
Vergaderjaar 2004–2005

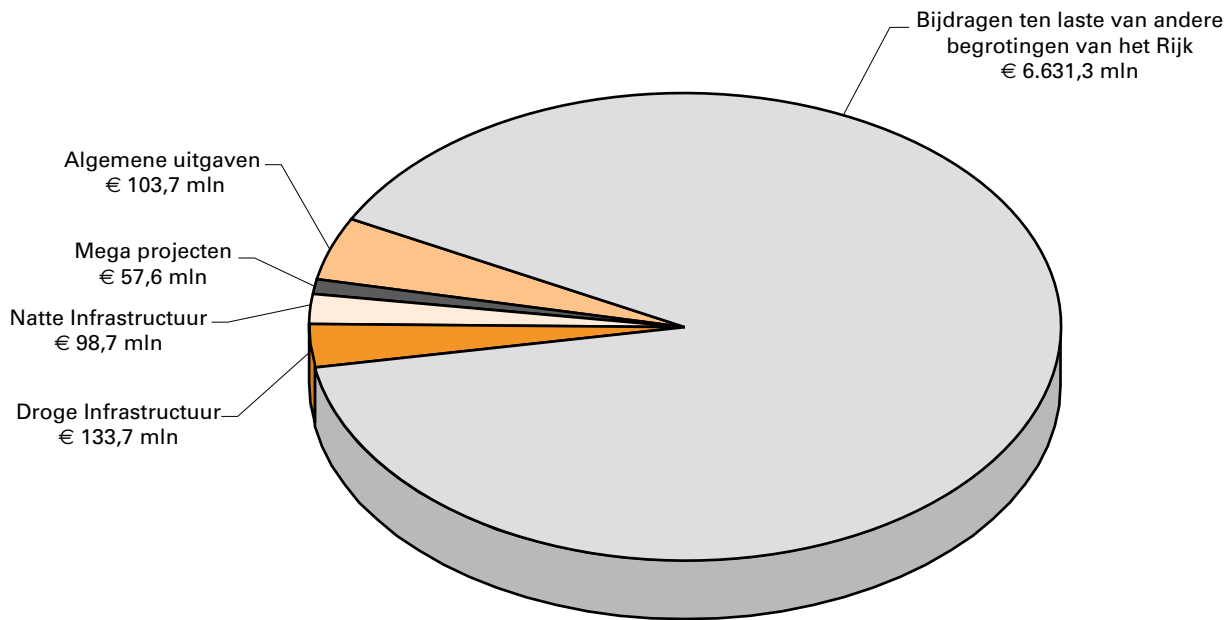
30 100 A

Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2004

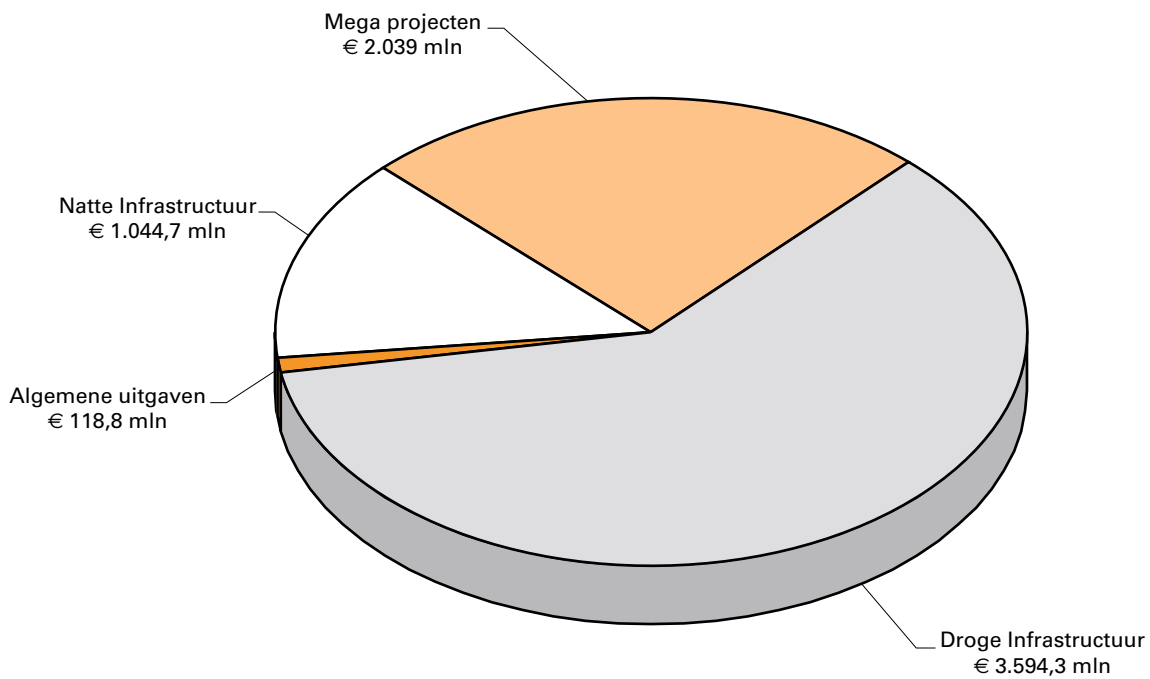
Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS (A)
Aangeboden 18 mei 2005

Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2004 (in mln. €)



Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2004 (in mln. €)



INHOUDSOPGAVE

Deel A. ALGEMEEN	5
1. VOORWOORD	5
2. DECHARGEVERLENING	6
3. LEESWIJZER	9
Deel B. HET INFRAVERSLAG	10
4. HET INFRAPRIORITEITENVERSLAG	10
5. DE PRODUCTARTIKELEN	21
01 Droge infrastructuur	22
02 Natte Infrastructuur	37
03 Megaprojecten	46
04 Algemene uitgaven	54
05 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het Rijk	57
Deel C. DE JAARREKENING	58
DE VERANTWOORDINGSSTAAT 2004 VAN HET INFRASTRUCTUUR- FONDS	58
SALDIBALANS	60
BIJLAGE 1 PROJECTOVERZICHTEN	69
BIJLAGE 2 AFKORTINGENLIJST	87

DEEL A. ALGEMEEN

1. Voorwoord

Voor u ligt het Jaarverslag 2004 van het Infrastructuurfonds. In dit Jaarverslag worden de producten op het gebied van infrastructuur verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2004 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII).

Met dit jaarverslag leggen we voor derde keer verantwoording af volgens de inmiddels beproefde «Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording-methodiek».

Of het nu gaat om een groot infrastructureel project als de Betuweroute, over de aanleg van spitsstroken of over het renoveren van sluizen in de Zuid-Willemsvaart: dit verslag geeft weer welke resultaten er in 2004 zijn geboekt en wat het heeft gekost.

Ik hoef nauwelijks te benadrukken hoe belangrijk ik het vind dat de overheid zo transparant mogelijk verantwoording aflegt. Dat geldt zeker voor infrastructurele projecten, omdat die nu eenmaal veel geld kosten en ze ook – terecht – in het brandpunt van de maatschappelijke en politieke belangstelling staan. Transparantie is dus niet alleen een wens, maar ook een eis.

Ik vertrouw erop dat dit verslag aan die wens en die eis voldoet.

Minister van Verkeer en Waterstaat
Karla Peijs

2. DECHARGEVERLENING

Verzoek tot dechargeverlening van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2004 gevoerde financiële beheer met betrekking tot de uitvoering van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld van haar bevindingen en haar oordeel met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel- en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in de jaarverslagen;
- d. de departementale saldibalansen;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen, naast het onderhavige jaarverslag/de onderhavige jaarverslagen en het hierboven genoemde rapport van de Algemene Rekenkamer, de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2004; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden;
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2004: de slotwet is als afzonderlijk kamerstuk gepubliceerd;

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet/slotwetten is/zijn aangenomen;

- c. Het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2004 met betrekking tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 83 van de Comptabiliteitswet 2001. Dit rapport, dat betrekking heeft op het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk, wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aangeboden.
- d. De verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2004 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2004 alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2004 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 84, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001);

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 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:

(datum)

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Naam:

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen aantekening door de voorzitter van de Tweede Kamer, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 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:

(datum)

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Naam:

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen aantekening door de voorzitter van de Eerste Kamer, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

3. LEESWIJZER

Dit Jaarverslag bestaat uit 3 delen, te weten een deel A. Algemeen, een deel B. Infraverslag en een deel C. Jaarrekening.

Het deel A. Algemeen bevat het voorwoord van de minister Karla Peijs, de dechargeverklaring en de leeswijzer.

Het deel B. begint met het Infraprioriteitenverslag (hoofdstuk 4). In feite betreft dit de tegenhanger van de Infrastructuuragenda uit de begroting 2004. Hierin is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van V&W over het verslagjaar 2004.

Daarna worden in hoofdstuk 5 de productartikelen beschreven. De producten dragen bij aan de doelstellingen van de begroting van V&W (Hoofdstuk XII). Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering. In een aparte leeswijzer is hierbij aangegeven welke norm is gehanteerd bij het toelichten van verschillen.

Deel C. begint met de (opbouw van de) Jaarrekening; een verantwoordingsstaat waarbij op artikelniveau inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en realisatie. Ook is in dit onderdeel de saldibalans opgenomen.

In de bijlage wordt inzicht verstrekt in de voor het jaar 2004 geraamde en gerealiseerde programma's (verkenning en planstudie, realisatie).

DEEL B. HET INFRAVERSLAG

4. Het Infraprioriteitenverslag

§ 1. Inleiding

Met dit Infraprioriteitenverslag legt het ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoording af over de uitvoeringsprioriteiten op het gebied van infrastructuur, zoals die zijn verwoord in de Infrastructuuragenda 2004. Naast inzicht in de realisatie van geplande producten en maatregelen worden ook onvoorziene ontwikkelingen in dit verslag vermeld.

Naast verantwoording op programmaniveau wordt op projectniveau verantwoording afgelegd over de gerealiseerde mijlpalen. Hierbij wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2004 zijn opgeleverd en bij welke projecten in 2004 een begin met de uitvoering is gemaakt.

§ 2. Algemene thema's

§ 2.1 Hoofdlijnenakkoord

Naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord is in de Infrastructuuragenda 2004 een uitgebreid overzicht gegeven van de aanpak van beleidsmatige knelpunten en de verwerking van een aantal ombuigingen door middel van herprioritering. Verder is aangegeven hoe het «Kwartje van Kok» zal worden besteed. Gelet op de herkomst zijn deze middelen vooral aangewend voor wegen (onderhoud en filebestrijding) en daarnaast voor beheer en onderhoud van spoorwegen en vaarwegen. In paragraaf 3 wordt dit nader toegelicht.

§ 2.2 Aanbestedingsmeevallers

In 2004 hebben zich positieve aanbestedingsresultaten voorgedaan. Zo is bij de aanbestedingen van de Betuweroute een positief resultaat € 117 miljoen gerealiseerd. De Tweede kamer is hierover per brief geïnformeerd van 4 oktober 2004. Over de inzet van dit positieve aanbestedingsresultaat is de Tweede Kamer per brief van 19 november 2004 geïnformeerd. Dit geld wordt gebruikt voor hot spots/overwegen/emplacementen, ziekteverzuim OV, station Breda en een aantal sluizen in de Zuid-Willemsvaart. Ook bij de overige aanbestedingen van Rijkswaterstaat hebben zich positieve aanbestedingsresultaten voorgedaan. Deze aanbestedingsresultaten hebben bijgedragen aan een voordelig saldo op de begrotingen van Verkeer en Waterstaat, waarover de Tweede Kamer per brief van 7 december 2004 is geïnformeerd.

Toen duidelijk werd dat het niet slechts incidenten betrof, maar dat opdrachten min of meer structureel tegen lagere prijzen zijn gegund, is hier nader onderzoek naar verricht. Tot en met 2010 zijn de aanbestedingsresultaten berekend op basis van de conjunctuurontwikkeling (verminderde marktspanning) in de bouwsector, het effect van de herstructurering in de bouwsector en het in toenemende mate toepassen van innovatieve aanbestedingsvormen. De uitkomst van dit onderzoek was dat de verwachte rekenkundige aanbestedingsresultaten in totaal uit zullen komen op € 1 400 mln. voor de periode 2005–2010. De Tweede Kamer is hierover per brief van 13 december 2004 geïnformeerd. Met de ontwerp-begroting 2005 en de behandeling van deze begroting in uw Kamer, heeft

dit bedrag reeds grotendeels een volledige bestemming gekregen. Een deel van de middelen wordt gebruikt ten behoeve van de inpassing van het project Spoortunnel Delft.

Per brief van 10 december 2004 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de invulling van het amendement-Van Hijum (€ 140 miljoen). Mede op basis van de bestuurlijke overleggen MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten deze middelen in te zetten voor:

- 1) maatregelen op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in Limburg;
- 2) netwerkmaatregelen in het oosten en het zuiden van het land, waarmee de relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet via slimme oplossingen wordt versterkt;
- 3) versnelde aanleg van de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal.

§ 2.3 Publiek private samenwerking (PPS)

In 2004 is (samen met onder andere VNO/NCW) een taskforce ingesteld die als doel heeft belemmeringen voor de toepassing van publiek-private samenwerking (PPS) te benoemen en waar mogelijk weg te nemen en projecten aan te wijzen die geschikt zijn om in PPS-verband te worden ontwikkeld. Wat de eerste taak betreft, het wegnemen van belemmeringen, zijn onder andere een handboek DBFM (Design, Build, Finance, Maintenance) en er wordt een model DBFM-contract opgesteld. Wat het identificeren van kansrijke PPS-projecten betreft, streeft de taskforce ernaar om zo snel mogelijk vier projecten met behulp van innovatieve aanbesteding in de markt te zetten. Het gaat om de Tweede Coentunnel, de A15 tussen de Maasvlakte en Vaanplein, de A4 tussen Delft en Schiedam en de A2-passage bij Maastricht. Voor projecten die zich nog in een vroege fase van planontwikkeling bevinden, bekijken de overheid en de markt per project hoe de markt er het best bij betrokken kan worden. Het gaat hier bijvoorbeeld om de Ring Utrecht en de A27 tussen Breda en Utrecht.

In deel 1 van de PKB van de nota Mobiliteit worden zes potentiële locaties voor tolheffing genoemd, te weten: de A10 bij de Coentunnel, de A4 tussen Delft en Schiedam, de A4/A15-corridor (inclusief de A15 tussen de Maasvlakte en Vaanplein, de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom), de A27 tussen Utrecht en Lunetten (Hoge snelweg), de Ring Utrecht en de A6/A9-corridor tussen Schiphol en Almere. Deel III van de PKB zal een uitgewerkt beleidskader voor tol bevatten, met een concretisering van de mogelijke tolopbrengsten van de genoemde projecten. Op basis hiervan wordt een wijzigingsvoorstel voor de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM) voorbereid. De gewijzigde WBM wordt meegenomen bij het verdere traject van de nota Mobiliteit zodat de ministerraad bij behandeling van deel III van de PKB kan besluiten deze in te dienen bij de Raad van State.

§ 2.4 Risicoreservering grote projecten

Tot en met 2004 is € 104 miljoen onttrokken aan de risicoreservering voor de Betuweroute. Dit bedrag is toegevoegd aan het Betuweroute-budget. Tot en met 2004 is er voor de HSL-Zuid € 287 miljoen onttrokken aan de stelpost risicoreservering. Dit bedrag is toegevoegd aan het HSL-budget (2003: € 174 miljoen, 2004: € 113 miljoen). Voor de exacte voortgang van

beide projecten wordt verwezen naar de halfjaarlijkse voortgangsrapportages in het kader van de procedureregeling Grote Projecten.

§ 2.5 Budgettaire uitputting Infrastructuurfonds

Per brief van 7 december 2004 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de laatste inzichten rond de begrotingsuitvoering 2004. Hierin werd aangegeven dat op het Infrastructuurfonds een onderschrijding werd verwacht met name als gevolg van overlopende betalingen, positieve aanbestedingsresultaten en het versneld bereiken van de personele doelstellingen uit het RWS ondernemingsplan. Tevens is aangegeven de betalingen met betrekking tot Depotcapaciteit Slufter van Havenbedrijf Rotterdam en Randstadrail te versnellen om deze overschrijding op te vangen. Deze versnelling heeft in 2004 plaatsgevonden. Totaal is voor Randstadrail ten opzicht van de begroting ca € 200 miljoen extra betaald (waarvan een deel reeds bij tweede suppletore wet is toegevoegd) en voor Depotcapaciteit Slufter € 30 miljoen. Ondanks deze extra betalingen is de uiteindelijke begrotingsrealisatie achtergebleven bij de verwachtingen. De onderuitputting op het Infrastructuurfonds is met name ontstaan op het artikel 01.01 Rijkswegen en artikel 02.01 Waterkeren. De redenen hiervan zijn zeer uiteenlopend, maar lijken vooralsnog geen ingrijpende gevolgen voor de eindoplevering van projecten te hebben.

§ 2.6 Besluitvormingsprocedures

Per brief van 30 juni 2004 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de geactualiseerde versie van het MIT-spelregelkader. Het spelregelkader beschrijft stapsgewijs de werkwijze van het ministerie voor wat betreft het MIT-proces. Met de actualisatie beoogt het kabinet bespoediging van procedures en grotere efficiency bij de besluitvorming over het oplossen van een verkeers- of vervoersknelpunt.

In november 2004 is een voorstel van wethoudende wijziging van de Tracéwet (tweede tranche) aangeboden aan de Tweede Kamer. Het voorstel betreft onder meer de invoering van een verkorte Tracéwetprocedure voor aanpassingen van de bestaande hoofdinfrastructuur. De verkorte Tracéwetprocedure houdt in de kern in dat de fasen van de trajectnota en het standpunt voor de meeste infrastructurele projecten zullen komen te vervallen.

Op 15 december 2004 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat namens het kabinet een eerste reactie gegeven op het eindrapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. De commissie stelt onder andere maatregelen voor om vroegtijdige betrokkenheid van de Tweede Kamer bij grote infrastructurele projecten te versterken en de rol van structuurvisies in de voorfase van die projecten te vergroten. Over de aanbevelingen van de commissie komt het kabinet te spreken nadat de Kamer zich er een oordeel over heeft gevormd.

Per brief van 23 december 2004 zijn de aanvullingen op de zogeheten leidraad-OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) aangeboden aan de Tweede Kamer. De aanvullingen zijn opgesteld naar aanleiding van de actieagenda OEI, waarover de Kamer in januari 2003 is geïnformeerd. In een OEI worden alle verwachte welvaartseffecten (kosten en baten) van een voorgenomen infrastructuurproject gepresenteerd, zo mogelijk in geld uitgedrukt, en anders in fysieke eenheden of kwalitatief. De aanvul-

lingen hebben dezelfde status als de leidraad OEI en daarom is toepassing voor de speciale (mega) rijksprojecten verplicht.

§ 3. Programma's en projecten

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 30 september 2004 mede namens de minister van VROM het beleidsvoornemen nota Mobiliteit (PKB deel I) en het Verlengde MIT 2011–2014, inclusief de doorkijk MIT 2015–2020, aangeboden aan de Tweede Kamer.

§ 3.1 Beheer en onderhoud

In juni 2004 heeft het kabinet besloten tot het Interdepartementale Beleidsonderzoek (IBO) «Beleid en onderhoud infrastructuur». Het IBO zal naar verwachting in het voorjaar van 2005 worden afgerond.

Hoofdwegen

Naast regulier onderhoud is in 2004 het voorgenomen programma voor de Investeringsimpuls uitgevoerd: 139 km rijksweg is over de hele breedte van de rijbaan van een nieuwe deklaag voorzien. Daarnaast is achterstallig onderhoud aan zeven kunstwerken aangepakt en begonnen met de voorbereiding van nog twee kunstwerken. Het werk aan de Ramspolbrug en het spoorwegviaduct ter hoogte van Hoevelaken is voltooid.

In oktober 2004 is Rijkswaterstaat geconfronteerd met het voortijdig glad worden van verschillende rijkswegen in Zuid-Holland. Het ministerie heeft de Tweede Kamer hierover per brief van 19 november 2004 geïnformeerd. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat de voortijdige gladheid werd veroorzaakt door slijtage van steenslag van gebroken riviergrind in combinatie met het steeds intensiever wordende verkeer. Inmiddels zijn maatregelen genomen om de problemen op te heffen en om soortgelijke problemen in de toekomst te voorkomen. De Tweede Kamer is hier per brief van 18 januari 2005 over geïnformeerd.

Railwegen

In het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Spoorwegen is aangekondigd dat er een onderzoek moet komen naar de maatregelen die nodig zijn voor structureel herstel van het spoorsysteem. Eind 2004 is de eerste fase van dit onderzoek, het «Onderzoek langjarige financiële planning ProRail», opgeleverd (waartoe ook een vervangingsplan behoort).

In 2004 is gestart met de uitvoering van de eerste fase van het Herstelplan Spoor. Mede hierdoor is het aantal storingen sterk gedaald, hetgeen een positieve bijdrage had op de stijgende punctualiteit.

