Voordelig saldo Hoofdwegennet Planuitwerking en Verkenningen

Dit betreft een voordelig saldo op de planuitwerking en verkenningen van het hoofdwegennet van € 23 miljoen. Het wordt voornamelijk veroorzaakt door het programma Publiek Vervoer en Voorbereiding Vrachtwagenheffingskosten. Bij Publiek vervoer komt dit doordat eind 2024 het initiële contract is aangegaan voor de pilot publiek vervoer Zeeland. De kosten vielen aanzienlijk lager uit. Het gevolg was dat in 2024 geen kosten werden gemaakt en de kasbudgetten doorschuiven naar 2025. In de loop van 2025 en verder zullen nieuwe contracten worden afgesloten. Bij de kosten voor de voorbereiding vrachtwagenheffing waren er initieel meer kosten geraamd dan uiteindelijk nodig was in 2024. De overige middelen schuiven door naar 2025.

Voordelig saldo Spoorwegen Planuitwerking en Verkenningen

Het voordelig saldo van € 23,4 miljoen op de planuitwerking en verkenningen op Spoorwegen wordt met name veroorzaakt door het project Grensoverschrijdend Spoor. De SPUK voor Emmen-Rheine van circa € 14 miljoen wordt niet meer in 2024 uitbetaald aan de provincie Drenthe en wordt naar verwachting in 2025 beschikt.

Voordelig saldo SPUKs Woningbouwmiddelen

Het voordelig saldo heeft te maken met het niet volledig beschikken van de SPUKs Korte Termijn Woningbouwmiddelen (€ 7,3 miljoen) en Mobiliteitspakketten (€ 16,8 miljoen). De middelen worden beschikt in 2025.

Voordelig Saldo Hoofdvaarwegennet Vernieuwing

Het voordelig saldo van € 11,6 miljoen op Vernieuwing is het gevolg van diverse Vervangings- en Renovatieprojecten. Zo zijn de geplande werkzaamheden door de aannemer ten behoeve van de Spijkenisserbrug en de daarmee gepaarde betalingen doorgeschoven naar 2025. Ook bij de Krammerssluizen is 1 termijnstaat verplaatst naar 2025, waardoor de budgetbehoefte ook in 2025 nodig is.

Voordelig Saldo Hoofdvaarwegennet Aanleg

Het voordelig saldo op het Hoofdvaarwegennet bij aanleg (€ 26,4 miljoen) is te wijten aan het project Nieuwe Sluis Terneuzen. Er heeft een betalingsstop plaatsgevonden op dit project. Deze is opgelegd vanwege kwaliteitsissues in het werk van de opdrachtnemer. De betalingsstop betreft inmiddels een bedrag van € 22 miljoen. Daarnaast vindt de afrekening voor het dienstgebouw plaats in 2025, waardoor € 3 miljoen van het budget wegschuift naar 2025.

Voordelig Saldo Zuidasdok

Het voordelig saldo op Zuidasdok van € 11,4 miljoen is voornamelijk het resultaat van de OV Terminal 1. Een belangrijke buitendienststelling waarin werkzaamheden aan perrons zouden worden uitgevoerd is in Q3 2024 alsnog over de jaargrens heen geschoven van november 2024 naar januari 2025. Dit heeft tot vertraging in de ruwbouw geleid waardoor niet zeker was of de oorspronkelijke datum gehaald kon worden. De verplaatsing heeft geen gevolgen voor de rest van de planning.

Voordelig Saldo Vrachtwagenheffing

Dit betreft het voordelig saldo vanuit Vrachtwagenheffing van € 18,2 miljoen. Conform de middelenafsprake die is gemaakt met het ministerie van Financiën schuift dit via saldowerking door naar 2025.

Overige Voordelige Saldi

Dit betreft een saldo van de overige mee- en tegenvallers op het Mobiliteitsfonds € 38,2 miljoen. Dit komt bijvoorbeeld door een lagere realisatie op het aanlegproject Maatregelenpakket HSL-Zuid en de SPUK Slim, Veilig, Doelmatig, Duurzaam gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur en de Regeling Schoon Emissieloos bouwen.

4. Productartikelen

4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Met het artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de 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 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de infrastructuuragenda.

In dit artikel staan ook de brede verkenningen nieuwe stijl. Kenmerkend aan deze verkenningen is dat ze – indien mogelijk - modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar dat een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. Dit is zo vastgelegd in de MIRT-werkwijze. In deze werkwijze staat het opgavengericht werken voorop. Samen met bestuurlijke partners wordt steeds 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.

Op artikel 11 vindt er geen realisatie plaats. 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 7 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 11 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	0	0	0	0	0	806.927	– 806.927	1
Uitgaven	0	0	0	0	0	520.419	– 520.419	
<i>Waarvan juridisch verplicht (percentage)</i>								
11.01 Verkenningen	0	0	0	0	0	117.594	– 117.594	2
11.03 Reserveringen	0	0	0	0	0	157.915	– 157.915	3
<i>11.03.01 Gebiedsprogramma's</i>	0	0	0	0	0	22.874	– 22.874	
11.03.02 Overige reserveringen	0	0	0	0	0	130.892	– 130.892	
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord	0	0	0	0	0	4.149	– 4.149	
11.04 Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	244.910	– 244.910	4
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	
11.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

- De verplichtingen zijn afgenomen met € 807 miljoen ten opzichte van de vastgestelde begroting.
 - De toelichting op deze verplichtingenverlaging is voor een groot deel gelijk aan de toelichting van de uitgaven verlagingen (- € 520,4 miljoen). Deze worden onder punt 2 en 3 toegelicht;
 - Additioneel zijn de verplichtingen nog met € 286,6 miljoen verlaagd ten opzichte van de uitgaven. Dit is te grotendeels te verklaren door de volgende posten:
 - Reservering Pakket Zeeland: hier zijn de verplichtingen met € 38 miljoen extra verlaagd, omdat de verplichtingen in een ander ritme nodig zijn dan de uitgaven.
 - Reservering Rotterdam HOV: de verplichtingen zijn additioneel met € 9,4 miljoen verlaagd ten opzichte van de uitgaven. Vanwege het voorgenomen Voorkeursbesluit in het BO MIRT 2022 zijn de middelen overgeboekt naar de planuitwerkingsfase. De verplichtingen zijn in een ander ritme nodig dan de uitgaven.
 - CA-reservering Rutte IV voor Woningbouw: in vergelijking met de uitgaven, zijn de verplichtingen additioneel met € 240,2 miljoen verlaagd in 2024. Het gaat om de verplichtingen op de projecten HOV4, Lijn Pampus Almere, Rijnburg en Westflank Groningen. Voor HOV 4 Eindhoven en Lijn Pampus Almere moet nog een bestuursovereenkomst worden opgesteld, dus zijn de verplichtingen in 2024 en verplaats naar 2025. Voor Westflank Groningen loopt nog een MIRT-onderzoek en wordt een ontwikkelagenda opgesteld tussen rijk en regio over ontsluitingsmaatregelen, dit vindt niet meer in het huidige jaar plaats en daarom schuiven deze verplichtingen ook naar 2025 toe.
 - Hogere verplichtingen van circa € 1 miljoen.

2. De uitgaven op artikelonderdeel 11.01 Verkenningen zijn verlaagd met € 117,6 miljoen ten opzichte van de vastgestelde begroting. Dit is met name het gevolg van de actualisering van de programmering op de Verkenningen N35 Wijkthmen-Nijverdal (€ 94 miljoen) en Oude Lijn (€ 15 miljoen). Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij artikel 11.01 Verkenningen.
3. De uitgaven op artikelonderdeel 11.03 Reserveringen zijn verlaagd met € 158 miljoen ten opzichte van de vastgestelde begroting. Dit is voornamelijk het resultaat van veranderingen bij de volgende onderdelen:
 - Artikelonderdeel 11.03.01 kent een verlaging van € 22,8 miljoen als gevolg van overboekingen naar de beleidsbegroting HXII voor de Reservering Stedelijk OV Den Haag-Rotterdam. Daarnaast zijn de programmeringen van de Reserveringen Stedelijk OV Den Haag-Rotterdam, Brainport Eindhoven, Rotterdam HOV en het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid geactualiseerd.
 - Artikelonderdeel 11.03.02 kent een verlaging van € 130,9 miljoen. Dit is te wijten aan de volgende mutaties:
 - De Reservering Slimme en Duurzame Mobiliteit (- € 84 miljoen). De verlaging is te verklaren door de bijdrage aan de beleidsbegroting HXII voor de BDU. Daarnaast zijn er overboekingen geweest naar het productartikel 12 op het MF (€ 75 miljoen) voor de stimuleringsregeling Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur. De rest van de verlaging is te verklaren door de actualisatie van dit programma.
 - De Reservering Schoon Emissieloos Bouwen (- € 20 miljoen) heeft te maken gehad met een actualisatie van de programmering en een overboeking van een deel van deze middelen (€ 5,6 miljoen) naar het productartikel 13 op het MF, voor de uitvoering door OVS. Er is – € 14,4 miljoen minder uitgegeven omdat dit bedrag doorgeschoven is naar 2025 conform de nieuwe SEB Bestedingsplan 2025 – 2030 die medio februari 2025 met de Kamer wordt gedeeld.
 - Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij artikel 11.03 Reserveringen.
4. De uitgaven op artikelonderdeel 11.04 Generieke Investeringsruimte zijn met € 245 verlaagd ten opzichte van de vastgestelde begroting. Dit voor een groot deel het resultaat geweest van de onttrekkingen uit de Risicoreservering Prijsstijgingen (- € 242 miljoen) ten behoeve van de projecten en programma's die in 2024 last hebben gehad van excessieve prijsstijgingen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

11.01 Verkenningen

Motivering

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

Producten

Tabel 8 Projectoverzicht behorende bij 11.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projecten Noord Nederland					
Verkenning Groningen Suiker	0	97			1
Projecten Noordwest-Nederland					
A9 Rottepolderplein	5	5	2021	nmb	
Amsterdam Zuid 3e perron	390	429			2
OV en Wonen in en rond Utrecht	809	905			3
OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	934	872			4
Verkenning Oude Lijn	1.799	1.402			5
A27 Zeewolde-Eemnes	3	3		nmb	
Projecten Zuidwest-Nederland					
A15 Papendrecht-Gorinchem					
Verkenning MerwedeLingelijn	0	57			6
Verkenning Rail Gent Terneuzen	0	106			7
Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer	0	37			8
A15 Papendrecht-Gorinchem	134	138	2021	nmb	
Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam	282	290	Regio	Regio	
Projecten Zuid-Nederland					
A2 Deil-Den Bosch/Vught	122	126	2021	nmb	
A58 Tilburg-Breda	24	25	2021	nmb	
Verkenning HUB Den Bosch	138	142			
Projecten Oost-Nederland					
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven	78	452	nmb	2024	9
Verkenning Knooppunt OV Nijmegen	0	45			10
N35 Wijthmen-Nijverdal	15	112	nmb	nmb	11
Totaal verkenningsprogramma					
Begroting (MF 11.01)	4.733	5.243			

Toelichting

- Verkenning Groningen Suiker:** In verband met de faseovergang op Station Groningen Suiker zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11.03 (Reserveringen) naar MF 11.01 (Verkenningen).
- Amsterdam Zuid 3e perron:** In verband met de faseovergang op Amsterdam Zuid 3e Perron zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11 naar het uitgavenartikel MF 13.03.
- OV en Wonen in en rond Utrecht:** Het budget op OV en Wonen in en rond Utrecht is verhoogd door een overboeking vanuit BZK.
- OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer:** In de begroting 2024 was € 934 miljoen gereserveerd (Artikel MF 14.01 en Artikel MF 11.01). Deze bijdrage is onderdeel van een grotere bijdrage van lenW in het kader van Zuidasdok en Derde Perron, waarvan afgesproken is dat de bijdrage van lenW gekoppeld is aan een prioriteitsstelling en tekorten worden gedekt uit de reservering voor de OV-verbinding Amsterdam -Haarlemmermeer. In september 2023 is het deelproject OVT-2 opgedragen aan bouwcombinatie Nieuw-Zuid waarvoor aanvullend € 87 miljoen nodig bleek. Conform de afgesproken werkwijze is dit bedrag bij VJN 2024 in mindering gebracht op het projectbudget OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer.

5. **Verkenning Oude Lijn:** De propositie Oude Lijn bestaat in feite uit vier projecten: 1) Oude Lijn en knooppunten 2) Station Stadionpark 3) Randstadrail/Metronet 4) BRT/HOV Leiden-Zoetermeer. De budgetten voor de projecten zijn nu afzonderlijk opgenomen. De laatste twee projecten zijn zuiver regionale projecten, die het Rijk voor de helft meefinanciert, maar waar niet direct woningbouw aangekoppeld is. Daarom is voorgesteld deze twee projecten niet te scharen onder de WoMo-projecten. Dit voorkomt dat deze projecten zowel met de NGF-verantwoording als de WoMo-verantwoording te maken hebben. Aangezien het wel lenW projecten zijn, worden deze projecten wel opgenomen in het jaarlijkse MIRT overzichten. Voor Stadionpark is derhalve € 135 miljoen overgeboekt naar MF 13.03, Voor Randstadrail/Metronet Rotterdam € 267 miljoen naar MF 14.01 en voor BRT/HOV Leiden-Zoetermeer is € 36 miljoen opgenomen op MF 11.01.
6. **Verkenning MerwedeLingeLijn:** In verband met de faseovergang op Aanpak MerwedeLingeLijn zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11.03 (Reserveringen) naar MF 11.01 (Verkenningen).
7. **Verkenning Rail Gent Terneuzen:** Dit project is nieuw opgezet in verband met de overboeking door EZ vanuit het Nationaal Groeifonds.
8. **Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer:** De propositie Oude Lijn bestaat uit vier projecten, waar BRT Leiden-Zoetermeer er een van is. BRT Leiden is een zuiver regionaal project, het Rijk financiert voor de helft mee, maar hier is niet direct woningbouw aan gekoppeld. Daarom wordt dit project niet geschaard onder de WoMo-projecten. Aangezien het wel een lenW project is, wordt dit project wel opgenomen in het jaarlijkse MIRT overzichten. Voor BRT/HOV Leiden-Zoetermeer is € 36 miljoen opgenomen op MF 11.01.
9. **A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven:** Dit betreft een aanvulling van € 374 miljoen vanuit Woningbouw middelen. Dit zijn zuiver regionale projecten, die het Rijk deels meefinanciert, maar waar niet direct woningbouw aan gekoppeld is. Daarom wordt dit projecten niet onder de WoMo-projecten opgenomen en is het afgesplitst.
10. **Verkenning Knooppunt OV Nijmegen:** In verband met de faseovergang zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11.03 (Reserveringen) naar MF 11.01 (Verkenningen).
11. **N35 Wijthmen-Nijverdal:** Dit betreft een aanvulling van € 97 miljoen vanuit Woningbouw middelen. Dit zijn zuiver regionale projecten, die het Rijk deels meefinanciert, maar waar niet direct woningbouw aan gekoppeld is. Daarom wordt dit projecten niet onder de WoMo-projecten opgenomen en is het afgesplitst.

11.03 Reserveringen

Motivering

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

Producten

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

Projectomschrijving	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projecten Noordwest-Nederland					
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	8	8	nnb	nnb	
Projecten Zuid-Nederland					
Reservering Westerscheldetunnel	147	0	nnb	nnb	1
Reservering Netwerkontwikkeling A2/N2	0	239	nvt	nvt	2
Multimodaal Metropool Regio Eindhoven	0	175	nvt	nvt	3
Brainport Eindhoven	497	828	nvt	nvt	4
Reserveringen			nvt	nvt	
N33 en Nedersaksenlijn	480	340	nvt	nvt	5
Exploitatie en Onderhoud Caribisch Nederland	73	77	nvt	nvt	
Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer	7	7	nvt	nvt	
ERTMS	591	838	nvt	nvt	
Slimme en duurzame mobiliteit	146	4	nvt	nvt	6
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	119	0	nvt	nvt	7
Pakket Zeeland	55	114	nvt	nvt	8
Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten)	174	105	nvt	nvt	9
Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN	376	17	nvt	nvt	10
Robuuste Hoofdvaarwegen	170	173	nvt	nvt	11
Goederenvervoercorridors	42	11	nvt	nvt	12
Programma Bescherming Noordzee					
Infrastructuur (PBNI)	0	146	nvt	nvt	13
Reservering Stikstof	13	14	nvt	nvt	
Strategisch Capaciteitsmanagement	3	3	nvt	nvt	
Verduurzaming Gebouwen	0	1	nvt	nvt	
Modaliteitspecifieke reservering	47	38	nvt	nvt	
Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur	0	100	nvt	nvt	14
Lelylijn	5	6	nvt	nvt	
Stedelijk OV: Den Haag (CID Binckhorst)	336	0	nvt	nvt	15
Rotterdam HOV: Woningbouwmiddelen BO					
MIRT 2022	672	0	nvt	nvt	16
Station Groningen Suiker: Woningbouwmiddelen					
BO MIRT 2022	94	97	nvt	nvt	
RegioExpress: Woningbouwmiddelen BO					
MIRT 2022	85	87	nvt	nvt	
Reservering Programma Hoogfrequent Spoor	0	133	nvt	nvt	17
Knooppuntontwikkeling OV: Station					
Nijmegen/Fietsenstalling	44	0	nvt	nvt	18
Voortzetting gebiedsprogramma's	6	0	nvt	nvt	19
EurregioRail: Woningbouwmiddelen BO MIRT 2022	32	33	nvt	nvt	
Ontsluiting Woningbouw	41	36	nvt	nvt	
Reservering Instandhouding	7.767	6.617	nvt	nvt	20
Totaal reserveringen	12.030	10.247			
Begroting (MF 11.03)	12.030	10.247			

Toelichting

- Reservering Westerscheldetunnel:** Dit betreft een overheveling van € 147 miljoen naar het beleidsartikel voor de gedeerde toelinkomsten als gevolg van het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.
- Reservering Netwerkontwikkeling A2/N2:** Dit betreft een aanvulling van € 239 miljoen vanuit het Nationaal Groeifonds

3. **Multimodaal Metropool Regio Eindhoven:** Dit betreft een aanvulling van € 174 miljoen vanuit het Nationaal Groeifonds
4. **Brainport Eindhoven:** Dit betreft een aanvulling van € 331 miljoen vanuit het Nationaal Groeifonds
5. **N33 en Nedersaksenlijn:** Dit betreft een overheveling in het kader van PEGA (Parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen) is € 480 miljoen euro toegekend aan N33 en Nedersaksenlijn. Hiervan wordt er € 250 miljoen apart gereserveerd voor de N33 Noord inclusief oeververbinding, € 145 miljoen voor N33 Midden en € 85 miljoen voor de Nedersaksenlijn.
6. **Slimme en duurzame mobiliteit :** Dit betreft de overheveling van € 142 miljoen conform BO MIRT afspraak voor de Stimuleringsregeling Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.
7. **Strategisch Plan Verkeersveiligheid:** Dit betreft de overheveling van € 119 miljoen voor de vierde tranche impulsregeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
8. **Pakket Zeeland:** Het projectbudget is verhoogd (o.a. middels een overboeking vanuit Financiën) in verband met de meerjarige toezegging aan NS inzake de subsidie Wind in de Zeilen. Daarnaast zijn de tranches 2023 en 2024 voor de subsidie aan NS overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII waar deze uitgaven worden verantwoord.
9. **Schoon en Emmissieloos bouwen:** Dit betreft een overheveling van € 69 miljoen naar de beleidsartikelen voor de uitvoering
10. **Bereikbaarheid WoMo HWN:** Dit betreft de overheveling van € 359 miljoen vanuit de woningbouwmiddelen ten behoeve van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.
11. **Robuuste Hoofdvaarwegen:** Betreft de loon- en prijsbijstelling 2024. In de Ontwerpbegroting 2024 ontbrak het projectbudget per abuis. Daarom is het in het Jaarverslag wel toegevoegd. Het projectbudget was bij de Ontwerpbegroting 2024: € 170 miljoen.
12. **Goederenvervoercorridors:** Betreft de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 0,4 miljoen) en de overboeking van € 31 miljoen naar de modaliteitsartikelen Spoor, HWN en HVWN i.v.m. gemaakte afspraken tijdens het BO MIRT GVV najaar 2023 € 24,7 miljoen en voor een deel bestaat dit uit de lenW-bijdrage aan de Maritieme Maakindustrie € 6,3 miljoen. In de Ontwerpbegroting 2024 ontbrak het projectbudget per abuis. Daarom is het in het Jaarverslag wel toegevoegd. Het projectbudget was bij de Ontwerpbegroting 2024: € 42 miljoen.
13. **Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI):** Voor de jaren 2026 tot en met 2037 is in totaal € 146,1 miljoen gereserveerd voor het lenW-aandeel in de uitvoering van het actieplan Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI).
14. **Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur:** er zijn middelen vanuit het Klimaatfonds met VJN 2024 overgeboekt naar het MF Het gaat om € 100 miljoen ten behoeve van het uitvoeringsprogramma Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI)
15. **Stedelijk OV: Den Haag:** In verband met de faseovergang zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11 naar het uitgavenartikel MF 14.01
16. **Rotterdam HOV verbinding:** In verband met de faseovergang zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11 naar het uitgavenartikel MF 14.01.
17. **PHS:** Dit betreft een overheveling van € 133 miljoen om de reservering op de generieke investeringsruimte om te zetten naar een reservering op 11.03.02.

18. **Knooppuntontwikkeling OV: Stat. Nijmegen/Fietsenstalling:** In verband met de faseovergang zijn de beschikbare middelen overgeboekt vanuit Artikel MF 11.03 (Reserveringen) naar MF 11.01 (Verkenningen).
19. **Voortzetting Gebiedsprogramma's:** In de Ontwerpbegroting 2024 ontbrak het projectbudget per abuis. Daarom is het in het Jaarverslag wel toegevoegd. Het projectbudget was bij de Ontwerpbegroting 2024: € 6 miljoen
20. **Reservering Instandhouding:** De CA-middelen zijn ingezet voor de integrale dekkingsopgave MF voor instandhouding (€ 90,7 miljoen) en voor het doortrekken van BKN-RWS in 2031 en 2032. Daarnaast is deze reservering ook ingezet voor BKN-spoor (€ 400 miljoen).

11.04 Generieke Investeringsruimte

Motivering

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

4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	3.088.561	2.467.048	3.335.960	4.431.149	3.170.492	3.149.900	20.592	1
Uitgaven	2.791.219	2.952.254	3.176.794	3.210.933	3.718.174	3.706.162	12.012	
Waarvan juridisch verplicht (percentage)								
12.01 Exploitatie	4.109	4.589	9.298	5.763	8.474	4.401	4.073	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.109	4.589	9.298	5.763	8.474	4.401	4.073	
12.02 Onderhoud en vernieuwing	827.129	844.645	1.188.303	1.034.926	1.147.514	1.119.841	27.673	2
12.02.01 Onderhoud	700.022	693.767	1.021.510	774.855	929.291	810.696	118.595	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	700.022	693.767	1.021.510	774.855	929.291	810.696	118.595	
12.02.04 Vernieuwing	127.107	150.878	166.793	260.071	218.223	309.145	- 90.922	
12.03 Ontwikkeling	649.940	634.468	594.319	581.266	648.265	767.944	- 119.679	3
12.03.01 Aanleg	499.097	517.371	414.178	445.216	460.860	425.481	35.379	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	19.411	58.841	25.075	22.591	1.872	2.878	- 1.006	
12.03.02 Planning en studies	150.843	117.097	180.141	128.602	158.071	210.343	- 52.272	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	24.470	25.738	45.774	19.130	21.564	19.013	2.551	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
12.03.03 Optimalisering gebruik	0	0	0	7.448	29.334	132.120	– 102.786	
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	618.182	733.664	540.204	778.672	1.141.593	1.086.142	55.451	4
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	691.859	734.888	844.670	810.306	772.328	727.834	44.494	5
12.06.01 Apparaatskosten RWS	525.087	560.583	584.178	631.499	660.438	619.325	41.113	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	525.087	560.583	584.178	631.499	660.438	619.325	41.113	
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	166.772	174.305	260.492	178.807	111.890	108.509	3.381	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	158.172	165.705	251.992	170.307	111.890	108.509	3.381	
12.09 Ontvangsten	92.137	130.876	21.433	116.288	41.402	52.885	– 11.483	6
12.09.01 Ontvangsten	92.137	130.876	21.433	116.288	41.402	52.885	– 11.483	
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 20,6 miljoen wordt voornamelijk veroorzaakt door het project A27 Houten-Hooipolder. Het contract tussen de opdrachtgever (RWS) en opdrachtnemer was eind 2024 al getekend, waardoor de opdracht en verplichting in 2024 is vastgelegd in plaats van 2025.

De hogere uitgaven van € 12,0 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven. De hogere uitgaven worden met name veroorzaakt door:

2. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing (€ 27,7 miljoen) worden met name veroorzaakt door:

- Onderhoud (€ 118,6 miljoen) hogere uitgaven:
 - N35 Wijthmen-Nijverdal (€ 94 miljoen), bij de voorjaarsnota is er een amendement geweest waarbij begrotingsbudget van dit project is weggehaald door het her-prioriteren van het kabinet naar instandhouding.
 - Uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 27,3 miljoen).
 - Middelen voor de realisatie van een geleiderail bij het zonnepark langs de A37 (€ 5,4 miljoen).
 - Toevoeging van het meerjarig onderhoudsbudget aan de scope van het uitvoeringsproject Tunnel A10 (- € 8,0 miljoen).
- Vernieuwing (- € 90,9 miljoen) lagere uitgaven:
 - Reserveringen GVO (- € 44,3 miljoen): opvragen van budget t.b.v. geluidschermen A10 Noord (- € 17,9 miljoen), renovatie eerste Heine-noordtunnel (- € 15,8 miljoen), Kunstwerken A44 (- € 7,6 miljoen) en overige kleine overhevelingen.
 - Reservering brandwerendheid tunnels van DGMO (- € 18,1 miljoen): dit betreft een actualisatie van de programmering van het programma Brandveiligheid Tunnels. De gehele programmering schuift met 2 jaar naar achteren van 2024-2028 naar 2026-2030.
 - Toegekende loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 8,7 miljoen).