Onderdeel	Herstelplan 2004–2010 (bedragen in € mln)	Realisatie 2004 (bedragen in € mln)
Innovatie	44	10
Beheer	601	68
Grootschalig onderhoud, incl. hoger instelniveau en TAO reductie	899	104
Kleinschalig onderhoud, incl. hoger instelniveau en TAO reductie	1 580	226
Onderhoud Betuweroute	186	9
Transfer stations, incl. aanvullend onderhoud	577	52
Bovenbouwvernieuwing, incl. extra vervangingen	1 391	153
Rolling Contact Fatigue	60	53
Apparaatskosten (RIB)	546	88
Rentelasten	820	98
Afschrijvingen	627	114
Diverse kosten/opbrengsten	- 31	- 16
Efficiencykortingen* ¹	- 186	- 5
Totaal	7 115	939

*¹ Efficiencykortingen deels verwerkt in andere posten en dus niet apart inzichtelijk te maken.

De al jaren stijgende trend in het aantal passages van rood sein is in 2004 verder doorgezet. In 2004 hebben zich twee ernstige ongevallen voorgedaan, waarbij een machinist door een rood sein was gereden (Amsterdam Centraal Station en Roosendaal). Om de gevolgen van dergelijke passages te beperken en daarmee de spoorveiligheid te vergroten, is een bedrag van € 40 miljoen van het beheer- en onderhoudsbudget voor railwegen uitgetrokken. Daarnaast wordt een gedeelte van de meevaller van de Betuweroute, in totaal € 38 miljoen, ingezet voor de verder verbetering van de veiligheid.

In 2004 is onderzocht welke concrete maatregelen met dit budget kunnen worden genomen. In 2005 worden enkele van deze maatregelen, waaronder ATB++, verder uitgewerkt om daarna landelijk te worden ingevoerd.

Vaarwegen/waterwegen

In 2004 is het ministerie van Verkeer en Waterstaat begonnen met de voorbereidingen voor en de uitvoering van preventief beheer en onderhoud van de volgende vaar- en waterwegen:

- Noordzeekanaal (baggeren in verband met de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam)
- Haringvlietsluizen
- Lek/Nederrijn (renovatie stuwen)
- Maas (sluizen Belfeld en Sambeek en baggeren)
- Verbinding tussen Amsterdam en Duitsland (Amsterdam Rijnkanaal/ Lek)
- Verbinding tussen Amsterdam en Lemmer (Buiten IJ)
- Verbinding tussen Rotterdam en België/Zeeiland (Rijn-Schelde-verbinding en kanaal Gent-Terneuzen)
- Verbinding tussen Rotterdam en Duitsland (Waal)

§ 3.2 Benutting

Hoofdwegen

In 2004 zijn in het kader van het Benuttingprogramma en de zogeheten ZSM-maatregelen (Zichtbaar, Slim en Meetbaar) rond Eindhoven 28 kilometer spitsstrook (vluchtstrook wordt tijdens de spits als rijstrook opgesteld), op de A50 tussen Heteren en Valburg 4 kilometer spitsstrook en op de A28 tussen Zwolle en Meppel 14 kilometer plusstrook (versmalde extra

rijstrook wordt tijdens de spits opengesteld met verlaagd snelheidsregime) gereedgekomen. Door openstelling van de spits- en plusstroken worden de files tijdelijk verminderd. De eerste effecten zijn pas in 2005 meetbaar, omdat de stroken pas sinds kort zijn opengesteld. Wel heeft er een nulmeting plaatsgevonden.

Per 31 december 2004 is totaal op het hoofdwegennet 20 kilometer plusstrook (3 wegvakken) en 75 kilometer spitsstrook (15 wegvakken) beschikbaar.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft een uitspraak gedaan over het project A2/A58 tussen Vught en Ekkersweijer, een van de projecten uit de Spoedwet wegverbreding. Deze uitspraak betekent voor de Spoedwetprojecten dat de besluitvorming rond een groot aantal van deze projecten vertraging zal oplopen. Het ministerie probeert de vertraging in de realisatiefase zoveel mogelijk in te lopen. De uitspraak betekent verder dat er per project een betere onderbouwing van de verkeersveiligheidssituatie moet komen, dat er een milieueffect-rapportage voor de Spoedwetprojecten moet worden gemaakt en dat er vanwege de luchtkwaliteit in elk geval aanvullend onderzoek moet worden verricht. De consequenties van de uitspraak zijn per brief van 29 oktober 2004 gemeld aan de Tweede Kamer. De staatssecretaris van VROM heeft tegelijkertijd een brief gestuurd over de aanpak van de luchtproblematiek, die bij deze projecten een belangrijke rol speelt. De nieuwe ministeriële regeling voor luchtkwaliteit, welke medio 2005 naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd, en de maatregelen uit het luchtkwaliteitplan moeten een basis bieden die voldoende is om de besluitvorming voort te zetten.

Railwegen: personen- en goederenvervoer

In 2004 is begonnen met de uitvoering van de eerste fase van het Herstelplan Spoor. In de begroting voor 2004–2007 is geld gereserveerd voor de tweede fase van dit plan. Over de invulling hiervan zal in 2005 besluitvorming plaatsvinden op basis van de prioriteitsstelling Veiligheid, Betrouwbaarheid, Benutting en Nieuwbouw (VBBN).

Vaarwegen

In 2004 is conform de planning begonnen met de uitvoering van het project Scheepvaart Transport Informatie Services. Dit project is gericht op een betere benutting van het vaarwegennetwerk bijvoorbeeld door 24-uursbediening.

§ 3.3 Aanleg

Hoofdwegen

Per brief van 6 mei 2004 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de Kengetallen Kosten Batenanalyse Verstedelijkingsalternatieven Randstad en de integrale MIT-verkenning Haarlemmermeer–Almere. Het vervolg hierop, de planstudie Schiphol–Almere, is medio 2004 gestart.

Op het gebied van hoofdwegen zijn verder de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2004	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> ● A2 Oudenrijn-Everdingen ● A15 Aansluiting Vondelingenplaat ● A15 Europaweg ● N11 Alphen a/d Rijn-Bodegraven ● N30-Rijksweg 12-Postweg (omlegging Ede) 	<p>Door een kleine vertraging staat de oplevering gepland voor begin 2005.</p> <p>In 2004 zijn al gedeelten van dit project opengesteld. De volledige openstelling staat gepland voor medio 2005.</p> <p>Gedeelten van dit project (onder andere de Thomassentunnel) zijn in 2004 opengesteld. De oplevering van de laatste onderdelen (aansluitingen, Stenenbaakplein) staat gepland voor 2005.</p> <p>Project is in mei 2004 opengesteld.</p> <p>Project is in juli 2004 opengesteld.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> ● A1 CRAAG (benutting) en A9 Velsen-Badhoevendorp, (benutting) ● A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel ● A2 Rondweg Den Bosch ● A12 Utrecht-Maarsbergen ● A12 Veenendaal-Ede ● A73 Venlo-Maasbracht ● N9 Koedijk-De Stolpen 	<p>Project is in juli 2004 gestart.</p> <p>Project is in maart 2004 gestart.</p> <p>In 2004 is de aanbestedingsprocedure gestart en het project zal naar verwachting in 2005 in uitvoering worden genomen.</p> <p>In tegenstelling tot wat de Infrastructuuragenda 2004 vermeldt, is het begin van dit project voorzien in 2005.</p> <p>In tegenstelling tot wat de Infrastructuuragenda 2004 vermeldt, is het begin van dit project voorzien in 2005.</p> <p>Project is in juli 2004 gestart.</p> <p>Vanwege een vertraging bij de bestemmingsplanprocedure is dit project niet in 2004 gestart, maar zal het in 2005 in uitvoering worden genomen.</p>

Railwegen: personen- en goederenvervoer

Op 29 december 2004 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die waren ingesteld tegen het tracébesluit voor de Hanzelijn en de aanvulling tussen Hattem en Zwolle. De Afdeling heeft geoordeeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Met deze uitspraak is het volledige tracébesluit onherroepelijk geworden en staat het gekozen tracé vast. De Tweede Kamer is per brief van 17 januari 2005 over deze uitspraak geïnformeerd.

Op het gebied van railwegen zijn verder de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2004	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> Amsterdam CS spoor 10/15 (personen) Station Tilburg Reeshof en station Utrecht Terwijde (personen) 	<p>Het project is in 2004 opgeleverd.</p> <p>De stations zijn in 2004 opgeleverd.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Uitgeest De Kleis (personen) 	Door milieutechnische problemen is de voltooiing (enigszins) vertraagd naar 2005.
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> Arnhem, vierde perron (personen) Emplacement Den Haag CS (personen) Hanzelijn (personen) Kleinere projecten spoor: energievoorziening, spoorverlengingen, opstelreinen (personen) Perronverlenging in het kader van HSL Oost (Veenendaal De Klomp, Driebergen-Zeist) (personen) Sloelijn (goederen) Station Almere Oostvaarders (personen) Station Ypenburg (personen) Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1) (personen) 	<p>Het onderdeel «verleggen Amsterdamseweg/Keerwanden» is in 2004 gestart en beschikt.</p> <p>Het project is in 2004 gestart en beschikt.</p> <p>Het onderdeel «grondwerving» is in 2004 gestart en beschikt.</p> <p>In 2004 zijn diverse kleine projecten gestart en gerealiseerd, bijvoorbeeld Akkrum, Leeuwarden spoor 3 en 4, Den Haag NOI spoor 3 en 4 en Enkhuizen.</p> <p>Het project is in 2004 gestart en opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2004 gestart en beschikt.</p> <p>Het project is in 2004 gestart en opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2004 beschikt.</p> <p>In 2004 zijn de delen Amersfoort Vathorst, Houten-Houten Castellum Utrecht Zuidzijde (7e perron) en een nieuw station Utrecht Zuilen beschikt.</p>

Vaarwegen

Op het gebied van vaarwegen zijn de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2004	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> Maasroute, modernisering fase 1 (voorhavens en wachtplaatsen) 	<p>Het aanbrengen van steigers in de voorhavens van de Maassluizen in Born en Maasbracht en het baggeren van deze voorhavens is in 2004 voltooid.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden (benutting) 	<p>De renovatie is in 2004 functioneel afgerond. Over afrondende werkzaamheden vindt nog overleg met de aannemers plaats. In 2005 zal naar verwachting de gehele renovatie van het sluisencomplex IJmuiden zijn voltooid.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Vaarroute Ketelmeer (benutting) 	<p>In 2004 is het oostelijke deel van de vaarroute conform de planning op diepte gebracht. In het westelijke deel is een proef uitgevoerd met onderzuigen (het wegbaggeren van zand onder de bovenliggende sliblaag). Het baggeren van het aansluitende vak in de IJssel zal naar verwachting in 2005 plaatsvinden.</p>
Tracébesluit	<ul style="list-style-type: none"> Zuid – Willemsvaart (gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen) 	De beoordeling van de ingediende inspraakreacties en adviezen op de trajectnota vraagt meer tijd voor een zorgvuldige afweging. Dit is per brief van 9 november 2004 aan de Tweede Kamer gemeld. De verwachting is dat de minister in het voorjaar van 2005 haar standpunt aan de Tweede Kamer zal toezenden.
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> Vaarweg Lemmer-Delfzijl 	De minister heeft op 1 december 2004 besloten de planstudie Lemmer-Delfzijl, met uitzondering van de spoorbrug Zuidhorn, over te brengen naar de realisatiefase, inclusief het taakstellende budget van 110 miljoen euro. Het gaat om de realisatie van verbredingen en verdiepingen van het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborgkanaal en om verbetering van de bruggen bij Stroobos, Eibersburen, wegbrug Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en de Noordzeebrug te Groningen.

Waterbeheren en -keren

In september 2004 is de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium gepresenteerd. Het gaat hier om de invulling op middellange termijn van de in 2001 door de Nederlandse en Vlaamse regering geaccordeerde langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium (2030). Na de inspraakronde en het unanieme advies van de meest betrokken bestuurlijke en maatschappelijke stakeholders in de regio zijn de voorgestelde besluiten in november 2004 door de ministers Peijs en Peeters geaccordeerd. De Ontwikkelingsschets 2010 is daarna ter goedkeuring aan beide regeringen voorgelegd. Besluiten zijn op 17 december 2004 door beide Ministerraden geaccordeerd. In een memorandum van overeenstemming zijn de afspraken over de uitvoering en kostentoedeling gemaakt. Dit memorandum is op 11 maart 2005 door Nederland en Vlaanderen ondertekent.

Op het gebied van waterbeheren en -keren zijn verder de volgende resultaten geboekt:

Verwacht 2004	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none">• Doorlaatmiddel Veerse Meer (waterbeheren)• Spoorbrug Oosterbeek• Uitbreiding Gemaalcapaciteit Gouda (waterbeheren)	<p>Het project is in 2004 opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2004 opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2004 opgeleverd.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none">• Depot Hollandsch Diep (waterbeheren)• Grootschalige verwerkingsproef baggerspecie (waterbeheren)• Haringvliet de Kier (waterbeheren)	<p>De voorbereidingen lopen nog, het begin van dit project is voorzien in 2005. De innovatieve wijze van aanbesteding vraagt meer tijd dan gepland.</p> <p>De aanbesteding van het project is in maart 2004 gestart.</p> <p>In december 2004 is het bestuurlijk covenant ondertekend door LNV, Verkeer en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland. Het project gaat in 2005 van start.</p>

Regionale/lokale infrastructuur

Per 1 januari 2004 is de grens van de Gebundelde Doeluitkering opgehoogd van € 11,34 miljoen naar € 112,5 respectievelijk € 225 miljoen en is het budget gedecentraliseerd naar provincies en kaderwetgebieden. Dit betekent dat met ingang van de begroting 2005–2009 projecten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur < € 112,5/€ 225 miljoen niet meer zijn opgenomen in het Infrastructuurfonds. Voor projecten met subsidiabele kosten boven de nieuwe grensbedragen blijft een aparte projectsubsidierelatie bestaan.

Voor de project Rijn Gouwelijk Oost (€ 112,5/ € 225 mln) is een rijksbijdrage van maximaal € 140 miljoen toegezegd.

Op het gebied van regionale/lokale infrastructuur zijn verder de volgende resultaten geboekt:

Verwachte 2004	Project	Realisatie
Oplevering	<ul style="list-style-type: none"> • Tramtunnel Grote Marktstraat (Agglonet) • Tramplus Carnisselande • Tramplus IJsselmondlijn 	<p>Het project is in 2004 opgeleverd.</p> <p>Het project is in 2004 opgeleverd</p> <p>Het project is in 2004 opgeleverd.</p>
Start realisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Beneluxmetro 	De Beneluxmetrolijn is in gebruik sinds 2003; als laatste onderdeel is in 2004 begonnen met de aanleg van veiligheidspoortjes (tourniquets) ten behoeve van het overige metronetwerk.

Grote projecten

Project	Toelichting
Maaswerken	De realisatie van de Zandmaas start in april 2005. Het betreft hier de realisatie van kades en rivierverschuiving. In 2004 zijn daartoe de benodigde voorbereidingen getroffen en heeft de eerste aanbesteding plaatsgevonden. De start van de realisatie van het deelproject Grensmaas is vertraagd in verband met de Europese aanbestedingsregels en de grondverzetproblematiek. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verwacht in de eerste helft van 2005 tot definitieve afspraken met het consortium Grensmaas te kunnen komen, waarna de uitvoering kan beginnen.
Project Mainportontwikkeling Rotterdam	Op 25 juni 2004 heeft het Rijk een Bestuursakkoord op hoofdlijnen afgesloten met de provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en de Gemeente Rotterdam over de financiering van drie deelprojecten. Dit Bestuursakkoord zal voorjaar 2005 worden uitgewerkt in nadere overeenkomsten.
Ruimte voor de Rivier	In de stuurgroep Ruimte voor de Rivier is op 30 september 2004 besloten om in een periode van 5 maanden te bezien op welke wijze het financiële tekort tussen de raming (€ 2,2 miljard) en budget (€1,9 miljard.) kan worden opgelost. Besluitvorming hierover wordt in het voorjaar 2005 verwacht.
Zuiderzeelijn	Op dit moment brengt het ministerie de consequenties in kaart van de conclusies die de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten over de Zuiderzeelijn trekt en werkt het opties uit voor verdere besluitvorming over het project. Hierover zal in 2005 met de Tweede Kamer worden gesproken. Tot die tijd worden voor het project geen onomkeerbare stappen gezet.

Voor de exacte voortgang van bovengenoemde projecten wordt verwezen naar de halfjaarlijkse voortgangsrapportages in het kader van de procedureregeling Grote Projecten.

§ 3.5 Randvoorwaarden

Bij het treffen van infrastructurele maatregelen worden de (wettelijke) randvoorwaarden op het gebied van milieu (geluid en lucht), natuur en landschap (ontsnippering en inpassing) en (verkeers)veiligheid in acht genomen. In 2004 zijn op dat gebied de volgende resultaten geboekt:

Innovatieprogramma en maatregelen geluidssanering

In 2004 is het innovatieprogramma geluid ingezet (€ 310 miljoen in de periode 2004–2010). Door middel van dit programma wordt onderzocht met welk nieuwe mogelijkheden de geluidsproblematiek bij hoofdwegen, spoorwegen en emplacementen kosteneffectief kan worden aangepakt. In 2004 zijn raildempers en stille remsystemen voor treinen vrijgegeven en naar verwachting wordt dubbellaags Zoab voor wegen vanaf 2005 vrijgegeven.

Innovatieprogramma luchtkwaliteit

Nederland zal niet overal tijdig aan de Europese eisen voor luchtkwaliteit (fijn stof – 2005, NO₂ – 2010) kunnen voldoen. Daarom bepleit Nederland in Brussel onder andere voor uitstel van de NO₂ norm tot 2015 voor de resterende zogeheten «hot spots». Voor de periode 2011–2014 is voor aanvullende maatregelen ter aanpak van de «hot spots» € 300 miljoen gereserveerd in het MIT.

In 2004 is het programmaplan Innovatieprogramma Lucht (IPL) opgesteld. Het doel van IPL is om te komen tot innovatieve oplossingen voor terugging van NO₂ en fijn stof concentraties langs snelwegen. Hiervoor wordt tot 2008 € 20 miljoen extra ingezet. Het betreft in het geheel middelen voor wegen. Een voorbeeld van een mogelijk kansrijke optie is het voorzien van geluidsschermen met een NO_x absorberende coating. In 2005 wordt gestart met de uitvoering van het IPL.

Meerjarenprogramma Ontsnippering

In juni 2004 is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) aan de Tweede Kamer aangeboden. Het MJPO is opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de ministeries van VROM en LNV. Inmiddels zijn Rijkswaterstaat en Prorail gestart met de uitvoering van het MJPO. Zo is onder meer het Ecoduct De Borkeld gereed gekomen en is gestart met de aanleg van de Ecoducten De Mortelen en Leusderheide welke in 2005 worden opgeleverd. Daarnaast heeft er op 18 november 2004 een landelijke MJPO-startbijeenkomst plaatsgevonden, waarop het MJPO met de andere betrokken partijen (waaronder provincies), is besproken.

5. DE PRODUCTARTIKELEN

Leeswijzer

In dit hoofdstuk is de productartikelgewijze toelichting bij de rekening opgenomen. De Tweede Kamer is over het merendeel van de mutaties al geïnformeerd door middel van de suppletore begrotingen over 2004. Voor een verklaring van de in die begrotingswijzigingen opgenomen belangrijkste mutaties wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij die begrotingen.

Ten bate van het overzicht van de informatie is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau.

Norm bij het verklaren van verschillen	
Begrotingsbedrag	Verskil met realisatie
< € 4,5 mln.	> 50%
€ 4,5 – € 22,5 mln.	> € 2,5 mln.
> € 22,5 mln.	> 10%

Deze keuze houdt in dat die artikelen, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie (= Rekening) kleiner is dan de aangegeven norm, in principe niet worden toegelicht. Vervolgens is gekeken naar de afwijkingen op het niveau van de kwantitatieve onderbouwingen (kengetallen). Indien ook op dit niveau geen sprake is van significante afwijkingen, is ook daar van een toelichting afgezien.

In afwijking van de hierboven genoemde norm zijn die productartikelen waarop in de begroting 2004 geen ontvangsten waren geraamd, maar wel relatief kleine bedragen op zijn verkregen, niet apart toegelicht. Dit gezien de materiële omvang.