- GVO Renovatie (- € 23,1 miljoen): er zijn vertragingen bij de Heine-noordtunnel (- € 20,5 miljoen) en Haringvlietbrug (- € 4,9 miljoen). Bij N99 Kooijbrug (- € 3,8 miljoen) duurde de herberekening en het controleren van de raming met de aannemer langer. Daar staat tegenover hogere uitgaven op de A73 realisatiefase Swalmen tunnel (€ 6,3 miljoen).
 - Ten behoeve van versterkt kasmanagement 2024 is een gedeeltelijk overschot bij GVO renovatie ingezet bij DBFM A24 Blankenburgverbinding (- € 6,3 miljoen) om de betaling aan Vlaardingen te voldoen.
 - Brandwerendheid tunnels (- € 5,9 miljoen): bij de uitvoering van het herstel van de brandwerendheid 2e Coentunnel blijken de vooraf ingeschatte risico's in 2024 nagenoeg niet op te treden, de kas wordt doorgeschoven naar 2027.
 - Programma Intelligente wegkantstations (iWKS) (- € 2,0 miljoen): vertragingen door veel onzekerheden bij de start van de eerste iWKS trajecten en een verstoorde samenwerking met de marktpartijen (- € 44 miljoen) en overige kleine verschillen (- € 1,3 miljoen). Daar tegenover staan hogere uitgaven door de aanpassing van het uit te rollen programma (€ 26,8 miljoen), het doorschuiven van werk uit vorig jaar bij de projecten Barneveld-Nijkerk; Waterberg-Apeldoorn, Muiderberg en Watergraafsmeer meer voorbereidingstijd nodig was (€ 10,5 miljoen) en het later factureren van verschillende debiteuren (€ 6 miljoen).
3. De lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling (- € 119,7 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
- Aanleg (€ 35,4 miljoen) hogere uitgaven:
 - Toegekende loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 15,5 miljoen).
 - Overprogrammering RWS (€ 144 miljoen): Rijkswaterstaat hanteert bij de aanleg realisatie programma's een overplanning. Dit betekent dat in de ontwerpbegroting een hogere programmering van projecten wordt gehanteerd dan budget beschikbaar is. Aan het einde van het begrotingsuitvoeringsjaar zal de overplanning zijn ingelopen.
 - Geluidsaneringsprogramma-weg (- € 47,8 miljoen): hoofdzakelijk veroorzaakt doordat er in 2024 geen wegvakken zijn geprogrammeerd en temporalisatie van werkzaamheden wegens de stikstofproblematiek (- € 22,1 miljoen). Bij de gevelisolatieprojecten zijn er minder objecten in uitvoering gekomen en de regio's kampen met vertragingen door onvoldoende capaciteit bij de aannemer (- € 11,3 miljoen). Overige verschil komt met name doordat de realisatieplanning bronmaatregelen MJPG is herijkt op basis van de actuele Meerjarenplanning Verhardingen (MJPV) en het nieuwe variabele onderhoudscontract (- € 14,4 miljoen).
 - A7 Zuidelijke ringweg Groningen (- € 18 miljoen): de afronding van enkele betaalposten van het hoofdbouwcontract zijn doorgeschoven naar 2025.
 - A10 Knooppunt Nieuwe Meer en Amstel (€ 16,9 miljoen): hogere uitgaven door wijzigingen met betrekking tot de stalen vallen van de Schinkelbruggen en als gevolg van gebruik van het Integraal voorontwerp van Zuidplus.
 - A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (- € 16,3 miljoen): in 2023 was de vaststellingsovereenkomst hoger dan verwacht. Daardoor is het bedrag in 2023 betaald en is het budget van 2024 naar 2023 geschoven (- € 5,1 miljoen). De risicoreservering voor de

- vaststellingsovereenkomst extreme prijsstijgingen van het project A9 BAHO (- € 5,7 miljoen) wordt in 2026/2027 betaald en overige kleine afwijkingen.
- A1 Apeldoorn-Azelo (- € 15 miljoen): versnelling van werkzaamheden waardoor betalingen al in 2023 zijn betaald. Daardoor is het budget van 2024 naar 2023 geschoven.
 - A4 Haaglanden-N14 (- € 14,3 miljoen) en A20 Nieuwkerk Gouw (- € 8,1 miljoen) hebben lagere uitgaven omdat deze zijn stil gelegd als gevolg van de stikstofproblematiek.
 - Rijnlandroute (- € 11 miljoen): hogere uitgaven (€ 53,7 miljoen) doordat tweetal subsidiemijlpalen zijn versneld betaald. De hogere uitgaven worden deels teniet gedaan doordat een geplande subsidie-mijlpaal betaling eerder in 2023 is betaald (- € 31 miljoen) en de afdracht aan het BTW-compensatiefonds (- € 15,4 miljoen) inzake de subsidie-beschikking Rijnlandroute (t.g.v. Provincie Zuid-Holland).
 - Kleine projecten (- € 10,5 miljoen): doorschuiven van werkzaamheden van kleine infra projecten in Noord Nederland (- € 3,6 miljoen) en Living Lab Heavy Duty Laadpalen (- € 2,3 miljoen). Daarnaast is er wegens stikstof problematiek het project N50 Kampen – Kampen Zuid getemporeerd (- € 1,7 miljoen). Het restant betreft kleine afwijkingen.
 - A2 Vonderen-Kerenheide (€ 8,1 miljoen): met name veroorzaakt door een vaststellingsovereenkomst (€ 5,3 miljoen) voor het uitwerken van een drietal werkplannen ten aanzien van dassen, vleermuizen, kabels en leidingen. Het restant verschil bestaat uit kleinere contractwijzigingen en diverse kleine verschillen.
 - A12/A27 Ring Utrecht (- € 6,4 miljoen): lagere uitgaven doordat het project Ring Utrecht is gepauzeerd en in afwachting is van een uitspraak van de Raad van State.
 - A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (- € 6,4 miljoen): doordat de uitspraak van de Raad van State nog niet bekend was ten tijde van de voorjaarsnota 2024 zijn de uitgaven rondom het opnieuw opstarten van de projectorganisatie i.v.m. onderhandelingen met de aannemer en de hiermee samenhangende organisatiekosten lager uitgevallen.
 - Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 4,7 miljoen).
- Planning en studies (- € 52,3 miljoen) lagere uitgaven:
- Regeling Impuls SPV (- € 66,9 miljoen): De lagere realisatie ten opzichte van de begroting 2024 wordt veroorzaakt doordat in verband met de demissionaire status van het kabinet begin 2024 tranche 3 van de regeling niet meer gerealiseerd is en doorschuift naar 2025.
 - Vrachtwagenheffing (€ 12,7 miljoen): De hogere realisatie wordt onder andere verklaard door de ontvangsten van de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor de programma. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programmabudget op het Mobiliteitsfonds en zijn beschikbaar voor de programma's.
 - Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 1,9 miljoen).
- Optimalisering gebruik (- € 29,3 miljoen) lagere uitgaven:
- Mobiliteit Ringen Eindhoven (- € 48,5 miljoen): De lagere realisatie ten opzichte van de begroting 2024 wordt veroorzaakt door een actualisatie waarbij middelen van 2024 naar 2025-2028 zijn geschoven. Dit is conform BO MIRT afspraken.

- Regeling. Slim Veilig Mobiliteit (€ 18,1 miljoen): De hogere realisatie ten opzichte van de begroting 2024 zijn veroorzaakt doordat er in de begroting 2024 geen budget beschikbaar was voor de regeling Slim Veilig Mobiliteit. In de loop van 2024 is budget overgeboekt om beschikkingen af te geven voor de regeling.
 - Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,9 miljoen).
4. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen (€ 55,4 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
- Toegekende loon-en prijsbijstelling 2024 (€ 24,3 miljoen).
 - SAA A9 Badhoevedorp-Holendrecht (€ 70,5 miljoen): aanpassing van DBFM reeks als gevolg aangepaste beschikbaarheidsdatum in de getekende vaststellingsovereenkomst (€ 61,7 miljoen). Daarnaast zijn er wijzigingen voor de poeren (€ 8,0 miljoen), de kolommen (€ 4,2 miljoen) omdat het areaal van de Schipholbrug een stuk slechter was dan van tevoren werd verwacht en zijn er overige wijzigingen bij gekomen (€ 0,7 miljoen). Daar tegenover staan lagere uitgaven bij het niet-DBFM deel (- € 4,1 miljoen): de vergoeding voor het herstel kolommen Schipholbrug is doorgeschoven naar 2025.
 - A27 Houten Hooipolder (€ 28,7 miljoen): hogere engineeringkosten opdrachtnemer (fase 1), apparaatskosten opdrachtgever en effect van de excessieve prijsstijgingen (€ 45,6 miljoen). Deels worden de hogere uitgaven teniet gedaan doordat voor 2024 geplande termijnstaten in 2023 zijn betaald als gevolg minder onzekerheden ontwerpvoortgang (- € 11,7 miljoen). Kasschuif naar achteren als gevolg van het later gunnen van de contracten noord en zuid (- € 9,2 miljoen).
 - A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (€ 8,5 miljoen): hoofdzakelijk aanvullend budget om bij een positief besluit van de Raad van State te kunnen onderhandelen over de definitieve contractsom (€ 8,1 miljoen).
 - A24 Blankenburg verbinding (- € 46,8 miljoen): kasschuif van de excessieve prijsstijging naar 2029 en verder als gevolg van de aanpassing van het betaalritme en de risicoreservering i.v.m. de grote onzekerheid omtrent het afzinken van het tweede tunnelelement (- € 36,6 miljoen) Daarnaast vallen enkele contractuele indexeringen lager uit dan de toegekende IBOI 2024 (- € 29,4 miljoen). Daar tegenover staan hogere uitgaven van werkzaamheden m.b.t. het afzinken van het laatste tunnel deel (€ 8,6 miljoen), betaling aan Vlaardingen (€ 6,3 miljoen) en een doorgeschoven termijnstaat uit 2023 (€ 3,5 miljoen).
 - A16 Rotterdam (- € 11,3 miljoen): hoofdzakelijk veroorzaakt door een versnelling (- € 29,3 miljoen) waarbij met de opdrachtnemer overeenstemming is bereikt over een drietal wijzigingen m.b.t. de opgelopen vertraging als gevolg van de corona maatregelen en om de daarmee samenhangende excessieve prijsstijgingen op te vangen. Daarnaast is er een kasschuif naar achteren als gevolg van het later starten van de exploitatiefase (- € 11,6 miljoen). De lagere uitgaven worden deels teniet gedaan door de grote scopewijziging vervanging van Kunstwerk 58 (€ 18,4 miljoen) en het effect van excessieve prijsstijgingen (€ 11,2 miljoen).
 - A15 Maasvlakte-Vaanplein (- € 6,3 miljoen): lagere uitgaven als gevolg van kasschuiven hoofdzakelijk door een versnelling van werkzaamheden aan de calamiteitenstrook maar ook door een geschil met de aannemerscombinatie A-lanes over stiller asfalt wat heeft geresulteerd in het stil komen te liggen van een aantal dossiers (- € 3 miljoen). Tot slot, is ten behoeve van versterkt kasmanagement 2024 is een gedeeltelijk overschot ingezet bij A16 Rotterdam t.b.v. kunstwerk 58 voor een extra termijnbetaling (- € 3,3 miljoen).

- Aflossing tunnels (- € 4,3 miljoen): lagere onderhoudsvergoeding dan verwacht welke wordt bepaald door het aantal voertuigen dat door de tunnel gaat.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 7,9 miljoen).

5. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten (€ 44,5 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:

- Toegekende loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 33,1 miljoen).
- Verdeling van de middelen naar RWS voor de banenafpraak (€ 5,1 miljoen).
- Toekenning van middelen op basis van het rapport: kwantificering 'Werk aan Uitvoering' (WaU) (€2,4 miljoen). In het Coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd om de dienstverlening aan burgers en bedrijven te verbeteren en te versterken.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 3,9 miljoen).

6. De ontvangsten zijn € 11,5 miljoen lager dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door

- Ontvangsten Blankenburgverbinding (€ 4,6 miljoen): de ontvangst i.v.m. werkzaamheden aan het persriool Vlaardingen is in verband met een BTW discussie met de Gemeente doorgeschoven naar 2024.
- A27 Houten-Hooiplder (€ 1,6 miljoen): dit betreft een ruilovereenkomsten met ontvangsten RWS vanuit vastgoed.
- A1 Apeldoorn-Azelo (€ 1,7 miljoen): de ontvangsten inzake Poort van Twello, Groote Wetering en Cleantech onderdoorgang Grote Wetering zijn doorgeschoven naar jaar 2024.
- N18 Varsseveld (- € 2,5 miljoen): de inkomsten uit grondverkoop zijn moeilijk te voorspellen. Het betreft langdurige processen met een ongewisse uitkomst. De verwachting is dat de ontvangsten pas vanaf 2029 beschikbaar zullen zijn.
- Ontvangsten SPV (€ 10,9 miljoen): De hogere ontvangsten zijn de terugvorderingen vanuit de vaststelling specifieke uitkering SPV. Dit wordt beschikbaar gesteld in de volgende tranche zodat gemeentes en provincies alsnog hier een aanspraak op kunnen doen.
- Tijdelijke Tol (€ 5,2 miljoen): De hogere ontvangsten komt door de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor het programma tijdelijke tol. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programmabudget op het Mobiliteitsfonds en zijn beschikbaar voor het programma.
- Vrachtwagenheffing (€ 8,2 miljoen): De hogere ontvangsten komt door de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor het programma vrachtwagenheffing. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programmabudget op het Mobiliteitsfonds en zijn beschikbaar voor het programma.
- Tol ontvangsten (- € 41,5 miljoen): De lagere ontvangsten zijn een gevolg van de actualisatie van de prognose Tol A24 Blankenburgverbinding (opening december 2024).
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,3 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

12.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

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

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

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

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

Meetbare gegevens

Tabel 11 Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Begroting 2024	Toelichting
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.890	2.914	2.931	2.964	3.003	2.943	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	310	308	308	293	281	286	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

1. In 2024 is er verkeerssignalering (de matrixborden boven de weg) bijgekomen op de A24 Blankenburgverbinding, de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en op de A44 bij Leiden-West op de toeleidende trajecten naar de nieuwe provinciale weg N434 met de Corbulotunnel.
2. De lengte spitsstroken is in 2024 afgenomen doordat in het project A24 Blankenburgverbinding de spitsstroken op de A15 tussen Welplaatweg en Rozenburg centrum weer ingericht als de oorspronkelijke vluchtstroken. Eén van de spitsstroken op de A10 Zuid is in het project

Zuidasdok, eerder dan voorzien bij de Begroting, omgezet naar versmalde reguliere rijstroken. Daarom is de afname groter dan oorspronkelijk begroot.

Tabel 12 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2024	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%	94%	93%	91%	91%	90%	1
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	100%	96%	100%	99%	99%	95%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

1. In 2024 functioneerde 91% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%.
2. In 2024 was 99% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was boven de streefwaarde van 95%.

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

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

Producten

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

12.02.01 Onderhoud

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

De uitgaven voor het onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

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

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

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

Tabel 13 Uitgesteld Onderhoud Hoofdwegen

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig onderhoud
Hoofdwegennet	544	12	649	19	905	14	893	15	1.019	20

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2024 € 1 miljard, waarvan € 20 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2023 is het uitgestelde onderhoud met € 126 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 5 miljoen toegenomen.

Meetbare gegevens

Tabel 14 Areaal Rijkswegen

	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Begroting 2024	Toelichting
Rijbaanlengte	Hoofddrijbaarkm	5.842	5.842	5.846	5.858	5.862	5.849	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten km	1.766	1.794	1.612	1.612	1.623	1.619	2
Areaal asfalt	Hoofddrijbaakm ²	77	77,2	77,3	77,3	77,9	77,4	3
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten km ²	15	15,3	14,4	14,4	14,6	14,4	2
Groen areaal	km ²	183	184	184	188	188	184	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

1. In 2024 is de rijbaanlengte hoofddrijbaan met name toegenomen als gevolg van de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding. De voorziene afname van de rijbaanlengte door de overdracht van het laatste deel van de N18 Varsseveld - Enschede is in 2024 niet gerealiseerd.
2. Er is in 2024 een toename rijbaanlengte en oppervlak verbindingswegen gerealiseerd als gevolg van de A24 Blankenburgverbinding (nieuwe knooppunten Vlaardingen en Rozenburg). Doordat de A7 Zuidelijke

Ringweg Groningen (fase 2) eerder is opgeleverd dan bij de begroting van 2024 was voorzien, is de toename in 2024 groter dan oorspronkelijk begroot (reconstructie knooppunt Julianaplein).

3. In 2024 is het oppervlak hoofdrijbaan met name toegenomen als gevolg van de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding. Doordat de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2) eerder is opgeleverd dan voorzien bij de begroting van 2024, is de toename 2024 groter dan oorspronkelijk begroot.
4. In 2024 is het oppervlak Groen areaal gelijk gebleven. Daarnaast valt de realisatie hoger uit dan de begroting van 2024, omdat er in 2023 ook al een grote toename was. Dit is al toegelicht in het jaarverslag 2023.

Tabel 15 Indicator omvang areaal

Areaal	Eenheid	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie x € 1.000 2024	Begroting x € 1.000 2024
Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km2	91,6	91,7	92,5	91,8	929.291	904.696

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

In 2024 is het oppervlak hoofdrijbaan is vooral toegenomen door de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding. De toename in 2024 is groter dan oorspronkelijk begroot, omdat zowel de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2) als het laatste stuk van de A1 Apeldoorn - Azelo eerder zijn opgeleverd dan voorzien bij de begroting van 2024.

Tabel 16 Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2024	Toelichting
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	6%	7%	3%	4%	7%	10%	1
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%	98%	99%	99%	90%	2
Veiligheid (3):							
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,7%	99,8%	99,7%	99,6%	99,4%	99,7%	3a
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	Voldoende	0,99	99%	99%	95%	95%	3b

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

1. Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2024 was 7% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2023 doordat in 2024 meer productie is gedraaid. Het totale reistijdverlies is gestegen van 56 miljoen voertuigverliesuren in 2023 naar 62 miljoen voertuigverliesuren in 2024 en het aandeel files door werk in uitvoering van 2,5 miljoen voertuigverliesuren naar 4,5 miljoen voertuigverliesuren.
2. In heel 2024 was 99% van alle wegen veilig beschikbaar. Deze score is 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 voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2024 voldeed 99,4% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% niet voldaan. Hier zijn twee redenen voor:
 - Uit onderzoek is gebleken dat bij het instellen van de nieuwe meetmethode in 2017, de norm die hierin gesteld is voor dichte deklagen te streng is. In de metingen van 2025 zal de interne norm voor alleen dichte deklagen versoepeld worden.
 - Er is sprake van uitgesteld onderhoud. Ten gevolge hiervan zijn er normoverschrijdingen voor een steeds groter deel van het wegdek.
 - 3b: Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2024 99% gescoord, waarmee aan de streefwaarde van 95% voldaan is.

12.02.04 Vernieuwing

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

12.03 Ontwikkeling

Motivering

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

12.03.01 Aanleg

In 2024 heeft lenW de volgende mijlpalen gerealiseerd die betrekking hebben op de aanlegprojecten:

Tabel 17 Mijlpalen Aanlegprojecten

Aanleg Mijlpalen Hoofdwegen- net	
Mijlpaal	Project
Openstellingen	– Zuidelijke Ringweg Groningen (A7/N7)
	– Blankenburgverbinding (A24)
	– Gehele verbreding A1 Apeldoorn en Azelo
Start realisatie	– Zuidasdok:
	- OV-terminal en Knooppunt Nieuwe Meer in uitvoering
	- Project Tunnel gegund
	- Start aanbesteding van Knooppunt Amstel
	– A2 Het Vonderen – Kerensheide
Onherroepelijk Tracébesluit	– A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

- 1 september 2024 is de Zuidelijke Ringweg Groningen (A7/N7) door de minister geopend.
- Op 7 december 2024 is de Blankenburgverbinding (A24) geopend. Na 6 jaar werk is de nieuwe noord-zuid verbinding ten westen van Rotterdam gereed en kan verkeer de weg gaan gebruiken.
- Eind 2024 is de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn-zuid en Twello vervroegd afgerond en opengesteld, waarmee de gehele verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo is afgerond.
- Van het programma Zuidasdok was in 2024 de OV-terminal en Knooppunt Nieuwe Meer in uitvoering, het project Tunnel gegund en de start aanbesteding van Knooppunt Amstel.
- De realisatiefase van de A2 Het Vonderen – Kerensheide is medio 2024 gestart.
- In oktober 2024 is het Tracébesluit van de A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) door de Raad van State onherroepelijk verklaard.

12.03.01 Aanleg

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2024		Projectbudget 2024			Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie 2024	begroting 2024	huidig	verschil	begroting 2024	huidig	
Projecten nationaal								
Nationaal								
Kleine projecten / Afronding projecten	20	8	6.084	6.079	– 4			
Programma 130 km	1	0	55	56	0			
Programma aansluitingen	5	1	132	133	1			
Quick Wins Wegen	0	0	12	12	0			
Geluidsaneringprogramma - weg	66	20	478	488	10			1
Vrachtwagenheffing	0	2	4	14	10			2
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1	0	1.478	1.478	0	2016	2016	
Noordwest-Nederland					0			
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	0	0	41	41	0	2018	2018	
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	34	52	730	833	103	2032-2036	2032-2036	3

Projectomschrijving	Kasbudget 2024		Projectbudget 2024			Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie 2024	begroting 2024	huidig	verschil	begroting 2024	huidig	
A1/A6/A9 Schiphol- Amsterdam-Almere	36	20	1.211	1.218	7	2027	2027	4
A1 Bunschoten- Knooppunt Hoevelaken	0	0	19	19	0	2015	2015	
A2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0	1.210	1.210	0	2012	2012	
A9 Badhoevedorp	0	0	307	292	- 15	2017	2017	5
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	6	6	365	371	6			6
A27/A12 Ring Utrecht	24	19	307	312	5			7
N50 Ens-Emmeloord	0	0	19	19	0	2016	2016	
Zuidwest-Nederland								
A15 Papendrecht-Sliedrecht	3	1	22	22	0	2021	2021	
A4 Burgerveen - Leiden	0	0	541	541	0	2015	2015	
A4 Delft - Schiedam	0	0	642	642	0	2015	2015	
A4 Vlietland / N14	0	0	16	16	0	2020	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	0	1	21	22	0	2024	2024	
N61 Hoek-Schoondijke	0	0	111	111	0	2015	2015	
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	12	4	23	24	1			
A4 Haaglanden - N14	16	2	61	62	1			
A4/A44 Rijnlandroute	92	105	559	542	- 17	Regio	Regio	8
Zuid-Nederland								
A27 Houten-Hooipolder	0	0	110	110	0	2029-2031	2029-2031	
A2 Passage Maastricht	0	0	686	686	0	2016	2016	
A2 't Vonderen-Kerensheide	20	29	348	417	69	2025-2027	2025-2027	9
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	0	0	260	260	0	2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth	2	0	61	59	- 2	Regio	Regio	
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	1	0	1	1	0			
A2 Maasbracht-Geleen 1e fase	0	0	154	154	0			
A67 Aanpak toerit Someren	0	0	5	5	0			
Programma Smartwayz.NL: InnovA58	8	1	55	56	1			
Oost-Nederland								
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	10	4	679	686	7	n.t.b.	n.t.b.	10
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a en 2b	112	99	489	493	4	2023-2025	2023-2025	
A1 Apeldoorn Zuid- Beekbergen	0	0	29	29	0	2017	2017	
A50 Ewijk - Valburg	0	0	269	269	0	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal	1	0	319	319	0	2015	2015	
N35 Wijnthmen - Nijverdal	4	0	24	24	1	2018	2018	
N35 Zwolle - Wijnthmen	0	0	50	50	0	2018	2018	
Noord-Nederland								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	99	83	899	927	29	2025	2025	11
N33 Zuidbroek-Appingedam	0	1	2	4	2	2014	2014	
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	0	222	222	0			
Overig								
Fileaanpak	1	0	61	61				
Meer kwaliteit Leefomgeving	2	1	152	152				
Meer veilig	0	1	117	117				

Projectomschrijving	Kasbudget 2024		Projectbudget 2024			Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	begroting	huidig	verschil	begroting	huidig	
	2024	2024	2024			2024		
Afrondingen								
Totaal aanlegprogramma	576	459	19.439	19.658	218			
Budget realisatie (MF 12.03.01)								
Overprogrammering (-)	- 144	0						

Toelichting

1. Aanvullend budget naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit voor de A27 Houten Hooipolder, waarbij een wegverbreding plaatsvindt van de A27 tussen de aansluiting Houten en het Knooppunt Hooipolder (€ 10 miljoen).
2. RWS heeft opdracht gekregen (€ 9,7 miljoen) voor het uitvoeren van werkzaamheden in 2024 op basis van afspraken die zijn vastgelegd in de uitvoeringsovereenkomst realisatie vrachtwagenheffing IenW-RWS. Met de introductie van de vrachtwagenheffing gaan vrachtwagens betalen voor het gebruik van de weg en komen middelen beschikbaar voor het verduurzamen en innoveren van de vervoerssector (de 'terugsluis').
3. Aanvullend budget i.v.m. toevoegen vervanging Rozenoordbrug aan de scope van ZAD (€ 64,8 miljoen). Voor de wijzigingen met betrekking tot de stalen vallen van de Schinkelbruggen en de extra wijzigingen als gevolg van gebruik van het Integraal Voorontwerp is er ook extra budget gekregen (€ 16,9 miljoen). Daarnaast is er aanvullend budget voor het aanleg deel van project Zuidas voor vervanging oplegging Overschiekanaal (€ 3,5 miljoen) en vast onderhoud van knooppunt Amstel (€ 9,6 miljoen). Tot slot, is er een loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 21,5 miljoen) en bijdrage van Amsterdam t.b.v. realisatie geluidschermen Schinkelkwartier (€ 2,6 miljoen) ontvangen.
4. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 6,9 miljoen).
5. Harde meevaller (- € 15,1 miljoen), project is inmiddels afgerond.
6. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 6 miljoen).
7. Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 5 miljoen).
8. Projectbudget is verlaagd en wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de overheveling van de afdracht aan het BTW-compensatiefonds (€ 15,4 miljoen) inzake de subsidie-beschikking Rijnlandroute (t.g.v. Provincie Zuid-Holland).
9. Dit betreft de toevoeging van de getroffen risicoreservering A2 Vonderen-Kerensheide om teneinde het uitvoeringsbesluit te kunnen nemen en betreft aanvullingen voor het aanlegbudget (€ 35,2 miljoen). Daarnaast is het project aangevuld met extra budget t.b.v. de effect van excessieve prijsstijgingen (€ 34 miljoen).
10. Aanvullend budget gekregen om bij een positief besluit van de Raad van State te kunnen onderhandelen over definitieve contractsom (€ 8,0 miljoen).
11. Aanvullend budget (€ 7,2 miljoen) i.v.m. het voldoen aan de nieuwe eisen van brandwerend beton. De dekking komt vanuit de reservering brandwerendheid. Daarnaast extra budget als gevolg van de effect van excessieve prijsstijgingen (€ 15,5 miljoen) en de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 5,1 miljoen).

12.03.02 Planning en studies

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

Projectomschrijving	Projectbudget 2024			Planning TB		Oplevering/ openstelling		Toelichting
	begroting 2024	huidig	Verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies -projecten	- 1219	- 1.445		nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Nationaal								
Beter Benutten	96	97	1	nvt	nvt	nvt	nvt	
Geluidsaneringprogramma – weg	550	562	12	nvt	nvt	nvt	nvt	
Kosten voorbereiding tol	114	110	- 4	nvt	nvt	nvt	nvt	
Exploitatie tol	471	503	32	nvt	nvt	nvt	nvt	1
Lucht - weg (NSL hoofdwegennet)	2	0	- 2	nvt	nvt	nvt	nvt	2
Reservering voor LCC	425	484	59	nvt	nvt	nvt	nvt	3
Snelfietsroutes	2	46	44	nvt	nvt	nvt	nvt	4
Voorbereiding vrachtwagenheffing	355	357	2	nvt	nvt	nvt	nvt	
Exploitatie vrachtwagenheffing	300	474	174	nvt	nvt	nvt	nvt	5
Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid	349	436	87	nvt	nvt	nvt	nvt	6
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	194	198	4	nvt	nvt	nvt	nvt	7
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	177	170	- 7	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland								
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	473	480	7	nvt	nvt	nvt	nvt	8
A12/A27 Ring Utrecht	1725	1773	48	*	n.t.b.	*	n.t.b.	9
A7/A8 Corridor Amsterdam-Hoorn	531	574	43	2030-2032	2030-2032	2030-2032	2030-2032	
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	144	149	5	*	n.t.b.	*	n.t.b.	
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	27	28	1	Regio	Regio	Regio	Regio	
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	31	27	- 4	Regio	Regio	Regio	Regio	10
Projecten Zuidwest-Nederland								
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	153	216	63	2028-2029	2028-2029	2028-2029	2028-2029	11
A4 Burgerveen – N14	347	358	11	2029-2031	2029-2031	2029-2031	2029-2031	12
A4 Haaglanden – N14	153	157	4	2026-2028	2026-2028	2026-2028	2026-2028	
Westerscheldetunnel	0	151	151					13
Projecten Zuid-Nederland								
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	5	0	2025-2027	2025-2027	2025-2027	2025-2027	
N65 Vught – Haaren	89	89	0	Regio	Regio	Regio	Regio	
Toegangsweg Maastricht-Aachen Airport	0	4	4					14
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	77	79	2	2030-2032	n.t.b.	2030-2032	n.t.b.	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	572	588	16	2027-2030	n.t.b.	2027-2030	n.t.b.	
Programma SmartWayZ.nl: ASML De Run	1	0	- 1	nvt	nvt	nvt	nvt	15
Programma SmartWayZ.NL: ITS en Smart Mobility	10	9	- 1	nvt	nvt	nvt	nvt	
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	1	1	0	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Oost-Nederland								
A1/A30 Barneveld	23	23	0	*	n.t.b.	*	n.t.b.	
N35 Nijverdal – Wierden	125	129	4	Regio	Regio	Regio	Regio	
N35 Knooppunt Raalte	15	26	11	2023-2025	n.t.b.	2023-2025	n.t.b.	16
N50 Kampen – Kampen Zuid	17	17	0	*	n.t.b.	*	n.t.b.	
A28 Amersfoort-Hoogeveen	33	34	1	nvt	nvt	nvt	nvt	
A1/A35 Azelo-Buuren	1	1	0	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Noord-Nederland								

Projectomschrijving	Projectbudget 2024			Planning TB		Oplevering/ openstelling		Toelichting
	begroting 2024	huidig	Verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Toegangsweg Groningen Airport Eelde	0	7	7					17
N33 Midden (Zuidbroek-Appingedam)	0	4	4					18
N33 Noord (Appingedam - Eemshaven)	115	200	85	*	n.t.b.	*	n.t.b.	19
Overige projecten en reserveringen	134	157						
Projecten in voorbereiding								
Projecten Nationaal								
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken								
Programma DUMO								
Programma Fiets								
Strategisch plan Verkeersveiligheid								
Afrondingen								
Totaal programma planning en studies	6.618	7.278	863					
Begroting (MF 12.03.02)	6.618	7.278	863					

Toelichting

1. Dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 32 miljoen).
2. Dit betreft een overheveling naar het juiste artikelonderdeel op HXII (- € 2 miljoen).
3. Dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 en toevoeging extrapolatiejaar 2038 (€ 59 miljoen).
4. Dit betreft een aanvulling van vergroenen reisgedrag t.b.v. fietspaden (€ 44 miljoen).
5. Dit betreft een aanvulling vanuit de minregel voor de Exploitatie van Vrachtwagenheffing om in 2024 de gunning voor de periode van 10 jaar te kunnen doen in plaats van 7 jaar (€ 174 miljoen).
6. Dit betreft een aanvulling vanuit de reservering voor het uitbreiden van de financiële ruimte binnen de nieuwe tranche van de investeringsimpuls (€ 87 miljoen).
7. Dit betreft een overheveling voor studies op het gebied van ontwikkelingen op het Hoofdwegennet (- € 7 miljoen).
8. Dit betreft een aanvulling door prijsindexatie (€ 48 miljoen).
9. Dit betreft een overheveling vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022) (€ 43 miljoen).
10. Dit betreft een uitgave van BTW-afdracht aan het BTW-Compensatiefonds van de Regeling (- € 4 miljoen).
11. Dit betreft een aanvulling als gevolg van scope-uitbreidingen (€ 63 miljoen).
12. Dit betreft een aanvulling vanuit de middelen Woningbouw en Mobiliteit conform de gemaakte BO MIRT afspraken (najaar 2022) (€ 11 miljoen).
13. Dit betreft een aanvulling vanuit de gereserveerde middelen naar het beleidsartikel voor de gedeelde tolinkomsten als gevolg van het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel (€ 151 miljoen).
14. Dit betreft een aanvulling voor Amendement 36200-A-54 om budget beschikbaar te stellen (€ 4 miljoen).
15. Dit betreft een uitgave voor de SPUK voor ASML Run (SmartwayZ) in het kader van betere bereikbaarheid bedrijventerrein ASML (- € 1 miljoen).
16. Dit betreft een aanvulling vanuit de modaliteit specifieke reservering overgeboekt naar het project om het tekort te kunnen dekken (€ 11 miljoen).
17. Dit betreft een aanvulling voor Amendement 36200-A-54 om budget beschikbaar te stellen (€ 7 miljoen).