Uitsplitsing naar artikelonderdeel

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

Artikel 01.01 Rijkswegen

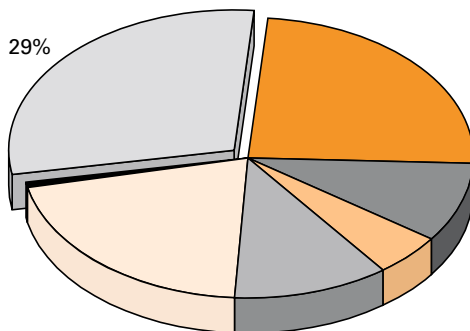
a. Relatie producten en beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2004 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

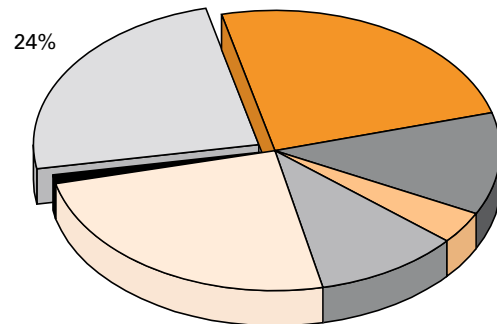
- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer;
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer;
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer;
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer;
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Rijkswegen in het totale Infrastructuurfonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de artikelonderdelen van Rijkswegen afgezet tegen de realisatie over 2004.

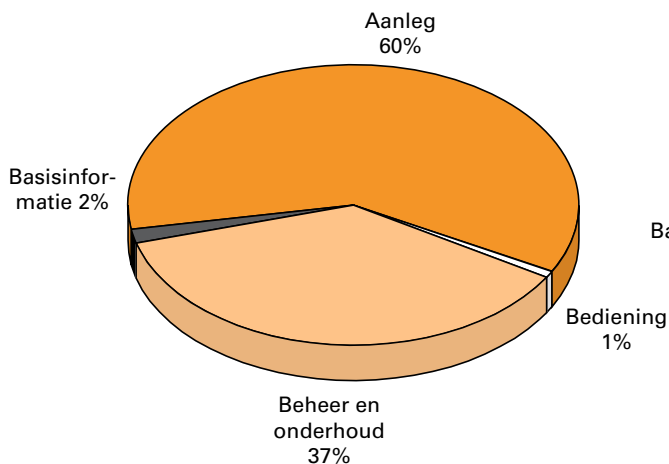
**Aandeel Rijkswegen in totaal Infrastructuurfonds
Begroting 2004**



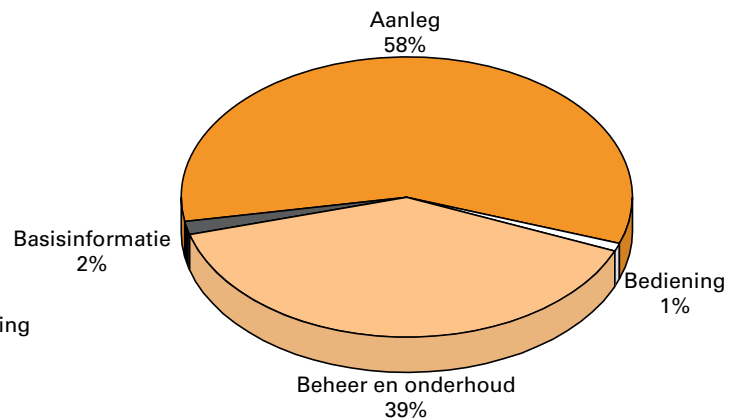
**Aandeel Rijkswegen in totaal Infrastructuurfonds
realisatie 2004**



**Uitgavencategorieën Rijkswegen
Begroting 2004**



**Uitgaven categorieën Rijkswegen
Realisatie 2004**



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.01 Rijkswegen				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	1 827,2	1 713,5	1 357,5	3 393,0	1 691,8	1 701,2
Uitgaven	1 440,5	1 524,9	1 622,7	1 503,2	1 708,5	- 205,4
Product-uitgaven	996,4	1 014,0	1 057,7	987,7	1 189,7	- 202,0
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	580,0	616,1	700,4	615,0	780,8	- 165,8
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	416,4	397,9	357,3	372,7	409,0	- 36,3
Directe uitvoeringsuitgaven	444,2	510,9	565,0	515,5	518,8	- 3,3
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./planstudie	26,6	29,5	29,6	26,2	18,8	7,4
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	161,2	200,0	265,8	232,8	236,0	- 3,2
01.01.03 B&O Rijkswegen voorbereiding	33,1	34,0	31,0	26,5	32,0	- 5,4
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	187,2	207,2	198,5	193,0	192,1	0,9
01.01.05 Bediening Rijkswegen	11,1	11,9	12,6	13,6	12,8	0,8
01.01.06 Basisinformatie	25,1	28,3	27,3	23,3	27,1	- 3,8
Ontvangsten	114,0	119,2	81,7	152,2	67,1	85,1

Financiële Toelichting

Verplichtingen

De hogere verplichtingenrealisatie is met name het gevolg van:

- de meerjarige vastlegging van de exploitatiebijdrage Westerschelde-tunnel aan de NV WST op het programma Beheer & Onderhoud Realisatie.
- De vastlegging van een bestuurlijk convenant m.b.t. de inpassing van de A2 in de locatie Leidse Rijn ad € 482 mln.
- De vastlegging van de bestuurlijke overeenkomst voor de levering van zand voor het noordelijk deel van het project A2 door de Gemeente Utrecht aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Een bijstelling van de verplichting t.a.v. de Aflossing Tunnel de Noord.

Uitgaven

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen/planstudie

Een aantal betalingen die was geraamd voor 2003 is naar 2004 doorgeschoven. Het betreft onder meer:

- Rw50 Ewijk-Valburg-Grijsoord waarvoor in 2003 minder uitgaven zijn gedaan als gevolg van onvoldoende kwaliteit van het uitbestede werk.
- Rw4 Delft-Schiedam als gevolg van tijdsbeslag benodigd voor politieke besluitvorming.
- Rw2 Leenderheide-Budel.

Voorts zijn betalingen van 2003 naar 2004 doorgeschoven, omdat uitgaven voor reguliere studies achterbleven in 2003 als gevolg van

studies ten behoeve van de Spoedwet Wegverbreding. In 2004 is verder een start gemaakt met (betalingen aan) de planstudie Schiphol-Almere en zijn meer betalingen verricht ten behoeve van de Craagstudie (scope-aanpassingen en langere proceduretijd) en de Coentunnel/Westrandweg naar aanleiding van de gesloten bestuursovereenkomst.

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

Aanleg (€ 80 mln.)

In 2004 is per saldo voor ca. € 80 mln. minder betalingen verricht ten behoeve van realisatie van aanlegprojecten, exclusief benutting en Spoedwet Wegverbreding. Zoals blijkt uit de budgetrealisaties op project-niveau uit het realisatieprogramma Aanleg rijkswegen, hebben zich met name bij de volgende aanlegprojecten afwijkingen ten opzichte van de begroting voorgedaan:

- **Rw5 Verlengde Westrandweg:** Bij de oplevering van dit project in 2003 bleek een budgetoverschot van ca. € 34 mln. Dit budget is in de begroting 2005 teruggeboekt naar het totale taakstellende projectbudget van het Craagproject en heeft dus tot minder betalingen op Rw5 geleid.
- **Rw14 Wassenaar-Leidschendam (Verlengde Landscheidingsweg incl. Hubertusviaduct):** In 2004 zijn betalingen doorgeschoven naar 2005, omdat de totale openstelling van het rijksdeel van het project is verschoven naar de zomer 2005. Tevens is sprake van aanpassing van de kasprognoses aan de planning.
- **Rw2 Holendrecht-Oudenrijn:** In 2004 is de volledige afkoopsom betaald aan de gemeente Utrecht voor de bouw van geluidwerende voorzieningen langs Rw2, gedeelte Noordelijke Randweg Utrecht -spoorlijn.
- **Rw15 reconstructie aansluitingen:** Er zijn meer betalingen in 2004 verricht als gevolg van aanpassing aan de uitvoeringplanning; tevens is in de begroting 2005 het totale taakstellende projectbudget met € 28 mln. verhoogd als gevolg van onder andere aanwezigheid van slechte grondslag en extra verkeersmaatregelen.
- **Rw31 Leeuwarden-Drachten:** De oplevering van het 4e kwadrant Drachten was gepland in 2004, maar is als gevolg van een arbitragezaak n.a.v. de aanbesteding doorgeschoven naar 2005.
- **Rw37 Hoogeveen-Holsloot-grens:** Er zijn in 2004 minder betalingen verricht als gevolg van o.a. planologische inpassing. Uit de toepassing van de Project Planning Infrastructuur blijkt dat de oplevering plaats zal vinden in 2007 i.p.v. 2005.
- **Rw1/6/9 Craag benutting:** De procedures met betrekking tot goedkeuring van de Wegaanpassingsbesluiten (WAB's) zijn vertraagd als gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake luchtproblematiek.
- **Rijksbijdrage aan BOR-project Noord-Holland:** betreft Rw5 Westrandweg i.c.m. Coentunnel waarvoor in 2004 gronden zijn aangekocht.

Benutting / ZSM (€ 89 mln.)

Niet alle geplande projecten zijn in 2004 conform de planning verlopen. Een groot aantal Spoedwetprojecten is vertraagd in verband met de luchtproblematiek. De visie van de Raad van State dat het Besluit luchtkwaliteit geen ruimte laat voor een onderscheid naar plaats en waar wel en waar niet aan de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof (PM10) moet worden voldaan heeft vergaande consequenties voor ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Met het inmiddels vastgestelde nationale luchtkwaliteitplan 2004 van VROM en het vervangen van het Besluit luchtkwaliteit door een ministeriële regeling (naar verwachting medio mei 2005 in werking) wordt getracht tot een oplossing te komen.

Daarnaast is de bouw van de nieuwe Verkeerscentrale bij Rhooon later van start gegaan dan gepland, waardoor ook de oplevering later wordt. De Verkeerscentrale zal nu in de zomer van 2005 worden geopend.

01.01.03 B&O Rijkswegen: voorbereiding

In 2004 is vertraging opgetreden bij het opstellen van enkele beheer- en landschapsplannen en ICT-gerelateerde projecten door technische problemen met de leverancier over het doorontwikkelen van de herprofileringmetingen met ARAN (Automatic Road Analyzer).

01.01.06 Basisinformatie

Bij basisinformatie zijn de uitgaven achtergebleven bij de verwachtingen. De oorzaken hiervan zijn divers. Bij de regionale directies vertraagde de ontwikkeling en vulling van regionale verkeersmodellen en schoven betalingen door naar 2005. Door een aarzelende houding van waterschappen en provincies is ook de actualisatie van het AHN (Actueel Hoogtebestand Nederland) achtergebleven. Verder waren er problemen met de inrichting van het nieuwe verwerkingsproces van verkeersongevallengegevens waardoor gegevensverwerking doorschuift naar 2005 en ontstonden er bij enkele projecten problemen met onderaannemers (onvoldoende kwaliteit data en vertraagde oplevering). Ook werden enkele projecten ondergebracht in samenwerkingsprojecten en werden daardoor besparingen gerealiseerd.

Ontvangsten

Gespecificeerde ontvangsten op de gerealiseerde producten van dit productartikel				
in EUR1000	Realisatie		Begroting	Vershil
	2003	2004	2004	2004
Rw 31 Leeuwarden-Drachten	314	4 606	5 808	- 1 202 ¹
Rw 30 Postweg Ede	4 538	6 329	6 400	- 71
Rw 2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0	22 689	- 22 689 ²
Rw 14 Wassenaar-Leidschendam	0	997	0	997 ³
Rw 15 reconstructie aansluitingen	13	84	1 044	- 960 ⁴
Rw5 Verlengde Westrandweg	4 116	2 206	0	2 206 ⁵
Rw10 Coentunnel		85 490	0	85 490 ⁶
Diverse ontvangsten	9 194	4 620	27	4 593 ⁷
Totaal ontvangsten Aanleg	18 175	104 332	35 968	68 364
Totaal ontvangsten Benutting	12 110	5 638	2 314	3 324⁸
Totaal ontvangsten Onderhoud	40 612	42 245	28 840	13 405⁹
Totaal ontvangsten IF 01.01	70 897	152 215	67 122	85 093

Financiële Toelichting

¹ Betreft het doorschuiven van de provinciale bijdrage naar 2005.

² De planning van de regionale bijdrage verschuift naar 2006 en later; deze aanpassing is reeds verwerkt in de begroting 2005.

³ Betreft de afrekening met Haaglanden voor de Elektronische & Mechanische installatie in de Hoogwaardige Openbaar Vervoerbuis en voor het maken van het definitieve scenario bij de Verbindingsweg.

⁴ De in 2004 geplande inkomsten betreffen opbrengsten uit grondverkoop. Deze opbrengsten zullen in 2005 geïnd worden (de verwerving is volop gaande).

⁵ Betreft realisatie van de bijdrage van Amsterdam Airport Schiphol op basis van de definitieve afrekening.

⁶ Betreft de ontvangst van de regionale bijdrage die bij begroting 2005 is toegevoegd.

- ⁷ Betreft diverse bijdragen van derden aan realisatiewerken, verrekening grondverwerving met provincie en provinciale bijdrage inzake PPS-activiteiten.
- ⁸ In 2003 is een aantal ontvangsten Benutting niet geheel gerealiseerd. Het betreft de ontvangsten Bus op de vluchtstrook A27 bij Breda, en de bijdragen in de projecten aansluiting Bennemeer en Badhoevedorp. In 2004 heeft voor deze projecten de afrekening plaatsgevonden.
- ⁹ De meerontvangsten hebben betrekking op een aanvullende bijdrage van VROM aan het herstel van geluidsscherm Zwijndrecht, de afwikkeling van de bijdrage van de gemeente Amsterdam aan het groot onderhoud A-10 West, meer inkomsten uit schaderijdingen dan was voorzien en kleinere verkopen en diensten aan derden.

c. Het actuele programma

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma Rijkswegen 2004 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 1 & 2.

01.01.02 Aanleg Rijkswegen: realisatie

Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 2004						
Wegnr. Wegvak		Jaar openstelling		Totale produktuitgaven		
		Realisatie	Begroting	Uitgaven tm 2004	Begroting	Verschil
15	Aansluiting Vondelingenplaat	2005	2004	89	85	4 ¹
15	Europaweg, Calandtunnel en 3 aansluitingen	2005	2004	513	626	- 113 ²
2	Knpt Oudenrijn-Everdingen	2005	2004	111	119	- 8 ³
11	Alphen-Bodegraven	2004	2004	7	68	- 61 ⁴
30	Rijksweg 12- Postweg	2004	2004	121	123	- 2

¹ Gedurende 2004 zijn gedeelten opengesteld; de gehele openstelling staat gepland voor medio 2005 in hoofdzaak als gevolg van tegenvallende zettingen.

² Gedeelten van dit project waaronder de Thomassentunnel, zijn in 2004 opengesteld; de oplevering van de laatste onderdelen (aansluitingen, Stenenbaakplein) staat gepland voor 2005 als gevolg van aanpassingen aan de uitvoeringsplanning van de aansluitingen.

³ De 2e Lekbrug is in september 2004 geopend. Als gevolg van een kleine vertraging staat de oplevering van het totale project gepland voor begin 2005.

⁴ De nog te realiseren uitgaven betreffen de terugbetaling van de voorfinanciering conform de gesloten overeenkomst.

Openstelling van deeltrajecten in 2004					
Wegnr.	Wegvak	Omschrijving	Jaar openstelling		
			Realisatie	Begroting	
33	Appingedam-Spijk (12,9 km)	ombouw tot hoogwaardige autoweg	2004	2003 ¹	
33	Spijk-Eemshaven (6,3 km)	ombouw tot hoogwaardige autoweg	2005	2004 ²	

¹ Planning is verschoven als gevolg van grondverwerving en zettingen van het grondlichaam.

² Er is vertraging in openstelling als gevolg van procedures (bezwaren op de kapvergunning), openstelling wordt voorzien in augustus 2005.

Benuttingsmaatregelen							
	Eenheid	Realisatie				Begroting	Verschil
		2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verkeerssignalering (incl. monitoring)	km	0	2	7	0	0	0
Toeritdoseerinstallaties (TDI's)	aantal	11	6	0	6	19	- 13 ¹
Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	28	0	9	16	17	- 1 ²
Monitoring	km	411	293	58	103	92	11 ³
Verkeersmanagementcentrales	aantal	0	0	1	0	0	0
Inhaalverbod vrachtverkeer	km	29	1 049	185	69	0	69 ⁴
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	0	4	1	7	19	- 12 ⁵
Doelgroepstroken (incl. busvoorziening)	aantal	3	3	1	1	1	0
Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	5	6	6	1	1	0

¹ De geplaatste TDI's in 2004 zijn: de A2 bij Culemborg, de A2 bij Boxtel, A2 bij Best, de A12 bij Nieuwegein (2x) noordzijde en zuidzijde en de A12 bij Zevenaar/Didam. De niet geplaatste TDI's zijn uitgesteld, omdat in sommige gevallen nog geen bestuurlijke overeenkomst is bereikt. Daarnaast is om budgettaire redenen (inpassen van de aangepaste planning Plusstrook A28 bij Zwolle) de planning van het benuttingsprogramma aangepast waardoor er in 2004 minder TDI's zijn geplaatst.

² De DRIP op de A27 (hm 17) bij Hooipolder is om technische redenen vertraagd naar 2006.

³ In 2004 is 11 km meer monitoring aangelegd dan in de begroting is opgenomen. Het betreft de aanleg van monitoring die in 2003 vertraagd was.

⁴ In 2004 is op de A6 bij Lelystad en op de A2 bij Grathem/Kerensheide een inhaalverbod ingesteld. Het inhaalverbod bij Grathem betreft de proef Dynamisch Inhaalverbod, welke eind 2004 is gestart. De proef zal in 2005 geëvalueerd worden.

⁵ De geplande plusstroken op de A28 bij Zwolle zijn beide gerealiseerd. De in 2004 gerealiseerde spitsstroken zijn A2 Welschap-de Hogt v.v.(Eindhoven) en A67 de Hogt-Leenderheide v.v. en de A50 Heteren-Valburg. De 12 wegvakken die nog niet gerealiseerd zijn hebben vertraging in de voorbereiding opgelopen als gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake de luchtkwaliteit.

Voor een onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Rijkswegen wordt verwezen naar bijlage 1 Projectenoverzichten, onderdeel 3.

01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding

In 2004 zijn bijdragen geleverd aan de totstandkoming van de Nota Mobiliteit en de daarop volgende uitvoeringstoets. Tevens zijn, in het kader van het Nederlandse voorzitterschap, bijdragen geleverd aan de voorbereiding van Europese milieucongressen. De landelijke inventarisatie van kabels en leidingen is in 2004 voltooid. De implementatie van het landelijke registratiesysteem is gestart. Diverse verkeersveiligheidsstudies zijn, in samenwerking met andere wegbeheerders, uitgevoerd; o.a. twee locaties op de N65 – Helvoirt en Berkel-Enschot. In 2004 zijn twee benchmarks uitgevoerd, waarbij 5 regionale directies betrokken waren.

01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie

Naast regulier onderhoud is in 2004 het voorgenomen programma voor de Investeringsimpuls uitgevoerd: 139 km rijksweg is over de hele breedte van de rijbaan van een nieuwe deklaag voorzien. Daarnaast is achterstallig onderhoud aan zeven kunstwerken aangepakt en begonnen met de voorbereiding van nog twee kunstwerken. Het werk aan de Ramspolbrug en het spoorwegviaduct ter hoogte van Hoewelaken is voltooid.

- *Vast onderhoud van het hoofdwegennet/systemen*

Vrijwel het gehele vast onderhoud is in meerjarige prestatiebestekken aanbesteed. Deze wijze van werken levert niet alleen het hiervoor

genoemde efficiencyvoordeel op, er is ook minder verkeershinder doordat de aannemer het uit te voeren werk slim kan combineren en dus minder vaak «op de weg» moet zijn. Binnen vast onderhoud wordt een veelheid van kleine werken uitgevoerd. Elementen van vast onderhoud zijn bijvoorbeeld:

- onderhoud en vervanging van verlichting;
- aanschaf, vervanging en onderhoud van (mobile) verkeerssignalering;
- onderhoud geleiderail;
- kleinschalig herstel en conserveerwerk aan kunstwerken en verhardingen;
- herstel van schade door schaderijdingen van derden;
- maaien van bermen;
- onderhouden, aanpassen en monitoren van mitigerende maatregelen;
- gladheidbestrijding.

Het vast onderhoud heeft betrekking op het gehele areaal.

De areaalgegevens voor vast onderhoud zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Specificatie realisatie beheer en onderhoud						
	Eenheid	Realisatie			Begroting	Vershil
		2002	2003	2004	2004	2004
Rijbaanlengte	km					
- hoofdrijbanen		5 745	5 761	5 789	5 850	- 61 ¹
- Verbindingswegen en op- en afritten		1 684	1 729	1 747	1 750	- 3
Zwart onderhoud	km ²					
- hoofdrijbanen		69	69	70	70	0
- Verbindingswegen en op- en afritten		15	15	15	15	0
Groen onderhoud	km ²	172	172	186	175	11 ²

¹ Het aantal km voor 2004 is bij de begroting 2005 bijgesteld van 5 850 naar 5 782. Deze bijstelling heeft plaatsgevonden op basis van de op dat moment meest actuele inzichten. De realisatie 2004 is 5 789. Dit afgezet tegen de bijgestelde begroting van 5 782 resulteert in 7 kilometer meer areaal dan was voorzien. Reden hiervan is dat in de bijgestelde begroting geen rekening is gehouden met de openstelling van de N11 Bodegraven Alphen. De uitbreiding van het areaal t.o.v. 2003 is 28 km. Deze heeft betrekking de openstelling van de A5 verlengde Westrandweg ,de A9 Heiloo Alkmaar, de A30 Postweg Ede, de N11 Bodegraven-Alphen en uitbreiding van de A33.

² Toename van het areaal groen onderhoud houdt verband met de genoemde openstellingen

● *Variabel onderhoud van het hoofdwegennet/systemen*

Het programma voor 2004 is in grote lijnen uitgevoerd. Enkele onderhoudsprojecten rond Amsterdam zijn vertraagd doordat deze gecombineerd zijn met de uitvoering Spoedwet (ZSM) projecten. De vertraging is het gevolg van de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot lucht en geluid.

Eind 2004 is extra productie geleverd om de onvoorziene stroefheid-problematiek het hoofd te bieden. De facturen voor deze uitgevoerde overlagingen worden begin 2005 voldaan.

Enkele voorbeelden van in 2004, naast de Investeringsimpuls 2004, uitgevoerde projecten.

Variabel onderhoud van het hoofdwegennet/systemen naast de projecten Investeringsimpuls 2004		
Kunstwerken	Elektronica	Overlagen
Dalbrug renovatie	Communicatievoorziening voor DVM-systemen langs de snelwegen voltooid	A3 Aansluiting A16 – brug over de Beneden Merwede
Ecoduct Groene Woud (vrijwel voltooid)	Vervangen lijnverlichting A1/A27	A 15 knooppunt Deil – knooppunt Gorkum
Coentunnel vervangen brandblusleidingen en revisie ventilatoren	A 35 knooppunt Azelo – knooppunt Buren	
Ecodukt de Borkeld		A27 Knooppunt Eemnes – afslag Eemnes
Merwedebrug conserveren		A27 Gorinchem – Lexmond
Haringvlietbrug houten dek vervangen en conserveren		
Voegovergangen Vlaketunnel en Oosterscheldekering		
Voegovergangen Schipholtunnel		

01.01.05 Bediening Rijkswegen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het bedieningsareaal voor zover het DVM-systemen (dynamisch verkeersmanagement) betreft.

Specificatie bedieningsareaal						
Systeemssoort	Eenheid	Realisatie				Verschil t.o.v. 2003
		2001	2002	2003	2004	
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	984	983	990	995	5 ¹
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	446	719	753	865	112 ²
Verkeerscentrales	aantal	7	7	7	7	0
DRIP's	aantal	88	89	103	119	16 ³
Toeritdoseringen	aantal	34	40	40	44	4 ⁴
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	5	10	11	18	7 ⁵
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	35	37	39	38	-1 ⁶
Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	40	46	52	53	1 ⁷

¹ Uitbreiding (uit Aanleg Rijkswegen) met Sijtwende en knooppunt De Hoek.

² Door kleinere aanpassingen op het areaal, aangelegd in de periode 2000 t/m 2003, moet 9 km worden toegevoegd. Hiermee komt het areaal 2003 op 762 km. In 2004 is 103 km opgeleverd.

³ In 2004 16 DRIP's opgeleverd (zie de tabel Benuttingsmaatregelen bij 01.01.02)

⁴ In 2004 zijn 6 TDI's opgeleverd en zijn 2 TDI's verwijderd (Capelle a/d IJssel en Nootdorp).

⁵ In 2004 zijn er 7 wegvakken aan het bedieningsareaal toegevoegd (zie de tabel Benuttingsmaatregelen bij 01.01.02).

⁶ In 2004 zijn 1 busbaan (Leek) en 1 vrachstrook (Lage Weide) opgeheven en is 1 busbaan in gebruik genomen (Aalsmeer); per saldo minus 1doelgroepstrook.

⁷ Zie de tabel Benuttingsmaatregelen bij 01.01.02.

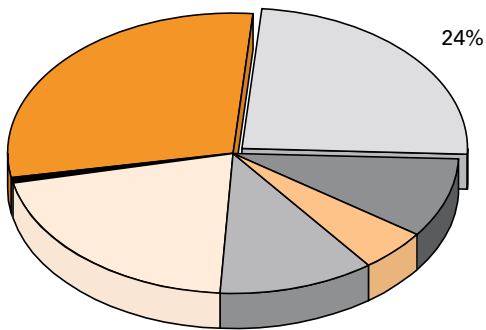
Artikel 01.02 Railwegen

a. Relatie producten en beleid

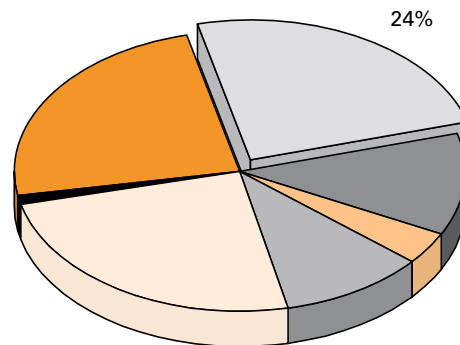
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Railwegen verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2004 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel Railwegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig goederenvervoer
 - Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer
 - Artikel 04 Duurzaam Goederenvervoer
 - Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer
 - Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer
 - Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer
- In de volgende figuren worden het begrote aandeel Railwegen in het totale Infrastructuurfonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Railwegen afgezet tegen de realisatie 2004.

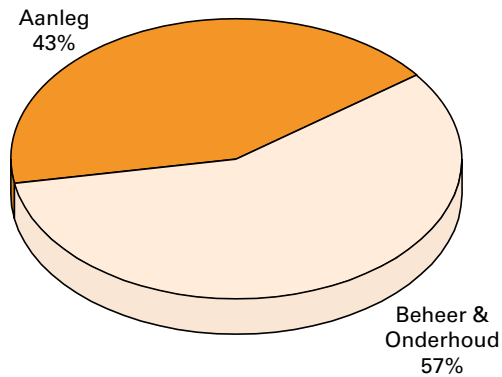
**Aandeel railwegen in Totaal Infrastructuurfonds
Begroting 2004**



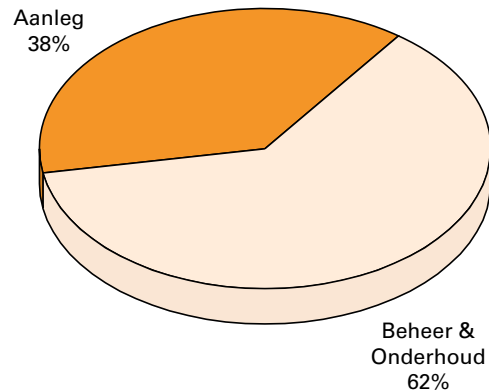
**Aandeel Railwegen in Totaal Infrastructuurfonds
Realisatie 2004**



**Uitgavencategorieën Railwegen
Begroting 2004**



**Uitgavencategorieën Railwegen
Realisatie 2004**



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.02 Railwegen				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	1 692,0	688,4	2 557,2	1 325,7	2 864,1	- 1 538,4
Uitgaven	1 215,2	1 181,6	1 494,3	1 530,1	1 420,2	109,9
Productuitgaven	1 215,2	1 181,6	1 494,3	1 530,1	1 420,2	109,9
01.02.01 Aanleg Rail: verk./planstudie	11,3	13,9	16,7	19,4	14,2	5,2
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	13,7	4,7	18,9	7,1	28,2	- 21,0
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	347,5	481,6	519,9	440,1	504,4	- 64,4
01.02.04 Rail B&O realisatie	816,3	655,0	912,4	1 037,0	847,0	190,0
01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26,4	26,4	26,4	26,4	26,4	0,0
Directe uitvoeringsuitgaven						
Ontvangsten	43,5	17,0	47,0	31,7	1,0	30,7

Financiële Toelichting

Verplichtingen

Het verschil op de verplichtingen wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door:

- Enerzijds niet aangegane, maar wél geraamde verplichtingen. Als belangrijkste kunnen worden genoemd: Hanzelijn € 867 mln. (vastlegging zal in eerste kwartaal 2005 plaatsvinden), geluid emplacementen € 153 mln., risicoreservering € 811 mln. (omdat niet precies bekend was wanneer de overboeking naar BR en HSL zou plaatsvinden is de verplichting in één keer in 2004 in de begroting opgenomen), kleine stations € 65 mln. en diverse, o.a Den Haag emplacementen en afboekingen € 147 mln.
- Anderzijds wél aangegane, niet geraamde verplichtingen: o.a. BTW € 219 mln., Arnhem 4e perron € 23 mln. en Vleuten-Geldermalsen € 150 mln. Dit project was later geraamd, maar op basis van bestuurlijk overleg, toezegging van Minister en het aanbod van de regio voor € 100 mln. voorfinanciering is dit project naar voren gehaald.

Uitgaven

01.02.01 Aanleg Rail: verkenningen/planstudie

De hogere uitgaven worden veroorzaakt door een betaling van € 4,5 mln. voor PTI (Planning Toedeling Infrastructuur) en niet in de begroting geraamde BTW € 2,3 mln.

Daar staat tegenover dat de uitgaven voor NSP (Nieuwe Sleutelprojecten) wat zijn achtergebleven bij de raming. Per saldo resteert een tekort van € 5,2 mln.

01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen

Het overschot bestaat hoofdzakelijk een gevolg van de overboeking van risicoreservering naar HSLVan € 50 mln. voor met name de aanpassing van geluidsschermen en de herschikkingen van de risicoreservering (naar 2005 en later ad € 176 mln.).

Daartegenover staan hogere uitgaven voor BTW (€ 68 mln.) en voor de oplossing van de spanning (€ 96 mln.) op het railprogramma bij met name het AKI-programma en het project Amsterdam-Utrecht. Deze technische verwerking heeft geen gevolgen voor de voortgang (opleverdatum).

01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen

Het overschot is enerzijds ontstaan door een vertraging bij een aantal projecten, waaronder Aslasten Cluster 2 (1e tranche), Verbindingssporen ECT en Spooransluitingen. Daarnaast zijn bij Page tranche 1 als gevolg van een lager dan geraamd bedrag aan meerwerk, de uitgaven achtergebleven ten opzichte van de raming.

01.02.04 B&O Rail: realisatie

Het tekort wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de toevoeging van BTW ad € 184 mln. en ruim € 10 mln. aan loon en prijsbijstelling tranche 2004. Doordat de pilot met werkzoneschakelaars (proef om een baanvak waarop werkzaamheden worden uitgevoerd te beveiligen) is mislukt en voorzieningen voor toegankelijkheid zijn uitgesteld met daartegenover echter meer uitgevoerd groot en kleinschalig onderhoud, is er € 5,5 mln. minder uitgegeven.

Ontvangsten

De hogere ontvangsten worden veroorzaakt door afrekeningen voorschot 4e kwartaal 2003 met Prorail¹ € 16 mln., een afoming van de egaliseringsrekening van Railverkeersleiding (afoming reserve) € 3,1 mln., EAT taakstelling Prorail € 2 mln., en bijdragen van de EG in verschillende projecten, o.a. Utrechtboog € 1,2 mln. en bijdragen van lagere overheden in projecten € 2,5 mln.

c. Het actuele programma

01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenningen en planstudie

Op dit onderdeel zijn de uitgaven verantwoord van door Prorail uitgevoerde verkenningen en planstudies personen- en goederenvervoer, alsmede voor een aantal aan spoor gerelateerde projecten: Nieuwe Sleutel Projecten (NSP), Beter Benutten (BB21) en Planning Toedeling Infrastructuur (PTI).

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma Railwegen 2004 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 1, 4 en 6.

01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie

Dit onderdeel bevat de uitgaven voor aanlegprojecten en verbeteringen van de railinfrastructuur.

¹ Per 1 januari 2005 zijn Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding gefuseerd tot Prorail.

Voor een onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Railwegen wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 5 en 7.

01.02.04 Beheer en onderhoud Rail: realisatie

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven verantwoord voor beheer en onderhoud rail. Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 wordt Prorail belast met beheer en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur. De subsidie aan Prorail wordt verstrekt op basis van de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door Prorail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke railinfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rente en afschrijvingskosten van de uitbreidingssinvesteringen waarvoor door Prorail onder staatsgarantie vreemd vermogen is aangetrokken.

01.02.06 Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg

De uitgaven betreffen de jaarlijkse betaling van de annuïteit voor de aflossing van de leenfaciliteit. Door de leenfaciliteit van de Nederlandse Spoorwegen (NS) is in de periode van 1991 tot en met 1993 een versnelde realisatie van spoorweginfrastructuur ten behoeve van personenvervoer mogelijk gemaakt. Aanvankelijk bedroeg de leenfaciliteit € 272 mln. maar uiteindelijk heeft de NS € 245 mln. voorgefinancierd. De rente en aflossingsverplichting komt vanaf 1994 ten laste van de begroting van het Infrastructuurfonds gedurende een periode van 15 jaar. Met de verzelfstandiging van de NS in 1995 is de leenfaciliteit overgegaan op Prorail.

Artikel 01.03 Regionale en lokale infrastructuur

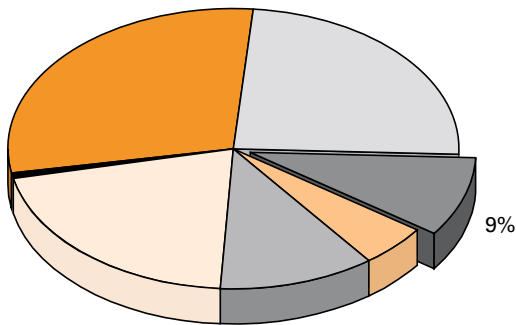
a. Relatie producten en beleid

Op dit productartikel worden de producten op het gebied van regionale/ lokale infrastructuur beschreven. De verantwoording over het onderliggende beleid is terug te vinden in de begroting 2004 van V&W (hoofdstuk XII). Het productartikel Regionaal/Lokaal is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten: subsidie ten behoeve van aanleg openbaar vervoer- en onderliggend wegennetprojecten, gebundelde doeluitkering (GDU) en Duurzaam Veiligheidsmaatregelen zoals beschreven bij de onderstaande beleidsartikelen:

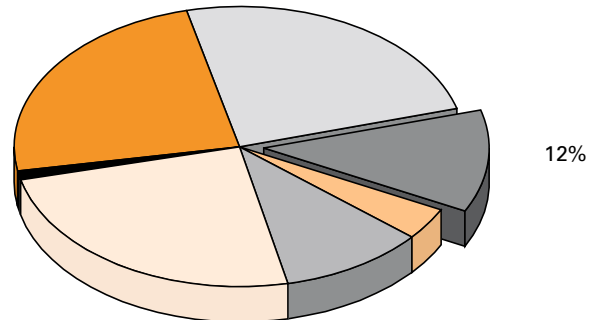
- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer

In de volgende figuur worden het begrote aandeel Regionale en lokale infrastructuur in het totale Infrastructuurfonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Regionaal Lokaal afgezet tegen de realisatie 2004.

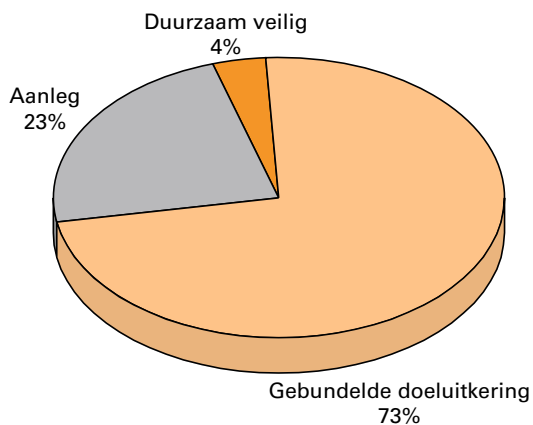
**Aandeel Regionaal/Lokaal in totaal Infrastructuurfonds
Begroting 2004**



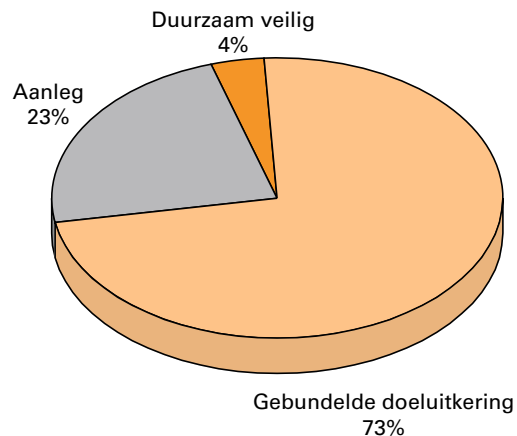
**Aandeel Regionaal/Lokaal in totaal Infrastructuurfonds
Realisatie 2004**



**Uitgavencategorieën Regionaal/lokaal
Begroting 2004**



**Uitgavencategorieën regionaal/lokaal
Realisatie 2004**



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	294,2	1 154,9	419,0	430,8	526,4	- 95,6
Uitgaven	502,1	544,0	476,9	738,6	539,4	199,3
Product-uitgaven	498,4	539,4	472,5	735,9	536,1	199,8
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk/planstudie	0,3	0,4	0,4	4,3	2,4	1,9
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	295,0	365,4	334,0	343,2	118,7	224,6
01.03.03 Duurzaam veilig	6,3	2,9	22,3	7,0	20,6	- 13,6
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	196,9	170,7	115,8	381,4	394,4	- 13,1
Directe uitvoeringsuitgaven	3,7	4,6	4,4	2,7	3,3	- 0,6
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk/planstudie	2,0	1,3	1,4	1,7	1,7	0
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	1,7	3,3	3,0	1,0	1,4	- 0,4
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	0	0	0	0	0,2	- 0,2
Ontvangsten	32,6	2,0	5,0	7,1	0,0	7,1

Financiële Toelichting

Verplichtingen

Door de decentralisatie per 1 januari 2004 worden minder projecten vastgelegd. De verplichting voor het MIT project N201 heeft nog niet plaatsgevonden. Daarnaast is ten behoeve van de Interim Regeling Duurzaam Veilig kas- en verplichtingenbudget overgeheveld naar Hoofdstuk XII (€ 20,6 mln.).

Uitgaven

01.03.01 Aanleg Regionaal/lokaal: Verkenning en planstudie

De voornaamste reden van het tekort op dit artikelonderdeel is de betaling van een subsidie aan de provincie Zuid Holland voor de proef Lightrail Gouda-Alphen welke in 2003 was voorzien, maar als gevolg van het uitblijven van een declaratie is verschoven naar 2004.

01.03.02 Aanleg Regionaal/lokaal: realisatie

Vanwege voortvarende activiteiten ten behoeve van Randstadrail en de daarmee gerealiseerde mijlpalen hebben in de laatste maanden van 2004 extra betalingen plaatsgevonden (zie ook de brief van 07-12-2004, Kamerstuk II, 2004-2005, 29 800 A en 29 800 XII, nr 16.).

01.03.03 Duurzaam veilig

Het begrootte bedrag was bestemd voor Duurzaam Veilig fase 2. De start van dit programma is een jaar uitgesteld. Om die reden is de Interim Regeling Duurzaam Veilig met een jaar verlengd. Het budget (€ 20,6 mln.) is derhalve volledig overgeboekt naar Hoofdstuk XII. Uit de onderuitputting van voorgaande jaren is in 2004 € 7 mln. betaald aan de lopende projecten bij de Provincie Zeeland, diverse gemeenten en waterschappen ten behoeve van het Demo project West Zeeuwsch Vlaanderen. Dit laatste project in het kader van Duurzaam Veilig fase 1 loopt nog door t/m 2006.

01.03.05 Gebundelde doeluitkering

Het verschil wordt verklaard doordat op projectniveau nog de definitieve subsidie vaststelling (incl. accountantsverklaring) moet plaatsvinden van de per 1 januari 2004 gedecentraliseerde projecten. Deze afrekening van de GDU+ over 2004 zal in het voorjaar 2005 plaatsvinden.

Ontvangsten

De ontvangsten betreffen de rentevergoedingen over de betaalde voorschotten aan de provincies en kaderwetgebieden van de Gebundelde Doeluitkering (IF 01.03.05) en een terugvordering van de provincie Overijssel (N348)(€ 4,6 mln.) vanwege een te hoog betaald voorschot (IF 01.03.02).

c. Het actuele programma

01.03.01 Verkenningen en planstudies

Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde verkenningen- en planstudieprogramma regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 1, 8 & 9.

01.03.02 Aanleg Regionale/Lokale Infrastructuur (realisatie)

Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 10.

01.03.03 Duurzaam veilig

Voor een verdere onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Duurzaam veilig wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 11.