18. Dit betreft een aanvulling vanuit de reservering N33 Noord (Appingedam Eemshaven) (€ 4 miljoen).
19. Dit betreft een aanvulling vanuit de reservering N33 Noord (Zuidbroek-Appingedam) (€ 85 miljoen).

12.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

Tabel 20 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03: Optimalisering Gebruik (bedragen x € 1 miljoen)				
Projectomschrijving	Projectbudget 2024		Toelichting	
	begroting 2024	huidig	verschil	
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit	31	32	1	
Schoon Emissieloos Bouwen	180	203	23	1 Dit betreft de uitgaven ten behoeve van stikstof.
Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam Gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur	0	124	124	Dit betreft de uitgaven vanuit de reserveringen conform BO 2 MIRT afspraak.
Noordwest-Nederland				
Ringen draaiende houden WoMo	212	218	6	
Zuidwest-Nederland				
Ringen draaiende houden WoMo	53	55	2	
Zuid-Nederland				
Reservering VDL	5	5	0	
Ringen draaiende houden WoMo	53	55	2	
Quickwins A2 Deil-Vught	14	14	0	
Totaal Optimalisering gebruik	548	706	158	
Begroting (MF 12.03.03)	548	706	158	

Toelichting

1. Dit betreft de uitgaven ten behoeve van stikstof (€ 23 miljoen).
2. Dit betreft de uitgaven vanuit de reserveringen conform BO MIRT afspraak (€ 124 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 financierders op de opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zeker stellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden opgelegd.

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

Producten

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

De projecten A16 Rotterdam, A24 Blankenburgverbinding, A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A27 Houten-Hooipolder een combinatie van DC-project/DBM-project) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. Voor de A24 Blankenburgverbinding is in 2024 gestart met de volledige beschikbaarheidsvergoeding, conform de contract afspraken, onder voorbehoud van volledige beschikbaarheid.

De Raad van State heeft in oktober het Tracébesluit 2024 onherroepelijk verklaard. Met deze uitspraak van de rechter is er, na een beroepsprocedure van zeven jaar, een einduitspraak over het project ViA15. In de laatste maanden van het jaar is RWS gestart met het opbouwen van de project-organisatie, het actualiseren van het contract en het maken van nieuwe (financiële) afspraken met de opdrachtnemer. Ook moet nog bekeken worden of het project maakbaar en financieel inpasbaar is.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2024		Project-budget 2024			Openstelling		Toelichting
	Begroting 2024	Realisatie 2024	Begroting 2024	huidig	verschil	begroting 2024	huidig	
Noordwest-Nederland								
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	63	63	1.912	1.932	20	2019	2019	1
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	17	17	400	405	5	2019	2019	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	51	49	1.205	1.218	13	2020	2020	2
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht	28	101	1.350	1.473	123	2027	2027	3
A10 Tweede Coentunnel	58	58	2.249	2.265	17	2013	2013	4
A12 Lunetten-Veenendaal	27	27	724	729	5	2012	2012	
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	15	15	373	378	5	2019	2019	
Aflossing tunnels	31	28	976	965	– 11			5
Zuidwest-Nederland								
A15 Maasvlakte-Vaanplein	77	72	2.370	2.385	15	2015	2015	6
A16 Rotterdam	268	262	1.937	1.979	41	2025	2025	7
A24 Blankenburgtunnelverbinding	291	249	2.081	2.120	39	2024	2024	8
N11 Alphen aan de Rijn	0	0	77	77	0			
Zuid-Nederland								
A27 Houten - Hooipolder	124	155	2.382	2.516	134	2029-2031	2029-2031	9
A59 Rosmalen-Geffen	0	0	272	271	– 1	2005	2005	
Oost-Nederland								
A12 Ede-Grijsoord	10	9	170	172	2	2018	2018	
N18 Varsseveld-Enschede	12	11	329	332	3	2018	2018	
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	0	9	212	220	8	n.t.b.	n.t.b.	10
Noord-Nederland								
N31 Leeuwarden-Drachten	0	0	170	170				
N33 Assen-Zuidbroek	15	15	364	368	3			
Tolgefinancierd								
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	0	0	557	557				
Tolgefinancierde uitgaven A24 Blankenburgtunnel	0	0	0	0				
Afrondingen								
Totaal uitvoeringsprogramma	1.086	1.142	20.110	20.531	421			
Begroting (MF 12.04)	1.086	1.142	20.110	20.531	421			

Toelichting

1. Dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 20 miljoen).
2. Dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 12,6 miljoen).
Hogere uitgaven als gevolg van de loon- en prijsbijstelling van 2024 (€ 16,8 miljoen).
3. Aanvullend budget toegevoegd vanwege het effect van de excessieve prijsstijgingen (€ 100 miljoen). En hogere uitgaven als gevolg van de loon- en prijsbijstelling van 2024 (€ 22,3 miljoen).
4. Dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 16,8 miljoen).
5. Meevaller veroorzaakt door het vrijvallen van restbudget omdat het project aflossing tunnel Noord is afgerond (- € 14,8 miljoen). Deels wordt deze verlaging teniet gedaan door het aanvullend budget als gevolg van de loon- en prijsbijstelling van 2024 (€ 3,7 miljoen).

6. Dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 14,9 miljoen).
7. Aanvullend budget toegevoegd vanwege het effect van de excessieve prijsstijgingen (€ 13 miljoen). Ook betreft het aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 28,3 miljoen).
8. Aanvullend budget toegevoegd vanwege het effect van de excessieve prijsstijgingen (€ 8 miljoen). Ook betreft het aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 31,3 miljoen).
9. Aanvullend budget toegevoegd vanwege het effect van de excessieve prijsstijgingen (€ 64,7 miljoen). Ook betreft het aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 69 miljoen).
10. Aanvullend budget om bij een positief besluit van de Raad van State te kunnen onderhandelen over de definitieve contractsom (€ 8 miljoen).

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

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

Voor een uitgebreide toelichting op de ontvangsten zie de Financiële toelichting onder tabel 10.

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.

Producten

Tabel 22 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Toelichting
Bijdragen van derden	11	41	30	1
Geraamde inkomsten tol	42		– 42	2
Totaal Ontvangsten (MF 12.09)	53	41	– 12	

Toelichting

1. • Ontvangsten Blankenburgverbinding (€ 4,6 miljoen): de ontvangst i.v.m. werkzaamheden aan het persriool Vlaardingen is in verband met een BTW discussie met de Gemeente doorgeschoven naar 2024.
- A27 Houten-Hooiplier (€ 1,6 miljoen): dit betreft een ruilovereenkomsten met ontvangsten RWS vanuit vastgoed.
- A1 Apeldoorn-Azelo (€ 1,7 miljoen): de ontvangsten inzake Poort van Twello, Groote Wetering en Cleantech onderdoorgang Grote Wetering zijn doorgeschoven naar jaar 2024.

- N18 Varsseveld (- € 2,5 miljoen): de inkomsten uit grondverkoop zijn moeilijk te voorspellen. Het betreft langdurige processen met een ongewisse uitkomst. De verwachting is dat de ontvangsten pas vanaf 2029 beschikbaar zullen zijn.
 - SPV (€ 10,9 miljoen): De hogere ontvangsten zijn de terugbetalingen vanuit de vaststelling specifieke uitkering SPV. Dit wordt beschikbaar gesteld in de volgende tranche zodat gemeentes en provincies alsnog hier een aanspraak op kunnen doen.
 - Programma Tijdelijke Tol (€ 5,2 miljoen): De hogere ontvangsten komt door de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor het programma tijdelijke tol. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programmabudget op het Mobiliteitsfonds en zijn beschikbaar voor het programma.
 - Programma Vrachtwagenheffing (€ 8,2 miljoen): De hogere ontvangsten komt door de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor het programma vrachtwagenheffing. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programma.
2. Ontvangsten tol (- € 42 miljoen): dit betreft de geraamde tolontvangsten die niet volledig in 2024 zijn ontvangen. Dit is het gevolg van de actualisatie van de prognose opening A24 Blankenburgverbinding. De opening was in december 2024.

4.3 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2024 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 23 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 13 (bedragen x € 1.000)								
	2020	2021	2022	2023	2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024	Toelichting
Verplichtingen	1.940.505	2.441.760	2.901.449	3.421.619	3.439.066	2.559.663	879.403	1
Uitgaven	2.048.323	2.156.463	2.543.680	2.662.611	3.170.623	2.911.169	259.454	
Waarvan juridisch verplicht								
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.506.274	1.595.770	1.945.955	2.022.887	2.570.447	2.143.402	427.045	2
13.03 Ontwikkeling	377.159	370.295	401.363	425.832	360.532	550.619	- 190.087	3
13.03.01 Aanleg personenvervoer	335.476	331.281	262.400	299.335	277.285	348.877	- 71.592	
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	19.181	12.499	96.396	67.456	41.615	78.198	- 36.583	
13.03.03 Optimalisering gebruik				3.536	778	2.666	- 1.888	
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	21.371	24.273	39.813	33.989	36.925	108.085	- 71.160	
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	1.131	2.242	2.591	21.516	3.929	12.793	- 8.864	
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	154.900	190.398	196.362	213.892	239.644	217.148	22.496	4
13.07 Rente en aflossing	9.990	0	0	0	0	0	0	
13.09 Ontvangsten	234.471	187.656	231.933	368.900	207.722	228.802	- 21.080	5

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

- Op de verplichtingen is € 879,4 miljoen meer gerealiseerd dan begroot. De lagere verplichtingen worden onder andere veroorzaakt door:
 - Het verlagen van het verplichtingkader in 2024 met € 127,8 miljoen als gevolg van verplichtingschuiven. De aard van de verplichtingschuiven hangt vaak samen met de actualisatie van de programma's. Die zijn nader toegelicht onder de uitgaven.
 - De technische verwerking van het saldo over 2023 (- € 28 miljoen). Dit betekent dat het verplichtingenbudget via het saldo van 2024 naar 2023 is geschoven. De saldomutaties zijn nader toegelicht onder de uitgaven.
 - ProRail ontving in 2023 en 2024 minder inkomsten uit de gebruiksvergoeding die vervoerders aan ProRail betalen. Dit komt vooral doordat NS minder treinkilometers reed dan waarvan een aantal jaar geleden

- werd uitgegaan toen de tarieven werden vastgesteld. Dit leverde voor ProRail in 2023 en 2024 een inkomstenderving op. Het budget is om die reden aangevuld vanuit de investeringsruimte (€ 103 miljoen).
- De subsidieaanvraag van Spoorcapaciteit 2030 was 436 miljoen hoger. De eerdere planning is om die reden herzien en is er een verplichtingenschuif noodzakelijk (€ 436 miljoen).
 - Er is uit de risicoreservering excessieve prijsstijgingen € 96 miljoen toegevoegd aan het EOVBudget in verband met excessieve prijsstijgingen op basis van de prognose ProRail. Dit betreft excessieve stijging transportkosten en hogere energieprijzen.
 - Een kasschuif met betrekking tot PPS 2024 (€ 112 miljoen).
 - Voor Spoorcapaciteit 2030 schuift er naar aanleiding van de actualisatie van de programmareeksen € 88 miljoen uit latere jaren naar 2024.
 - Er is loon- prijsbijstelling 2024 geweest (€ 133,8 miljoen).
 - Er heeft een negatieve bijstelling van € 36,5 miljoen plaatsgevonden. In de administratie mogen negatieve bijstellingen groter dan € 25 miljoen niet meer gesaldeerd worden met de aangegane verplichtingen. Daarom is de verplichtingenrealisatie met deze mutatie verhoogd.
2. De hogere kasrealisatie realisatie van € 427 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikel 13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing;
 3. De lagere realisatie van € 191 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma realisatie personen- en goederenvervoer, alsmede planuitwerking personen- en goederenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdelen van 13.03;
 4. De hogere realisatie geïntegreerde contractvormen/PPS is € 22,5 miljoen. Voor een toelichting op dit verschil wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel 13.04;
 5. De ontvangsten zijn € 21,1 miljoen lager dan begroot. Het verschil wordt toegelicht in paragraaf 13.09 Ontvangsten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

13.02 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie ProRail via de beheerconcessie belast met het beheer en onderhoud van de landelijke spoorweginfrastructuur. De subsidie die aan ProRail wordt verleend voor instandhouding van de landelijke spoorweginfrastructuur wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds en de Subsidieregeling taakuitoefening beheerders van de HSWI. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur.

In 2024 is het basiskwaliteitsniveau spoor gedefinieerd. De Kamer is hierover in maart 2024 (Kamerstukken II, [29 984, nr. 1184](#)) en in juni 2024 (Kamerstukken II, [29 984, nr. 1202](#)) geïnformeerd. In november 2024 is de dekking ingevuld en is het BKN spoor definitief vastgesteld (Kamerstukken II, [29 984 nr. 1213](#)). Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd.

De aansturing van ProRail vindt door het ministerie van IenW plaats door een gecombineerde prestatiesturing op basis van de beheerconcessie en een financiële sturing via de subsidieverlening voor de instandhouding van het spoor. Indien er een aanleiding is kan er gedeeltelijk worden overgegaan op input sturing door middel van (verbeter)programma's onder de concessie.

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.

Subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In tabel 24 zijn de mutaties tussen begroting en realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over het verloop van de budgetten gedurende het jaar 2024.

Tabel 24 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (bedragen x € 1 miljoen)	
Vastgestelde begroting 2024	2.143
Verwerking van het saldo 2023	226
Loon- en prijsbijstelling 2024	71
Overboeking Emplacement op Orde	22
Prijsstijging instandhouding spoor 2023	96
Overboeking naar HXII: Spoorgoederenvervoer en opdracht ProRail	- 7
Kwartsstof problematiek	10
Lager opbrengsten gebruiksvergoeding	103
Kasschuif	- 89
Kasschuif lagere btw gebruiksvergoeding	- 6
Overige mutaties	2
Realisatie 2024	2.570

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Naar aanleiding van een toezegging aan het lid Koerhuis (VVD) in het WGO Jaarverslagen IenW van 15 juni 2023 is bij de MIRT-brief van november 2023 (Kamerstuk 31 0305 nr. 388) het PwC-onderzoek naar de validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor meegestuurd.

Als wijze van de aansturing van ProRail wordt om de 4 jaar door een extern bureau de validatie uitgevoerd. De laatste validatie is in 2023 door PwC uitgevoerd. Hierin is ook aandacht besteed aan het ontwikkelen van het uitgesteld onderhoud. PwC merkte op basis van een lichte toename van enkele specifieke verstoringen dat deze mogelijk een indicatie kunnen zijn van het mogelijk oplopen van het achterstallig onderhoud en beval een monitoring aan. Conform de aanbeveling wordt de toestand van het areaal steeds gemonitord via de rapportage 'Staat van de Infrastructuur'.

In de rapportage Staat van de infrastructuur 2023 concludeert ProRail dat de technische staat van de infrastructuur over 2023, net als in 2022 en 2021, ruim voldoende is (Kamerstuk 36600-A, nr. 19). Dankzij de huidige onderhouds- en vervangingsregimes blijft de infrastructuur op een stabiel niveau.

Om de kwaliteit en aantoonbaarheid van de infrastructuur te verbeteren, heeft ProRail diverse programma's opgezet, zoals het programma Baanli-chamen en Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid. ProRail heeft gezamenlijk

met lenW onder de concessie het verbeterprogramma Zee-Zevenaar opgezet. Deze richt zich specifiek op het spoorgoederencorridor tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens.

13.03 Ontwikkeling Spoor

Motivering

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

- door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- door lenW uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten Producten.

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projecten Nationaal								
Maatregelenpakket HSL Zuid	10	5	– 5	173	174	Divers	Divers	
Benutten Betrouwbaarheid & Capaciteit								
Geluidsanering Spoorwegen (MJPG)	27	8	– 19	608	624	Divers	Divers	1
Programma Behandelen en Opstellen	19	5	– 14	171	175	Divers	Divers	2
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	2	0	– 2	29	29	Divers	Divers	
Verbeteraankpak stations	0	0	0	12	12	Divers	Divers	
Spoorcapaciteit 2030	71	20	– 51	871	884	Divers	Divers	3
Innovatieprogramma Spoortrillingen	7	6	– 1	22	23	Divers	Divers	
Stations en stationsaanpassingen								
Kleine stations	6	0	– 6	13	13	Divers	Divers	4
Toegankelijkheid stations	26	21	– 4	522	526	Divers	Divers	
Overige projecten/ lijndelen etc.								
Programma ATB-Vv	2	0	– 1	79	81	Divers	Divers	
Fietsparkeren bij stations	32	14	– 18	493	457	Divers	Divers	5
Kleine projecten personenvervoer	43	4	– 39	260	204	Divers	Divers	6
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	5	4	– 1	31	32	Divers	Divers	
Programma Overwegen	95	54	– 41	938	946	Divers	Divers	7
Programma aanpak suïcidepreventie	3	0	– 3	22	22	2021/2026	2021/2026	
Programma kleine functiewijzigingen	15	27	13	396	399	Divers	Divers	8
Maaslijn	12	12	0	164	226	Divers	Divers	9
Schoon en Emissieloos Bouwen	1	1	0	5	87	Divers	Divers	10
Projecten Noordwest-Nederland								

Realisatieprogramma Perso- nenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projectomschrijving								
Stations en Stationsaanpassingen								
Amsterdam CS Cuypershal	5	4	– 1	28	28	Divers	Divers	
Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS	5	6	1	21	22	Divers	Divers	
Projecten Zuidwest- Nederland								
Programma Wind in de Zeilen	3	1	– 2	7	10	Divers	Divers	
Stations en Stationsaanpassingen								
Emplacement Den Haag centraal	25	29	4	77	118	2023/2026	2023/2026	11
Projecten Oost Nederland								
Traject Oost	8	9	1	222	223	Divers	Divers	
Zwolle-Herfte	0	0	0	255	255	Divers	Divers	
Regionale lijnen	1	1	– 1	17	17	2017/2021	2017/2021	
Spoorzone Ede Oost	0	1	1	42	49	Divers	Divers	
Projecten Noord Nederland								
Sporendriehoek Noord- Nederland	1	1	0	151	146	Divers	Divers	
Afrondingen								
Totaal ProRail projecten								
Totaal overige (niet ProRail) projecten								
Totaal uitvoeringsprogramma	423	235	– 188	5.630	5.783			
Planning- en studieuitgaven binnen aanlegprogramma	– 31	– 4	– 27	– 210	– 207			
Afrekening voorschotten	0	27	27	248	274			
Programma Aanleg	392	258	– 188	5.668	5.851			
Aanleg uitgaven binnen planning en studies	23	18	5	79	90			
Aanleg uitgaven binnen MF11	0	0	0	0	0			
Budget Aanleg (MF 13.03.01)	415	276	– 183	5.747	5.941			
Overprogrammering (-)	– 73	0	73	0	0			

Toelichting Algemeen

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

1. **Geluidsanering Spoorwegen:** De kasrealisatie is € 19 miljoen lager dan begroot. De saneringsplannen en de hiermee samenhangende uitgavenplanning zijn geactualiseerd waardoor het zwaartepunt van de uitgaven verschuift naar 2026/2027. Bij de realisatie van geluidsschermen langs het traject Meteren-Boxtel is vertraging opgetreden waardoor de uitgaven verschuiven naar 2025 (€ 2,5 miljoen). Het projectbudget is € 16 miljoen hoger dan begroot. Vanuit MF artikel 12 is € 1,8 miljoen toegevoegd voor de realisatie van het geluidsscherm in Terschuur wat gecombineerd wordt opgepakt vanuit weg- en spoorsanering. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 14,5 miljoen.

2. **Programma Behandelen en Opstellen:** De lagere realisatie van € 14 miljoen wordt veroorzaakt doordat de kostenraming voor het deelproject Hengelo hoger lag dan eerder geraamd. Inmiddels is de financiering van dit project geregeld en de projectbeslissing genomen. De uitvoering is echter verschoven naar 2025 waardoor ook de voor 2024 geplande uitgaven zijn verschoven. Daarnaast was de inschatting voor nog te realiseren deelprojecten te optimistisch ingeschat.
3. **Spoorcapaciteit 2030:** de kasrealisatie is € 51 miljoen lager dan het budget. Eerder werd gedacht om aan te besteden via één grote raamovereenkomst, er is naderhand echter gekozen om alsnog in tranches aan te besteden. Op basis van de ervaringen van de eerste aanbesteding zijn zowel de planning als de volumes van de volgende aanbestedingen opnieuw kritisch beoordeeld. Dit heeft geleid tot een aangepaste uitgavenplanning, met lagere uitgaven in 2024 tot gevolg. Daarnaast zijn de bij Voorjaarsnota 2023 toegevoegde woningbouw-middelen opnieuw gepland in de tijd aangezien de scope van het te realiseren maatregelenpakket nog in beweging was op het moment van toevoegen.
Het projectbudget is € 13 miljoen hoger dan realisatie. Het budget is verhoogd met € 0,7 miljoen in verband met de vrijval binnen het programma Verbeteraanpak. Daarnaast worden verschillende Tractie Energievoorziening-maatregelen (TEV) uitgevoerd binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hiervoor is € 11 miljoen overgeboekt. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 23,7 miljoen.
4. **Kleine Stations:** Voor deze post was in de begroting 2024 een stelpost opgenomen van € 6 miljoen. In 2024 zijn geen concrete aanvragen ingediend.
5. **Fietsparkeren bij stations:** De kasrealisatie is € 18 miljoen lager dan budget. De uitgavenstroom is in lijn gebracht met de huidige inzichten en ervaringen uit de afgelopen jaren met betrekking tot de start en oplevering van stallingen en de onzekerheden die daar bij horen. Daarnaast is sprake van een overheveling van de scope en de hiermee samenhangende uitgaven voor Amsterdam CS Stallingen onder de oostelijke sporen (SOOS) naar PHS Amsterdam Centraal. Voorgaande heeft geleid tot een lagere realisatie in 2024 dan eerder geprognoseerd. Wat betreft het projectbudget is een deel van de scope Amsterdam CS (de stallingen onder de oostelijke sporen (SOOS) wordt overgeheveld naar het PHS-project Amsterdam Centraal, waardoor de werkzaamheden efficiënter kunnen worden uitgevoerd. Het hiermee samenhangende projectbudget van € 44,1 miljoen is overgeboekt naar MF 17.10. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 7,6 miljoen.
6. **Kleine projecten personenvervoer:** Het budget voor 2024 voor kleine projecten personenvervoer is € 39 miljoen lager uitgevallen dan bij Ontwerpbegroting 2024 begroot. Dit verschil is te verklaren aan de hand van de volgende mutaties. Er is € 29,4 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting voor specifieke uitkeringen aan de provincies Utrecht, Limburg, Overijssel en Drenthe. Er is € 19,4 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds en btw-compensatiefonds ter uitvoering van het bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032. Er is € 13,5 miljoen verschoven naar latere jaren in verband met een kasreeksactualisatie van ProRail. Ook is er € 20,2 miljoen verschoven naar 2025 met een saldomutatie. Er is voor de SPUKs en doeluitkeringen is er € 28,7 miljoen uit latere jaren naar 2024 geschoven. Ook is er € 12,2 miljoen naar 2024 geschoven vanuit 2023. Daarnaast is er € 2 miljoen overgeboekt vanuit Den Haag emplacement vanwege de herziening van de kostenraming.

- Tenslotte is er € 2 miljoen via kasschuiven naar 2024 verschoven naar aanleiding van de kasreeksactualisatie van ProRail voor Programma pilot Automatic Train Operation.
7. **Programma overwegen:** De lagere realisatie ter hoogte van € 41 miljoen wordt veroorzaakt doordat bestuurlijk overleg meer tijd kost dan gepland, onder meer doordat met regionale partijen onderhandeld moet worden over dekking van de toegenomen bouwkosten in de laatste jaren. Daarnaast zijn er verschillende geplande buitendienststellingen en werkzaamheden verschoven, waardoor projecten vertragen. Het projectbudget stijgt met € 8 miljoen. In verband met diverse Specifieke Uitkeringen aan de regio (SPUKs) is circa € 9 miljoen gestort in het btw-compensatiefonds (BCF). Daarnaast is € 7 miljoen toegevoegd vanuit MF 11.04 in verband met prijsstijgingen bij de deelprojecten Wolfheze en Gilze Rijen. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 9,8 miljoen.
 8. **Programma Kleine functiewijzigingen:** Dit programma bestaat uit een grote hoeveelheid deelprogramma's met daarbinnen meerdere deelprojecten. Het project Utrecht transferknelpunt, waarvoor een realisatiebesluit is genomen, was niet in de prognose 2024 opgenomen en voor het emplacement bij Leeuwarden zijn aanvullende eisen gesteld (kwartsloze ballast). Daarnaast is de planning voor een groot aantal projecten herijkt. Bovenstaande heeft geleid tot € 13 miljoen hogere kasrealisatie in 2024 dan eerder geprognosticeerd.
 9. **Maaslijn:** In verband met prijsstijgingen is het projectbudget verhoogd met € 56 miljoen. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 6,3 miljoen.
 10. **Schoon en Emissieloos bouwen (SEB):** Het projectbudget is met € 82 miljoen gestegen. Vanuit de SEB-middelen is € 71,9 miljoen voor ProRail beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanuit het Klimaat- en transitiefonds € 7,7 miljoen voor ProRail beschikbaar gesteld voor laadinfra. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 2,6 miljoen.
 11. **Emplacement Den Haag Centraal:** De hogere realisatie van € 4 miljoen in 2024 dan eerder geprognosticeerd wordt veroorzaakt door extra bouwkosten. Dit betreft voornamelijk de toepassing van kwartsloze ballast, extra interlocking en voeding. Het projectbudget is € 41 miljoen hoger. Voor het project is een herontwerp gemaakt, de planning is met een jaar verlengd en het contract met de aannemer is herzien. De reden is dat in het oorspronkelijke ontwerp rekening was gehouden met toepassing van een nieuwe generatie seinen. Deze bleken echter nog niet beschikbaar. Daarnaast heeft ProRail extra kosten moeten maken voor toepassing van kwartsloze ballast. Het projectbudget is verhoogd met € 39,2 miljoen en de indienststelling is nu voorzien in 2026. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 1,3 miljoen.