02 NATTE INFRASTRUCTUUR

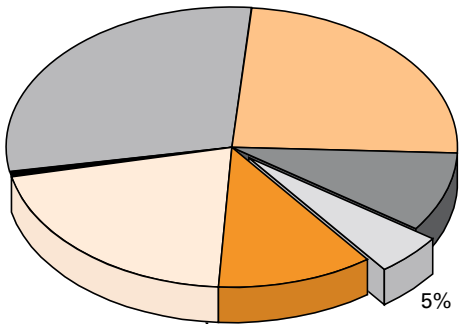
Artikel 02.01 Waterkeren

a. Relatie producten en beleid

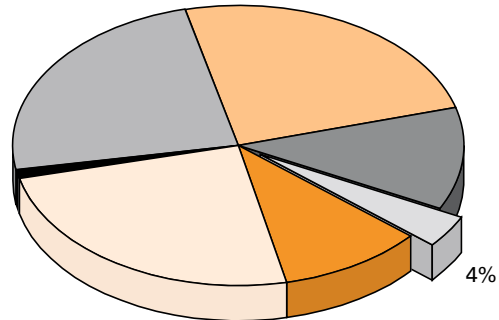
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Waterkeren verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2004 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 13 «Veiligheid water» van Verkeer en Waterstaat.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Waterkeren in het totale Infrastructuurfonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterkeren weergegeven.

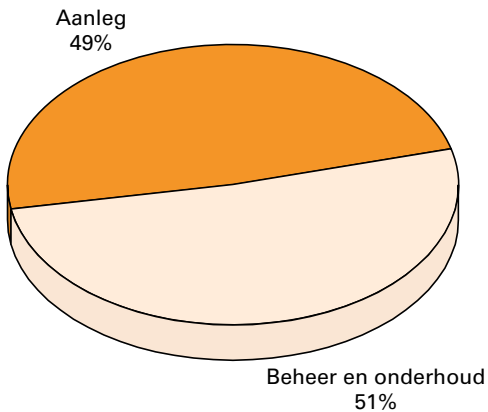
**Aandeel Waterkeren in totaal Infrastructuurfonds
Begroting 2004**



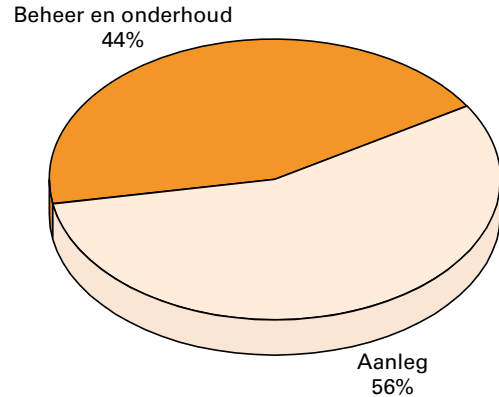
**Aandeel Waterkeren totaal Infrastructuurfonds
Realisatie 2004**



**Uitgavencategorieën Waterkeren
Begroting 2004**



**Uitgavencategorieën Waterkeren
Realisatie 2004**



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.01 Waterkeren	Realisatie			Begroting	Verschil	
	2001	2002	2003	2004		
Verplichtingen	186,1	342,2	249,6	213,6	227,3	- 13,7
Uitgaven	178,7	240,7	337,7	235,0	288,3	- 53,3
Product-uitgaven	131,4	156,4	231,0	121,8	214,0	- 92,2
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	36,5	94,3	164,9	75,3	92,1	- 16,8
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	94,9	62,1	66,1	33,3	85,4	- 52,1
02.01.05 Ruimte voor de Rivier				12,6	0,0	12,6
02.01.06 Maaswerken				0,6	36,6	- 36,0
Directe uitvoeringsuitgaven	47,2	84,3	106,7	113,2	74,3	38,9
02.01.01 Aanleg waterkeren: verk./planstudie	6,8	13,8	19,8	4,3	3,6	0,7
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	-	30,2	43,0	27,0	15,9	11,1
02.01.03 B&O waterkeren: voorbereiding	12,5	13,0	12,6	12,5	12,0	0,5
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	27,9	27,3	31,3	38,0	20,4	17,7
02.01.05 Ruimte voor de Rivier				16,3	12,0	4,3
02.01.06 Maaswerken				15,1	10,5	4,7
Ontvangsten	11,9	10,2	23,1	9,4	13,2	- 3,8

Financiële toelichting

Uitgaven

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

De lagere realisatie op dit onderdeel is o.a. een gevolg van:

- vertraging kades Marken, als gevolg van een niet verstrekte bouwvergunning;
- vertraging in de uitvoering van het project «bestorting Ellewoutsedijk» als gevolg van juridische procedures (verschuiving naar 2005);
- vertraging suppletiewerkzaamheden, als gevolg van aangetekend bezwaar door één van de inschrijvers tegen de aanbestedingsprocedure is in hoger beroep door de arbitragecommissie bepaald dat RWS de contracten opnieuw moest aanbesteden en de aangegane contracten moest ontbinden;
- het nog niet plaatsvinden van de geplande overdracht van de weg op de Heerewaardensche afsluitdijk aangezien nog geen reactie is ontvangen op het bod van Rijkswaterstaat;
- het niet plaatsvinden van de afronding van de overdracht rijksdijken aan het waterschap Rijn en IJssel in 2004;
- twee deelprojecten bij de Hartelkering die door o.a. benodigde vervolgonderzoeken in 2004 nog niet tot uitvoering gekomen zijn;
- de upgrading (civiel) van de kering Hollandsche IJssel verloopt moeizaam, waardoor het werk achterloopt als ook de betalingen.

02.01.05 Ruimte voor de rivier

De productuitgaven betreffen een grondaankoop voor het project Hondsbroeksche Pleij, waarvoor in 2003 het projectbesluit is genomen. Bij Voorjaarsnota 2004 is de kasraming daarop aangepast.

Vooruitlopend op de PKB wordt reeds een aantal lopende planstudieprojecten uitgevoerd. Ten gunste van de lopende projecten heeft bij Najaarsnota 2004 wederom een aanpassing van de kasraming plaatsgevonden.

02.01.06 Maaswerken

De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat op het onderdeel Zandmaas er vertraging is in de grondaankopen en de aanleg van de kades. Daarnaast zijn de kosten voor archeologisch onderzoek lager uitgevallen. Voorts is bij het retentiegebied Lateraal West vertraging opgetreden.

Ontvangsten

Een bijdrage van het Interprovinciaal Overleg (ca. € 300 000) ten behoeve van VIBO-werkzaamheden is in 2004 niet ontvangen. Daarnaast blijven IRMA-ontvangsten achter, omdat het geplande overleg met de uitkeringinstelling en de EU accountants niet tijdig was afgerond.

c. Het actuele programma

Artikel 02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie

IRMA en overige no-regret projecten Maas, Rijn, Waal en Lek

Project	Begroting 2004			Realisatie 2004		
	cm waterstandsverlaging	ha uiterwaard	gereed	cm waterstandsverlaging	ha uiterwaard	gereed
– Doorlatend maken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	10,0	n.v.t.	2003	10,0	n.v.t.	2004 ¹
– Keent en Hemelrijkse waard: afgraven en herinrichten uiterwaard	1,5	7,0	2005	1,5	7,0	2008 ²

¹ Project is in 2004 opgeleverd, financiële afwikkeling vindt in 2005 plaats.

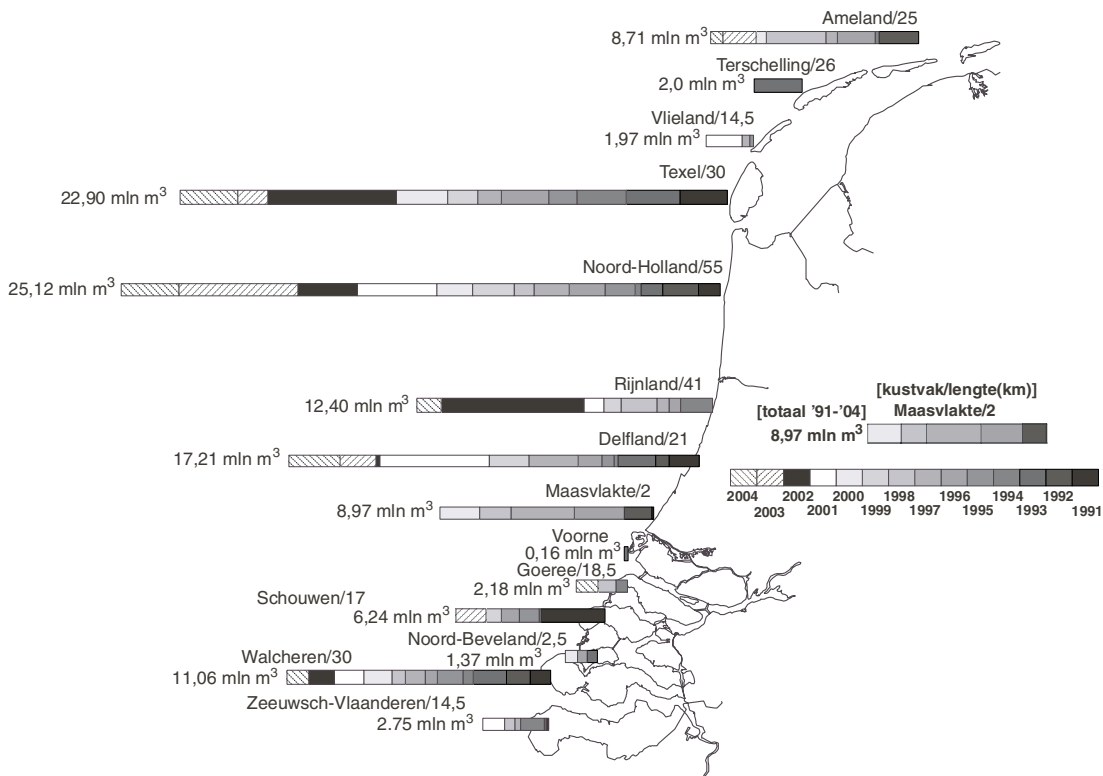
² Aanpassingen van beleid en problemen met het verkrijgen van een WBR-vergunning en een goedkeuring van ABM (actief bodembeheer Maas) zijn met name de oorzaak van het verschuiven van de oplevertermijn.

Voor een verdere onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma waterkeren wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 12.

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

Beheer en Onderhoud waterkeren	Begroting 2004	Realisatie 2004
– Stormvloedkering Oosterschelde – Overige stormvloedkeringen in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering) en de Hollandsche IJssel	Groot onderhoud schuiven Beheer en onderhoud	Groot onderhoud schuiven Beheer en onderhoud
– Zandsuppleties langs de kust	10 100 000 m ³	10 270 000 m ³
– Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca 291 km	Onderhoud van ca 291 km

Suppletieoverzicht 1991 – 2004



Artikel 02.01.05 Ruimte voor de Rivier

Voor een verdere onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 13.

Artikel 02.01.06 Maaswerken

Voor een verdere onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Maaswerken wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 14.

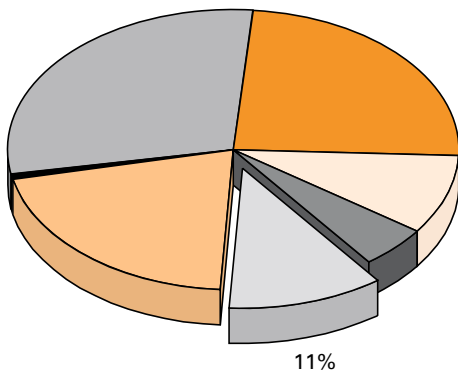
Artikel 02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

a. Relatie producten en beleid

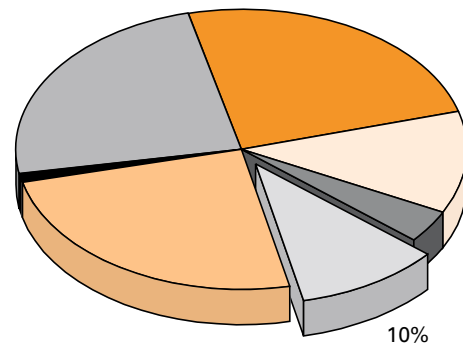
In dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van Waterbeheren en Vaarwegen. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2004 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig goederenvervoer
 - Artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer
 - Artikel 03 Efficiënt goederenvervoersysteem
 - Artikel 14 Waterbeheren
- In de volgende figuren worden het begrote aandeel Waterbeheren en Vaarwegen in het totale Infrastructuurfonds 2004 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterbeheren en vaarwegen afgezet tegen de realisatie 2004.

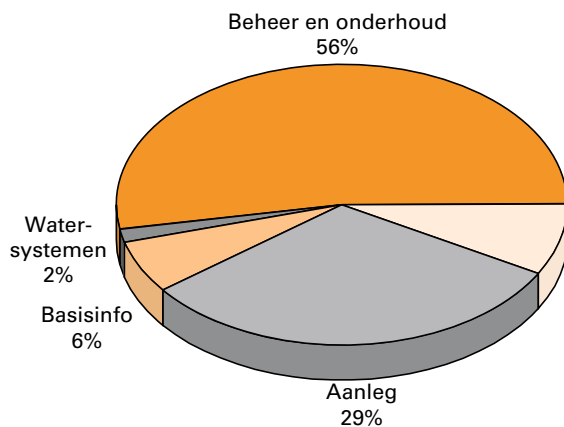
Aandeel Waterbeheer en vaarwegen in totaal Infrastructuurfonds Begroting 2004



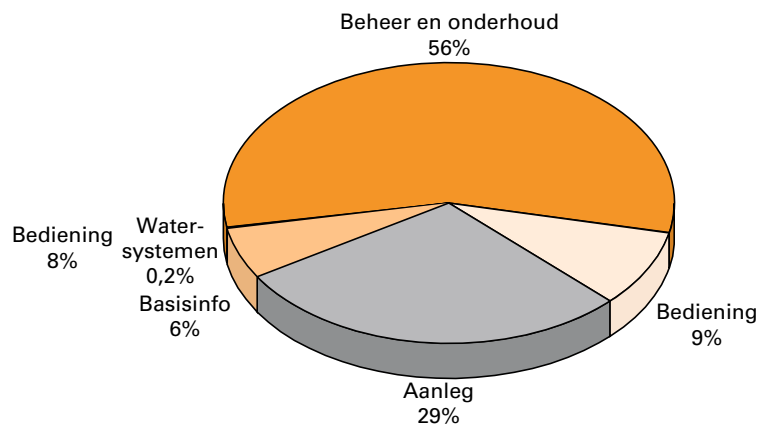
Aandeel Waterbeheer en vaarwegen in totaal Infrastructuurfonds Realisatie 2004



Uitgavencategorieën Waterbeheren en vaarwegen Begroting 2004



Uitgavencategorieën Waterbeheren en vaarwegen realisatie 2004



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.02 Waterbeheren en vaarwegen				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	807,3	822,9	660,3	886,6	577,4	309,2
Uitgaven	697,1	722,7	707,0	651,5	656,0	- 4,5
Product-uitgaven	318,3	308,1	286,5	293,9	327,0	- 33,1
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	107,74	127,6	135,6	138,8	169,9	- 31,1
02.02.04 B&O realisatie	210,6	180,5	150,9	153,7	147,1	6,6
02.02.07 Watersystemen				1,4	10,0	- 8,6
Directe uitvoeringsuitgaven	378,7	414,6	420,5	357,6	328,9	28,7
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verk./planstudie	13,6	11,6	15,5	8,9	11,6	- 2,6
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	23,1	51,0	54,1	40,7	25,0	15,7
02.02.03 B&O: voorbereiding	29,3	33,8	30,2	27,8	27,0	0,8
02.02.04 B&O realisatie	220,94	226,9	228,7	184,7	171,3	13,4
02.02.05 Bediening vaarwegen	53,4	55,0	54,6	57,8	54,1	3,8
02.02.06 Basisinformatie	38,4	36,3	37,4	37,6	40,1	- 2,4
Ontvangsten	78,6	68,0	75,6	126,6	81,6	45,0

Verplichtingen

Ten opzichte van de begroting is in 2004 voor € 309 mln. meer aan verplichtingen vastgelegd. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door:

- de vastlegging van de subsidieregeling baggeren bebouwd gebied (SUBBIED) ad € 100 mln.;
- de vastlegging van de overname van kuubs in de Slufter ad € 30 mln.;
- het aangaan van meerjarige (onderhouds)contracten en overdrachten en indexatie van Brokx-nat contracten;
- de aanpassing van de meerjarige verplichting a.g.v. de eenmalige afkoop van extra bergingscapaciteit ad € 21 mln.;
- de vastlegging van de meerjarige verplichting voor het Nationaal Bestuursakkoord Water ad € 90 mln.

Uitgaven

02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen/planstudie

De lagere realisatie wordt o.a. veroorzaakt doordat de provincie Groningen declaraties voor een uitgevoerde planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl niet heeft ingediend. Daarnaast is een vertraging opgetreden in de planstudie Twenthekanalen en is een declaratie door België i.v.m. 4e sluis Ternaaien niet ingediend.

02.02.07 Watersystemen

In 2004 was een subsidiebedrag van €10 mln. beschikbaar voor projecten bestrijding regionale wateroverlast. Tijdens de uitvoering in 2004 is achteraf gebleken dat het door de subsidieaanvragers aangegeven voorschotritme niet waargemaakt is.

Hier liggen twee oorzaken aan ten grondslag. Ten eerste is er een te optimistische raming opgegeven bij de subsidieaanvraag. Ten tweede dient om in aanmerking te komen voor een voorschot vóór 1 oktober een voortgangsrapportage te worden ingeleverd. Aangezien tevens een jaarrapportage dient te worden gemaakt, is door diverse aanvragers gekozen te wachten met de voorschotaanvraag tot het moment van de jaarrapportage.

Ontvangsten

Ontvangsten Waterbeheeren en vaarwegen (in EUR mln.)					
	Realisatie			Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2004	2004
Vaarweg Ketelmeer	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0
Aquaduct Harderwijk	4,5	1,3	0,7	0,0	0,7
Verdieping Westerschelde	1,3	8,2	52,5	36,0	16,5 ¹
Inrichting Veluwe Randmeer		0,8	0,7	0,8	-0,1
Proses			1,4	2,0	-0,6 ²
Investering SRK			1,0	5,5	-4,5 ³
VBS-tarief			4,1	0,0	4,1 ⁴
Kleine projecten	4,8	7,4	4,1	0,4	3,7 ⁵
Overig			9,0	0,0	9,0 ⁶
Totaal projecten	10,8	18,0	73,4	44,7	28,8
WVO	32,3	29,8	32,1	30,5	1,6 ⁷
Overig beheer en onderhoud	24,9	27,8	21,1	6,4	14,7 ⁸
Totaal	68,0	75,6	126,6	81,6	45,0

Financiële toelichting

- ¹ In 2003 is minder ontvangen, waardoor taakstelling van 2003 naar 2004 is doorgeschoven. In 2004 zijn deze ontvangsten, bovenop oorspronkelijke taakstelling ontvangen.
- ² Minder ontvangen in 2004 van Vlaanderen, de taakstelling schuift door naar 2005.
- ³ De investeringen Schelderadarketen zijn lager uitgevallen, waardoor de ontvangsten ook lager zijn.
- ⁴ De ontvangstenraming (€ 8,1 mln.) is bij begroting 2005 overgeheveld vanuit HXII naar het Infrastructuurfonds. Doordat in de ontvangstenreeks rekening is gehouden met een tariefstijging van 30% (in stapjes van 10% per jaar) en het VBS-tarief tot op heden op grond van een rechterlijke uitspraak niet verhoogd mag worden, wordt er de komende jaren minder ontvangen dan is geraamd.
- ⁵ Er zijn meer bijdragen t.b.v. aanlegprojecten ontvangen dan voorzien.
- ⁶ Op 12 maart 2004 heeft een internationaal arbitrage tribunaal uitspraak gedaan in een zaak die Nederland in 1999 had aangespannen tegen Frankrijk, omdat dit land weigerde het teveel aan Nederlandse voorfinanciering terug te betalen. Het tribunaal heeft Nederland op basis van het internationale recht in het gelijk gesteld en bepaalde dat Frankrijk aan Nederland het verschil moet terugbetalen tussen in 1991 t/m 1998 betaalde voorschotten enerzijds en door Frankrijk gemaakte kosten voor de opslag en teruglozing van zout uit de kalimijnen in de Elzas anderzijds. Conform de uitspraak is begin september 2004 het door Frankrijk verschuldigde bedrag daadwerkelijk ontvangen. In totaal is door Frankrijk € 18,1 mln. euro betaald. Deze € 18,1 mln. is verdeeld naar VROM, LNV, het provinciaal Noord-Hollands waterleidingbedrijf en Verkeer en Waterstaat.
- ⁷ In 2004 is meer ontvangen dan gepland, doordat van aanslagen die in eerdere jaren zijn opgelegd, in 2004 zijn ontvangen.
- ⁸ Er zijn a.g.v. o.a. schadevaringen meer ontvangsten gerealiseerd dan begroot.