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02)	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projectomschrijving								
Projecten Nationaal								
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	1	1	1	171	171	Divers	Divers	
Programma Emplacementen op orde	68	24	– 44	253	233	Divers	Divers	1
Kleine projecten goederenvervoer	5	7	2	23	26	Divers	Divers	
Projecten Zuidwest- Nederland								
Calandbrug	2	2	0	186	188	Divers	Divers	
Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	2	1	0	22	22	Divers	Divers	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	8	0	– 8	249	254	Divers	Divers	2
Projecten Oost Nederland								
Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst- Deventer-Twente (NaNov)	3	0	– 3	144	145	Divers	Divers	
Overige projecten								
Nazorg gereedgekomen projecten Afrondingen	1	1	0	8	2	Divers	Divers	3
Totaal uitvoeringsprogramma	88	36	– 53	1.056	1.041			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	– 8	0	– 8	– 124	– 127			
Afrekening voorschotten	0	8	8	21	29			
Programma Aanleg	80	36	– 61	932	914			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	0	0	0	0	1			
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	80	36	– 61	932	915			
Overprogrammering (-)								

Toelichting

- Programma emplacementen op orde:** De lagere kasrealisatie ter hoogte van € 44 miljoen wordt verklaard doordat de scope 'Eenmalig spoelen op de Rotterdamse Havenemplacementen' wordt uitgevoerd binnen het EOv-programma en hierdoor ook de hiermee samenhangende uitgaven binnen dit programma worden gerealiseerd en verantwoord. Daarnaast was het toegevoegde bedrag in de begroting ter hoogte van € 50 miljoen op basis van beschikbaarheid van de middelen en nog niet gebaseerd op de uitgavenplanning van concrete projecten. De scope 'Eenmalig spoelen op de Rotterdamse Havenemplacementen' wordt uitgevoerd binnen het EOv-programma. Om die reden is € 21,8 miljoen projectbudget overgeboekt naar dit programma (MF 13.02). De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 2,4 miljoen.
- Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding:** De lagere realisatie ter hoogte van € 8 miljoen wordt veroorzaakt doordat de mijlpalen in de planuitwerkingsfase verschuiven in verband met

extra doorlooptijd als gevolg van gewijzigde regelgeving en extra ontwerpwerkzaamheden. Hierdoor verschuiven de hieraan gekoppelde betalingstermijnen van 2024 naar 2025.

3. **Nazorg gereedgekomen projecten:** Het projectbudget is verhoogd met € 1 miljoen voor de nazorgwerkzaamheden van het project Emplacementen op Orde Realisatie upgrade emplacementsvoorzieningen. Daarnaast bleek het mogelijk om op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten en de nog actuele risico's € 6,8 miljoen over te hevelen naar de generieke investeringsruimte (MF 11.04).

13.03.03 Optimalisering gebruik spoor

Motivering

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

Producten

Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering gebruik Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)				
Optimalisering gebruik spoor (13.03.03)	Projectbudget		Planning	Toelichting
	begroting	huidig		
Projectomschrijving				
Modal shift OVS	8	9		1
Totaal optimalisering gebruik	8	9		
Begroting (MF 13.03.03)	8	9		

Toelichting

1. **Modal shift:** Het budget op Modal Shift is € 0,5 miljoen hoger uitgevallen dan geraamd omdat er meer subsidieaanvragen zijn binnengekomen dan eerder verwacht.

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)					
Planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Planning- en studiekosten van aanlegprogramma MF 13.03.04					
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	11	11			
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	154	143			1
Kleine projecten personenvervoer	70	96			2
Regionale knelpunten	16	17			
Reizigerfonds	3	6			
Projecten Zuid-Nederland					
Toekomstvast Spoor Zuid NL	195	201			
Projecten Zuidwest-Nederland					
Stadionpark Rotterdam	0	139			3
Projecten Oost-Nederland					
Verduurzaming Dieselspoorlijnen	0	98			4

Planuitwerkingsprogramma Personen- vervoer (13.03.04)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	huidig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Quick scan decentraal spoor Gelderland	10	12			
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	136	146			5
Amsterdam Zuid 3e perron	26	429			6
Projecten Noord Nederland					
Nedersaksenlijn	0	1			
Meppel: Spoor- en perroncapaciteit	37	79			7
Lelylijn	4	3			
HRMK Spoorbrug	79	82			
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	35	35			
Totaal planning en studies personenvervoer	776	1.497			
afrekening voorschotten	20	24			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	- 79	- 90			
Programma Planning en Studies	716	1.431			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	210	207			
Planning en studieuitgaven op MF 11	1	2			
Begroting (MF 13.03.04)	927	1.640			
Overprogrammering (-)	0	0			

Toelichting

1. **Grensoverschrijdend Spoorvervoer:** Het voornemen was om de Specifieke Uitkering (SPUK) aan Drenthe (Coevorden-Bad Bentheim) uiterlijk eind 2024 jaar af te ronden. Aangezien er nog een aantal openstaande punten moeten worden opgelost (o.a. op juridisch vlak) verschuift de SPUK en de hiermee samenhangende uitgave ter hoogte van € 13,7 miljoen naar 2025.
De scope benodigd voor maatregelen bij het emplacement Eindhoven-Eindhoven Oost is onderdeel van het binnen dit programma opgenomen deelproject Eindhoven-Düsseldorf. In verband met de raakvlakken met PHS en om de productstap Breda-Eindhoven tijdig mogelijk te maken is deze scope en het bijbehorende projectbudget van € 17 miljoen overgeheveld naar PHS. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 5,3 miljoen.
2. **Kleine projecten personenvervoer:** De lagere kasrealisatie ter hoogte van € 18 miljoen in 2024 wordt veroorzaakt doordat de aanbesteding voor de eerste vier treinen op waterstof is gestopt, waardoor de voor 2024 gereserveerde € 5 miljoen voor de waterstoftankinstallatie nog niet benodigd is. Daarnaast is de uitgavenplanning voor zowel het project Aanvullende treindetectiemaatregelen bij overwegen als het project Vernieuwing Station A'dam Lelylaan geactualiseerd met lagere uitgaven tot gevolg.
Het projectbudget is met € 26 miljoen gestegen. De reservering in 2024 voor werkzaamheden rond klimaatadaptatie worden uitgevoerd binnen het programma EOv (MF 13.02). Deze hiervoor in 2024 gereserveerde middelen ter hoogte van € 2,3 miljoen zijn derhalve overgeboekt naar dit programma. De reservering voor Amsterdam Cuypershal ter hoogte van € 6,4 miljoen bleek niet nodig en is toegevoegd aan de generieke investeringsruimte. Daarnaast is € 15,6 miljoen toegevoegd vanuit het programma Vergroenen Reisgedrag ten behoeve van de aanschaf van

- waterstoftreinen en € 16 miljoen vanuit MF artikel 14.03.05 voor de uitvoering van Stationsprojecten Almere. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 2,8 miljoen.
3. **Stadionpark Rotterdam:** In verband met de faseovergang is het voor dit project gereserveerde budget van € 139 miljoen op MF 11 overgeboekt naar MF 13.
 4. **Verduurzaming Dieselspoorlijnen:** Vanuit Klimaattransitiefonds is € 98 miljoen toegevoegd voor verduurzaming dieselspoorlijnen Zutphen-Oldenzaal, Almelo-Mariënberg. De maatregelen kunnen leiden tot een reductie van CO₂- en stikstofuitstoot en voorkomen dat nieuwe diesellocomotieven worden aangeschaft.
 5. **Multimodale knoop Schiphol:** Het aanbestedingsproces voor het deelproject «Stijg- en daalpunten trein & bus» heeft meer tijd in beslag genomen dan eerder gepland en daarnaast is de scope van het deelproject «Toegangspoortjes Schiphol Plaza» uit het project gehaald. Door genoemde oorzaken is de realisatie 2024 € 6 miljoen lager dan eerder geprognosticeerd. Het projectbudget van het Rijk is verhoogd met € 6,6 miljoen vanwege een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor het deelproject Stijg- en daalpunten trein/bus. Na oplevering wordt de eindafrekening opgemaakt en de definitieve bijdrage vastgesteld. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 3,5 miljoen.
 6. **Amsterdam Zuid 3e perron:** In verband met de faseovergang is het resterende budget van € 403 miljoen overgeboekt van MF 11 naar MF 13.
 7. **Meppel: Spoor- en perroncapaciteit:** Via amendement Grinwis c.s. (TK 36410-A nr. 43) is aanvullend € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de volledige aanpak van het spoorknooppunt bij Meppel te realiseren. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 2 miljoen.

Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05)

Tabel 29 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	
Planuitwerkingskosten van realisatieprogramma MF 13.03.05					
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Goederenvervoer	3	1			
Overige projecten en reserveringen					
Programma 740 treinen	103	106			
Totaal programma planning en studies goederenvervoer	106	107			
Afrekening voorschotten	2	3			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	124	127			
Programma Aanleg	232	237			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	0	– 1			
Begroting (MF 13.03.05)	232	236			

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

Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04) Projectomschrijving	Kasbudget 2024		Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	vorig	
Beschikbaarheidsvergoeding	217	240	23	3.981	3.986		1
Rente- en belastingaanpassingen	2	2	0	– 138	– 138		
Totaal	219	240	23	3.843	3.848		
Begroting (MF 13.04)	219	240	23	3.843	3.848		

Toelichting

- De hogere uitgave van € 23 miljoen heeft onder andere betrekking op het betalen van verschillende naheffingsaanslagen BTW over de afgelopen jaren (€ 17,1 miljoen). Daarnaast wordt € 16,8 miljoen van latere jaren naar voren geschoven. Dit komt onder andere doordat de jaarlijkse indexering is opgelopen en hiermee is er een tekort ontstaan op het budget. Ook zijn er extra kosten voor spoorstaafschade op de HSL, doordat de TRAXX later uitfaseert dan eerder verwacht. Daarnaast wordt met betrekking tot Infraspeed/HSL-Zuid € 11,5 miljoen over 2024 terugbetaald aan IenW. Reden hiervoor is dat bij het vaststellen van het HSL-Zuid budget onvoldoende rekening is gehouden met het betaalritme. Verder heeft een aantal projecten vertraging opgelopen en schuiven werkzaamheden door naar het volgende jaar. Daarmee is de betaling ook verschoven naar het volgende jaar.

13.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Tabel 31 Ontvangstenoverzicht bij 13.09: Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

13.09 ontvangsten	Begroting	Mutaties 2024	Realisatie	Verschil	Toelichting
Concessievergoedingen	228	– 65	163	– 65	1
Terugbetaling voorschotten ProRail	–	42	42	42	2
Bijdragen van derden	1	2	3	2	
Totaal	229	– 21	208	– 21	

Toelichting

- De lagere realisatie hangt met name samen met voorlopige verrekening met de NS ten behoeve van de ombouw treinen ERTMS (- € 35 miljoen) en het achteraf vaststellen van de vergoeding voor de HRN concessie (- € 29 miljoen).
- Deze hogere realisatie is het gevolg van de afrekening van de voorschotten ProRail H2-2023 (€ 39 miljoen). Daarnaast is er voor € 3 miljoen ontvangen wegens aan NS en ProRail opgelegde boetes.

4.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) en de Specifieke uitkeringen voor Woningbouwmiddelen 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 32 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 14 (bedragen x € 1.000)								
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024	Toelichting
Verplichtingen	29.189	5.939	60.433	1.050.282	1.099.206	1.132.811	- 33.605	1
Uitgaven	87.247	77.533	86.838	563.297	844.795	1.142.688	- 297.893	
Waarvan juridisch verplicht							0	
14.01 Regionale infrastructuur	61.843	77.533	35.737	0		48.227	- 48.227	2
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok						11.172	- 11.172	
14.01.03 Aanleg reg/lok	61.843	77.533	35.737	0		37.055	- 37.055	
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	25.404	0	51.101	563.297	844.795	1.094.461	- 249.666	3
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	25.404	0	0	0	0	0	0	
14.03.02 Regionale mobiliteitsprojecten	0	0	51.101	0	0	0	0	
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	0	0	0	0	0	0	0	
14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	0	0	0	563.297	541.460	731.657	- 190.197	
14.03.05 Mobiliteitspakketten	0	0	0	0	303.335	362.804	- 59.469	
14.09 Ontvangsten	0	1.004	0	0	293	0	293	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

1. De lagere verplichtingenrealisatie van € 33,6 miljoen wordt met name verklaard door de Regeling Mobiliteitspakketten. Een deel van de beschikkingen (voor in totaal € 33,6 miljoen) zijn begin 2025 verstuurd, hierdoor worden de verplichtingen ook pas in 2025 aangegaan.
2. Het verschil van € 48,2 miljoen wordt met name veroorzaakt door een lagere kasrealisatie op het project HOV Net Zuid-Holland van € 37,1 miljoen.

Verder is een lagere kasrealisatie van € 11,2 miljoen op planning en studies. Die lagere kasrealisatie wordt onder ander veroorzaakt doordat er bij Najaarsnota 2023 per saldo € 9,8 miljoen naar 2024 is geschoven op verschillende projecten. Daarnaast is er vanwege een voorkeursbesluit in de BO-MIRT een overboeking gedaan vanuit de verkenningfase naar

- de planuitwerking, waardoor er in 2024 € 5 miljoen is toegevoegd aan het Rotterdam HOV budget. Daarentegen schuift er bij OV Amsterdam-Haarlemmermeer € 15,1 miljoen door naar 2025. Er wordt voor BOV kosten HOV-net € 5,5 miljoen doorgeschoven naar latere jaren. Ten slotte is er bij Najaarsnota 2024 € 5,5 miljoen via een saldo mutatie naar 2025 geboekt omdat er uiteindelijk minder budget is aangevraagd op DGB-budget en Rotterdam HOV dan geraamd.
3. Per saldo is er € 249,7 miljoen minder gerealiseerd dan bij ontwerpbegroting 2024 was begroot. Dit betreft € 190,2 miljoen voor Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur en € 59,5 miljoen voor Mobiliteitspakketten. Dit wordt met name veroorzaakt doordat het kasritme in lijn moest worden gebracht met de opengestelde beschikkingen en de nog op te stellen beschikkingen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

14.01 Grote regionale/lokale projecten

Motivering

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

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

Producten

Algemeen

Regionale lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. 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

Tabel 33 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infra-structuur (14.01.02)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	begroting	huidig	huidig	vorig	
Overige projecten en reserveringen					
Rotterdam HOV	0	691			1
Stedelijk OV Den Haag	0	275			2
Randstadrail/Metronet Rotterdam	0	337			3
Projecten in voorbereiding	19	20			
Overige projecten in voorbereiding	61	62			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	80	1.386			
Planuitwerkingkosten op MF 11	32	33			
Begroting (MF 14.01.02)	112	1.418			

Toelichting

De budgetten van de onderstaande projecten die op artikel 11 van het MF staan geraamd, zijn in verband met de faseovergang overgeboekt naar artikel 14 van het MF. Zie toelichting bij artikel 11.

1. Rotterdam HOV (€ 691 miljoen)
2. Randstadrail/Metronet Rotterdam (€ 275 miljoen)
3. Stedelijk OV Den Haag (€ 337 miljoen)

14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal

Tabel 34 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projecten Zuidwest-Nederland	0	0	0	83	83			
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	37	0	- 37	180	183			1
Afrondingen								
Begroting (MF 14.01.03)	37	0	- 37	263	266			

Toelichting

1. Het deelproject Leiden-Utrecht ligt stil ligt vanwege een aanzienlijke kostenoverschrijding. Omdat de afgesproken mijlpalen verschuiven, verschuift ook de hieraan gekoppelde uitgavenplanning ter hoogte van € 37 miljoen.

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

Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur (14.03.04): Projectomschrijving	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	732	542	– 190	1.523	1.399	nvt		1
Begroting (MF 14.03.04)								

Toelichting

1. Het verschil in kasbudget is voornamelijk te verklaren door de BTW-afdrachten aan het BTW-Compensatiefonds ten behoeve van de SPUK Mobiliteitspakketten van in totaal € 143 miljoen.

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

Mobiliteitspakketten (14.03.05) Projectomschrijving	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Mobiliteitspakketten	363	303	– 60	1.130	1.080	nvt	nvt	1
Begroting (MF 14.03.05)								

Toelichting

1. Het verschil in kasbudget is met name te verklaren door de BTW-afdracht aan het BTW-Compensatiefonds ten behoeve van de SPUK Mobiliteitspakketten van € 54 miljoen.

4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	1.034.388	1.035.582	1.198.464	1.175.786	1.920.526	1.628.151	292.375	1
Uitgaven	1.042.935	1.385.294	1.494.251	1.358.394	1.397.734	1.376.956	20.778	
Waarvan juridisch verplicht							0	
15.01 Exploitatie	11.010	11.158	10.972	9.856	12.147	9.947	2.200	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	11.010	11.158	10.972	9.856	12.147	9.947	2.200	
15.02 Onderhoud en vernieuwing	391.031	463.177	511.648	457.760	617.271	653.852	- 36.581	2
15.02.01 Onderhoud	339.381	414.571	473.488	421.711	520.995	516.013	4.982	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	335.809	364.617	461.832	420.811	520.155	515.281	4.874	
15.02.04 Vernieuwing	51.650	48.606	38.160	36.049	96.276	137.839	- 41.563	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	1	1	1	0	1	- 1	
15.03 Ontwikkeling	226.735	277.290	390.458	323.902	242.396	208.348	34.048	3
15.03.01 Aanleg	223.697	271.446	380.892	309.660	236.908	101.686	135.222	
15.03.02 Planning en studies	3.038	5.844	8.956	9.673	3.738	96.905	- 93.167	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.843	4.255	8.018	7.958	1.937	1.806	131	
15.03.03 Optimalisering gebruik	0	0	610	4.569	1.750	9.757	- 8.007	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	56.765	250.652	165.643	131.564	90.818	96.432	- 5.614	4
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	357.394	383.017	415.530	435.312	435.102	408.377	26.725	5
15.06.01 Apparaatskosten RWS	320.780	338.582	356.566	379.311	400.850	375.308	25.542	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	320.780	338.582	356.566	379.311	400.850	375.308	25.542	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	36.614	44.435	58.964	56.001	34.252	33.069	1.183	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	36.614	44.435	58.964	56.001	34.252	33.069	1.183	
15.09 Ontvangsten	112.206	97.621	44.822	98.158	48.177	21.757	26.420	6

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

- De hogere verplichtingenrealisatie van € 292,4 miljoen is het saldo van hogere en lagere verplichtingen. Dit wordt met name verklaard door:**
 - Vernieuwing: Er is per saldo € 343,0 miljoen meer verplicht.
 - Diverse verplichtingenschuiven (€ 347,5 miljoen): het verplichtingenbudget moest weer in lijn worden gebracht met de programmering.
 - Loon- en prijsbijstelling € 18,5 miljoen.
 - Toevoegen van projectbudget € 23,3 miljoen.
 - de Rijksbijdrage TNO t.b.v. het onderzoekspgprogramma Vervanging en Renovatie – € 4,7 miljoen.
 - Reservering Vernieuwing (- € 41,6 miljoen): de hieronder toegelichte lagere uitgaven brengen dezelfde lagere verplichtingen met zich mee.
 - Aanleg (€ 70,2 miljoen):

- Maasroute 2^e fase (€ 170,4 miljoen): de hogere verplichtingen wordt verklaard door: Aanvullend budget Julianakanaal ten behoeve van het definitief herstellen van de calamiteit als gevolg van een volgelopen bouwkuip. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden kwamen onverwachte zaken naar boven waaronder de staat van de bodem van het kanaal. Door een robuust herstel van het kanaal en het tegelijkertijd afmaken van de verruiming was er aanzienlijk meer budget benodigd dan eerder werd gedacht.
- Toekomst visie Waal (- € 1,6 miljoen): Het project heeft minder verplicht dan op voorhand was gepland. Dit kwam door prijsdalingen in de uitvoering en risico's die niet zijn opgetreden.
- Wilhelminakanaal (€ 1,9 miljoen): Meer verplicht dan in eerste instantie werd gedacht. Door de vertraging van Nieuwbouw Sluis II moest de huidige sluis langer in stand gehouden worden dan in eerste instantie werd gedacht. Hiervoor is het vervangen van de sluisdeuren noodzakelijk geweest.
- Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 38,4 miljoen): wordt grotendeels verklaard door een ophoging van het budget voor de staalclaim (€ 24,6 miljoen). Daarnaast is er loon- en prijsbijstelling ontvangen (€ 3,3 miljoen). Diverse kleine mutaties (€ 13,8 miljoen).
- Capaciteit uitbreiding haven Merwede (- € 3,5 miljoen): Het project is afgerond en het resultaat betreft een meevaller.
- Lemmer-Delfzijl 2 (- € 8,3 miljoen): Betreft schuiven die zijn gedaan om de kasreeks bij te stellen door vertragingen bij diverse projecten. Bij het project Redundant Glasvezelnetwerk is er een vooronderzoek gedaan vanwege de prijsstijgingen. Daarnaast vertraagt het project Gerrit Krolbrug i.v.m. stikstof. En is vertraging ontstaan bij verkrijgen van vergunningen.
- Regeling Kademuren: Wegens het ontbreken van geschikte projecten in 2024 zijn de middelen middels een verplichtingschuif (- € 2,0 miljoen) van 2024 naar latere jaren geschoven.
- Kornwerderzand (- € 124,9 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar latere jaren.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 0,2 miljoen).
- Planning en Studies (- € 150,6 miljoen):
 - Reservering Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (- € 21,7 miljoen): Er worden zes zij-objecten langs de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl overgedragen aan lokale overheden. Voor de kosten van de overdracht is in 2024 € 7,5 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 15.02 van waaruit de middelen zijn overgeheveld naar de lokale overheden. Door vertraging van de uitvoering is € 14,2 miljoen doorgeschoven naar latere jaren.
 - Reservering Lichten IJmuiden (- € 2,1 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar latere jaren.
 - Reservering Areaalgroei (- € 21,8 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
 - Reservering Topsector Logistiek (- € 10,2 miljoen): Voor de bekostiging van het innovatieprogramma Topsector Logistiek is het benodigde budget overgeboekt naar artikel 18 van HXII (€ - 6,4 miljoen). Het overige deel is middels een kasschuif doorgeschoven naar latere jaren.
 - Reservering Wilhelminakanaal (- € 4,4 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.

- Reservering Digitale Transport Strategie (- € 2,4 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie (€ - 0,8 miljoen). Het overige deel is middels een kasschuif doorgeschoven naar latere jaren.
- Reservering Kustwacht overig (- € 6,4 miljoen): Voor een subsidiebijdrage aan de KNRM is het benodigde budget overgeboekt naar artikel 18 van HXII (€ - 3 miljoen). Er is € 8,1 miljoen overgeboekt naar het ministerie van Defensie voor de Kustwacht. Het gaat hierbij om kosten voor handhaving, dienstverlening, de bedrijfsvoering en voor het project Maritiem Operatiecentrum van de Kustwacht. Er is voor 2024 € 2,5 miljoen overgeboekt naar de EZ-begroting ten behoeve van het maritiem innovatieprogramma zoals afgesproken in de sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie waarover EZ de regie zal voeren. Vanuit artikel 11 is € 5 miljoen overgeboekt uit de generieke investeringsruimte voor het aandeel van IenW in de Rijksbijdrage aan de Maritieme Maakindustrie en € 3,9 miljoen vanuit de reservering voor excessieve prijsstijgingen voor de excessieve prijsstijging van het project Maritiem Operatiecentrum van de Kustwacht. Het overige deel is middels een kasschuif doorgeschoven naar latere jaren.
- Reservering Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (- € 62,4 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor € 46,2 miljoen van deze post naar latere jaren is doorgeschoven. Naar het ministerie van Defensie is voor 2024 € 4,1 miljoen overgeboekt voor het project Verkeersbeeld op Zee (VOZ) deel 1 en is € 10,7 miljoen overgeboekt voor de IenW bijdrage aan de kosten van noodslleephulp schepen (ETV Zuid en ETV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2024. Naar het ministerie van EZ is € 1,4 miljoen overgeboekt voor een bijdrage aan het door Marin uit te voeren onderzoeksprogramma scheepvaartveiligheid Noordzee.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 19,2 miljoen).
- Optimalisering gebruik (- € 8,2 miljoen): De lagere realisatie vindt plaats bij Modal Shift van weg naar water door een lagere belangstelling dan verwacht voor zowel de subsidieregeling als de bargedienstlijnen.
- Geïntegreerde contractvormen (€ 6,5 miljoen):
 - Zeetoegang IJmond (€ 1,5 miljoen): Er is loon- en prijsbijstelling toegevoegd.
 - 3e kolk Beatrixsluis (€ 1,9 miljoen): Er is loon- en prijsbijstelling toegevoegd.
 - Selectieve Onttrekking ZTY (€ 3,2 miljoen): Hogere verplichting door claim die is verplicht en afgewikkeld.
- Netwerkgebonden kosten (€ 26,7 miljoen): dit hangt volledig samen met de uitgavenmutaties die onderstaand zijn toegelicht.

2. Op Onderhoud en Vernieuwing is per saldo € 36,6 miljoen minder gerealiseerd. Dit wordt met name verklaard door:

- Vernieuwing (- € 41,6 miljoen): De per saldo lagere uitgaven zijn met name veroorzaakt door de Reservering Vernieuwing:
 - De budgetoverheveling van - € 30,2 miljoen voor o.a. Marijkesluis (- € 5,0 miljoen), Overdracht van zes zijobjecten langs de HLD aan lokale overheden (Dorkwerdersluis, Platvoetburg, Groevesluizen Noord en Zuid, Driewegsluis en Slochtersluis) (- € 6,9 miljoen), ROK herberekeningen (-5,4 miljoen) en Verkeerspost Nijmegen (- € 3,5 miljoen) naar de realisatiefase.

- Diverse kasschuiven – € 12,3 van projecten. Door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,9 miljoen).

3. Op Ontwikkeling is per saldo € 34,0 miljoen meer gerealiseerd. Dit wordt verklaard door:

- Aanleg (€ 135,2 miljoen):
 - Maasroute 2^e fase (€ 110,2 miljoen): Hogere realisatie wordt verklaard door middel van: Aanvullend budget Julianakanaal ten behoeve van het definitief herstellen van de calamiteit als gevolg van een volgelopen bouwkuip. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden kwamen onverwachte zaken naar boven waaronder de staat van de bodem van het kanaal. Door een robuust herstel van het kanaal en het tegelijkertijd afmaken van de verruiming was er aanzienlijk meer budget benodigd dan eerder werd gedacht.
 - Toekomst visie Waal (- € 2.3 miljoen): Het project heeft minder uitgegeven dan op voorhand was gepland. Dit kwam door prijsdalingen in de uitvoering en risico's die niet zijn opgetreden.
 - Wilhelminakanaal (€ 1,9 miljoen): Door de vertraging van Nieuwbouw Sluis II moest de huidige sluis langer in stand gehouden worden dan in eerste instantie werd gedacht. Hiervoor is het vervangen van de sluisdeuren noodzakelijk geweest.
 - Twentekanal fase 2 (€ 4,7 miljoen): Door vertraging in de uitvoering schoven betalingen door naar 2024. De vertraging is mede ontstaan door de vondst van het oude betonnen rijdek van de Boekelose brug bij Hengelo in de bodem en vaarweg. (Hierdoor moest dit eerst worden weggehaald voordat er verder gegaan kon worden met het baggerwerk. (laatste deel verruimingsopgave).)
 - Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 32,3 miljoen): wordt grotendeels verklaard door een ophoging van het budget voor de staalclaim (€ 24,6 miljoen). Daarnaast is er loon- en prijsbijstelling ontvangen (€ 3,3 miljoen). Diverse kleine mutaties (€ 4,4 miljoen).
 - Lemmer-Delfzijl 2 (- € 3,9 miljoen): Betreft schuiven die zijn gedaan om de kasreeks bij te stellen door vertragingen bij diverse projecten. Bij het project Redundant Glasvezelnetwerk is er een vooronderzoek gedaan vanwege de prijsstijgingen. Daarnaast vertraagt het project Gerrit Krolbrug i.v.m. stikstof.
 - Overprogrammering RWS (€ 25,0 miljoen)
 - Regeling Kademuur: Wegens het ontbreken van geschikte projecten in 2024 zijn de middelen middels een kasschuif (- € 1,6 miljoen) van 2024 naar latere jaren geschoven.
 - Kornwerderzand (- € 31,3 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar latere jaren.
 - Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,2 miljoen).
- Planning en Studies (- € 93,2 miljoen):
 - Reservering Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (- € 21,7 miljoen): Er worden zes zij-objecten langs de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl overgedragen aan lokale overheden. Voor de kosten van de overdracht is in 2024 € 7,5 miljoen overgeboekt naar artikelonderdeel 15.02 van waaruit de middelen zijn overgeheveld naar de lokale overheden. Door vertraging van de uitvoering is € 14,2 miljoen doorgeschoven naar latere jaren.
 - Reservering Lichten IJmuiden (- € 2,1 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar latere jaren.