Geraamde aantallen (x 1 000) en opbrengsten (x EUR1000) voor de WVO in 2004						
	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
1. Opbrengst Communaal gezuiverd	16 788	16 277	16 928	17 293	16 931	362
aantal	1 057	1 025	1 066	1 089	1 066	23,0 ¹
tarief	15,9	15,9	15,9	15,9	15,9	0,0
2. Opbrengst Bedrijven en communaal ongezuiverd	14 231	12 132	13 593	14 832	13 595	- 1 237
aantal	448	382	428	467	428	39,0 ¹
tarief	31,8	31,8	31,8	31,8	31,8	0,0
3. Totale opbrengsten (1+2)	31 018	28 409	30 521	32 125	30 526	1 599

¹ Uitgangspunt zijn de ontvangen gelden (waarin tevens oude jaren zijn verdisconteerd) in plaats van de geformaliseerde belastingschulden, waardoor de aantallen gepresenteerde vervuilingseenheden hoger zijn.

c. Het actuele programma

Artikel 02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verkenningen en planstudies

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma vaarwegen en waterbeheren 2004 wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 1 & 15.

Artikel 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie

Voor een (verdere) onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma vaarwegen en waterbeheren wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 16.

Artikel 02.02.05 Bediening waterkeren , -beheren en vaarwegen

Output bediening						
	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
- Aantal objecten	194	194	193	193	193	0
- Aantal verkeersposten	14	14	14	14	14	0
- Aantal fte's	955	954	944	915	948	- 33 ¹
Uitgaven x EUR 1 mln.	53	55	55	58	55	3²

¹ De afname van het aantal FTE wordt veroorzaakt door maatregelen uit het ondernemingsplan RWS.

² De hogere realisatie is een gevolg van de financiering van de maatregelen uit het ondernemingsplan RWS.

03 MEGAPROJECTEN

Artikel 03.01 Westerscheldetunnel

a. Relatie product en beleid

In dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van de Westerscheldetunnel. De verantwoording over het onderliggende beleid is terug te vinden in het Jaarverslag 2004 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

- Artikel 01 Veilig goederenvervoer;
- Artikel 06 Versterken netwerk personenvervoer.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
03.01 Westerscheldetunnel	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	9,3	58,2	8,9	0,6	4,6	- 4,0
Uitgaven:	174,3	232,9	37,4	0,6	4,6	- 4,0
Product-uitgaven	166,5	223,5	32,2	0,6	4,5	- 3,9
Directe uitvoeringsuitgaven	7,8	9,4	5,2		0,1	- 0,1
Ontvangsten	0,4	0,1	0,0	0,2	0,0	0,2

Financiële Toelichting

Verplichtingen/uitgaven

Op dit deelprogramma zijn lopende restpunten verantwoord die te maken hebben met de aanleg van de Westerscheldetunnel (nadeelcompensatie, advieskosten deskundigen inzake onteigeningen en grondverwervingen en personele inzet.

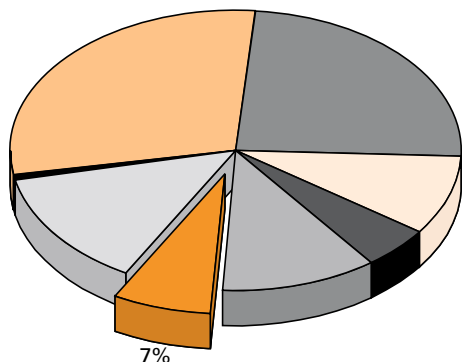
Artikel 03.02 Betuweroute

a. Relatie product en beleid

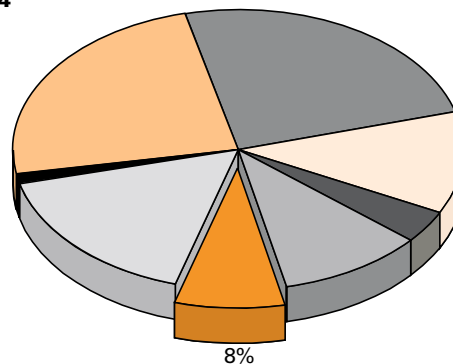
In dit artikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van de Betuweroute. Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 02 Optimaliseren netwerk goederenvervoer (Hoofdstuk XII).

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van de Betuweroute in het Infrastructuurfonds 2004 afgezet tegen het werkelijke aandeel.

Aandeel betuweroute in totaal Infrastructuurfonds begroting 2004



Aandeel Betuweroute in totaal Infrastructuurfonds Realisatie 2004



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.02 Betuweroute				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	368,6	899,0	389,3	0,5	0,0	0,5
Uitgaven:	546,6	764,2	564,8	496,5	414,0	82,5
Product-uitgaven	546,6	761,5	560,1	495,7	407,5	88,2
Directe uitvoeringsuitgaven	x	2,7	4,7	0,8	6,5	- 5,7
Ontvangsten	20,9	12,0	10,4	18,1	22,8	- 4,7

Financiële Toelichting

Uitgaven

De hogere realisatie betreft met name BTW-uitgaven (€ 79 mln.).

Ontvangsten

De lagere ontvangst is een gevolg van het feit dat de afwikkeling van de bijdrage van de EU voor de onderbouw van de A15 over de jaargrens heen schuift. Deze wordt nu begin 2005 verwacht.

c. Het actuele programma

Voor een gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de separate voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer.

Voor een onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Betuweroute wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 17.

Artikel 03.03 Hogesnelheidslijn

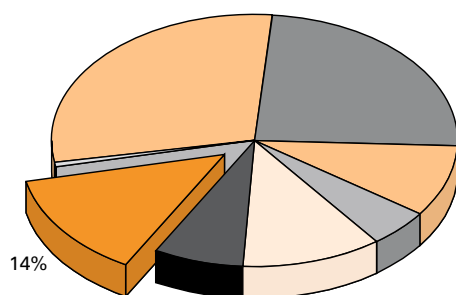
a. Relatie product en beleid

In dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten van de Hogesnelheidslijnen / Snelle treinverbindingen alsmede de producten van railwegen en rijkswegen van werken die qua planning en bouw met de aanleg van de Hogesnelheidslijnen zijn verbonden.

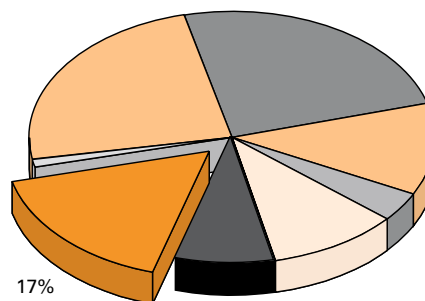
Het productartikel is primair gerelateerd aan beleidsartikel 06 Versterken netwerk personenvervoer (hoofdstuk XII). De aanpassingen (verbreding) van de rijkswegen die op dit productartikel worden verantwoord, hebben tevens een relatie met het beleidsartikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer.

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van de Hogesnelheidslijnen in het totale Infrastructuurfonds 2004 weergegeven en afgezet tegen de realisatie over 2004:

**Aandeel HSL in totaal Infrastructuurfonds
Begroting 2004**



**Aandeel HSL in totaal Infrastructuurfonds
Realisatie 2004**



b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (EUR mln.)						
03.03 Hogesnelheidslijn	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	3 495,0	500,9	583,0	458,8	289,8	169,0
Uitgaven	944,5	1 188,5	1 400,0	1 040,4	792,2	248,2
Product-uitgaven	944,5	1 130,3	1 319,7	958,1	745,9	212,1
03.03.01 HSL-zuid	782,8	902,7	1 005,8	746,0	578,5	167,5
03.03.02 HSL-oost	3,1	0,0	0,6	2,6	3,0	- 0,4
03.03.03 HSL-zuid: railwegen	11,3	18,8	34,8	30,1	32,6	- 2,6
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen	142,9	203,8	273,7	179,4	131,8	47,6
03.03.05 Snelle treinverbindingen	4,4	5,0	4,8	0,1	0,0	0,1
Directe uitvoeringsuitgaven	0,0	58,2	80,3	82,3	46,3	36,0
03.03.01 HSL-zuid		49,5	69,0	72,5	34,3	38,2
03.03.03 HSL-zuid: railwegen		0,7	4,6	4,0	0,8	3,2
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen		8,0	6,7	5,8	11,2	- 5,4
Ontvangsten	11,5	25,9	41,3	45,3	16,9	28,4

Financiële Toelichting

Verplichtingen

De hogere verplichtingen worden voor € 57 mln. veroorzaakt door nieuw aangegane BTW-verplichtingen. Daarnaast betreft het verplichtingen die aangegaan zijn in het kader van de risicoreservering. Voor de HSL – Oost is er ten opzichte van de ontwerpbegroting een tekort ontstaan van 20,1 mln. De oorzaak hiervan is dat de verplichting voor de Kopgroep HSL -Oost (verlenging perron Driebergen – Zeist) méérjarig in 2004 is vastgelegd.

Uitgaven

03.03.01 HSL-Zuid

De hogere realisatie betreft voor ca € 124 mln. BTW-uitgaven. Daarnaast is sprake van voorspoedig verloop van de uitvoering van de HSL-Zuid.

03.03.04 HSL-Zuid: Hoofdwegen

Hogere uitgaven zijn een gevolg van voorspoedig verloop van de uitvoering van deze projecten.

Ontvangsten

De extra ontvangsten van de HSL worden veroorzaakt doordat EU-middelen eerder zijn ontvangen dan voorzien.

c. Het actuele programma

Voor een gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de separate voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer.

Voor een onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma HSL wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 18.

Artikel 03.05 Anders betalen voor mobiliteit

a. Relatie product en beleid

Op dit artikel worden producten gericht op betaald rijden verantwoord, zoals pilots, experimenten en de invoering van de variabele kilometerheffing.

Dit productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen van Hoofdstuk XII:

Artikel 2 Optimalisering Netwerk Goederenvervoer;

Artikel 6 Versterking Netwerk Personenvervoer.

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.05 Anders betalen voor Mobiliteit	Realisatie			Begroting	Verschil	
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	16,7	11,6	6,4	1	0	1,0
Uitgaven:	15,3	13,4	6,8	0	0	0
03.05 Product-uitgaven	15,3	13,4	6,8	0	0	0
03.05 Ontvangsten		0,4	0,0	0	0	0

Financiële toelichting

Verplichtingen

In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het Kabinet een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als een kosteneffectief middel ziet om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarom worden nu voorbereidingen getroffen om de invoering van beprijzing door een volgend kabinet mogelijk te maken.

Om de mening van de maatschappelijke belangengroepen goed mee te kunnen wegen in de besluitvorming overlegt de Minister van V&W met het Platform «Anders Betalen voor Mobiliteit». In 2004 zijn verplichtingen aangegaan voor een bedrag van € 1,0 mln. ten behoeve van het Platform «Anders betalen voor Mobiliteit».

Artikel 03.06 Zuiderzeelijn

a. Relatie product en beleid

Op dit artikel worden producten van het project Zuiderzeelijn verantwoord. Dit productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 06 van de begroting 2005 van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII).

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.06 Zuiderzeelijn				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen				4,2	0,0	- 4,2
Uitgaven:				4,0	0,0	- 4,0
Product-uitgaven				4,0	0,0	- 4,0
Directe uitvoeringsuitgaven				0,0	0,0	0,0
Ontvangsten				0,0	0,0	0,0

Financiële Toelichting

Verplichtingen en uitgaven

In april 2004 is door het Kabinet in het kader van de Nota Ruimte groen licht gegeven voor de geïntegreerde tracé/m.e.r. aanbestedingsprocedure van de Zuiderzeelijn. De eerste fase bestaat uit een prijsvraag voor marktpartijen. De besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag staat gepland voor het eerste kwartaal 2006. In 2004 is via een kasschuif budget voor deze eerste fase van het project naar voren gehaald.

Artikel 03.07 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

a. Relatie product en beleid

Op dit artikel worden producten van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam verantwoord. Dit productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 02 Optimaliseren netwerk goederenvervoer van de begroting van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII).

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.07 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen				3,7	0,0	- 3,7
Uitgaven:				1,8	0,0	- 1,8
Product-uitgaven				1,8	0,0	- 1,8
Directe uitvoeringsuitgaven				0,0	0,0	0,0
Ontvangsten				0,0	0,0	0,0

Financiële toelichting

Verplichtingen/Uitgaven

Het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is gezien de aard van het project in de loop van het uitvoeringsjaar overgeheveld van Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds.

In november 2004 hebben Kabinet en de Tweede Kamer besloten om de vaststelling van de definitieve afspraken over de financiering en de uitvoering PMR uit te stellen tot 15 april 2005 (in plaats van 17 december 2004), waardoor een aantal opdrachten eveneens zijn vertraagd of nog niet verstrekt.

04 ALGEMENE UITGAVEN

a. Relatie producten en beleid

Artikel 04.01 Saldo van de afgesloten rekeningen

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Artikel 04.02 Bodemsanering

Het artikel Bodemsanering is gerelateerd aan beleidsartikel 08 Duurzaam Personenvervoer (Hoofdstuk XII).

Artikel 04.03 Intermodaal vervoer

Het productartikel heeft betrekking op beleidsartikel 02 Optimaliseren Netwerk goederenvervoer.

Voor een onderbouwing van het voor 2004 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer wordt verwezen naar bijlage 1, onderdeel 19.

Artikel 04.04 Overige uitgaven en ontvangsten

Op dit artikel worden de uitgaven en ontvangsten verantwoord die verband houden met diverse bijdragen aan derden.

Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen (Hoofdstuk XII):

- Artikel 19 Bijdrage aan IF
- Artikel 20 Nominaal en onvoorzien

Artikel 04.05 Garanties infrastructuur

Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

Artikel 04.07 Regionale mobiliteitsfondsen

Het productartikel regionale mobiliteitsfondsen is gerelateerd aan het beleidsartikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer van Hoofdstuk XII.

Artikel 04.08 Railinfrabeheer

Dit artikel is gerelateerd aan beleidsartikel 06 Netwerk Personenvervoer (Hoofdstuk XII). Door middel van de aan Prorail verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen van RIB uit te voeren. Het betreft hier de zogenaamde schatkistleningen die door het Ministerie van Financiën aan RIB worden verstrekt. De verstrekte schatkistleningen dan wel de daarvoor door V&W afgegeven garanties lopen via de begroting van het Infrastructuurfonds en zijn budgettair neutraal.

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
Beleidssterrein 04 Algemene Uitgaven	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Verplichtingen	1 333,8	720,2	100,8	57,8	33,3	24,6
Uitgaven	847,1	388,4	118,8	63,5	35,8	27,7
Product-uitgaven	847,1	388,4	118,8	63,5	35,8	27,7
04.01 Voordelig/Nadelig saldo afgesloten rekeningen	0,0	0,0	0,0	0,0	mem	
04.02 Bodemsanering	10,0	1,1	6,8	1,4	2,9	1,5
04.03 Intermodaal vervoer	3,9	2,5	0,3	0,9	6,8	5,9
04.04 Overige uitgaven	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
04.05 Garanties infrastructuur	0,0	0,0	0,0	0,0	mem	
04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen	283,6	37,9	81,1	11,3	2,2	- 9,1
– 04.07.01 Rijksbijdrage		37,9	81,1	11,3	2,2	- 9,1
– 04.07.02 Terugsluis opbrengsten		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
04.08 Railinfrabeheer	549,6	346,9	30,6	49,9	23,9	- 26,0
Ontvangsten	11,5	574,1	103,7	279,7	23,9	- 255,8

Verplichtingen

De hogere verplichtingen betreft hoofdzakelijk de verschuldigde rente over de reeds afgesloten schatkistleningen die door het Ministerie van Financiën aan RIB is verstrekt (zie ook de toelichting bij 04.08).

Uitgaven

04.02 Bodemsanering

De bodemsaneringuitgaven zijn lager uitgevallen dan begroot. Bij RW73-Zuid c.a. bleek een voorziene sanering niet nodig (fietscrossbaan) en in overleg met de gemeente Venlo is besloten het onderzoek betreffende de sportvelden beperkter te houden.

04.03 Intermodaal vervoer

De voorbereidende planprocedures op regionaal niveau duren langer dan voorzien. Het gevolg is een vertraging bij de subsidieverlening voor een terminal in het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT).

04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen

In 2004 stond, na verwerking van het voordelig saldo 2003 en de toevoeging van de loon en prijsbijstellingstranche 2004, een bedrag van ruim € 23 mln. ter beschikking voor de stortingen van rijkswege in de regionale mobiliteitsfondsen. Voorwaarde voor een rijksbijdrage is dat de betrokken regionale partijen eerst zelf een bijdrage leveren in een daarvoor opgericht mobiliteitsfonds, waarna het rijk die bijdrage verdubbelt tot een

bepaald maximum. Binnen het budget van € 23 mln. is in 2004 € 11,3 mln. betaald aan de regio Knooppunt Arnhem–Nijmegen.

04.08 Railinfrabeheer

Door middel van de aan Prorail verstrekte lening worden middelen beschikbaar gesteld om de doelstellingen die betrekking hebben op het onderhoud van het spoor uit te voeren. Het betreft hier de zogenaamde schatkistleningen die door het Ministerie van Financiën aan Prorail/RIB worden verstrekt. De verstrekte schatkistleningen lopen via de begroting van het Infrastructuurfonds en zijn budgettair neutraal.

De uitgaven en ontvangsten hebben betrekking op en door V&W te betalen rente aan Financiën en door V&W ontvangen rente van Prorail. De verschillen, die overigens budgettair neutraal zijn, worden veroorzaakt doordat in de begroting 2004 nog geen rekening is gehouden met de rentebetalingen én -ontvangsten over de in 2002 afgesloten leningen voor een bedrag van € 16,3 mln. en een in december 2003 verschuldigde én te ontvangen bedrag dat pas in 2004 is verrekend van € 9,7 mln.

Ontvangsten

Betreft met name de ontvangsten inzake de rente van de schatkistbelening van RIB (zie de toelichting bij 04.08) en het voordelig saldo van ca € 228 mln. welke deels gerealiseerd is door de positieve aanbestedingsresultaten.

05 BIJDRAGEN T.L.V. ANDERE BEGROTINGEN VAN HET RIJK

a. Relatie producten en beleid

05.01 Bijdragen ten laste van de begroting van V&W

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord, die ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat komen. Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 19 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds.

05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM

Dit artikel bevat incidentele bijdragen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de uitvoering van projecten en is technisch van aard.

05.04 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

Op dit artikel wordt de bijdrage ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) verantwoord. Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

b. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
Beleidssterrein 05	Realisatie				Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Ontvangsten	5 711,5	6 066,1	6 631,4	5 737,4	5 580,7	156,7
05.01 Bijdragen t.l.v. de begroting van V&W	3 636,2	3 789,8	4 101,6	4 117,0	3 969,7	147,2
05.03 Bijdragen t.l.v. de begroting van VROM	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
05.04 Bijdragen van het Fes	2 075,3	2 276,3	2 529,8	1 620,4	1 611,0	9,4

DEEL C. DE JAARREKENING

De Verantwoordingsstaat 2004 van het Infrastructuurfonds

Bedragen in EUR1000										
Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
	TOTAAL		5 860 654	5 807 224		6 265 195	6 407 430		404 541	600 206
01	Droge infrastructuur		3 669 837	68 122		3 771 785	190 955		101 948	122 833
01	Rijkswegen	1 693 527	1 710 234	67 122	3 393 033	1 503 089	152 215	1 699 506	-207 145	85 093
02	Railwegen	2 864 065	1 420 246	1 000	1 325 704	1 530 064	31 650	-1 538 361	109 818	30 650
03	Regionale/Lokale Infrastructuur	526 404	539 357	0	430 811	738 632	7 090	-95 593	199 275	7 090
02	Natte infrastructuur		944 243	94 797		886 559	135 955		-57 684	41 158
01	Waterkeren	227 322	288 281	13 210	213 602	235 025	9 372	-13 720	-53 256	-3 838
02	Waterbeheren en vaarwegen	577 428	655 962	81 587	886 646	651 534	126 583	309 218	-4 428	44 996
03	Mega projecten		1 210 762	39 717		1 543 314	63 515		332 552	23 798
01	Westerscheldetunnel	4 625	4 625	0	639	595	180	-3 986	-4 030	180
02	Betuweroute	0	413 970	22 807	453	496 468	18 065	453	82 498	-4 742
03	Hogesnelheidslijn	289 819	792 167	16 910	458 802	1 040 439	45 269	168 983	248 272	28 359
04	Deltaplan Grote Rivieren	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05	Anders betalen voor mobiliteit	0	0	0	970	0	0	970	0	0
06	Zuiderzeelijn	0	0	0	4 231	4 047	0	4 231	4 047	0
07	Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	0	0	0	3 695	1 765	0	3 695	1 765	0
04	Algemene uitgaven		35 812	23 898		63 536	279 710		27 724	255 812
01	Voordelig/Nadelig saldo van de afgesloten rekeningen	Memorie	Memorie	0	0	0	228 135	0	0	228 135
02	Bodemsanering	399	2 937	0	215	1 448	0	-184	-1 489	0
03	Intermodaal vervoer	6 771	6 770	0	6 109	908	1 714	-662	-5 862	1 714
04	Overige uitgaven/ontvangsten	Memorie	Memorie	Memorie	0	0	0	0	0	0
05	Garanties	Memorie	Memorie	Memorie	0	0	0	0	0	0
06	Prijjsijstelling uit het Fonds Economische Structuurversterking	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07	Regionale Mobiliteits fondsen	2 207	2 207	0	11 320	11 320	0	9 113	9 113	0
08	Rail Infrabeheer	23 898	23 898	23 898	40 197	49 860	49 860	16 299	25 962	25 962

Bedragen in EUR1000

Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
05	Bidragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk		0	5 580 690		0	5 737 296		0	156 606
01	Bidragen ten laste van de begroting van V&W	0	0	3 969 715	0	0	4 116 936	0	0	147 221
03	Bidragen ten laste van de begroting van VROM	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04	Bidragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	0	0	1 610 975	0	0	1 620 360	0	0	9 385

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR1000)

Mij bekend,

De minister van Verkeer en Waterstaat,

Saldibalans

Saldibalans per 31 december 2004 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting	
Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 6 265 195 313,78
Extra-comptabele vorderingen	– 54 334 132,75
Deelnemingen	– 0,00
Leningen u/g	– 806 466 895,81
Voorschotten	– 3 245 175 505,09
Tegenrekening leningen o/g	– 806 985 482,90
Tegenrekening openstaande verplichtingen	– 16 481 126 347,93
Tegenrekening garantieverplichtingen	– 1 304 617 292,67
Sluitrekening met VenW (XII)	– 142 234 595,05
Totaal-activa	€ 29 106 135 565,98
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 6 407 429 908,83
Leningen o/g	– 806 985 482,90
Openstaande verplichtingen	– 16 481 126 347,93
Openstaande garantieverplichtingen	– 1 304 617 292,67
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	– 54 334 132,75
Tegenrekening deelnemingen	– 0,00
Tegenrekening leningen u/g	– 806 466 895,81
Tegenrekening voorschotten	– 3 245 175 505,09
Totaal-passiva	€ 29 106 135.565,98

1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldibalans worden opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de verplichtingenadministratie van het FAIS vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen.

Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, worden deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

2 Activa

2.1 Begrotingsuitgaven

€ 6 265 195 313,78

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening.

Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 1 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2002 en 2003 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2004		2003		2002	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	2 755	35 119	2 875	77 257	3 235	35 684
posten > 1 jaar	2 175	19 215	3 260	18 105	4 865	19 706
Totaal	4 930	54 334	6 135	95 362	8 100	55 390

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dit expliciet vermeld.

De hoogte van het bedrag aan vorderingen wordt grotendeels bepaald, doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, een groot aantal vorderingen (ruim 4 900) uitstaat met een gezamenlijk bedrag van circa € 53 mln. Daarbij zijn de volgende vorderingen vermeldenswaardig.

Enkele staan er nog open voor de aanleg en het instandhouden van de bestaande infrastructuur van de (hoofd)vaarwegen en havens.

Zo zijn op de Investitions Bank NRW vanaf 2002 vorderingen ontstaan, voor een gezamenlijk bedrag van circa € 4 mln. Dit in het kader van het IRMA programma voor onder andere de projecten Maaswerken, Zuidelijke Lek uiterwaarden, De Vreugde Rijkervaard, Stuweiland Driel, Oosterbeek, Bakenhof en Klompenwaard, welke naar verwachting alle in 2005 worden afgewikkeld.

Ook zijn in 2004 vorderingen ontstaan op het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (België) voor ruim € 3 mln. als gevolg van het Radarverdrag 1978 waarvan de ontvangst naar verwachting in 2005 zal plaatsvinden.

Daarnaast is een aantal vorderingen ontstaan door diverse schadevorderingen op de Westerschelde en als gevolg van het bestrijden van olie- en andere verontreinigingen op zee. Daarbij geldt dat de daaraan verbonden kosten geheel door de veroorzakers, voor zover deze zijn te achterhalen, moeten worden gedragen.

Hierdoor staat een bedrag van circa € 3 mln. open op diverse rederijen welke is ontstaan in de jaren 1994 en later. Deze vorderingen zijn in behandeling bij de Stafdienst Bestuurlijk Juridische Zaken van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat.

Tot slot staat voor een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. open voor het project Hogesnelheidslijn-Zuid. Zoals een vordering op de Europese Unie van circa € 6 mln. voor het project European Rail Traffic Management System (ERTMS). De afwikkeling wordt in 2005 verwacht.

2.3 Deelnemingen

€ 0,00

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform het gestelde in de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoop prijs extra-comptabel vastgelegd.

De cijfers

Tabel 2 geeft de deelnemingen per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling weer.

Tabel 2: Deelnemingen (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
N.V. Westerscheldetunnel	0,00
Totaal	0,00

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2003 heeft zich een belangrijke wijziging voorgedaan door de overdracht van het aandelenkapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel per 15 juni 2004 aan het ministerie van Financiën. Het gaat hierbij om de uitoefening van de aandeelhoudersbevoegdheden die de wet en de statuten aan de Staat toekennen. Het aandelenpakket, zijnde 1 614 169 aandelen, vertegenwoordigde een nominale waarde van circa € 73 mln. waarop voor € 657,3 mln. aan agio is betaald.

2.4 Leningen u/g

€ 806 466 895,81

Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) worden afzonderlijk weergegeven. Deze leningen kunnen, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen worden beschouwd.

De cijfers

Tabel 3 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
ProRail	806 000
Overige	467
Totaal	806 467

Toelichting

Tussen het ministerie van Financiën, ProRail en VenW zijn in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten ter grootte van € 483 mln. en € 323 mln. voor de financiering van investeringen. Daar het ministerie van Financiën voornemens is tot het afkopen van de bestaande leningen bij banken, is het aantrekken van de benodigde middelen bij derden niet wenselijk. Zodoende heeft VenW in 2001 een lening ontvangen ter grootte van € 483 mln. die per gelijke datum aan ProRail is verstrekt.

In 2002 is een lening ter grootte van € 323 mln. ontvangen die eveneens per gelijke datum aan ProRail is verstrekt. De convenanten worden geacht te zijn beëindigd als de laatste betaling van rente en aflossing voor de betreffende leningen heeft plaatsgehad.

De aflossing van de lening opgenomen onder de post «overige» verloopt volgens schema.

2.5 Voorschotten

€ 3 245 175 505,09

Grondslag

De opgenomen voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan. Het gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 4 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2004 en ook in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit is verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2004		2003		2002	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	175	997 439	305	1 433 341	232	1 385 327
posten > 1 jaar	360	2 247 737	405	1 720 601	698	2 121 008
Totaal	535	3 245 176	710	3 153 942	930	3 506 335

In tabel 5 wordt informatie verstrekt over de in 2004 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2003	3 153 942
In 2004 vastgelegde voorschotten	1 906 874
	5 060 816
In 2004 afgerekende voorschotten	- 1 815 640
Openstaand per 31 december 2004	3 245 176

Toelichting

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, een groot aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat.

Een groot aantal posten is echter vermeldenswaardig.

Zo is ruim € 1 325 mln. verstrekt aan lagere overheden voor hoofd-structurele voorzieningen in de stad en aansluitingen op het hoofdwegennet, fietsinfrastructuur, en de aanpak van verkeersonveilige situaties en de herinrichting tot 30 km/urzones.

Daarvan is circa € 1 097 mln. verstrekt aan diverse regionale overheden

en organen in het kader van de «gebundelde doeluitkering», in de jaren 2001 tot en met 2004, en voor circa € 10 mln. in het kader van «duurzaam veilig».

Daarnaast is aan diverse gemeentes een gezamenlijk bedrag van circa € 95 mln. verstrekt zoals de gemeente Arnhem (ruim € 41 mln.) voor de projecten Centraal (2e fase) en Nijmegen Spoorzone, de gemeente Den Haag (€ 39 mln.) voor de Tramtunnel Grote Marktstraat en tot slot de gemeentes Sittard-Geleen (circa € 6 mln.), Apeldoorn (€ 4 mln.) en Rotterdam (ruim € 3 mln.) voor diverse projecten.

Ook is aan de Regio Twente, sector Milieu, circa € 31 mln. verstrekt, voor de zogenoemde doorstroommassen Enschede, Almelo en Vossenbelt. De afwikkeling vindt plaats zodra de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen. Voorschotten zijn verstrekt aan de provincie Overijssel (ruim € 17 mln.) voor de N348 en project De Knoop en de provincie Zuid-Holland (circa € 9 mln.) voor de N470.

Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) ontving € 10 mln. voor de aanleg van de trambaan Amstelveen Westdijk, de stadsregio Rotterdam circa € 43 mln. voor onder andere de metro Nesselande, de TramPlus projecten Schiedam-Vlaardingen, Carnisselande en IJsselmonde en het stadsgewest Haaglanden circa € 10 mln. voor onder andere tramlijn 15 (Rijswijk-Ypenburg).

Voor het project Betuweroute worden per kwartaal voorschotten verstrekt aan ProRail. Per 31 december 2004 stond nog voor een bedrag van circa € 480 mln. open. De afwikkeling vindt in 2005 plaats.

In het kader van «rivierverruimingsmaatregelen» zijn diverse bijdragen verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 152 mln. Zo is aan de gemeente Nijmegen in 2003 circa € 91 mln. verstrekt voor het project De Waalsprong dat naar verwachting in 2015 wordt afgewikkeld en aan ProRail circa € 47 mln. inzake het verlengen van een spoorbrug over de Rijn dat naar verwachting in 2005 wordt afgewikkeld.

Voor investeringen in de aanleg, beheer en onderhoud van rijkswegen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 116 mln. Zoals aan Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland N.V. circa € 22 mln. voor onder andere het 2e gedeelte Geuzensloot-Abcoude, aan de gemeente Den Haag ruim € 14 mln. voor de Hubertustunnel en aan de gemeente Groningen (in 2003) circa € 14 mln. voor de Zuidelijke ringweg. Dit langlopende project wordt naar verwachting eerst in 2012 afgewikkeld. In de jaren 2000 tot en met 2003 is aan ProRail een aantal voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 14 mln. met betrekking tot diverse werkzaamheden rondom het project Callandtunnel.

In het kader van SWAB is in 2004 aan het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) een gezamenlijk bedrag van ruim € 6 mln. verstrekt, en aan de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) circa € 4 mln. voor onder andere bewegwijzering. Deze voorschotten worden, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, vermoedelijk in 2005 afgewikkeld.

In het kader van het Deltaplan Grote Rivieren, waarvan de versnelling van de rivierdijkversterkingen een onderdeel vormt, zijn diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 87 mln.

Enkele belangrijke zijn vermeldenswaardig zoals die welke vanaf de jaren 1999 zijn verstrekt aan het hoogheemraadschap De Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden voor een gezamenlijk bedrag van circa € 36 mln. ten behoeve van dijkversterkingen voor onder meer de projecten Papendrecht, Sliedrecht-oost, Hardingsveld, Alblasserdam en Nieuwlekkerland. De afwikkeling wordt in 2005 verwacht. Aan het waterschap Friesland is

vanaf 1997 voor de versterking van primaire waterkeringen circa € 23 mln. betaald voor het project Terschelling-Harlingen. Dit wordt door verdragingen in het project naar verwachting eerst in 2006 afgewikkeld. Het Hoogheemraadschap Krimpenerwaard ontving ruim € 22 mln. voor de locaties Schuwacht-Lekkerkerk, Bergambacht en Lekdijk-west. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2005 plaats.

In het kader van aanleg, verbetering, het beheer en onderhoud van de (hoofd)vaarwegen en havens zijn voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 43 mln. aan voorschotten verstrekt. Noemenswaardig zijn circa € 20 mln. aan de provincie Zeeland welk in 1999 is verstrekt voor natuurcompensatie Westerschelde, circa € 7 mln. aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam voor de exploitatie Slufter, circa € 6 mln. aan de provincie Friesland voor de verruiming van de vaarweg Prinses Margrietkanaal en tot slot ruim € 4 mln. aan SenterNovem ten behoeve van de regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (Subbied).

Voor het project Hogesnelheidslijn-Zuid zijn vanaf 2001 aan derden diverse voorschotten verstrekt voor het verleggen van kabels en leidingen met een gezamenlijk bedrag van circa € 25 mln. Zo zijn aan onder andere de Nederlandse Gasunie (€ 7 mln.), Essent Netwerk Brabant (€ 5 mln.), Brabant Water N.V. (€ 5 mln.) en Nuon Infraservices (€ 2 mln.) gelden verstrekt.

In het kader van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden vanaf 2000 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 576 mln. Deze subsidies worden grotendeels aan openbaar vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt uiterlijk in 2011 verwacht.

Bij ProRail en de provincie Zuid Holland zijn diverse projecten, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. De in dit kader verstrekte voorschotten, voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 416 mln., moeten nog worden afgerekend in 2005.

Ten behoeve van het project Aslasten cluster II, om de huidige snelheidsbeperkingen in verband met lokaal beperkte draagkracht van de spoorbaan en met name van kunstwerken in bestaande spoorwegen op te heffen, is een voorschot verstrekt van circa € 6 mln. waarvan de afrekening in 2005 zal plaatsvinden.

Voor de verbetering van het milieu imago van het spoorgoederenvervoer zijn subsidies verstrekt van circa € 4 mln. voor de pilot Dolomiet Shuttle, om praktijkervaring op te doen met stille technologieën. Afwikkeling vindt uiterlijk in 2007 plaats.

In het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) zijn vanaf 2000 voor een gezamenlijk bedrag van circa € 3 mln. voorschotten verstrekt voor investeringen in de infrastructuur voor het intermodaal vervoer welke naar verwachting in 2006 worden afgewikkeld.

2.6 Tegenrekeningen

€ 18 592 729 123,50

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt.
Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

2.7 Sluitrekening met VenW (XII)

€ 142 234 595,05

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), omdat géén gescheiden administratie wordt gevoerd voor deze begroting.

3 Passiva

3.1 Begrotingsontvangsten

€ 6 407 429 908,83

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

3.2 Leningen o/g

€ 806 985 482,90

Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g worden ook de door VenW opgenomen geldleningen afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

De cijfers

Tabel 6 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 6: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Ministerie van Financiën	806 000
Ministerie van Financiën	985
Totaal	806 985

Toelichting

Onder deze balanspost is een tweetal leningen bij het ministerie van Financiën opgenomen. Ten eerste zijn, zoals reeds vermeld bij de balanspost Leningen u/g, tussen het ministerie van Financiën, ProRail en VenW in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten inzake de financiering van investeringen.

Zodoende is in 2001 een lening opgenomen in vier tranches voor een gezamenlijk bedrag van € 483 mln., in 2002, eveneens in vier tranches, een lening van € 323 mln., tezamen € 806 mln. Dit saldo is conform de saldobestemming per 31 december 2004 die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 13 januari 2005, kenmerk FM2005- 30 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

Ten tweede is onder deze balanspost een lening opgenomen waarvan de overeenkomst tussen de projectdirectie Vastgoed van het ministerie van Financiën en VenW is gesloten.

De overeenkomst, getekend in 2002, heeft betrekking op anticiperende

grondaankoop voor de verbreding van rijksweg A4 (Dinteloord-Bergen op Zoom). De lening, met een bedrag van circa € 1 mln., wordt in 2012 afgelost.

Het saldo is identiek aan de saldobevestiging per 31 december 2004 die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 17 februari 2005, kenmerk VG 2005-000 022M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

3.3 Openstaande verplichtingen € 16 481 126 347,93

Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2004 is opgebouwd uit de in het jaar 2004 aangegane verplichtingen, en ook de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2004 hebben geleid.

Opgemerkt wordt dat onder deze verplichtingen, voor het directoraat-generaal Personenvervoer, onder meer een overeenkomst is opgenomen die een financieringskarakter kent. Het betreft een verplichting van de Staat der Nederlanden aan ProRail voor een totaalbedrag (inclusief rentebestanddeel) van circa € 132 mln. voor het versneld uitvoeren van infrastructuurprojecten in de periode 1991 tot en met 1993.

Deze lening met een oorspronkelijke grootte van € 245 mln. wordt vanaf 1994 op annuïteitenbasis in 15 jaarlijkse termijnen afgelost. De restschuld per 31 december 2004 bedraagt (exclusief rentebestanddeel) circa € 90 mln.

De cijfers

In tabel 7 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weergegeven.

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2003	17 103 817
Aangegaan in 2004	6 776 428
	23 880 245
Tot betaling gekomen in 2004	- 6 265 195
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	- 1 133 924
	16 481 126

3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 1 304 617 292,67

Grondslag

In die gevallen waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Een wijziging in de garantieverplichtingen ten opzichte van het jaar 2003 is vermeldenswaardig en betreft een gesloten convenant tussen het ministerie van Financiën en VenW. Dit convenant behelst dat, ingeval ProRail niet voldoet aan haar verplichtingen, voortvloeiend uit een overeenkomst van geldlening bij het ministerie van Financiën, VenW garant staat. Doordat de geldlening, groot € 122 mln., inmiddels door ProRail in twee tranches van € 31 mln. en € 91 mln. is opgenomen loopt VenW risico over eerstgenoemd bedrag.

Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2004 heeft betrekking op circa 30 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 0,1 mln. tot met € 522 mln.

De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 3% tot circa 7%.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2004.

Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2003	1 229 987
Nieuw verstrekt in 2004	122 000
	<hr/>
	1 351 987
Afname van het risico in 2004	- 47 370
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2004	1 304 617

3.5 Tegenrekeningen

€ 4 105 976 533,65

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

1. Verkenningenprogramma
2. Planstudieprogramma Rijkswegen (artikel 01.01.01 en 01.01.02)
3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (artikel 01.01.02)
4. Planstudieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.01)
5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)
6. Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.01)
7. Realisatieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.02)
8. Planstudieprogramma Regionale/Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.01)
9. Planstudieprogramma Regionale/Lokale Infrastructuur < € 225 mln.
(artikel 01.03.01)
10. Realisatieprogramma Regionale/Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02)
11. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (artikel 01.03.03)
12. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)
13. Realisatieprogramma Ruimte voor de Rivier (artikel 02.01.05)
14. Realisatieprogramma Maaswerken (artikel 02.01.06)
15. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.01)
16. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)
17. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel 03.02)
18. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel 03.03)
19. Realisatieprogramma Multi- en intermodaal vervoer (artikel 04.03)

1. Verkenningenprogramma				
Lokatie	Indicatie Modaliteit	Verantwoordelijk	Begroting	Gereed Realisatie
			2004	2004
Zuid-Holland				
Vervolgfase van de Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte	Rail goederen	V&W	2003	- ¹
Brabant, Zeeland, Limburg				
Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium	Waterkeren/ waterbeheren	V&W	2004	2004
Overig				
Ondergrondse Stedelijke distributie	Intermodaal	V&W	2004	- ²

Toelichting afwijkingen in de planning

¹ Verkenning is nog niet gestart, omdat nog geen behoefte aan capaciteitsuitbreiding is gebleken.

² Project is op 1 januari 2004 gestopt; geen politieke prioriteit meer.

2. Planstudie Rijkswegen (artikel 01.01.01 en 01.01.02)

		Gereed	
Omschrijving		Begroting 2004	Realisatie 2004
CATEGORIE 1:			
Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen (IF 01.01.01)			
A15	Maasvlakte – Vaanplein	tb	2006 ¹
N61	Hoek – Schoondijke	tb	2005 ²
N50	Ramspol – Ens	tn	tn
A12	Utrecht – Maarsbergen en Veenendaal-Ede	wab	wab
A50	Ewijk – Valburg – Grijsoord	tn	tn
A1/A6/ A9	CRAAG benutting, incl. Brug bij Muideni.s.m. Benutt. A9 Badhoevedorp – Velsen	wab/pr	wab ³
A9	Badhoevedorp – Velsen Benutting; i.s.m. A1 CRAAG benutting	wab/pr	wab/pr
N34	Omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)	tb	2005 ⁴
N9	Koedijk – de Stolpen	tb	tb
A2	Oudenrijn – Deil	tb	2005 ⁵
A12	Benutting Den Haag – Gouda	wab/pr	2005 ⁶
A12	Utrecht West (benutting) i.s.m. Woerden Gouda	wab/pr	wab/pr
A12	Woerden – Gouda, onderdeel van A12 Utrecht West benutting	wab	2005 ⁷
N11	Leiden – Alphen a/d Rijn	tn	2005 ⁸
Na tracébesluit cq projectbeslissing genomen (IF 01.01.02)			
A2	Tangenten Eindhoven	pr	pr
A4	Dinteloord – Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren	pr	2005 ⁹
N35	Zwolle – Almelo in combinatie met N34	pr	pr
N57	Veersedam – Middelburg	pr	pr
CATEGORIE 2:			
Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen			
Artikelonderdeel 01.01.01			
A12	Maarsbergen – Veenendaal	tb	2006 ¹⁰
A1	Eemnes – Barneveld	tn	tn
A1	Barneveld – Deventer	tn	tn
A1	Deventer – Hengelo	tn	tn
A2	Holendrecht – Oudenrijn	tn	tn
A2	Oudenrijn – Deil	tb	2005 ⁵
A2	Den Bosch – Eindhoven	wab/pr	tn/wab/pr
A2	Leenderheide – Budel	tn	2005 ¹¹
A2	Grathem – Urmond	tn	tn
A2/76	Urmond – Kerensheide – Hoensbroek	tb	tb
A4	De Hoek – Prins Clausplein	tn	tn
A15	Maasvlakte – Vaanplein	tb	2006 ¹

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting afwijking in de planning

¹ Planning verschuift a.g.v. nieuwe afweging van varianten.