- Reservering Areaalgroei (- € 21,8 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
- Reservering Topsector Logistiek (- € 10,2 miljoen): Voor de bekostiging van het innovatieprogramma Topsector Logistiek is het benodigde budget overgeboekt naar artikel 18 van HXII (€ - 6,4 miljoen). Het overige deel is middels een kasschuif doorgeschoven naar latere jaren.
- Reservering Wilhelminakanaal (- € 4,4 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor deze post naar latere jaren is geschoven.
- Reservering Digitale Transport Strategie (- € 2,4 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie (€ - 0,8 miljoen). Het overige deel is middels een kasschuif doorgeschoven naar latere jaren.
- Reservering Kustwacht overig (- € 6,4 miljoen): Voor een subsidiebijdrage aan de KNRM is het benodigde budget overgeboekt naar artikel 18 van HXII (€ - 3 miljoen). Er is € 8,1 miljoen overgeboekt naar het ministerie van Defensie voor de Kustwacht. Het gaat hierbij om kosten voor handhaving, dienstverlening, de bedrijfsvoering en voor het project Maritiem Operatiecentrum van de Kustwacht. Er is voor 2024 € 2,5 miljoen overgeboekt naar de EZ-begroting ten behoeve van het maritiem innovatieprogramma zoals afgesproken in de sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie waarover EZ de regie zal voeren. Vanuit artikel 11 is € 5 miljoen overgeboekt uit de generieke investeringsruimte voor het aandeel van IenW in de Rijksbijdrage aan de Maritieme Maakindustrie en € 3,9 miljoen vanuit de reservering voor excessieve prijsstijgingen voor de excessieve prijsstijging van het project Maritiem Operatiecentrum van de Kustwacht. Het overige deel is middels een kasschuif doorgeschoven naar latere jaren.
- Reservering Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (- € 62,4 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor € 46,2 miljoen van deze post naar latere jaren is doorgeschoven. Naar het ministerie van Defensie is voor 2024 € 4,1 miljoen overgeboekt voor het project Verkeersbeeld op Zee (VOZ) deel 1 en is € 10,7 miljoen overgeboekt voor de IenW bijdrage aan de kosten van noodsteun schepen (ETV Zuid en ETV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2024. Naar het ministerie van EZ is € 1,4 miljoen overgeboekt voor een bijdrage aan het door Marin uit te voeren onderzoeksprogramma scheepvaartveiligheid Noordzee.
- De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2024 € 55,0 miljoen. Per einde 2024 is deze nihil en zijn programmering en begroting gelijk.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 16,8 miljoen).
- Optimalisering gebruik (- € 8,0 miljoen): De lagere realisatie vindt plaats bij Modal Shift van weg naar water door een lagere belangstelling dan verwacht voor zowel de subsidieregeling als de bargedienstlijnen.

4. Op geïntegreerde contractvormen is per saldo € 5,6 miljoen minder gerealiseerd. Dit wordt verklaard door:

- Bij het project Zeetoegang IJmond zijn diverse opdrachten doorgeschoven naar 2029 (- € 1,8 miljoen).
- Bij het project Selectieve Onttrekking (- € 2,9 miljoen) pakten de prijsstijgingen van het realisatiecontract en de staalclaim lager uit dan aanvankelijk werd aangenomen.

- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 0,9 miljoen).

5. Op Netwerkgebonden kosten is per saldo € 26,7 miljoen meer gerealiseerd. Dit wordt verklaard door:

- Apparaatskosten RWS: De hogere realisatie op de Apparaatskosten RWS (€ 25,5 miljoen) is het gevolg van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023 (€ 19,9 miljoen), bijdrage van het ministerie van Economische Zaken (EZ) aan het programma Maritiem Informatievoorzieningen Servicepunt (MIVSP) (€ 3,8 miljoen) en het saldo van diverse mutaties (€ 1,8 miljoen);
- Overige netwerkgebonden kosten: De hogere realisatie op netwerkgebonden kosten (€ 1,2 miljoen) komt door loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 1,0 miljoen) en het saldo van diverse kleine mutaties (€ 0,2 miljoen).

6. Er is per saldo € 26,4 miljoen meer ontvangen dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door:

- Ontvangst Averijhaven (€ 27,6 miljoen): de specifieke uitkering (SPUK) die in het verleden aan de provincie Noord-Holland is betaald is in 2024 terugontvangen. De saneringswerkzaamheden die door de provincie Noord-Holland zouden worden uitgevoerd, zullen door IenW worden uitgevoerd.
- Het VBS tarief. In 2024 is er in totaal € 4,5 miljoen uit het VBS tarief ontvangen.
- Het project Nieuwe Sluis Terneuzen (€ - 8,8 miljoen). De lagere ontvangsten worden voornamelijk veroorzaakt doordat het project vertraging heeft opgelopen. Bijvoorbeeld door verkoop van gebouwen en gronden die later in de toekomst zullen plaatsvinden.
- Ontvangsten TWK (€ 3,7 miljoen) : de extra ontvangsten bij project Overnachtingshaven Spijk worden veroorzaakt door ontvangen bedragen van de CEF-subsidie. Dit was niet in de begroting vastgelegd.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 0,6 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

15.01 Exploitatie

Motivering

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

Producten

Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:

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

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

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

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

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

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

Tabel 38 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Begroting 2024	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	592	857	858	592	1
Bediende objecten	stuks	244	243	243	234	235	242	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2023

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. De realisatie is ten opzichte van 2023 toegenomen met in totaal 1 km, met name door verschuivingen van de getijdegeulen in de Westerschelde. Ten opzichte van de begroting 2024 is de wijziging fors, deze is reeds toegelicht in de Jaarverantwoording 2023.
2. Ten opzichte van 2023 is in 2024 het aantal bediende objecten netto met één toegenomen: enerzijds door de realisatie van de Zeesluis in Terneuzen en de twee bijbehorende beweegbare bruggen. Anderzijds is er een afname door de overdracht van een schutsluis aan de betreffende gemeente, en de aanpassing van de classificatie van een schutsluis naar spuisluis. Er waren in de begroting 2024 geen wijzigingen voorzien. In 2023 was er een grote afname, die reeds is toegelicht in de Jaarverantwoording 2023.

15.02 Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

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

Producten

Het regulier onderhoud en vernieuwing van rijksvaarwegen omvat maatregelen aan bodems, oevers, kunstwerken zoals sluizen en bruggen, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor exploitatie, zoals verkeerscentrales. In bijlage 4 'Instandhouding' wordt

uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

15.02.01 Onderhoud

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

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

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

Kustwacht

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

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

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

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

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

Tabel 39 Uitgesteld en achterstalling onderhoud Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stalligonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stalligonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stalligonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stalligonderhoud	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stalligonderhoud
Hoofdvaarwegen	487	9	494	3	686	7	723	30	871	75

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

Voor het Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2024 € 871 miljoen, waarvan € 75 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2023 is het uitgestelde onderhoud met € 148 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 45 miljoen toegenomen.

Meetbare gegevens

Tabel 40 Areaal Beheer en Onderhoud

Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie x € 1.000 2024	Begroting x € 1.000 2024
Vaarwegen	km	7.071	7.071	7.071	7.394	7.273	7.071	515.282

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

Het totale areaal is een optelling van zowel hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.415 kilometer als zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.858 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.273 kilometer. In 2024 is er ten opzichte van 2023 een grote afname, die hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door wijzigingen van de vaarroutes op het IJsselmeer/Markermeer. Daarnaast is er een kleine toename van de lengte beheerde vaarweg op zee. Deze wordt veroorzaakt door een kleine aanpassing in de vaarwegroutes voor de kust van Zeeland. Ten opzichte van de stand in de begroting 2024 is er sprake van een grote toename, die reeds is toegelicht in de Jaarverantwoording 2023.

Tabel 41 Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2024	Toelichting
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,3%	2,0%	0,9%	0,6%	0,7%	0,8%	1
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	0,4%	1,0%	2,4%	1,2%	1,2%	0,2%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

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

1. Met 0,7% voldoet de score van geplande stremmingen aan de streefwaarde. De score is gestegen ten opzichte van 2023. Er is in 2024 meer onderhoud uitgevoerd dan in 2023, om de groeiende Instandhoudingsopgave het hoofd te bieden.
2. De score van de ongeplande stremmingen voldoet net als voorgaande jaren niet aan de streefwaarde en is gelijk gebleven ten opzichte van 2023 (1,2%). De score voor ongeplande stremmingen wordt mede veroorzaakt door uitgesteld onderhoud en intensief gebruik. Hierdoor blijft de kans op ongeplande stremmingen hoog.

15.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vernieuwing van het Hoofdvaarwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. De verwachting is dat deze problematiek toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vernieuwing aan de orde is. RWS kijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 8 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het

programma in latere jaren concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in de bijlage «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht zijn onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet. Voor nadere informatie over vernieuwing wordt verwezen naar bijlage 2 'Instandhouding'.

15.03 Ontwikkeling

Motivering

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

15.03.01 Aanleg

Producten

In 2024 heeft IenW de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Openstellingen:

- Nieuwe Sluis Terneuzen
- Toekomst visie Waal: Overnachtingshaven Lobith (locatie Spijk)

Tabel 42 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2024

Aanleg
mijlpalen Hoofdvaar-
wegennet

Mijlpaal	Project
Openstellingen	– Nieuwe Sluis Terneuzen
	– Toekomst visie Waal: Overnachtingshaven Lobith (locatie Spijk)

Bron: Rijkswaterstaat, 2025

Toelichting

1. Op 11 oktober 2024 is door de koning van Nederland en de koning van België de Nieuwe Sluis in Terneuzen officieel geopend. Er gaan nog geen schepen door de nieuwe sluis. Er volgt eerst een testfase en er worden restpunten met de aannemer opgelost. De Nieuwe Sluis wordt naar verwachting in het voorjaar 2025 in gebruik genomen.
2. De nieuwe overnachtingshaven Spijk is sinds 1 februari 2024 toegankelijk voor het scheepvaartverkeer. De 50 extra ligplaatsen in Spijk bieden de schippers de mogelijkheid goed uitgerust en veilig hun reis aan te vatten of voort te zetten.

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

Projectomschrijving	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projecten Nationaal								
Beter Benutten	0	0	0	16	16			
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement		0	0	101	100			
Vaarwegen								
Walradarsystemen		1	1	29	35			1
Regeling kademuuren	2	0	- 2	10	9 nvt	nvt		2
Projecten Noordwest-Nederland								
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0	14	14			
De Zaan (Wilhelminasluis)	0	0	0	14	14	2020	2020	
Lichten buitenhaven IJmuiden	0	0	0	48	83	2023	2023	3
Projecten Zuidwest-Nederland								
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek		0	0	15	15			
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede		0	0	10	10			
Nieuwe Sluis Terneuzen	68	100	32	1184	1229			4
Projecten Zuid-Nederland								
Maasroute modernisering fase 2	5	115	110	688	758			5
Wilhelminakanaal Tilburg	0	2	2	98	98			
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	0	0	0	431	432			
Projecten Oost Nederland								
Toekomstvisie Waal	6	4	- 2	148	150			6
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)		0	0	59	59			
Verruiming Twentekanalen fase 2		5	5	244	237			7
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel				1	1			
Projecten Noord-Nederland								
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va		0	0	294	294			
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee		0	0	39	39			
Sluiscomplex Kornwerderzand	31	0	- 31	125	129	2025-2028	2025-2029	8
Overige projecten								
Kleine projecten / Afronding projecten Afrondingen	0	0	0	194	194			
Totaal uitvoeringsprogramma	113	228	115	3762	3916			
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerking								
Programma realisatie	113	228	115					
Budget realisatie (MF 15.03.01)	113	228	115	3762	3916			

Toelichting

1. Vaarwegen Walradarsystemen: Het projectbudget is € 5,8 miljoen toegenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het toevoegen van budget voor de vervanging van radarpost Lange Jaap (€ 5,6 miljoen). Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,2 miljoen).
2. Regeling Kademuren: Wegens het ontbreken van geschikte projecten in 2024 zijn de middelen middels een kasschuif van 2024 naar latere jaren geschoven. Tevens is het resterende budget vanaf 2026 met 10% gekort vanwege de taakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord.
3. Lichten buitenhaven IJmuiden: de specifieke uitkering (SPUK) die in het verleden aan de provincie Noord Holland is betaald voor saneringswerkzaamheden is in 2024 terug ontvangen. Het terug ontvangen budget is weer aan het projectbudget toegevoegd.
4. Nieuwe Sluis Terneuzen: Het projectbudget is € 44,3 miljoen toegenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het toevoegen van budget door DGLM om de continuïteit van het project te garanderen (€ 20,0 miljoen) en het aanvullend budget voor de staalclaim (€ 21,0 miljoen). Daarnaast is er nog loon- en prijsbijstelling 2024 bijgekomen (€ 3,3 miljoen). Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,1 miljoen).
5. Maasroute modernisering fase 2: Het projectbudget is € 70,2 miljoen toegenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de excessieve prijsstijging Project Sluis II Wilhelminakanaal (€ 68,9 miljoen). Daarnaast is er nog loon- en prijsbijstelling 2024 bijgekomen (€ 1,3 miljoen).
6. Toekomstvisie Waal: Het projectbudget is € 2,1 miljoen toegenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de ontvangen CEF subsidie voor het project overnachtingshaven Spijk (€ 1,9 miljoen). Daarnaast is er nog loon- en prijsbijstelling 2024 bijgekomen (€ 0,2 miljoen).
7. Verruiming Twentekanalen fase 2: Het projectbudget is € -7,4 miljoen afgenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een meevaller ivm de CROW index en een aantal contractwijzigingen lager uitviellen dan op voorhand werd gedacht (€ -8,0 miljoen). Daarnaast is er nog loon- en prijsbijstelling 2024 bijgekomen (€ 0,6 miljoen).
8. Sluiscomplex Kornwerderzand: Wegens vertraging zijn de middelen middels een kasschuif van 2024 naar latere jaren geschoven.

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

Planning en studies Hoofdvaarwegennet (15.03.02)	Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 59	– 90	nvt	nvt	
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	2	76	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	35	31	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	391	437	nvt	nvt	1
Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen agv Wind op Zee	868	842	nvt	nvt	2
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	7	2025 – 2027	2025 – 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	0	0	ntb	ntb	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	0	0	ntb	ntb	
Projecten Zuid-Nederland					
Wilhelminakanaal Sluis II	87	98	ntb	ntb	3
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	41	42	2026-2028	ntb	4
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	31	33	2023-2024	ntb	5
Projecten Noord-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	481	514	2024 – 2028	2024 – 2028	6
Overige projecten en reserveringen	404	361			7
Projecten in voorbereiding					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen			ntb	ntb	
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Designaleerde risico's					
Afrondingen	2	1			
Totaal programma planning en studies	2.290	2.352			
Begroting (MF 15.03.02)	2.290	2.352			

Toelichting

1. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2038 en loon- en prijsbijstelling over 2024 is de reservering voor LCC met € 46 miljoen toegenomen.
2. Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen Wind op Zee (WOZ): Naar het ministerie van EZ is € 19,3 miljoen overgeboekt voor de tweede module van de opdracht Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt (MIVSP-II). De loon- en prijsbijstelling 2024 betreft € 26,2 miljoen. Naar het ministerie van Defensie is € 10,7 miljoen overgeboekt voor de lenW bijdrage aan de kosten van noodsleephulp schepen (ERTV Zuid en ERTV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2024 en € 21,9 miljoen voor het project Verkeersbeeld op Zee (VOZ).
3. Wilhelminakaal sluis II: Vanuit artikel 11 is uit de reservering voor excessieve prijsstijgingen € 8,7 miljoen overgeboekt. De loon- en prijsbijstelling 2024 betreft € 2,5 miljoen.

4. De uitwerking van het project Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) is in afwachting van het programma onder de omgevingswet besluit van het programma Integraal Riviermanagement (IRM) die bepalend zal zijn voor de inrichting van de IJssel. De openstelling gaat van 2026 – 2028 naar nog nader te bepalen. De uitwerking van het project Rivierklimaatpark IJsselpoort (RKPIJ) binnen het project Bovenloop IJssel blijft doorgang vinden (RKPIJ=2028).
5. De uitwerking van het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel is in afwachting van het programma onder de omgevingswet besluit van het programma Integraal Riviermanagement (IRM) die bepalend zal zijn voor de inrichting van de IJssel. Openstelling gaat van 2023-2024 naar nog nader te bepalen.
6. Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2: Het budget is verhoogd met € 10 miljoen voor de nieuwe Paddepoelsterbrug en met € 16,5 miljoen voor de Gerrit Krolbrug. Het budget is verlaagd met € 7,5 miljoen voor de overdracht van zes zijobjecten. De loon- en prijsbijstelling 2024 betreft € 14 miljoen.
7. Overige projecten en reserveringen:
 - Naar het ministerie van Defensie zijn lenW-bijdragen overgeboekt voor de Kustwacht van € 8,3 miljoen voor het project MOC Kustwacht, € 1,6 miljoen voor de bouw van een nieuw VHF-station Randmeren en € 1,3 miljoen voor de verhuizing van het bestaand VHF-station in de vuurtoren Lange Jaap;
 - Naar het ministerie van Defensie zijn lenW bijdragen overgeboekt voor de Kustwacht van € 5,2 miljoen voor de tegenvaller project MOC Kustwacht en € 37,5 miljoen voor het aanpakken van de disbalans tussen middelen en opdrachten. De middelen worden door de Kustwacht ingezet voor het in balans brengen van middelen en benodigdheden voor bedrijfsvoering, handhaving, security en dienstverlening;
 - Dekking voor het project Digitale Transport Strategie staat gereserveerd op het artikelonderdeel planning en studies Hoofdvaarwegennet. Uitvoering en realisatie vindt plaats op de beleidsbegroting HXII. Hiervoor is € 4,5 miljoen overgeboekt naar HXII;
 - Voor verlenging van Topsector Logistiek opdrachten in de jaren 2024 tot en met 2026 en subsidie in 2024 en 2025 is € 25,8 miljoen overgeboekt naar HXII;
 - Er is € 20 miljoen overgeboekt van de reservering Nieuwe Sluis Terneuzen naar het projectbudget Nieuwe Sluis Terneuzen;
 - Voor gedeeltelijke dekking van een subsidiebijdrage aan KNRM voor een reddingsboot wordt € 3 miljoen overgeboekt naar HXII;
 - Vanuit artikel 11 reservering BO MIRT goederenvervoer is € 16 miljoen overgeboekt voor een reservering walstroom rijksligplaatsen;
 - Door de extrapolatie naar 2038 is het budget met € 17,1 miljoen toegenomen;
 - Vanuit HXII is € 18,9 miljoen overgeboekt voor de reservering walstroom rijksligplaatsen;
 - Vanuit artikel 11 is uit de reservering voor prijsstijgingen € 3,9 miljoen overgeboekt naar het gereserveerde budget voor de Kustwacht;
 - De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van de loon- en prijsbijstelling 2024 en de extrapolatie naar 2038.

15.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

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

Producten

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

Optimalisering Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)	Kasbudget 2024		Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	begroting 2024	huidig	huidig	vorig	
Projectomschrijving							
Modal shift van weg naar water	10	2	37	37	nvt	nvt	1
Totaal Optimalisering gebruik	10	2	37	37			
Begroting (MF 15.03.03)	10	2	37	37			

Toelichting

1. Wegens vertraging door tegenvallende belangstelling voor de subsidie-regeling en concessie bargedienstlijnen zijn de middelen middels een kasschuif van 2024 naar latere jaren geschoven.

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 Vernieuwing en Vervanging).

Producten

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

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

Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet (15.04)	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling	Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2023	huidig	begroting 2023	
Projectomschrijving							
Projecten Noordwest-Nederland							
Projecten Noordwest-Nederland							
Zeetoegang IJmond	72	68	– 5	1.237	1.251		1
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	16	15	– 1	416	422		2
Projecten Zuid-Nederland			0				
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	5	6	0	161	163		
Keersluis Limmel	3	3	0	94	96		
Afrondingen							
Totaal uitvoeringsprogramma	96	91	– 6	1.909	1.932		
begroting (MF 15.04)	96	91	– 6	1.909	1.932		

Toelichting

1. Zeetoegang IJmond: Het projectbudget is € 13,9 miljoen toegenomen. Dit komt door de loon- en prijsbestelling 2024.
2. Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen: Het projectbudget is € 5,8 miljoen toegenomen. Dit komt door de loon- en prijsbestelling 2024.

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.

4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

De Tweede Kamer wijst de grote projecten aan. 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. Voor lenW betreffen dit de volgende projecten:

- European Rail Traffic Management System (ERTMS);
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Door lenW is het project ZuidasDok zelf als groot project aangewezen. Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) heeft sinds juli 2021 niet langer de status van een groot project.

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

	Realisatie				Vastgestelde begroting		Verschillen	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	376.259	1.268.857	1.002.608	609.120	816.158	1.061.545	– 245.387	1
Uitgaven	401.044	351.089	484.813	572.122	578.030	538.296	39.734	
Waarvan juridisch verplicht								
17.02 Betuweroute	0	0	0	0	0	0	0	
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	262	179	0	0	0	0	0	
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	262	179	0	0	0	0	0	
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	3.698	1.700	– 7	637	183	1.122	– 939	
17.07 ERTMS	84.210	84.040	114.954	189.798	147.619	161.980	– 14.361	2
17.07.01 Aanleg ERTMS	82.380	82.517	113.676	189.281	147.354	161.139	– 13.785	
17.07.02 Planning en studies ERTMS	1.830	1.523	1.278	517	265	841	– 576	
17.08 Zuidasdok	90.616	60.312	101.584	140.739	160.837	191.920	– 31.083	3
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	222.258	204.858	268.282	240.948	269.391	183.274	86.117	4
17.10.01 Aanleg PHS	199.584	192.580	260.257	230.732	260.189	170.382	89.807	
17.10.02 Planning en studies PHS	22.674	12.278	8.025	10.216	9.202	12.892	– 3.690	
17.09 Ontvangsten	68.895	51.675	83.038	68.437	69.663	58.817	10.846	5

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

- De lagere verplichtingenrealisatie van 245,4 miljoen wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
 - De lagere verplichtingen voor Zuidasdok wordt vooral veroorzaakt door de andere wijze van aanbesteding van het tunnelcontract waar gekozen is voor een twee fase aanpak d.m.v. een bouwteam fase

- wordt de planning en de uitvoering van de bouwfase afgestemd tussen Zuidasdok en de gecontracteerde aannemer. Hierdoor is een deel van de verplichtingenruimte (- € 230 miljoen) benodigd voor het vastleggen van de uitvoering doorgeschoven van 2024 naar 2027. Daarnaast is op het hoofdcontract bouwcombinatie voor OVT 1 (- € 9,4 miljoen). Een belangrijke buitendienststelling (BD2404) waarin werkzaamheden aan perrons zouden worden uitgevoerd is in Q3 alsnog over de jaargrens heen geschoven (van november 2024 naar januari 2025). Overige verplichtingenbijstellingen (- € 4,6 miljoen).
- De lagere verplichtingen voor ERTMS in 2024 worden vooral veroorzaakt door een kasschuif naar aanleiding van de kasreeksactualisatie van ProRail en de opgave programma directie ERTMS (- € 648,2 miljoen). Daarnaast heeft een saldomutatie plaatsgevonden waar € 228,6 miljoen is doorgeschoven naar 2025. Ten slotte is het budget door de voorlopige verrekening van het Netto Financieel Effect met € 35 miljoen afgenomen. Daarentegen is het verplichtingenbudget verhoogd via een saldo mutatie waar € 27,7 miljoen vanuit 2023 naar 2024 is geschoven. Ten slotte is het budget na de afrekening van ProRail met € 4 miljoen verhoogd.
 - De hogere verplichtingen voor PHS in 2024 worden vooral veroorzaakt door een saldomutatie bij Najaarsnota 2023 waar € 327,7 miljoen is doorgeschoven naar 2024 mede doordat het uitvoeringsbesluit pas in 2024 werd verwacht. Ook is er vanwege excessieve prijsstijgingen € 92,2 miljoen verplichtingenruimte toegevoegd aan het PHS budget. Ook is de scope betreffende de stallingen onder de oostelijke sporen Amsterdam Centraal (Fietsparkeerders bij Stations), emplacement Eindhoven (Grensoverschrijdend Spoorvervoer), en maatregelen TEV (Spoorcapaciteit 2030) overgeheveld naar PHS projecten waardoor per saldo € 72,2 miljoen verplichtingenruimte is toegevoegd aan het budget. Ook zijn de Seinen Nieuwe generatie niet veilig verklaard, terwijl er bij emplacement Den Haag Centraal en PHS Tilburg rekening is gehouden met deze seinen, om de projecten niet stil te laten vallen was € 31,4 miljoen extra budget nodig. Verder is er via een saldo mutatie € 30,1 miljoen teruggeschoven vanuit 2025. Ook is er vanwege afrekeningen ProRail € 16,1 miljoen verplichtingenruimte toegevoegd aan PHS. Ten slotte is er € 15 miljoen verplichtingenruimte teruggeschoven vanuit 2025 om de subsidieaanvraag op PHS Amsterdam-Alkmaar vast te kunnen leggen. Daarentegen is er in verband met excessieve prijsstijgingen € 87 miljoen via een saldomutatie teruggeschoven naar 2023. Daarnaast is er € 6,7 miljoen verplichtingenruimte naar 2025 geschoven met een saldomutatie. Ook is € 2,1 miljoen verplichtingen weggeschoven naar andere jaren met een kasschuif.
2. De lagere realisatie op ERTMS van € 14,4 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.07 ERTMS.
 3. De lagere realisatie bij Zuidasdok van € 31 miljoen heeft te maken met lagere uitgaven bij de Tunnel en A10. De lagere uitgaven zijn voornamelijk veroorzaakt door vertraging in conditioneringswerkzaamheden «onderhanden werk Zuidasdok» van voorbereiding start aanbesteding Tunnel A10. Daarnaast lagere uitgaven bij het onderdeel Openbaar Vervoer Tunnel (OVT), voornamelijk veroorzaakt doordat de ontwerpfase van de ruwbouw vertraagd is, waardoor een belangrijke buitendienststelling verplaatst moest worden, de daarin geplande werkzaamheden en de daarmee samenhangende betalingen

zijn doorgeschoven van Q4 2024 naar Q1 2025. Dit wordt verder gespecificeerd bij de specifieke toelichting onder artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok.

4. De hogere realisatie op PHS van € 86,1 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.10 PHS.
5. De hogere realisatie op de ontvangsten van € 10,8 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Motivering

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

Producten

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

PMR (17.06)	Kasbudget 2024			Projectbudget		Oplevering	
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam							
Uitvoeringsorganisatie	0	0	0	21	19	nnb	nnb
750 ha				30	30	nnb	nnb
Groene verbinding				31	31	2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)						2021	2021
Landaanwinning							
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma						2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	1	0	0	105	101	nnb	nnb
Landaanwinning				742	742	2013	2013
BTW Buitencontour				138	138	2013	2013
Onvoorzien	0	0	0	106	85	nnb	nnb
Afrondingsverschillen	0	1	0	0	1		
Programma	1	1	0	1.173	1.147		
Begroting (MF 17.06)	1	1	0	1.173	1.147		

Toelichting

1. Er is € 23,8 miljoen overgeboekt van budget PMR onvoorzien naar budget PMR natuurcompensatie voor gevolgen nieuwe compensatie variant (NCV). Vervolgens is € 26,9 miljoen overgeboekt naar LNV voor het afgesproken maatregelenpakket voor NCV;

2. € 23,8 miljoen is overgeboekt van budget PMR onvoorzien naar budget PMR natuurcompensatie voor gevolgen nieuwe compensatie variant (NCV), € 1 miljoen restsaldo PMR uitvoeringsorganisatie is toegevoegd aan PMR onvoorzien en er is € 1,3 miljoen prijsbijstelling 2024 toegevoegd.

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 2020/21, [23645, nr. 746](#)) zet erop in lange termijn keuzes voor het OV met bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland te realiseren. Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen om de doelen van Toekomstbeeld OV te bereiken. Het vervangen van het analoge huidige systeem, dat stamt uit de jaren '50-60, door de digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen (TEN-T kernnetwerk). Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.

Producten

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

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daarom twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage in 2024 betreft de 21e voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2024/25, [33652, nr. 95](#)).

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

ERTMS (17.07)	Kasbudget 2024			Projectbudget		Indienstelling		Toelichting
	begroting 2024	Realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projectomschrijving	2024			2024		2024		
ERTMS								
Realisatiefase	219	145	– 74	2.834	2.804			1
Planuitwerkingsfase	1	0	– 1	93	93			
Programma	220	145	– 75	2926	2897			
Afrekening voorschotten	0	4	4	27	31			
Begroting (MF 17.07)	220	149	– 71	2953	2928			
Overprogrammering (-)	– 58	0	58	0	0			

Toelichting

1. De uitgaven en verplichtingen voor het programma ERTMS liggen dit jaar € 75 miljoen lager vanwege de huidige herijking van het programma en de lagere uitgaven bij het ombouwen van het materieel. Zoals aangegeven in de Voortgangsrapportage 21 heeft de ombouw van het materieel te maken met langere levertijden en schaarste in materieel bij leveranciers. Verder is er vanwege de herijking van het programma ERTMS minder uitgegeven en verplicht, omdat besluitvorming over de eerste tranche eerst moet worden afgerond.

In verband met de inbouw van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) is € 95 miljoen verrekend met de concessievergoeding NS. Daarnaast is € 0,3 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII voor de inzet van de ILT en eveneens € 0,3 miljoen ten behoeve van de inzet van de RVO. Tenslotte is € 0,5 miljoen overgeboekt naar het project HSL-Zuid ten behoeve van een onderzoek naar de aansluiting van de ERTMS-versie van het HRN op de ERTMS-versie van de HSL-Zuid. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 66 miljoen.

17.08 Zuidasdok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam-Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de capaciteit op het station is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In kamerbrief van 16 mei 2024 (Kamerstukken II 2023-2024, [32668, nr. 23](#)) is de Kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

Producten

- Projectorganisatie en voorbereiding (inclusief Knopen);
- Uitbreiding van de ov-terminal (inclusief keerspooren, regionaal ov en ketenmobiliteit);
- Tunnel en uitbreiding van A10²;
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

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

² Het Bestuurlijk Overleg ZAD heeft in mei 2024 ingestemd met gunning van project Tunnel, met uitwerking van het voorontwerp van de integrale scope (tunnel Zuid + tunnel Noord) en met realisatie van de zuidelijke tunnel. Een besluit over de uitvoering en financiering van de noordelijke tunnel moet op een later moment worden genomen.

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

	Begroting 2024	Realisatie 2024	Vershil
Bijdragen Rijk	140	133	- 7
Bijdrage gemeente Amsterdam	28	21	- 7
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	24	18	- 6
Bijdrage Provincie Noord Holland			
EU-ontvangsten			
Bijdrage derden			
Programma			
Totaal	192	172	- 20

Toelichting

De ontvangsten van Amsterdam en Vervoersregio Amsterdam zijn in 2024 ontkoppeld aan de uitvoeringsplanning. De ontvangsten van Amsterdam – € 7 miljoen en Vervoersregio Amsterdam – € 6 miljoen zijn in lijn gebracht met de herziene uitvoeringsplanning. Het aandeel rijk is in 2024 ook met – € 7 miljoen bijgesteld. De totale bijdrage in 2024 aan het project Zuidasdok komt daarmee op € 172 miljoen. Op de post overige ontvangsten worden eventuele extra bijdragen van voornamelijk ProRail verwerkt, die waren in 2024 heel beperkt.

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

Zuidasdok (17.08)	Kasbudget 2024			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting 2024	realisatie	verschil	begroting 2024	huidig	begroting 2024	huidig	
Projectomschrijving								
Generieke en ruimtelijke inrichting	0	0	0	74	66			
Projectorganisatie en voorbereiding	44	37	- 7	553	603			1
Tunnel en A10	50	30	- 20	1.515	1.600			2
OVT incl. keerspoor	98	94	- 4	1.027	1.139			
Afronding								
Totaal uitvoeringsprogramma	192	161	- 31	3.169	3.408			
Begroting (MF 17.08)								

Toelichting

1. Het hogere projectbudget op artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok (€ 154,7 miljoen) wordt met name veroorzaakt door:
 - Toegekende loon-en prijsbijstelling 2024 (€ 53,4 miljoen).
 - Toekenning budgetoverheveling vanuit E&O (€ 73,7 miljoen). Hoofdzakelijk als gevolg van het intern overhevelen van E&O middelen t.b.v. mee kunnen opdragen van vast tunnelonderhoud (€ 47,1 miljoen) bij het op de markt zetten van het tunnelcontract, toevoegen budgetten t.b.v. noodzakelijke vervanging van de Roozenoordbrug (€ 25,2 miljoen), en overige kleinere aanpassingen (€ 1,4 miljoen) o.a. aanvullende bijdragen van gemeente Amsterdam voor werkzaamheden geluidsschermen Schinkelkwartier.
2. Het hogere projectbudget op artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok (€ 124,2 miljoen) is hoofdzakelijk als gevolg van het toevoegen van aanvullende middelen uit de reservering doortrekken Noord-Zuidlijn i.v.m. de aanbesteding van het contract openbaar vervoerterminal (€ 87 miljoen), de aanvullende bijdrage van gemeenten Amsterdam

en Vervoersregio wordt verrekend met de nog te bepalen aanvullende bijdrage derden. Daarnaast de toegekende loon- en prijsbijstellingen (€ 37,2 miljoen).

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

In 2024 zijn twee voortgangsrapportages over PHS uitgebracht gezien de groot project-status van PHS. Uit de rapportages blijkt de voortgang van de diverse projecten die onderdeel zijn van PHS en de financiële stand van zaken, zoals de ontwikkeling van het potentieel tekort. Ook wordt ingegaan op de geplande uitbreiding van de treindienst, die samenhangt met de oplevering van de relevante infraprojecten en andere maatregelen.

Eind 2024 is met de start van de dienstregeling 2025 door NS een aantal extra tienminutentreinen gaan rijden. Ook is de airportsprinter Amsterdam-Hoofddorp geïntroduceerd gezien de start van de maatregelen op en rond Amsterdam Centraal. Een belangrijke mijlpaal is de start van de nieuwe tienminutensprinter Den Haag-Rotterdam-Dordrecht (maandag t/m donderdag) door oplevering van een groot deel van de extra PHS-infrastructuur tussen Rijswijk-Rotterdam.

Er is in 2024 op en rond Amsterdam Centraal een groot aantal maatregelen in uitvoering. Deel daarvan is het zo snel mogelijk realiseren van een nieuwe en grotere terminal voor beveiligd vertrek van de internationale treinen naar Londen. Deze terminal is begin februari 2025 in gebruik genomen.

Om de omvang van het potentieel tekort van PHS passend te maken bij de fase waarin PHS verkeert, zijn in 2024 financiële maatregelen genomen, door inzet van de risicoreservering en toevoeging vanuit de post voor excessieve prijsstijgingen.

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (17.10) Projectomschrijving	Kasbudget 2024			Projectbudget		Indienststelling	Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	huidig	vorig
Realisatiefase							
PHS: Doorstroomstation Utrecht	0	0	0	253	253		
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	2	0	- 2	150	149		
PHS: Meteren - Boxtel	47	51	4	716	803		1
PHS: Rijswijk - Rotterdam	40	51	10	385	388		2
PHS: Amsterdam	67	82	15	911	1042		3
PHS: Ede	0	7	7	62	77		4
PHS: Alkmaar - Amsterdam	11	5	- 5	28	298		5
PHS: Maatregelen TEV	19	10	- 10	107	121		6
PHS: Nijmegen en West- entree	8	14	6	181	200		7
OV SAAL Korte Termijn	0	0	0	630	630		
OV SAAL Middellange Termijn	1	0	- 1	99	98		
PHS: Overige maatregelen < € 50 mln. afrondingen	18	26	8	172	241		8
Planning en studies							
Diverse corridors Afrondingen	15	9	- 6	756	681		
Programma	228	255	27	4.450	4.980		
Afrekening voorschotten	0	15	15	82	97		
Begroting (MF 17.10.01)	228	269	42	4.532	5.077		
Overprogrammering (-)	- 44	0	44	0	0		

Toelichting

- PHS: Meteren-Boxtel:** Het projectbudget is verhoogd met € 67,7 miljoen in verband met prijs- en markteffecten. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 19,2 miljoen.
- PHS: Rijswijk-Rotterdam:** Het project wordt in de uitvoering geconfronteerd met een grote hoeveelheid afwijkingen door issues als indexatie, veilig werken onder laagspanning, tegenvallers in de ondergrond, capaciteitsgebrek van specialistisch personeel (langere doorlooptijden), en hogere kosten in verband met wijzigingen in de scope. Dit vertaalt zich door in een grote hoeveelheid meerwerken en extra kosten en zodoende ook hogere uitgaven in 2024 ter hoogte van € 10 miljoen.
- PHS: Amsterdam:** Het contract met betrekking tot de aanpassing van Amsterdam Centraal is gegund met een negatief aanbestedingsresultaat. Dit is verwerkt in de termijnstaten van de aannemer en heeft geleid tot hogere uitgaven in 2024 dan eerder geprognosticeerd. Daarnaast is ook de overheveling van het project Amsterdam CS Stallingen onder de oostelijke sporen (SOOS) vanuit de beschikking Fietsparkeren bij stations naar PHS Amsterdam Centraal opgenomen in de uitgavenplanning en zijn er diverse Verzoeken tot wijzigingen (VTW's) opgetreden met een financiële afwikkeling in 2024. Het projectbudget is gestegen met € 131 miljoen. Het deelproject Amsterdam Amstel is gereed en de subsidie is per 1 januari 2024 vastgesteld. Er is een bedrag van € 0,3 miljoen overgeboekt naar de MIRT-post PHS Nazorg en de vrijval van het onbenodigde onvoorzien van € 2,2 miljoen is toegevoegd aan het planuitwerkings-budget PHS. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 68,2 miljoen naar aanleiding van prijs- en markteffecten en is € 44,1 miljoen toegevoegd vanuit het programma

- Fietsparkeren (MF 13.03). Omdat een deel van de oorspronkelijk binnen dat programma geraamde scope (de stallingen onder de oostelijke sporen (SOOS)) wordt overgeheveld naar het PHS project 'Amsterdam Centraal', kunnen de werkzaamheden efficiënter worden uitgevoerd. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 20,9 miljoen.
4. **PHS: Ede:** In verband met excessieve prijsstijgingen sinds de gunning van het werk in maart 2021, extra benodigde werkzaamheden voor het verkrijgen van schaarse kritische materialen en aanpassingen in de werkzaamheden als gevolg van het, in afwijking van verricht vooronderzoek, aantreffen van de beschermde zandhagedis in het werkgebied is een aanvullende realisatiebeschikking verstrekt. Een deel van deze aanvullend beschikte middelen hebben geleid tot € 7 miljoen hogere uitgaven in 2024 dan gepland. In verband met een aanvullende realisatiebeschikking is het projectbudget verhoogd met € 14,9 miljoen, gedekt vanuit het budget planuitwerking PHS (Artikel MF 17.10.02). De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 0,4 miljoen.
 5. **PHS: Alkmaar-Amsterdam:** De realisatiefase is later gestart als gevolg van de vertraging in de aanloop van het Tracébesluit. De uitgaven planning is daarop aangepast met een lagere kasrealisatie van € 5 miljoen in 2024 tot gevolg. In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking is € 270 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget (MF 17.10.02).
 6. **PHS: Maatregelen TEV:** Het wijzigen van aanbesteden in een grote tranche via een raamovereenkomst naar het aanbesteden in deeltranches heeft geleid tot een herziene planning van de tranches en het volume daarvan. De uitgavenplanning is daarop aangepast met een € 10 miljoen lagere kasrealisatie in 2024 tot gevolg. De binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 geraamde scope Tractie Energievoorziening (TEV) wordt uitgevoerd binnen het project PHS Tractie Energievoorziening. Het hiervoor gereserveerde bedrag van € 11 miljoen is toegevoegd aan dit project. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 2,7 miljoen.
 7. **PHS: Nijmegen West-entree:** In verband met excessieve prijsstijgingen is een aanvullende subsidiebeschikking verleend. Een deel van deze aanvullend beschikte middelen is ook in 2024 gerealiseerd en heeft geleid tot hogere uitgaven dan eerder gepland. Het projectbudget met € 19 miljoen. In verband met het afgeven van een aanvullende realisatiebeschikking naar aanleiding van een de herziene AK-systematiek is € 3,8 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkings-budget (MF 17.10.02). Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 9,9 miljoen in verband met prijs- en markteffecten. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 5,6 miljoen.
 8. **PHS: Overige maatregelen:** Er is in totaal € 36,6 miljoen toegevoegd aan het deelprojectbudget Tilburg 4e perron spoor in verband met de seinenproblematiek (€ 30,4 miljoen) en een aanvullende realisatiebeschikking in verband met abusievelijk niet opgenomen AK-kosten (€ 6,1 miljoen). Een deel van deze aanvullend beschikte middelen is ook in 2024 gerealiseerd en heeft geleid tot hogere uitgaven dan eerder gepland. Het projectbudget is gestegen met € 69 miljoen. In verband met het afgeven van een realisatiebeschikking Culemborg Transfermaatregelen is € 1,8 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget (MF 17.10.02) en € 7,6 miljoen voor het project Wissels Almere Oostvaarders. Daarnaast is € 17 miljoen overgeboekt vanuit het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer (MF 13.03.04) voor maatregelen bij het emplacement Eindhoven die uitgevoerd worden binnen het PHS project

Eindhoven. Vanuit de afgeronde projecten is € 3,9 miljoen overgeboekt naar de post Nazorg gereed gekomen projecten. De toegevoegde loon- en prijsbijstelling 2024 bedraagt € 2,1 miljoen.

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

Ontvangsten Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Toelichting
ERTMS	7	14	7	1
ZuidasDok	52	40	- 12	2
PHS	0	16	16	3
afrondingen				
Totaal	59	70	11	

Toelichting

1. Voor het Megaproject ERTMS is € 6,9 miljoen meer ontvangen dan oorspronkelijk was begroot. Er is meer ontvangen aan EU-subsidies in 2024.
2. Voor het Megaproject Zuidasdok is circa € 12 miljoen minder gerealiseerd oorspronkelijk begroot in 2024. Dit komt doordat de ontvangsten van Amsterdam en Vervoersregio Amsterdam in een lijn zijn gebracht met de herziene uitvoeringsplanning.
3. Voor het Megaproject PHS is € 16 miljoen verrekend met ProRail. Dit heeft te maken met de Afrekening van de voorschotten op de verleende subsidies aan ProRail. Deze uitgaven zijn verrekend met het uitgavenartikel 17.10.

4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en 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 beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	672	1.583	34	23	98	21.491	– 21.393	1
Uitgaven	680	1.619	10	42	6	21.491	– 21.485	
Waarvan juridisch verplicht								
18.06 Externe veiligheid	680	1.619	10	42	6	0	6	
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	21.491	– 21491	2
18.08.03 Afoming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	0	0	0	0	0	21.491	– 21491	
18.09 Ontvangsten	25.941	0	4.311	19.309	0	0	0	
18.09.01 Ontvangsten	25.941	0	4.311	19.309	0	0	0	
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	48.582	– 279.865	240.960	291.239	427.221	0	427.221	3

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

1. Dit verschil (verplichtingen) is het resultaat van de afroaming van het Eigen Vermogen van Rijkswaterstaat geweest (- € 21,4 miljoen).
2. Dit verschil (uitgaven) is het resultaat van de afroaming van het Eigen Vermogen van Rijkswaterstaat geweest (- € 21,4 miljoen).
3. Dit verschil is te verklaren door de toevoeging van het voordelig saldo 2023 op de saldo van de afgesloten rekeningen van het Mobiliteitsfonds (€ 427,2 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

18.06 Externe veiligheid

Motivering

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

18.08 Netwerkoverstijgende kosten

Motivering

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

18.09 Ontvangsten

Motivering

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

18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

Motivering

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

4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

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

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

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

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verskil	Toelichting
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Ontvangsten	5.509.351	6.976.246	7.451.127	7.832.289	9.153.614	9.854.920	– 701.306	1
19.09 Ten laste van begroting IenW	5.509.351	6.976.246	7.451.127	7.832.289	9.153.614	9.854.920	– 701.306	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Het verschil tussen de oorspronkelijke begroting en de realisatie (- € 701,3 miljoen) is het resultaat van een aantal mutaties die zijn aangebracht op de begrotingsraming. Deze mutaties zijn in de tussenliggende suppletoire begrotingswetten over 2024 nader geduid. De belangrijkste oorzaken zijn:

- Toevoeging AP-middelen Schoon Emissieloos Bouwen en Wind in de Zeilen (€ 27,5 miljoen);
- Kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds (- € 819,2 miljoen);
- Overboekingen van en naar de beleidsbegroting HXII (- € 83,6 miljoen);
- Toevoeging Loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 324,3 miljoen);

- Overboeking naar het Deltafonds (- € 1 miljoen);
- Overboekingen naar begrotingen van andere ministeries (- € 149,3 miljoen);

D. Toelichting op de artikelonderdelen

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

5. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

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

Rechtmatigheid

Uit de aangeleverde bedrijfsvoeringsinformatie is gebleken dat er bij de financiële verantwoording van het Mobiliteitsfonds over 2024 geen sprake is van overschrijding van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties met uitzondering van de verplichtingen van artikel 15 en het MF als begrotingshoofdstuk.

Tabel 56 Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties fouten en onzekerheden (bedragen x € 1.000)						
(1) Rapporterings-tolerantie (bedragen x 1.000 euro)	(2) Verantwoord bedrag in € (omvangsbasis)	(3) Rapporterings- tolerantie voor fouten en onzeker- heden in €	(4) Bedrag aan fouten in €	(5) Bedrag aan onzekerheden in €	(6) Bedrag aan fouten en onzeker- heden in €	(7) Percentage aan fouten en onzekerheden t.o.v. verantwoord bedrag = (6)/(2)*100%
Verplichtingen						
MF Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.920.526	96.026	382.462		382.462	19,9%
Totaal MF	10.445.546	208.911	384.505	2.714	387.219	3,7%

De overschrijding bij artikel 15 wordt veroorzaakt door de onderstaande twee opdrachten.

Renovatie Julianakanaal € 165 miljoen

Op 23 februari 2023 heeft zich op het Julianakanaal tussen Berg en Obbicht een calamiteit voorgedaan. Een deel van de damwand van de aangebrachte bouwkuip is toen bezweken. Op 20 maart 2023 is de scheepvaart onder voorwaarden weer hervat. De veronderstelling was dat het lek was te dichten met beheersmaatregelen. Deze maatregelen zijn in maximale vorm genomen echter niet effectief gebleken. De onveilige situatie en het lekken van kanaalwater naar kwetsbare natuur diende op een zo kort mogelijke termijn opgelost te worden. In plaats van een nieuwe aanbesteding is de opdracht toch onderhands aan betrokken aannemer verstrekt om economische-, veiligheids-en ecologische redenen.

Tilburg 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing Noord Brabantse en Midden Limburgse kanalen € 218 miljoen

Bij deze aanbesteding is de best value methode gehanteerd in een concurrentiegericht dialoog. Daarbij is aanvankelijk een plafondbedrag aangegeven. De inschrijvers (op één na) gaven aan dat zij moeite hadden om in te schrijven met inachtneming van het plafondbedrag dat RWS bij de aanbesteding kenbaar heeft gemaakt. Het plafondbedrag is vervolgens vervallen en omgezet in een richtbedrag (geen uitsluitingscriterium) teneinde het zogenaamde level playing field te borgen. Hierbij is sprake van een wezenlijke wijziging en had derhalve opnieuw moeten worden aanbesteed. Hiervan is afgeweken en doorgegaan met de betrokken opdrachtnemer om veiligheidsredenen teneinde urgente vernieuwingsmaatregelen niet te vertragen en extra tenderkosten te voorkomen.

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. Er zijn geen bijzonderheden te melden.

C. JAARREKENING

6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds

Tabel 57 Verantwoordingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024 (Bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	('1)			('2)			(3) = (2) - (1)		
		Vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	806.927	520.419	0	0	0	0	- 806.927	- 520.419	0
12	Hoofdwegennet	3.149.900	3.706.162	52.885	3.170.492	3.718.174	41.402	20.592	12.012	- 11.483
13	Spoorwegen	2.559.663	2.911.169	228.802	3.439.066	3.170.623	207.722	879.403	259.454	- 21.080
14	Regionaal, lokale infrastructuur	1.132.811	1.142.688	0	1.099.206	844.795	293	- 33.605	- 297.893	293
15	Hoofdvaarwegennet	1.628.151	1.376.956	21.757	1.920.526	1.397.734	48.177	292.375	20.778	26.420
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	1.061.545	538.296	58.817	816.158	578.030	69.663	- 245.387	39.734	10.846
18 ²	Overige uitgaven en ontvangsten	21.491	21.491	0	98	6	0	- 21.393	(21.485)	0
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			9.854.920			9.153.614	0	0	- 701.306
	Subtotaal	10.360.488	10.217.181	10.217.181	10.445.546	9.709.362	9.520.871	85.058	- 507.819	- 696.310
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar						427.221			427.221
	Subtotaal	10.360.488	10.217.181	10.217.181	10.445.546	9.709.362	9.948.092	85.058	- 507.819	- 269.089
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar						- 238.730			- 238.730
	Totaal	10.360.488	10.217.181	10.217.181	10.445.546	9.709.362	9.709.362	85.058	- 507.819	- 507.819

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

² Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

7. Saldibalans

Tabel 58 Saldibalans per 31 december 2024 van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Activa	31-12-2024	31-12-2023	Passiva	31-12-2024	31-12-2023
Intra-comptabele posten			Intra-comptabele posten		
1) Uitgaven ten laste van de begroting	9.709.359	8.367.397	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	9.520.868	8.503.379
1a) Nadelig saldo begrotingsfonds voorgaand jaar	0	0	2a) Batig saldo begrotingsfonds voorgaand jaar	427.221	291.239
3) Liquide middelen	0	0			
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	220.476	426.998	4a) Rekening-courant RHB	0	0
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves	0	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	18.254	223	7) Schulden buiten begrotingsverband	0	0
8) Kas-transverschillen	0	0			
Subtotaal intra-comptabel	9.948.089	8.794.618	Subtotaal intra-comptabel	9.948.089	8.794.618
Extra-comptabele posten			Extra-comptabele posten		
9) Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10) Vorderingen	30.719	48.682	10a) Tegenrekening vorderingen	30.719	48.682
11a) Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12) Voorschotten	6.319.109	4.946.530	12a) Tegenrekening voorschotten	6.319.109	4.946.530
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	162.605	162.605	13) Garantieverplichtingen	162.605	162.605
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	24.914.687	24.215.047	14) Andere verplichtingen	24.914.687	24.215.047
15) Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a) Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
Subtotaal extra-comptabel	33.141.597	31.087.341	Subtotaal extra-comptabel	33.141.597	31.087.341
Totaal	43.089.686	39.881.959	Totaal	43.089.686	39.881.959

Toelichting samenstelling saldibalans

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

6) Vordering buiten begrotingsverband

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

Tabel 59 Specificatie vorderingen buiten begrotingsverband (bedragen € 1.000)	
Vordering op HXII	18.254
Totaal	18.254

Toelichting

De niet uitgegeven middelen voor vrachtwagenheffing van lenW HXII zijn naar het mobiliteitsfonds overgeboekt waarna deze in 2025 weer terugvloeien naar HXII.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

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

Tabel 60 Opeisbaarheid (bedragen € 1.000)	
Direct opeisbaar	3.747
Op termijn opeisbaar	26.972
Geconditioneerd	0
Totaal	30.719

Tabel 61 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	28.910
Artikel 13 Spoorwegen	880
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	854
Overig	75
Totaal	30.719

Toelichting

Artikel 12 Hoofdwegennet

De vorderingen betreffen met name € 26,4 miljoen voor de afrekening van de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst A9 Gaasperdammerweg met de gemeente Amsterdam. Dit gaat om de aanleg en het onderhoud van de Gaasperdammertunnel op de A9. Verder betreffen het o.a. afrekeningen van de voorschotten die in het kader van de Regeling specifieke uitkering stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022 aan diverse gemeenten verstrekt. Op grond van de ingediende verantwoordingen en de verzoeken tot vaststelling van de uitkering, bleek een deel van de voorschotten te moeten worden terugbetaald. Hierover zijn met de betreffende gemeenten afspraken gemaakt. De vorderingen zijn als direct opeisbaar opgenomen. Onder de op termijn opeisbare vorderingen is opgenomen een vordering op de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland draagt voor maximaal € 2,5 miljoen bij aan de korte termijn maatregelen A15 Riderkerk-Gorinchem, hiervan is in 2021 € 2 mln. betaald, zodat er nog een vordering van maximaal € 0,5 miljoen openstaat. Deze is als op termijn opeisbaar opgenomen.

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 62 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen € 1.000)	
Tot en met 2022	1.197.963
2023	636.427
2024	4.484.719
Totaal	6.319.109

Tabel 63 Specificatie (bedragen € 1.000)

Artikel 12 Hoofdwegennet	951.635
Artikel 13 Spoorwegen	3.342.030
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	1.530.856
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	31.160
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	463.428
Totaal	6.319.109

Toelichting

Artikel 12 Hoofdwegennet

Voor de aanleg van Rijnlandroute is er € 512,6 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland. De betreft de aanleg van drie deelprojecten: N434/A44/A4, N206 ir. G. Tjalmaweg en N206 Europaweg. 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 € 98,7 miljoen.

In het kader van specifieke uitkering bermmaatregelen van N-wegen, die niet in beheer zijn bij het Rijk, zijn voorschotten aan provincies verstrekt voor € 10,5 miljoen. Voor de specifieke uitkering regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen ten behoeve van het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risico gestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet zijn aan gemeenten, provincies, waterschappen, VRA en MRDH voorschotten verstrekt voor € 162,9 miljoen. Voor de specifieke uitkering stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027 zijn aan diverse provincies, gemeenten en Vervoerregio Amsterdam voorschotten verstrekt voor € 52,5 miljoen. Aan RDW en aan CJIB zijn voorschotten verstrekt voor respectievelijk € 86 en € 9,5 miljoen voor tijdelijke tolheffing en vrachtwagenheffing.

Tenslotte zijn aan RVO voorschotten verstrekt van € 11,8 miljoen voor uitvoering project Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit (DITM), project Vrachtwagenheffing en Regeling Stimulering Schoon en Emissieloos Bouwen voor Medeoverheden.

De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2025 – 2027 verwacht.

Artikel 13 Spoorwegen

ProRail ontvangt jaarlijks subsidie voor Exploitatie, onderhoud en vernieuwingen (EOV). Daarom staat voor EOV een bedrag van € 2.524,7 miljoen open. Hiermee geeft ProRail invulling aan het uitvoeren van zijn beheertaken. Bij ProRail zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat nog een bedrag van € 332,47 miljoen aan voorschotten open. Verder staan bij Bureau Sanering Verkeerlawaai voor de saneringen bij spoor voor saneringsprojecten voor circa € 26,3 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten vanaf 2025 tot en met 2028 afgewikkeld.

Het openstaand voorschot op de betalingen aan ProRail € 235,1 betreffen de opdrachten, met name het maatregelenpakket HSL. Uiterlijk 1 mei 2025 wordt de verantwoording met assuranceverklaring ontvangen. Daarna kan afrekening plaatsvinden en kan het voorschot worden afgeboekt.

Voor de regeling in het kader van spoorse doorsnijdingen staat voor € 120,8 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. Verder staan voorschotten open van diverse gemeenten en provincie Limburg in het kader van de tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, specifieke uitkering spooreplacement Leeuwarden en specifieke uitkering Verkenningssstudie verbetermaatregelen centrumzijde station Nijmegen voor een bedrag van € 53,6 miljoen. Tot slot staat bij gemeente Ede voor Spoorzone Ede-Oost voor € 43,4 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten in 2025-2028 afgewikkeld.

Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid conform het RSP-convenant Rijk-Regio, zijn aan het samenwerkingsverband Noord-Nederland voorschotten verstrekt waarvan voor € 52,4 miljoen nog openstaat. Ten behoeve van de uitvoering van de regeling 'specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur' en «tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw» zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt voor een bedrag van € 1.407,8 miljoen. Ook is er € 70,4 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland voor het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zuid-Holland Noord. Dit project heeft als doel om de bereikbaarheid van het noorden van de provincie Zuid-Holland te verbeteren door de bestaande verbindingen te verbeteren. Naar verwachting worden deze voorschotten in periode 2024 – 2036 afgewikkeld.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Ten behoeve van de vervanging van de Noordzeebrug op de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn er voorschotten verstrekt aan de provincie Groningen van € 12,4 miljoen. In het kader van Topsektor Logistiek zijn aan Stichting Connekt voorschotten verstrekt van € 2,5 miljoen. Het betreft hier de kosten voor de door Stichting Connekt, namens het ministerie aangegane verplichtingen. Een voorschot van € 10,4 miljoen is aan de provincie Noord-Holland verstrekt in het kader van activiteiten voor het beter bevaarbaar maken van een deel van de Zaan inzake vernieuwing van de Wilhelminasluis en de Zaanbrug. De provincie geeft in de SISA-verantwoording aan wanneer de subsidie kan worden vastgesteld.

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

In het kader van het Programma Hoofdfrequent Spoor is aan ProRail circa € 262,5 miljoen aan voorschotten verstrekt. Ook aan ProRail zijn voorschotten verstrekt van circa € 116,8 miljoen voor het verrichten van planstudies en voorbereidende realisatiewerkzaamheden inzake European Rail Traffic Management System (ERTMS). Tevens zijn aan diverse provincies voorschotten verstrekt van € 69,4 miljoen ten behoeve van tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personen vervoer per trein 2020-2031. Aan RVO zijn voorschotten verstrekt van € 14,6 miljoen voor uitvoering subsidieregeling ERTMS 2021-2025.

Tabel 64 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2024	4.946.530
In 2024 vastgelegde voorschotten	4.628.873
In 2024 afgerekende voorschotten	- 3.256.294
Verdeeld naar jaar van betalen:	
– 2022 en verder	– 214.839
– 2023	– 3.002.116
– 2024	– 39.339
Openstaand per 31 december 2024	6.319.109

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 65 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2024	162.605
Verstrekt in 2024	0
Afname risico 2024	0
Openstaand per 31 december 2024	162.605

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

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

Tabel 66 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2024	24.215.048
Aangegaan in 2024	10.647.778
Tot betaling gekomen in 2024	- 9.709.359
Negatieve bijstellingen voorgaande jaren	- 238.780
Openstaand per 31 december 2024	24.914.687

Negatieve bijstellingen

Er is in 2024 één omvangrijke negatieve bijstellingen van eerder aangegane verplichtingen geweest die toelichting behoeven. Hierbij is een grens gehanteerd van € 25,0 miljoen.

- *Programma Fietsparkeren (- € 36,5 miljoen)* Dit betreft een overboeking naar een ander artikel. Een deel van de scope van het Programma Fietsparkeren bij Amsterdam CS is overgeheveld naar het PHS project Amsterdam CS waarbinnen de werkzaamheden efficiënter kunnen worden uitgevoerd.

Niet uit de saldibalans blijvende 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 2024 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 67 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
Totaal per 31 december 2024	1.714.477

Toelichting

Het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00. Het deelnemingspercentage bedraagt 100 %. In 2024 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 B.V. aan de Tweede Kamer wordt gezonden. In het jaarverslag van ProRail zijn de volgende maatregelen uit het genoemde pakket opgenomen:

– Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 en artikel 17 van het Mobiliteitsfonds (de betalingen door 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. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Mobiliteitsfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door IenW aan ProRail blijken.

Onderdeel A - Overzichtstabel begrotingsmutaties

Tabel 68 Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)								
	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	Aanleg projecten artikel 13	Geïntegreerde contractvormen	Ontvangsten	Project ERTMS	Project PHS	Ontvangsten ERTMS / PHS	Totaal
Ontwerpbegroting 2024	2.143	551	217	- 229	162	183	- 7	3.020
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	24	- 182	48	- 60	- 139	- 90	- 18	- 417
Overboekingen van en naar andere artikelen	- 6	- 333	0	0	234	118	0	14
Kasschuiven en saldoboeeking	410	324	- 25	82	- 109	59	- 5	736
Totaal mutaties	428	- 191	23	22	- 14	87	- 23	332
Realisatie 2024	2.571	360	240	- 207	148	270	- 30	3.352

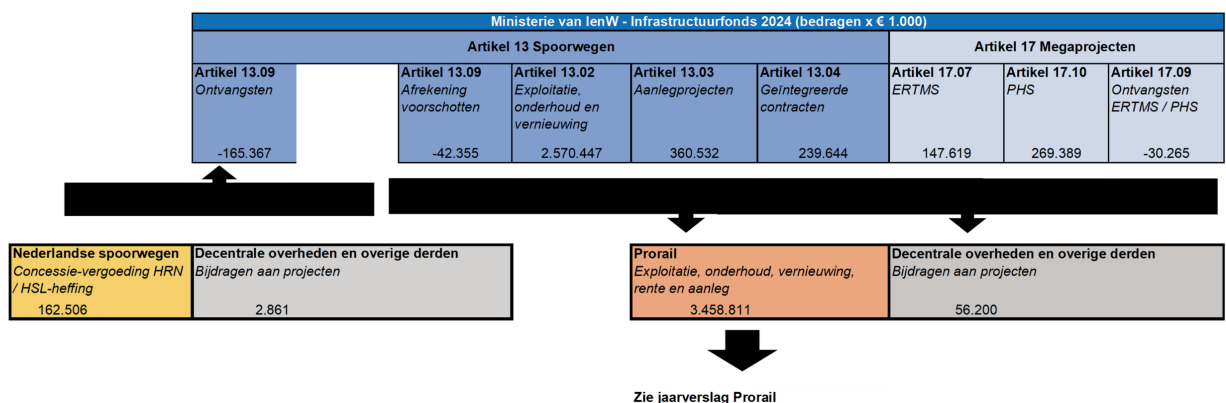
Toelichting

Op de spoorbudgetten is in 2024 per saldo € 332 miljoen meer uitgegeven dan begroot. Dit wordt met name veroorzaakt door hogere uitgaven bij EOv (€ 428 miljoen), het project PHS (€ 87 miljoen), en geïntegreerde contractvormen (€ 23 miljoen). Daar staan lagere uitgaven tegenover voor Aanleg (- € 191 miljoen) en ERTMS (- € 14 miljoen). Daarnaast waren per saldo hogere ontvangsten dan geraamd (- € 1 miljoen).

Tabel 69 Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	Aanleg projecten artikel 13	Geïntegreerde contractvormen	Ontvangsten	Project ERTMS	Project PHS	Ontvangsten	Totaal
Ontwerpbegroting 2024	2.143	551	217	- 229	162	183	- 7	3.020
Generaal	- 40	0	0	0	0	0	0	- 40
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	22	- 224	0	- 3	- 107	- 105	- 1	- 418
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	- 20	0	0	99	87	0	166
Kasschuiven en saldoboeeking	226	240	17	- 6	- 89	- 30	- 13	345
Mutaties voorjaarsnota	208	- 4	17	- 9	- 97	- 48	- 14	53
Stand voorjaarsnota	2.351	547	234	- 238	65	135	- 21	3.073
Generaal	40	0	0	0	0	0	0	40
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	0	0	0	0	0	0	- 4
Overboekingen van en naar andere artikelen	- 7	- 279	0	0	135	31	0	85
Kasschuiven en saldoboeeking	282	119	0	0	0	0	0	116
Mutaties miljoenennota	315	- 160	0	0	135	31	0	197
Stand miljoenennota	2.666	387	234	- 238	200	166	- 21	3.394
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	2	1	59	- 28	- 35	0	0	- 1
Overboekingen van en naar andere artikelen	1	- 34	0	0	0	0	0	- 33
Kasschuiven en saldoboeeking	- 92	3	- 42	76	- 21	89	16	29
Mutaties najaarsnota	- 89	- 30	17	48	- 56	89	16	- 5
Stand najaarsnota	2.577	358	251	- 190	144	255	- 5	3.390
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	0	41	- 11	- 29	3	15	- 17	2
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven en saldoboeeking	- 6	- 38	0	12	1	0	- 8	- 39
Afrondingen		1		- 1				0
Mutaties slotwet	- 6	4	- 11	- 18	4	15	- 25	- 37
Realisatie 2024	2.571	361	240	- 208	148	270	- 30	3.352

Kasstromen Mobiliteitsfonds 2024 ProRail (inclusief btw, bedragen x € 1.000)



Bijlage 2: Instandhouding

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

Bij instandhouding van de infrastructuur gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur op het afgesproken kwaliteitsniveau. Hieronder vallen alle activiteiten op het vlak van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de bestaande infrastructuur.

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

1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat

Het basiskwaliteitsniveau vormt het uitgangspunt voor de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken. Instandhouding van de netwerken op het basiskwaliteitsniveau is erop gericht om de prestaties van de netwerken op peil te houden. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. 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 ‘saldo op ontvangen bijdragen’ (voorheen ‘nog uit te voeren werkzaamheden’) en het volume uitgesteld en achterstallig onderhoud toegelicht. Over duurzaamheidsprestaties wordt gerapporteerd via het lenW Duurzaamheidsverslag.

Prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. In de begroting 2024 is aangegeven dat voor de netwerken in beheer van RWS de afspraken over het basiskwaliteitsniveau nog worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. Dit vergt nog verdere uitwerking, daarom wordt in afwachting daarvan nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de Service Level Agreement (SLA) 2022-2023. Hierbij opgemerkt dat ook onder de SLA al gold dat de er aan de Tweede Kamer zal worden gerapporteerd hoe gescoord wordt op de prestatie-indicatoren, maar dat hierbij niet kan worden gestuurd op het behalen van de streefwaarden. Het basiskwaliteitsniveau is leidend voor het werk dat RWS moet voorbereiden.

Tabel 70 Prestatie-indicatoren RWS

Prestatie-indicator	Streef- waarde 2021-2024	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Toelichting
Hoofdwegenet						1
Beschikbaarheid						
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	98%	99%	99%	
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:						
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	10%	7%	3%	4%	7%	
Levering verkeersgegevens:						
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	94%	93%	91%	91%	
– Actualiteit data voor derden	95%	96%	100%	99%	99%	
Veiligheid						
– Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,8%	99,7%	99,6%	99,4%	
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	99%	99%	
Hoofdvaarwegenet						2
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid						
Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	2,0%	0,9%	0,6%	0,7%	
Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	1,0%	2,4%	1,2%	1,2%	
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%	97%	98%	
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)						
– Toegangseulen	99%	100%	100%	100%	100%	
– Hoofdtransportassen	90%	92%	93%	93%	96%	
– Hoofdvaarwegen	85%	80%	82%	84%	83%	
– Overige vaarwegen	85%	83%	83%	95%	96%	
Veiligheid						
Vaarwegmarkering op orde	95%	92%	89%	94%	96%	
Hoofdwatersysteem						3
Waterveiligheid						
Handhaving kustlijn	90%	90%	91%	93%	94%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	83%	100%	83%	
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	100%	75%	100%	100%	
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	96%	100%	99%	96%	

Bron: RWS, 2024

1. Toelichting prestaties Hoofdwegenet:

De indicator voor het voldoen aan de norm voor verhardingen voldoet niet aan de streefwaarde. De overige indicatoren halen de streefwaarden wel.

- Bij de indicator ‘Files door Werk in Uitvoering’ worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2024 was 7% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2023 doordat in 2024 meer productie is gedraaid. Het totale

- reistijdverlies is gestegen van 56 miljoen voertuigverliesuren in 2023 naar 62 miljoen voertuigverliesuren in 2024 en het aandeel files door werk in uitvoering van 2,5 miljoen naar 4,5 miljoen voertuigverliesuren.
- Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2024 voldeed 99,4% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd net niet aan de streefwaarde van 99,7% voldaan. Hier zijn twee redenen voor:
 - Uit onderzoek is gebleken dat bij het instellen van de nieuwe meetmethode in 2017, de norm die hierin gesteld is voor dichte deklagen te streng is. In de metingen van 2025 zal de interne norm voor alleen dichte deklagen versoepeld worden.
 - Er is sprake van uitgesteld onderhoud, waardoor verhardingen die eigenlijk al vernieuwd hadden moeten worden, nog niet zijn aangepakt. Ten gevolge hiervan zijn er normoverschrijdingen voor een steeds groter deel van het wegdek.

2. Toelichting prestaties Hoofdvaarwegennet:

De indicatoren «tijdig melden van stremmingen», «vaargeul op orde - Toegangsgeulen, Hoofdtransportas en Overige vaarwegen» - en «vaarwegmarkering op orde» voldoen aan de streefwaarde. Tevens voldoet de indicator «stremmingen gepland onderhoud» aan de streefwaarde, met de kanttekening dat er momenteel in de praktijk meer onderhoud nodig is voor een optimale prestatie van de vaarwegen. Dit wordt ook gereflecteerd in de indicator «ongeplande stremmingen», die niet aan de streefwaarde voldoet.

De overige twee indicatoren halen de streefwaarden niet:

- «Stremmingen ongepland onderhoud» is 6 maal zo hoog als de streefwaarde en is in lijn met de scores van de afgelopen jaren. Ouderdom van de kunstwerken en het uitstellen van onderhoud en renovaties zijn oorzaken van deze score.
- «Vaargeul op orde voor hoofdvaarwegen». De grootste oorzaak voor deze score is dat bij een aantal vaarwegen (op de route Amsterdam-Delfzijl) de verdieping van de vaargeul nog loopt. Deze is naar verwachting 2030 afgerond. Bij de berekening van de score wordt nu alvast geanticipeerd op de nieuwe vaarwegklasse (opwaardering CEMT-klasse).

3. Toelichting prestaties Hoofdwatersysteem:

De indicatoren 'handhaving kustlijn', 'waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden' en 'betrouwbaarheid informatievoorziening' voldoen aan de streefwaarden. Waterhuishouding op Orde is opgebouwd uit vier indicatoren. In 2024 zijn de streefwaarden van alle vier onderliggende indicatoren gehaald.

De indicator 'beschikbaarheid stormvloedkeringen' voldeed niet aan de streefwaarde:

- Van de zes stormvloedkeringen voldoet de Maeslantkering niet aan faalkanseis vanwege technische gebreken. De meest urgente zijn inmiddels verholpen, waardoor de functioneringssluiting in september 2024 succesvol verliep. De resterende gebreken zijn naar verwachting in het voorjaar van 2025 verholpen.

Omvang van het areaal

Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2024.

Tabel 71 Areaal netwerken RWS

	Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Toelichting
Hoofdwegenet						
1						
Rijbaanlengte						
– Hoofdrijbaan	km	5.842	5.846	5.858	5.862	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.794	1.612	1.612	1.623	
Areaal asfalt						
– Hoofdrijbaan	km ²	77	77	77	78	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	14	14	15	
Groen areaal	km ²	184	184	188	188	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.914	2.931	2.964	3.003	
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	6	
Bediende objecten						
– Spitsstroken	km	308	308	293	281	
– Bruggen Beweegbaar	stuks	54	50	48	48	
– Tunnelcomplexen	stuks	20	20	20	21	
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	14	14	12	12	
Aquaducten	stuks	17	17	17	17	
Ecoducten	stuks	56	56	38	38	
Hoofdvaarwegenet						
2						
Vaarwegen	km	7.071	7.071	7.394	7.273	
– waarvan binnenvaart	km	3.426	3.426	3.540	3.415	
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.646	3.854	3.858	
Begeleide vaarweg	km	592	592	857	858	
Verkeersposten	stuks	12	12	12	12	
Vuurtorens (incl. BES-eilanden)	stuks	24	24	23	23	
Bediende objecten						
– Schutsluiskolken	stuks	130	131	127	126	
– Bruggen beweegbaar	stuks	113	112	107	109	
Hoofdwatersysteem						
3						
Watermanagement wateroppervlak	km ²	90.187	90.219	90.213	90.132	
Kustlijn	km	293	293	293	294	
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:						
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	201	201	202	203	
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	623	604	604	508	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.183	5.182	5.183	5.185	
Binnenwateren	km ²	3.044	3.030	3.024	2.992	
Bediende objecten:						
– Stormvloedkeringen	stuks	6	6	6	6	
– Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	86	86	86	88	
– Stuwcomplexen	stuks	10	10	10	10	
– Gemalen	stuks	20	19	21	20	

Bron: RWS, 2024

1. Toelichting areaalgegevens Hoofdwegennet

Algemeen beeld 2021-2024:

- De omvang van het hoofdwegennet is de afgelopen jaren toegenomen door grote verbredingsprojecten, zoals de A1 Oost (2019-2024) en grote reconstructies van wegen zoals de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen. Daarnaast worden nieuwe wegen gefaseerd opengesteld, zoals de A16 Rotterdam (2023-2025) en de A24 Blankenburgverbinding (2022-2024). Door deze projecten is ook de lengte van de signalering toegenomen.
- De op- en afritten en verbindingswegen zijn de laatste jaren met name toegenomen door de nieuwe knooppunten van de Blankenburgverbinding (A24) en het vernieuwde knooppunt Julianaplein in Groningen (A28/A7). Verder zijn nieuwe aansluitingen aangelegd en bestaande aansluitingen verruimd. De afname in 2022 heeft een administratieve oorzaak: de ventwegen langs N-wegen worden niet meer meegerekend bij de verbindingswegen.
- De lengte spitsstroken neemt af doordat bij grote verbredingen, zoals de A1 Oost (2023) en de A10 Zuidasdok (2024), de spitsstroken worden omgezet naar reguliere rijstroken. Met de openstelling van de nieuwe A24 Blankenburgverbinding (2024) zijn de aansluitende spitsstroken op de A15 weer ingericht als de oorspronkelijke vluchtstroken.
- Het groen areaal is in 2023 toegenomen als gevolg van een herziening van de beheergrenzen in Oost-Nederland.
- De afname van de beweegbare bruggen betreft voornamelijk bruggen die niet meer worden bediend en worden vervangen door vaste bruggen met een hogere doorvaarthoogte, zoals de drie Giessenbruggen in de A20 en de twee Kaagbruggen in de A44.
- De afname in 2023 van zowel het aantal ecoducten als het aantal aanleginrichtingen voor de veerbindingen heeft een administratieve oorzaak, namelijk een nieuwe inventarisatie met verbeterde uniforme definities.

Specifiek 2024:

- In 2024 hebben de eindopenstellingen plaatsgevonden van de A1 Apeldoorn - Azelo, de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en de A24 Blankenburgverbinding. Deze laatste zorgt voor de toename van één tunnelcomplex met twee tunnels, te weten de Hollandtunnel (landtunnel) en de Maasdeltatunnel (onder het Scheur). Deze openstellingen zorgen ook voor extra verkeerssignalering. De verbindingswegen nemen toe door de nieuwe knooppunten Vlaardingen (A20/A24) en Rozenburg (A15/A24) van de Blankenburgverbinding (A24). Ook de nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de aansluiting van de Rijnlandroute en het vernieuwde knooppunt Julianaplein (A28/A7) zorgen voor een toename van de verbindingswegen.
- De lengte spitsstroken is in 2024 afgenomen doordat in het project A24 Blankenburgverbinding de spitsstroken op de A15 tussen Welplaatweg en Rozenburg centrum weer zijn ingericht als de oorspronkelijke vluchtstroken. Eén van de spitsstroken op de A10 Zuid is in het project Zuidasdok omgezet naar versmalde reguliere rijstroken.

2. Toelichting areaalgegevens Hoofdvaarwegennet

Algemeen beeld 2021-2024

- In 2023 is er een toename doorgevoerd in het verkeersscheidingsstelsel voor de kust van Zeeland en de vaargeulen in de Waddenzee. Tevens is lengte op de Grensmaas toegenomen als gevolg van het opnemen van het deel van de Maas waar alleen recreatieverkeer is toegestaan.
- Het aantal vuurtorens nam in 2023 af door het buiten gebruik stellen van Lichtplatform Goeree.

- Het aantal schutsluiskolken nam geleidelijk toe, maar is in 2023 weer afgenomen. In 2021 is de Middensluis in Terneuzen buiten gebruik gesteld in verband met de vervanging door de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2024. In 2022 is de zeesluis bij IJmuiden in gebruik genomen. In 2023 is de Roggebotsluis gesloopt en zijn er vier schutsluizen overgedragen langs kanaal Lemmer-Delfzijl.
- Het aantal bediende bruggen neemt geleidelijk af. De Gerrit Krolbrug is in 2021 aangevaren. In 2023 is de brug over de Roggebotsluis gesloopt, en zijn vier bruggen langs het kanaal Lemmer-Delfzijl overgedragen.

Specifiek 2024:

- In 2024 is er een grote afname in lengte vaarweg die hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door wijzigingen van de vaarroutes op het IJsselmeer/Markermeer. Daarnaast is er een kleine toename van de lengte beheerde vaarweg op zee. Deze wordt veroorzaakt door een kleine aanpassing in de vaarwegroutes voor de kust van Zeeland.
- In 2024 is de begeleide vaarweg in totaal 1 km toegenomen, met name door verschuivingen van de getijdegeulen in de Westerschelde.
- In 2024 is het aantal schutsluizen door de realisatie van de zeesluis in Terneuzen met één toegenomen. Anderzijds is er een afname door de overdracht van een schutsluis aan de betreffende gemeente, en de aanpassing van de classificatie van een schutsluis naar spuisluis. Daarnaast zijn er twee beweegbare bruggen over de sluishoofden van de nieuwe zeesluis in Terneuzen gerealiseerd.

3. Toelichting areaalgegevens Hoofdwatersysteem

Algemeen beeld 2021-2024:

- De omvang van het hoofdwatersysteem varieert. De afname in 2023 betreft vooral het Markermeer (Strandeiland en Markerwadden).
- De lengtes van de primaire en niet-primaire keringen variëren. In 2021 zorgde een hernieuwde inventarisatie van de dijken voor een aanpassing in de realisatiecijfers.
- De omvang van de uiterwaarden varieert. Dit komt door zowel aanleg van bijvoorbeeld nevengeulen als overdrachten en verbeterde registratie.
- Het aantal spui- en uitwateringssluiskolken varieert. In 2021 is het aantal met één toegenomen door de aanleg van een spuisluis bij de Reevesluis. In 2023 zijn de twee Roggebotspuisluizen gesloopt en is de classificatie van twee objecten overgegaan naar spuisluis.
- In 2023 is het aantal gemalen met twee toegenomen door een aanpassing van de classificatie van twee objecten.

Specifiek 2024:

- In 2024 is er een grote afname geweest van de omvang van het wateroppervlak, met name door aanpassingen in de Ooster- en Westerschelde. Hier zijn de kwelders en schorren groter geworden, waardoor het wateroppervlak is afgenomen. Ook heeft er een nieuwe inventarisatie plaatsgevonden van de gehele IJssel met bijbehorende uiterwaarden. Dit heeft geresulteerd in een afname van het wateroppervlak.
- In 2024 is een administratieve correctie doorgevoerd bij de aansluiting van de Afsluitdijk aan de Friese zijde. Dit heeft geleid tot een kleine toename in 2024.
- In 2024 is een kleine toename gerealiseerd in de niet-primaire keringen door de verruiming van de Twentekanalen (fase 2). Daarnaast is er een grote afname van de niet-primaire duinen op de Waddeneilanden. Een deel ervan is integraal onderdeel geworden van de bestaande, erachter

- gelegen primaire waterkeringen. Een ander deel betreft niet-primaire duinen op de zandplaten. Die hebben formeel geen kerende functie meer, hier vindt alleen nog natuurbeheer plaats.
- In 2024 is door twee Grensmaasprojecten het oppervlak uiterwaarden iets toegenomen. Daarnaast is in 2024 de Overnachtingshaven bij Lobith gerealiseerd wat tot een kleine afname van de uiterwaarde heeft geleid. Dit heeft netto geresulteerd in een kleine toename van het uiterwaarden oppervlak.
 - In 2024 is een gemaal overgedragen aan de betreffende gemeente. De registratie van de spuisluizen bij de Oranjesluizen is verbeterd waardoor nu alle drie de spuisluizen meetellen in plaats van voorheen één.

Budgetten exploitatie en onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem

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

Tabel 72 Budgetten Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (bedragen x € 1.000)					
		Realisatie	Begroting	Verschil	
Artikelonderdeel		2024	2024	2024	Toelichting
Hoofdwegennet					
MF 12.01	Exploitatie	8.474	4.401	4.073	1
MF 12.02.01	Onderhoud	929.291	904.696	24.595	2
MF 12.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	111.890	108.509	3.381	3
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen		1.049.655	1.017.606	32.049	
Hoofdvaarwegennet					
MF 15.01	Exploitatie	12.147	9.947	2.200	4
MF 15.02.01	Onderhoud	520.155	515.281	4.874	5
MF 15.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	34.252	33.069	1.183	6
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaarwegen		566.554	558.297	8.257	
Hoofdwatersysteem					
DF 3.01.01	Watermanagement	8.186	7.594	592	
DF 3.02.01	Onderhoud Waterveiligheid	273.582	265.565	8.017	7
DF 3.02.02	Onderhoud Zoetwatervoorziening	32.284	21.701	10.583	8
DF 5.02.01	Overige netwerkgebonden uitgaven	68.654	67.014	1.640	9
Totaal realisatie Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem		382.706	361.874	20.832	
Totaal realisatie Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud RWS		1.998.915	1.937.777	61.138	

Toelichting

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

Hoofdwegennet

1. Het verschil van € 4,1 miljoen bestaat uit:
 - € 1,0 miljoen voor uitvoering van de opdracht Nationaal toegangspunt Data laad- en tankpunten.
 - € 1,1 miljoen voor de opdracht innovatiemanagement taskforce verkeersveiligheidsdata.

- € 2,0 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

2. Het verschil van € 24,6 miljoen bestaat uit:

- € 27,3 miljoen uitkering van de prijsbijstelling 2024.
- € 5,4 miljoen voor de realisatie van een geleiderail bij het zonnepark langs de A37.
- € -8,0 miljoen toevoegen van meerjarig onderhoudsbudget aan de scope van het uitvoeringsproject Tunnel A10.
- € -0,1 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

3. Het verschil van € 3,4 miljoen bestaat uit:

- € 3,3 miljoen uitkering van de prijsbijstelling 2024.
- € 0,1 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

Hoofdvaarwegennet

4. Het verschil van € 2,2 miljoen bestaat uit:

- € 1,9 miljoen voor de voortzetting van het impulsprogramma Beter Bediend.
- € 0,3 miljoen uitkering van de Prijsbijstelling 2024.

5. Het verschil van € 4,9 miljoen bestaat uit:

- € 16,0 miljoen voor Uitkering van de prijsbijstelling 2024.
- € 14,4 miljoen voor Overheveling van budget uit Aanleg en Vervanging en Renovatie ten behoeve van de overdracht van zij-objecten Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.
- € 5,1 miljoen ter dekking van excessieve prijsstijgingen voor Exploitatie en Onderhoud.
- € -19,2 miljoen terugbetaling van resterend budget na afronding van de Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen (NoMo AOV).
- € -13,9 miljoen opvangen van de financiële tegenvaller voor het E&O deel van de renovatie van het Julianakanaal.
- € 2,5 miljoen diverse mutaties < € 5 miljoen.

6. Het verschil van € 1,2 miljoen bestaat uit:

- € 1,0 miljoen voor Uitkering van de prijsbijstelling 2024.
- € 0,2 miljoen middelen voor de opdracht Digitalisering Walstroom.

Hoofdwatersysteem

7. Verschil van € 8,0 miljoen als gevolg van uitkering van de prijsbijstelling 2024.

8. Verschil van € 10,6 miljoen bestaat uit:

- € 11,5 miljoen bijdrage van het ministerie van Economische Zaken (EZ) aan het programma Windenergie op zee.
- € -0,9 miljoen diverse mutaties < € 5 miljoen.

9. Verschil van € 1,6 miljoen bestaat uit:

- € 2,0 miljoen uitkering van de prijsbijstelling 2024
- € -0,4 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofd watersysteem

In onderstaande tabel zijn de begrote en gerealiseerde budgetten op vernieuwing toegelicht. Met € 328 miljoen is de productie in 2024 licht gestegen ten opzichte van 2023 (€ 315 miljoen) maar blijft deze nog wel achter bij het beschikbare bedrag in de begroting. Het op stoom brengen van

de productie kost tijd. Met de portfolioaanpak en meerjarige zekerheid over beschikbaar budget en capaciteit is de verwachting dat de komende jaren de productie fors zal stijgen.

Tabel 73 Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (bedragen x € 1.000)

Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Verschil	
		2024	2024	2024	Toelichting
MF 12.02.04	Vernieuwing Hoofdwegennet	218.223	309.145	– 90.922	1
MF 15.02.04	Vernieuwing Hoofdvaarwegennet	96.276	137.839	– 41.563	2
DF 3.02.03	Vernieuwing Hoofdwatersysteem	13.164	17.664	– 4.500	3
Totaal realisatie Vernieuwing Rijkswaterstaat		327.663	464.648	– 136.985	

Toelichting

1. Hoofdwegennet

Het verschil van – € 90,9 miljoen bestaat uit:

- Reserveringen Groot Variabel Onderhoud (GVO) (- € 44,3 miljoen): opvragen van budget t.b.v. geluidschermen A10 Noord (- € 17,9 miljoen), renovatie eerste Heinenoordtunnel (- € 15,8 miljoen), Kunstwerken A44 (- € 7,6 miljoen) en overige kleine overhevelingen.
- Reservering brandwerendheid tunnels (- € 18,1 miljoen): dit betreft een actualisatie van de programmering van het programma Brandveiligheid Tunnels. De gehele programmering schuift met 2 jaar naar achteren van 2024-2028 naar 2026-3030.
- Toegekende prijsbijstelling 2024 (€ 8,7 miljoen).
- GVO Renovatie (- € 23,1 miljoen): er zijn lagere uitgaven bij de Heinenoordtunnel vanwege niet optreden risico's en later uitvoeren afrondende werkzaamheden (- € 20,5 miljoen) en Haringvlietbrug (- € 4,9 miljoen). Bij N99 Kooijbrug (- € 3,8 miljoen) duurde de herberekening en het controleren van de raming met de aannemer langer. Daar staat tegenover hogere uitgaven op de A73 realisatiefase Swalmen tunnel (€ 6,3 miljoen).
- Een gedeeltelijk overschot bij GVO renovatie is ingezet bij DBFM A24 Blankenburgverbinding (- € 6,3 miljoen) om de betaling aan Vlaardingen te voldoen.
- Brandwerendheid tunnels (- € 5,9 miljoen): bij de uitvoering van het herstel van de brandwerendheid 2e Coentunnel blijken de vooraf ingeschatte risico's in 2024 nagenoeg niet op te treden, de kas wordt doorgeschoven naar 2027.
- Programma Intelligente wegkantstations (iWKS) (- € 2,0 miljoen): vertragingen door veel onzekerheden bij de start van de eerste iWKS trajecten (- € 44 miljoen) en overige kleine verschillen (- € 1,3 miljoen). Daar tegenover staan hogere uitgaven door de aanpassing van het uit te rollen programma (€ 26,8 miljoen), het doorschuiven van werk uit vorig jaar bij de projecten Barneveld-Nijkerk; Waterberg-Apeldoorn, Muiderberg en Watergraafsmeer meer voorbereidingstijd nodig was (€ 10,5 miljoen) en het later factureren van verschillende debiteuren (€ 6 miljoen).

2. Hoofdvaarwegennet

Het verschil van – € 41,6 miljoen bestaat uit:

- Lagere realisatie van - € 29,7 miljoen door vertraging in de uitvoering van o.a.; Marijkesluis (- € 5,0 miljoen), overdracht van zes zijobjecten langs de HLD aan lokale overheden (Dorkwerdersluis, Platvoetburg, Groeve-

- sluizen Noord en Zuid, Driewegsluis en Slochtersluis) (- € 6,9 miljoen), ROK herberekeningen (- € 5,4 miljoen) en een meevaller bij de Verkeerspost Nijmegen (- € 3,5 miljoen).
- Diverse kasschuiven – € 12,3 miljoen van projecten. Door actualisatie van het programma Vervanging en Renovatie projecten schuift de reservering door naar latere jaren.
- Saldo van kleine mutaties (€ 0,6 miljoen).

3. Hoofdwatersysteem

De lagere realisatie op vernieuwing is met name het gevolg van het aanpassen van het kasritme door vertraging in planstudies en het later uitvoeren van ingenieursdiensten bij Vervanging Stuwen Maas (- € 4,5 miljoen).

Splitsing balanspost nog uit te voeren werkzaamheden

Saldo op ontvangen bijdragen

In navolging van de aanbeveling uit het rapport doorlichting agentschap Rijkswaterstaat (2021) en toezegging aan de Tweede Kamer over het gebruik en de naamgeving van de balanspost Nog Uit Te Voeren Werkzaamheden (NUTW) zijn de afspraken over het gebruik van de NUTW post opnieuw geformaliseerd. Hierbij is besloten om met ingang van 2024 de NUTW te splitsen in een post gerelateerd de bekostiging van de maatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor Exploitatie en Onderhoud en een post voor overige werkzaamheden gefinancierd vanuit EPK-BLS, respectievelijk «Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud» en Saldo op ontvangen bijdragen voor te verlenen diensten».

Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau.

Saldo op ontvangen bijdragen voor te verlenen diensten

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planstudies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten.

Vertaling van oude naar nieuwe situatie

In de oude situatie vielen de aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren onder het kopje Exploitatie en Onderhoud. In de nieuwe situatie niet meer, ze vallen nu onder de Te Verlenen diensten. Omdat in de volgende twee paragrafen beide nieuwe balansposten afzonderlijk worden toegelicht, is het nodig om de eindstanden van de jaren 2022 en 2023 te vertalen van de oude naar de nieuwe situatie. Dat gebeurt in onderstaande tabel.

Tabel 74 Vertaling post NUTW RWS naar posten SOOB RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen					
	Oude situatie		Schuif aanvullende opdrachten		Nieuwe situatie	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
<i>Exploitatie en Onderhoud</i>						
1) Hoofdwatersysteem	265	304	– 25	– 15	240	289
2) Hoofdwegennet	373	399	– 13	– 11	360	388
3) Hoofdvaarwegennet	164	184	– 49	– 41	115	143
<i>Subtotaal Exploitatie en Onderhoud</i>	<i>802</i>	<i>887</i>	<i>– 87</i>	<i>– 67</i>	<i>715</i>	<i>820</i>
<i>Overig => Te Verlenen Diensten</i>						
4) Hoofdwatersysteem	59	63	25	15	84	78
5) Hoofdwegennet	157	188	13	11	170	199
6) Hoofdvaarwegennet	29	34	49	41	78	75
7) Overig	63	63			63	63
<i>Subtotaal Te Verlenen Diensten</i>	<i>308</i>	<i>348</i>	<i>87</i>	<i>67</i>	<i>395</i>	<i>415</i>
Totaal	1.110	1.235	0	0	1.110	1.235

Balanspost Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud

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 en samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau, worden op de balans van RWS verantwoord onder de post Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor Exploitatie en Onderhoud (SOOB E&O).

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

De balanspost SOOB E&O omvat overigens meer. Onder andere ook de mee- en tegenvallers op beheer- en onderhoudscontracten komen in deze balanspost. Oorzaken voor mee- en tegenvallers en het eerder of later inzetten van middelen dan voorzien zijn bijvoorbeeld:

- Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien;
- 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 mutatie op 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 SOOB E&O per ultimo 2024 bepalen.

Tabel 75 Ontwikkeling post SOOB E&O RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen			Toelichting
	2022	2023	2024	
<i>Exploitatie en Onderhoud</i>				
1) Hoofdwatersysteem	240	289	265	1
2) Hoofdwegennet	360	388	186	2
3) Hoofdvaarwegennet	115	143	260	3
Totaal	715	820	711	

Toelichting

1. Hoofdwatersysteem

Het saldo per eind 2024 is lager dan het saldo per eind 2023.

Ten opzichte van 2023 zijn de kosten gestegen. De hogere realisatie is het gevolg van intensivering op Onderhoud en Exploitatie door RWS door een combinatie van productie stijging, prijsstijgingen en het moeten opvangen van tegenvallers, en is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafpraak.

De kosten waren in 2024 hoger dan de opbrengsten en daardoor is het saldo gedaald.

Het saldo van € 265 miljoen per eind 2024 gaat in de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

2. Hoofdwegennet

Het saldo per eind 2024 is lager dan het saldo per eind 2023.

Dit wordt voor € 21 miljoen verklaard door de saldi voor een deel van Servicepakketten en Vastgoed waarvan in 2024 besloten is dat ze beschikbaar zijn voor E&O. Voorheen telden deze saldi mee bij de post overig/Te Verlenen Diensten.

Ten opzichte van 2023 zijn de kosten gestegen. De hogere realisatie is het gevolg van intensivering op Onderhoud en Exploitatie door RWS, door een combinatie van productie stijging, prijsstijgingen en het moeten opvangen van tegenvallers, en is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafpraak.

De opbrengsten zijn ook gestegen, als gevolg van bovengenoemde afspraken, maar minder dan de kosten. De kosten waren in 2024 hoger dan de opbrengsten en daardoor is het saldo gedaald.

Het saldo van € 186 miljoen per eind 2024 gaat in de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

3. Hoofdvaarwegennet

Het saldo per eind 2024 is hoger dan het saldo per eind 2023.

Dit wordt voor € 27 miljoen verklaard door de saldi voor NOMO en Vastgoed waarvan in 2024 besloten is dat ze beschikbaar zijn voor E&O. Voorheen telden deze saldi mee bij de post overig/Te Verlenen Diensten.

In 2024 waren de kosten iets hoger dan de kosten in 2023. De hogere realisatie is het gevolg van intensivering op Onderhoud en Exploitatie door RWS, door een combinatie van productie stijging, prijsstijgingen en het moeten opvangen van tegenvallers, en is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafpraak.

De opbrengsten zijn echter ook gestegen, als gevolg van bovengenoemde afspraken, maar meer dan de kosten. Omdat de kosten in 2024 lager zijn dan de opbrengsten is het saldo gestegen.

Het saldo van € 260 miljoen per eind 2024 gaat in de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

Balanspost Saldo op ontvangen bijdragen voor Te Verlenen Diensten

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 en betrekking hebben op de Te Verlenen Diensten, worden op de balans van RWS verantwoord onder de post Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor Te Verlenen Diensten (SOOB TVD).

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

De balanspost SOOB TVD omvat overigens meer. Onder andere ook de mee- en tegenvallers op de contracten komen in deze balanspost. Oorzaken voor mee- en tegenvallers en het eerder of later inzetten van middelen dan voorzien zijn bijvoorbeeld:

- Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de begroting was 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 mutatie op 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 SOOB TVD per ultimo 2024 bepalen.

Tabel 76 Ontwikkeling post SOOB TVD RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen			Toelichting
	2022	2023	2024	
<i>Te verlenen diensten</i>				
4) Hoofdwatersysteem	84	78	77	1
5) Hoofdwegennet	170	199	202	2
6) Hoofdvaarwegennet	78	75	45	3
7) Overig	63	63	23	4
Totaal	395	415	347	

Toelichting

1. Hoofdwatersysteem

Het saldo eind 2024 van € 77 miljoen is lager dan eind 2023 (78 miljoen). Van de € 77 miljoen voor Hoofdwatersysteem heeft € 26 miljoen betrekking op Kader Richtlijn Water (Verruiming vaargeul Westerschelde, natuurcompensatie Perkpolder). Dit is lager dan eind 2023, omdat de projecten voor Herstel&Inrichting zijn afgesloten en het restbudget is vrijgevalen naar E&O.

In het saldo zit € 29 miljoen op Planuitwerkingen en € 17 miljoen voor Wind op Zee. Het saldo voor Wind op Zee is hoger dan eind 2023 omdat er in 2024 meer ontvangen is van EZK dan er kosten zijn gemaakt.

2. Hoofdwegennet

Het saldo eind 2024 van € 202 miljoen is hoger dan eind 2023 (€ 199 miljoen). Van het saldo van € 202 miljoen voor Hoofdwegennet, is € 116 miljoen bestemd voor servicepakketten en € 15 miljoen voor file-aanpak . Dit is lager dan eind 2023, omdat er werkzaamheden die eerder doorgeschoven waren nu zijn uitgevoerd.

Het bevat ook een saldo van € 52 miljoen voor planuitwerkingen en van € 19 miljoen voor aanvullende opdrachten beheer en onderhoud . Dit is hoger dan eind 2023. Er zijn minder planuitwerkingen uitgevoerd dan begroot, onder mee als gevolg van de stikstofproblematiek. Bij de aanvullende opdrachten is er in 2024 budget ontvangen voor bijvoorbeeld Geleiderail zonnepark A37, waarvoor in 2024 nog geen kosten zijn gemaakt.

3. Hoofdvaarwegennet

Het saldo van € 45 miljoen op Hoofdvaarwegennet is lager dan eind 2023 (€ 75 miljoen) en dit wordt voor € 19 miljoen verklaard door het saldo van NOMO waarvan in 2024 is besloten dit ter beschikking te stellen aan Exploitatie en Onderhoud.

Het saldo van € 45 miljoen heeft voor € 15 miljoen op Planuitwerkingen en voor € 29 miljoen betrekking op aanvullende opdrachten, zoals MIVSP en Afdekken slibdepot Lateraalkanaal. De stand voor de aanvullende opdrachten is verlaagd, omdat er werkzaamheden die eerder doorgeschoven waren nu zijn uitgevoerd.

4. Overig

Het saldo op de post overig heeft betrekking projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland. Het saldo is lager dan eind 2023 en dit wordt voor € 31 miljoen verklaard door het saldo van Vastgoed waarvan in 2024 is besloten dit ter beschikking te stellen aan Exploitatie en Onderhoud.

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.

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaaliseerd 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 2020 tot eind 2024 weergegeven. De oploop van het uitgestelde onderhoud van de afgelopen jaren 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.

Het uitgesteld onderhoud is in 2024 verder opgelopen. Deze stijging van het uitgesteld onderhoud is in lijn met de stijging over de jaren 2020-2023 en ook in lijn met eerdere prognoses, onder meer ook in de rapportage hierover door Rebel groep. De grootste toename aan uitgesteld onderhoud zit op de kunstwerken op zowel HWN als HVWN. De stijging van het achterstallig onderhoud op het HWN komt met name door beheersmaatregelen voor de Coenbrug. De stijging van het volume aan achterstallig onderhoud op het HVWN komt met name door afsluitingen van bruggen over de vaarweg Lemmer Delfzijl en van verschillende sluizen in de Brabantse kanalen. Op HWS zien we dat het achterstallig onderhoud iets is gedaald. Dit met name omdat beheersmaatregelen zijn getroffen bij de stuwen Roermond en Grave.

Op 17 maart 2023 (TK [29385](#), nr. 119) bent u geïnformeerd over het nieuwe basiskwaliteitsniveau voor de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Hierbij werken we toe naar een balans in prestaties en beschikbaar budget (inclusief de coalitie akkoord middelen), rekening houdend met maakbaarheid qua capaciteit van Rijkswaterstaat, markt en grondstoffen. Om RWS te ondersteunen in het realiseren van deze opgave, wordt de sturing verder geoptimaliseerd. Een achtjarige opdracht in combinatie met verdere optimalisatie van de agentschapssturing, maakt het mogelijk om meer efficiëntievoordelen te realiseren. RWS wordt hierdoor beter in staat gesteld om kosten efficiënt over de gehele levenscyclus (LCC) voordelen te behalen, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten. Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen en de in te zetten besparingen vanuit het BKN zichtbaar worden. De areaalinformatie wordt verbeterd middels het ontwikkelplan assetmanagement en via Markt in Transitie wordt er gewerkt aan effectieve contractvormen en een blijvend goede samenwerking met de markt.

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

Tabel 77 Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achteruitgesteld stallig
Hoofdwegennet	544	12	649	19	905	14	893	15	1.019	20
Hoofdvaarwegen	487	9	494	3	686	7	723	30	871	75
Hoofdwatersysteem ¹	159	1	190	3	249	16	260	30	270	25
Totaal	1.190	22	1.333	25	1.840	37	1.876	75	2.160	120

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 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)

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

De subsidie die aan ProRail wordt verleend voor instandhouding van de landelijke spoorweginfrastructuur wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds en de Subsidieregeling taakuitoefening beheerders van de HSWI. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in een goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorinfrastructuur.

In het najaar van 2023 is de externe validatie op de door ProRail herijkte instandhoudingskosten van het spoor afgerond (Kamerstuk [36 410 A, nr. 16](#)). Mede op basis hiervan is in 2024 samen met ProRail een basiskwaliteitsniveau voor het spoor gedefinieerd, in analogie van de basiskwaliteitsniveaus die eerder voor de RWS-netwerken zijn vastgesteld. In het voorjaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over de denkrichtingen voor het BKN spoor (Kamerstuk [29984, nr. 1184](#)). Hierover is eind maart met de Kamer gesproken in het debat ‘Strategische keuzes bereikbaarheid’. In juni 2024 is het BKN spoor inhoudelijk vastgeklit (Kamerstuk [29984, nr. 1202](#)). Op dat moment resteerde nog een dekkingsopgave waarvan het Kabinet Rutte IV het op dat moment niet passend vond daarover nog te beslissen. Het kabinet Schoof heeft de dekkingsopgave bij de Ontwerpbegroting 2025 ingevuld en het BKN Spoor definitief vastgesteld (Kamerstuk [29984, nr. 1213](#)). Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. Het BKN spoor biedt langjarige duidelijkheid over de basiskwaliteit in het hele land en creëert daarmee voorspelbaarheid richting ProRail, aannemers en vervoerders.

De aansturing van ProRail vindt door het ministerie van IenW plaats door een gecombineerde prestatiesturing op basis van de beheerconcessie en een financiële sturing via de subsidieverlening voor de instandhouding van het spoor. Dat betekent dat de minister van IenW op basis van de beheerconcessie afspraken met ProRail heeft gemaakt over kernprestatie-indicatoren (KPI's) en de bijbehorende bodem- en streefwaarden. De Tweede Kamer wordt (half)jaarlijks in een separate brief over de (half)jaarverantwoording van ProRail en de gerealiseerde prestaties geïnformeerd. Indien er een aanleiding is, kan er gedeeltelijk worden overgegaan op inputsturing door middel van (verbeter-)programma's onder de concessie.

Hieronder wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten instandhouding en op het uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Prestaties ProRail

De prestaties van de Hoofdspoorweginfrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De actuele prestatieafspraken met ProRail zijn terug te vinden in het (addendum op) het beheerplan van ProRail. De actuele prestaties zijn real-time in te zien op prestaties.prorail.nl. In 2023 heeft ProRail de prestaties gerealiseerd zoals opgenomen in Tabel 77.

Tabel 78 Prestatie indicatoren ProRail			
Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde ¹	Streef-waarde	Realisatie 2023
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	6,9
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	4,9
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezaamenlijk met NS)	88,90%	91,50%	89,70%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezaamenlijk met NS)	96,70%	97,40%	97,00%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezaamenlijk met NS)	82,10%	84,20%	73,60%
Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten	90,70%	93,70%	88,60%
Impactvolle verstoringen	520	450	475

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

Bron: jaarrekening ProRail 2023

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2024 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2024 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de Ontwerpbegroting 2026.

ProRail en NS hebben gezamenlijk drie prestatie-indicatoren met bijbehorende bodem- en streefwaarden. Uit het jaarverslag ProRail 2023 blijkt dat voor de 'Reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het HRN' ProRail en NS boven de bodemwaarde hebben gescoord en voor de 'Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL' hebben ProRail en NS de bodemwaarde niet gehaald.

Daarnaast heeft ProRail voor de prestatie -indicator 'Klantoordeel reizigersvervoerder' de bodemwaarde gehaald en voor de prestatie-indicatoren 'Klantoordeel goederenvervoerders' en 'Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten' heeft ProRail de bodemwaarde niet gehaald.

De staatssecretaris van IenW heeft op basis van de concessie-afspraken voor het niet behalen van de prestatie-indicator 'Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL' aan NS een boete van € 0,5 miljoen en aan ProRail een boete van € 2,625 miljoen opgelegd. Daarnaast heeft de Staatssecretaris aan ProRail een boete van € 0,125 miljoen opgelegd voor het niet behalen van de bodemwaarde op de prestatie-indicator 'Klantoordeel goederevervoerders'. Voor het niet behalen van de prestatie-indicator 'Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten' heeft ProRail aanspraak gemaakt op een rechtvaardigingsgrond waarbij zij verwijst naar twee hoofdoorzaken: stakingen bij regionale vervoerders in het eerste kwartaal van 2023 en structurele personeelstekorten bij regionale vervoerders. Zonder deze factoren had ProRail de bodemwaarde wel gehaald en de hoofdoorzaken van de lagere score liggen buiten de invloedssfeer van ProRail. Om deze redenen is hiervoor geen boete opgelegd. (Kamerstukken [29 984](#), nr. 1201).

Ontwikkeling van het areaal ProRail

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

Tabel 79 Areaal netwerken ProRail					
Areaal	Eenheid	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023
Spoorlengte	km	7.097	7.053	7.023	7.002
Wissels	stuks	6.392	6.260	6.220	6.078
Overwegen	stuks	2.419	2.394	2.348	2.305
Seinen	stuks	11.559	11.602	11.592	11.623
Beweegbare bruggen	stuks	67	68	68	68
Tunnels	stuks	26	26	26	27
Stations	stuks	399	398	398	399

Bron: jaarrekening ProRail 2023

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2024 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2024 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de Ontwerpbegroting 2026.

Uit het jaarverslag 2023 blijkt dat in de afgelopen jaren de spoorlengte, het aantal wissels en overwegen is verminderd en het aantal seinen is vergroot. Het aantal stations, beweegbare bruggen en tunnels is stabiel gebleven. Hieronder wordt nader ingegaan op deze onderdelen van het areaal.

ProRail heeft in de afgelopen jaren wissels gesaneerd die niet meer nodig zijn voor de dienstregeling en de bijsturing. ProRail doet dit op het moment dat die wissels het einde van de levensduur hebben bereikt. Dus in plaats van het vervangen van overbodige wissels, worden de wissels gesaneerd. Daarnaast zijn er grote functiewijzigingsprojecten (bijvoorbeeld PHS Amsterdam, PHS Nijmegen en ombouw Den Haag) die veel minder wissels gaan terugleggen dan er nu liggen. Wissels zijn grote kostendrijvers vanwege de kosten voor vervanging, onderhoud en het verhelpen van storingen. Als gevolg van het vereenvoudigen van de spoorinfrastructuur nemen de kosten af en vermindert de kans op storingen.

Met het oog op het verbeteren van de overwegveiligheid zijn veel overwegen opgeheven of beveiligd. Nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan, waardoor het aantal overwegen jaarlijks afneemt. Binnen

het programma Niet-Actief Beveiligde Overwegen (NABO) zijn tussen 2018 en 2023 145 onbeveiligde overwegen veiliger gemaakt: naast het beveiligen van overwegen is ook op veel locaties gekozen voor het realiseren van alternatieve ontsluitingen richting beveiligde overwegen of voor het aanleggen van voetgangersbruggen of veetunnels. In het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) zijn een aantal risicovolle overwegen vervangen door onderdoorgangen. Om de gevolgen van toenemende trein- of wegverkeersintensiteiten tegen te gaan worden elders ook verschillende overwegen vervangen door ongelijkvloerse kruisingen

De lengte van het spoor is in afgelopen jaren verminderd. Dit komt deels vanwege de werkzaamheden in de havens waar de sporen zijn weggehaald om een betere bereikbaarheid te bewerkstelligen voor de brandweer en deels doordat spoor is weggehaald bij de herstructurering van heuvelsysteem Kijfhoek.

Het aantal seinen is licht gegroeid. Dit komt door de spooraanpassingen op Kijfhoek.

Budgetten instandhouding ProRail

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

Tabel 80 Budget en realisatie instandhouding ProRail (bedragen x € 1 miljoen)			
	Begroting	Realisatie	Vershil
Artikelonderdeel	2024	2024	2024
MF 13.02	2.143	2.570	427
Totaal realisatie instandhouding HSWI			

Toelichting

In 2024 is € 427 miljoen meer subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. Dit wordt veroorzaakt door de verwerking van het saldo over 2023 à € 226 miljoen, opgebouwd uit € 145 miljoen ontvangsten van ProRail met betrekking tot de afrekening EOVI 2022 die doorgeschoven is naar 2024 en € 81 miljoen lagere kosten aan btw over de gebruiksvergoeding door lagere inkomsten uit de gebruiksvergoeding bij ProRail). Daarnaast betreft het een overboeking van het programma emplacementen op orde naar EOVI (€ 21,8 miljoen), loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 70,9 miljoen), excessieve prijsstijgingen instandhouding spoor 2024 (€ 96 miljoen), lagere opbrengsten uit de gebruiksvergoeding ProRail 2023 (€ 103 miljoen), extra kosten voor gebruik kwartsloze ballast (€ 9,7 miljoen), een overboeking naar de beleidsbegroting HXII (€ 7 miljoen) ten behoeve van de tijdelijke subsidieregeling 'Opstellen en rangeren spoor-goederenvervoer 2023–2025', een kasschuif bij Najaarsnota 2024 naar 2025 (€ 89,3 miljoen) vanwege vertraging op onderhoudsprojecten van ProRail, een kasschuif bij Slotwet 2024 (- € 6 miljoen) naar 2025 vanwege een lagere verrekening van btw op de gebruiksvergoeding en diverse kleine, overige mutaties naar EOVI (€ 1,9 miljoen). Afrekening van de subsidie 2024 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie in 2025.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud

Naar aanleiding van een toezegging aan het lid Koerhuis (VVD) in het WGO Jaarverslag IenW van 15 juni 2023 is bij de MIRT-brief van november 2023 (Kamerstuk 31 0305 nr. 388) het PwC-onderzoek naar de meerjarige validatie van de instandhoudingskosten voor het spoor meegestuurd.

Hierin gaf PwC aan dat de omvang van het uitgesteld onderhoud nagenoeg stabiel is. PwC merkte bij enkele specifieke verstoringen aan de infrastructuur een lichte toename die een indicatie kan zijn van het mogelijk oplopen van het achterstallig onderhoud; echter hier is meer onderzoek voor nodig. Op basis van de prestaties van ProRail in 2024 wordt echter niet een aanzienlijke toename van achterstallig onderhoud verwacht. Bovendien wordt de toestand van het areaal steeds gemonitord. Dit wordt gedaan via de rapportage 'Staat van de Infrastructuur' en periodieke externe validaties op de instandhoudingsbehoefte.

ProRail concludeert dat de technische staat van de infrastructuur over 2023, net als in 2022 en 2021, ruim voldoende is (Kamerstuk 36600-A, nr. 19). Dankzij de huidige onderhouds- en vervangingsregimes blijft de infrastructuur op een stabiel niveau. Om de kwaliteit en de aantoonbare veiligheid van de infrastructuur te verbeteren, heeft ProRail diverse programma's opgezet, zoals het programma Baanlichamen en Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid. ProRail heeft daarnaast gezamenlijk met lenW onder de concessie het verbeterprogramma Zee-Zevenaar opgezet. Deze richt zich specifiek op de spoorgoederencorridor die de Rotterdamse haven met de Duitse grens verbindt.

Hoewel ProRail de staat van de infrastructuur als ruim voldoende beoordeelt, wijst ProRail ook op enkele uitdagingen voor de toekomst. Naar verwachting zal de vraag naar (inter)nationale en duurzame mobiliteit in de nabije toekomst aanzienlijk toenemen, mede door factoren zoals bevolkingsgroei en verstedelijking. Om de toenemende behoefte aan duurzame mobiliteit te blijven ondersteunen, is het essentieel dat de spoorweginfrastructuur op peil blijft.

Balansposten ProRail

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

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

Tabel 81 Kasstroomoverzicht ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Kasstroomoverzicht ProRail 2023 (bron jaarrekening ProRail 2023)	Operati- onele activiteiten	Investeringsactivi- teiten	Totaal
Ontvangen uit Mobiliteitsfonds	1.078	1.459	2.537
Ontvangsten van vervoerders	372	0	372
Ontvangsten van derden	129	194	323
Ontvangsten totaal	1.578	1.653	3.232
Betalingen aan leveranciers	1.453	1.387	2.840
Betalingen aan werknemers	406	126	532
Betalingen aan banken (rente en aflossing)	– 14	0	– 14
Afdracht BTW aan fiscus	124	0	124
Betalingen totaal	1.969	1.513	3.482
Mutatie liquide middelen	– 391	140	– 250
Liquide middelen per 31-12-2023	290		
Liquide middelen per 31-12-2022	539		
Afname liquide middelen 2023	249		

Bron: jaarrekening ProRail 2023

Tabel 82 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

	EOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden (per saldo)	212	89	301
Vooruit ontvangen bijdragen van IenW (per saldo)	– 17	26	9
Vooruit ontvangen bijdragen	195	115	310
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	23	54	76
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	– 67	0	– 67
Nog te egaliseren bijdragen	– 44	54	9
Getroffen voorzieningen en overige reserves			51
Saldo van nog te betalen kosten en vooruitbetaalde kosten			– 80
Nog te betalen kosten			– 30
Liquide middelen per 31-12-2023			290

Toelichting

Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgestelde jaarrekening van ProRail over 2024 beschikbaar. De vastgestelde jaarrekening wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2024 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2026.

Bijlage 3: Lijst van afkortingen

Tabel 83

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	Hoofstuk 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
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