² Het TB wordt in februari 2005 verwacht. Voor uitwerking (O)TB was extra communicatie en aanvullend archeologisch onderzoek nodig.

³ Vanwege de RvSt-uitspraak inzake de luchtproblematiek zullen de procedures in 2005 zijn afgerond i.p.v. 2004.

⁴ Planning is verschoven agv gewijzigde kostenraming en scope.

⁵ Standpunt vergde meer tijd waardoor TB in 2005 wordt verwacht.

⁶ Vanwege de RvSt-uitspraak inzake de luchtproblematiek zullen de procedures in 2005 zijn afgerond i.p.v. 2004.

⁷ Vanwege de RvSt-uitspraak inzake de luchtproblematiek zullen de procedures in 2005 zijn afgerond i.p.v. 2004.

⁸ Later gestart i.v.m. procedurele toets en aanbesteding.

⁹ Vanwege de noodzakelijke onteigeningsprocedures en verdere uitwerking van het ontwerp verschuift mijlpaal pr naar 2005.

¹⁰ Vanwege lagere prioriteit zijn de werkzaamheden aan het TB nog niet gestart.

¹¹ TN wordt in 2005 verwacht omdat meer prioriteit is gegeven aan studie in het kader van de Spoedwet Wegverbreding.

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (artikel 01.01.02)						
Project	Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Stadsgewest Amsterdam						
5	Verlengde Westrandweg	49	11	- 38 ^a	2003	2003
Stadsgewest Rotterdam						
15	Aansluiting Vondelingenplaat	21	22	1	2004	2005 ¹
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtunnel en 3 aansluitingen)	73	65	- 8	2004	2005 ²
Stadsgewest Den Haag						
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct)	50	27	- 23 ^b	2007	2007
Stadsgewest Utrecht						
2	Holendrecht-Oudenrijn	23	53	30 ^c	2012	2012
2	Knpt. Oudenrijn (rw12)-Knpt. Everdingen (rw27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats: asw 2x3/2 wordt 2x4/3	9	6	- 3	2004	2005 ³
Corridor Randstad-Midden-Zuid-Duitsland						
15	Reconstructie asl. bij H-Giessendam en Sliedrecht	16	33	17 ^d	2006	2006
Overig Hoofdwegennet						
11	Alphen a.d. Rijn – Bodegraven, PPS constructie	1	1	0	2004	2004
30	Rw12-Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	21	20	- 1	2004	2004
31	Leeuwarden-Drachten	15	4	- 11 ^e		2008 ⁵
37	Hoogeveen-Holsloot-Emmen (rw34)-Duitse grens: aw 2x2/asw 2x2	19	2	- 17 ^f	2005	2007 ⁴
50	Eindhoven-Oss asw 2x2	31	29	- 2	2005	2005
	Dynamisch verkeersmanagement	78	77	- 1		
	Kleine projecten	21	28	7		
	Planstudieprojecten na tracébesluit	218	118	- 100 ^g		
	Planstudieprojecten voor tracébesluit	71	37	- 34 ^h		
	Rw 59 Rosmalen – Geffen, PPS	13	14	1		
	Rijksbijdrage aan BOR-projecten NH en ZH	5	18	13 ⁱ		
	Aflossing tunnels	47	49	2		
	Directe Uitvoeringsuitgaven	236	233	- 3		
Totaal Realisatieprogramma		1 017	848	- 169		

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a Het betreft hier budgetoverschot dat is teruggeboekt naar het Craagproject (toegelicht in de begroting 2005).

^b Dit betreft een verschuiving van de oplevering van het rijksdeel naar medio 2005 en aanpassing kasprognoses.

^c In 2004 heeft de volledige betaling van de afkoopsom aan de gemeente Utrecht met betrekking tot de geluidsscherm NRU-spoorlijn plaatsgevonden.

^d Het betreft hier een aanpassing aan uitvoeringsplanning; tevens verhoging taakstellend projectbudget (toegelicht in begroting 2005).

^e In de begroting van het MIT-project was aanvankelijk geen rekening gehouden met het kasritme van de PPS-overeenkomst. Het project is volop in

uitvoering. De realisatie van de financiën blijft achter t.o.v. de begrotingscijfers waarin nog geen rekening was gehouden met de vertraagde aanbesteding van de PPS-overeenkomst, maar ligt in lijn met de actuele planning.

^f Het betreft een verschuiving van opleveringsplanning naar 2007 vanwege o.a. planologische inpassing.

^g Het betreft in hoofdzaak de vertraging van een groot aantal Spoedwetprojecten in verband met de RvSt-uitspraak inzake de luchtproblematiek.

^h Het betreft in hoofdzaak de vertraging van het Craagproject in verband met de RvSt-uitspraak inzake de luchtproblematiek.

ⁱ Ten behoeve van de voorbereiding Westrandweg zijn gronden aangekocht.

Afwijkingen in de planning

¹ Door vertraging komt de aansluiting op rw15 in april 2005 gereed; gedeelten van het project zijn in 2004 opgeleverd.

² De Thomassentunnel is in september 2004 voor het verkeer opengesteld; de laatste onderdelen van het project volgen in 2005 (Stenenbaakplein; aansluiting D'arcyweg).

³ De 2e Lekbrug is in september 2004 opengesteld; oplevering van het totale project vindt plaats begin 2005.

⁴ Verschuiving opleveringsplanning naar 2007 vanwege o.a. planologische inpassing.

⁵ In het MIT2004 is de oplevering afhankelijk gesteld van de uitkomsten van de PPS-aanbestedingsprocedure. de gunning van het PPS-contract heeft inmiddels in december 2003 plaatsgevonden. Op basis van de huidige voortgang is de geplande oplevering in 2008. Het contract voorziet tevens in 15 jaar beheer en onderhoud.

4. Planstudie-programma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.01)

Project	Omschrijving	Gereed	
		Begroting 2004	Realisatie 2004
Grote stations:			
	- Den Haag	pr	pr
	- Breda	pb/pr	pb/pr
	- OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX)	pr	pr

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)

Project	Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
A'dam – Den Haag – R'dam – Dordrecht						
1 011	R'dam Zuid-Dordrecht:4/6-sporig	12	10	- 2	1997	1997
R'dam/Den Haag – Utrecht						
2 061	Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	33	27	- 6 ^a	2005	2005
A'dam – Utrecht – Maastricht/Heerlen						
3 012	Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	90	177	87 ^b	2007	2006 ¹
3 033	Liempde-Eindhoven: 4-sporig	5	1	- 4 ^c	2002	nazorg ²
	Aanpassingen Houten Castellum	1	1	0	2001/2003	2001/2003
	Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. incl. Randstadspoor	25	14	- 11 ^d	2007 e.v.	2005 e.v. ³
A'dam/Schiphol – Den Helder/Hoorn						
4 040	Hemboog	6	9	3 ^e	2003	2003
4 045	Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	7	7	0	2004	2005 ⁴
Utrecht – Arnhem – Zevenaar						
6 011	Arnhem 4e peron	0	13	13 ^f	na 2008	2007/2010 ⁵
Stations en stationsaanpassingen						
9 110	A'dam CS spoor 10/15	7	12	5 ^g	2004	2004
	Transfercapaciteit Amsterdam CS	0	0	0	2007	2007
	Den Haag emplacement	2	0	- 2 ^h	2006	2006
	Kleine stations	10	7	- 3 ⁱ	divers	divers
Overige lijndelen						
9 520	Flevolijn Gooiboog	6	4	- 2	2003	2003
9 550	Groningen – Sauwerd	4	2	- 2	2003	2003
	Hanzelijn	8	3	- 5 ^j	na 2008	2012/2013 ⁶
Overige projecten enz.						
9 910	AKI-plan en veiligheidsknelpunten	3	21	18 ^k	divers	divers
9 930	Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	6	2	- 4 ^l		divers
9 950	Kleine projecten	2		- 2 ^m	divers	divers
9 971	Nootdorpbog	12	16	4 ⁿ	2005	2005
Benutting						
9 982	Stationsstallingen (kwaliteit)	0	0	0	divers	divers
9 981	Geluid (emplacements en innov. ontwikkeling)	16	7	- 9 ^o	divers	divers
	BB21(ontw. Bev21, VPT+, 25KV, ontw + implement. GSM-R)	23	24	1	divers	divers

5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)

Project Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Vorbereidingsuitgaven Planstudie – Verk.progr.					
Diverse studies/onderzoek					
Afdekking risico's spoorprogramma's	226		- 226 ^P		
Bruto/netto boeking	0	15	15		
BTW		68	68		
Totaal realisatieprogramma *	504	440	- 64		

* Bovenstaand zijn de uitgaven van de projecten 2004, verminderd met de verrekeningen van de voorschotten 2003.

Toelichting

Financiële afwijkingen

- ^a Als gevolg van het verschuiven van een buitendienststelling (noodzakelijke beschikbaarheid van de infrastructuur en te grote risico's betreffende de indienststelling van de nieuwe elektronische beveiliging) is het project opnieuw ingepland en is de verwachte kasstroom vertraagd.
- ^b Als gevolg van het niet opdoen van risico's (zie toelichting 1) kan de oude realisatieprognose gehaald worden en is de spanning op de begroting weggewerkt. Dit heeft geresulteerd in hogere uitgaven.
- ^c Door de vertraging van de inpassingmaatregelen vallen de kosten lager uit.
- ^d De vertraging van het deelproject Vleuten – Amsterdam Rijnkanaal (zie toelichting 3) heeft tot gevolg gehad dat de verwachte kasstroom is vertraagd.
- ^e De hogere uitgaven zijn veroorzaakt door de afrekening 4e kwartaal 2003, betaald in februari 2004.
- ^f Afgifte beschikking Amsterdamseweg was niet gepland maar is uiteindelijk wel in 2004 afgegeven. De door de gemeente voorgefinancierde kosten konden zodoende alsnog in 2004 terugbetaald worden.
- ^g Er heeft een versnelling van de werkzaamheden plaatsgevonden met als gevolg een half jaar eerdere in dienststelling.
- ^h De planstudie heeft ruim een half jaar langer geduurd dan voorzien vanwege de complexiteit van het ontwerp en overleg t.b.v. beschikbaarheid treinvrije perioden. Hierdoor is de beschikkingsaanvraag later ingediend en de realisatiefase later gestart.
- ⁱ De in 2004 voorziene uitgaven voor Station Ypenburg zijn niet gerealiseerd i.v.m. het later afgeven van de beschikking, Tilburg Reeshof en Almere Oostvaarders zijn goedkoper uitgevallen.
- ^j De onderhandelingen tijdens minnelijke grondverwerving duren langer dan voorzien, .
- ^k Door financiële problematiek binnen het IF zou deze post voorgefinancierd worden uit FENS. Door onderuitputting IF-breed bleek dit niet nodig.
- ^l Er is sprake geweest van meevallende kosten (projectbudget is verlaagd) en werkzaamheden verlopen wat trager dan vooraf ingeschat.
- ^m De planstudie knelpunt Baarn duurde in verband met besluitvorming gemeente over inpassingmaatregelen langer dan voorzien, derhalve geen uitgaven in 2004.
- ⁿ De werkzaamheden verliepen sneller dan vooraf ingeschat.
- ^o Er is vertraging ontstaan door problemen bij verkrijgen van zowel bouw- als milieuvergunningen.
- ^p De Risicoreserve grote projecten wordt, indien nodig, overgeboekt naar Betuweroute en HSL.

Afwijkingen in de planning

- ¹ De projectplanning ging uit van een indienststelling van 2006 maar vanwege de toen voorziene risico's was de indienststelling vastgesteld op 2007. Deze risico's, met name van diverse te doorlopen planologische procedures en procedures voor kabels en leidingen, hebben zich niet voorgedaan en om die reden is de indienststelling nu voorzien in 2006.
- ² De inpassingmaatregelen (met name de geluidsmaatregelen) vergen meer tijd dan voorzien.
- ³ Bij het deelproject Vleuten – Amsterdam Rijnkanaal verloopt de realisatiefase trager dan voorzien. Met name de aanbestedingsprocedure van de onderbouw duurde langer waardoor de 1e termijnen over de jaargrens zijn geschoven.
- ⁴ Er is een vertraging van enkele maanden ontstaan door een archeologische vondst, milieutechnische problemen en vertraging in conditionerende werkzaamheden. De indienststelling is nu gepland in april 2005.
- ⁵ Afgifte beschikking Amsterdamseweg was niet gepland maar is uiteindelijk wel in 2004 afgegeven. De door de gemeente voorgefinancierde kosten konden zodoende alsnog in 2004 terugbetaald worden.
- ⁶ De onderhandelingen tijdens minnelijke grondverwerving duren langer dan voorzien.

6. Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.01)

Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2004	Realisatie 2004
Sloelijn, electr. + ged. Verlegging Roosendaal-Antwerpen	tb/pr/ou ot/tb	tb/pr/ou ¹ ot/tb ²

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

¹ In 2004 is gestart met de realisatie van de nieuwe Sloelijn.

² Als gevolg van de herprioriteringen uit het Hoofdlijnenakkoord is dit project getemporiseerd. Vooralsnog blijft dit project in het planstudieprogramma.

7. Realisatieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.02)

Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Aslasten cluster II	8	6	- 2 ^a	2009	2009
PAGE risico reductie	4	1	- 3 ^b	divers	divers
Pilot fluistertrein	2	0	- 2 ^c	2006	2006
Spoorontsluiting NW Hoek Maasvlakte	1	0	- 1 ^d	2007	2007
Totaal realisatieprogramma	15	7	- 8		
BTW	0	0	0		
Ruimte voor planstudies	13	0	- 13		
Totaal budget 01.02.02	28	7	- 21		

Toelichting

Financiële toelichting

^a De werkzaamheden aan de brug Eefde en Haarlem hebben langer geduurd dan gepland. Als gevolg hiervan zijn niet alle werkzaamheden gerealiseerd.

^b Als gevolg van een lager bedrag aan meerwerk, zijn de uitgaven achter gebleven t.o.v. de raming.

^c De realisaties zijn lager uitgevallen omdat de ombouw van de serie fluistertreinen later gereed was dan gepland.

^d Er is een vertraging ontstaan doordat de toekomstvastheid (aanleg Tweede Maasvlakte) beter geborgd moest worden, hierdoor is de engineering verlaat gestart.

8. Planstudieprogramma regional/lokale infrastructuur > €112,5 mln/€225 mln (artikel 01.03.01)

Omschrijving		Gereed	
		Begroting 2004	Realisatie 2004
Stadsregio Amsterdam (ROA)			
N201 (Uithoorn – Aalsmeer)	OWN	pr uo	tb ¹
Stadsregio Amsterdam/provincie Noord-Holland			
Zuid-Tangent fase 2 (West/Oosttracé)	OV	pr uo	tb ²
SRR, Haaglanden, Prov. Zuid Holland			
RandstadRail fase 2 (ZoRo-rail)	OV	tb	tb
Overig Nederland			
Nijmegen, doortrekking A73	OWN	pr	– ³
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel b (VINEX)	OWN	pr	– ⁴

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

Afwijkingen in de planning

- ¹ In augustus 2004 heeft de Minister Beslismoment 3 genomen over het project. De openstaande punten van Beslismoment 3 worden nu ingevuld. Het betreft de aansluiting Fokkerweg/A9, de aansluitingen N201 met de A4 en de MER-procedure in de provincie Utrecht. Tevens is een aanvraag ingediend m.b.t. het aansluitingenbeleid op de hoofdinfrastructuur. Deze aanvraag is een aanpassing in de scope die in maart 2003 al is goedgekeurd door de Minister. In de komende tijd zullen de mijlpalen cq kasitmes bepaald worden voor het project. Dit geheel moet resulteren in de afgifte van de Beschikking, naar inschatting begin 2006.
- ² Provincie en ROA hadden bezwaar gemaakt tegen het niet nemen van een projectbesluit door de Minister, eind 2003 en hebben beroep aangetekend tegen de beslissing op hun bezwaar, waarna V&W heeft aangegeven hun bezwaar niet ontvankelijk te verklaren. Dit alles heeft geresulteerd in de toezegging van V&W dat opnieuw een versoberd plan kan worden ingediend, dat dan nogmaals op zijn merites zal worden beoordeeld. Daarnaast is veel tijd besteed aan het organiseren van een aantal maatregelen voor de Zuidtangent op de A9.
- ³ Na grondig onderzoek en uitgebreid regionaal overleg heeft de provincie ervoor gekozen niet meer in te zetten op de doortrekking van de A73. Ingezet wordt op de verbreding van de A50 en de nieuwe stadsbrug voor Nijmegen en op wat langere termijn op doortrekking A15. In bestuurlijk overleg met Landsdeel Oost heeft de Minister aangegeven dat in het voorjaar 2005 verder kan worden gepraat over een mogelijke extra bijdrage voor de Stadsbrug.
- ⁴ De projectkosten zijn nogmaals beoordeeld. Geconcludeerd is dat dit project niet langer meer in aanmerking komt voor een bijdrage vanuit het MIT en uit de planstudietabel van het MIT kan worden verwijderd.

9. Planstudieprogramma regional/lokale infrastructuur <€112,5/€ 225 mln (artikel 01.03.01)

Omschrijving	Gereed		
	Begroting 2004	Realisatie 2004	
Stadsregio Amsterdam (ROA)			
Tram IJburg 2e fase (VINEX-Act)	OV	pr	-
Uithoorn-Aalsmeer 4e fase	OV	pr	-
Stadsregio Rotterdam (SSR)			
Hoek van Holland Strandlijn	OV	tb	-
Haaglanden			
HOV Leidschenveen/Y'burg/Delft lijn 19 (VINEX/VINEX-Act)	OV	pr	-
Fietsontsluiting Leidschenveen (VINEX-act)	Fiets	pr	-
Stadsregio Utrecht (BRU)			
Zuidertunnel Stationsgebied Utrecht	OWN	ot tb pr	-
Transferia regio Utrecht fase 1	OWN	tb	-
Overig Nederland			
Ontsluiting Delftlanden/Rietlanden Emmen (VINEX/Act)	OWN	pr	-
Verbinding Groningen/CS-Zernike	OV	ot tb	-
Groningen busstation	OV	ot tb	-
Regio Rail Knooppunt Arnhem – Nijmegen	OV	pr	-
OV-verbinding Nijmegen – Waalsprong	OV	sn	-
OV Vathorst – Amersfoort CS (VINEX-act)	OV	tb pr	-
Amersfoort, CSG, 2e fase	OWN	tb pr	-
Zevenhuizen, omlegging N219	OWN	pr	-
Alphen a/d Rijn – Bodegraven verbreding N207	OWN	pr	-
Gouda, Zuid-Westelijke randweg	OWN	pr	-
Westland/Hoek van Holland (2e ontsluitingsweg)	OWN	pr	-
Den Bosch Zuid-Westtangent	OWN	pr uo	-
Tilburg Noordwesttangent	OWN	ot tb	-
Light Rail Limburg	OV	pr uo	-

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

Per 1 januari 2004 zijn deze projecten gedecentraliseerd.

10. Realisatieprogramma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02), projecten >= EUR 225 mln						
Omschrijving	Modaliteit	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
ROA (deels ook provincie NH)						
Noord-Zuidlijn Noord-WTC	OV	58	59	1	2011	2010/2011
SRR						
Beneluxmetro (VINEX)	OV	39	22	- 17 ^a	2002	2002
SRR/HGL/Provincie Zuid Holland						
RandstadRail. 1e fase	OV	16	215	199 ^b	2010	2006/2008
Diversen						
Categorie projecten > € 11,4 mln. en < € 225 mln.		0	44	44 ^c		
«Experimenteerfonds»		5	0	- 5 ^d		
Directe uitvoeringsuitgaven		1	1	0		
BTW		0	3	3		
Totaal realisatieprogramma		120	344	224		

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a De eindafrekening wordt doorgeschoven naar 2005.

^b De aanleg van RandstadRail gaat zeer voortvarend en de ingediende declaraties houden daar gelijke tred mee, zodat op basis van bereikte mijlpalen en bijhorende schouwrapporten fors meer gerealiseerd is dan het oorspronkelijke budget.

^c Het betreft hier de betalingen over de laatste maanden van 2003 van per 1 januari 2004 aan provincies en kaderwetgebieden gedecentraliseerde projecten.

^d Het begrootte budget van € 5 mln. is gebruikt voor RandstadRail.

11. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (artikel 01.03.03)			
Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.		
	Begroting	Realisatie	Verschil
Duurzaam Veilig			
Duurzaam Veilig fase 1	0	7	7 ^a
Duurzaam Veilig fase 2	20	0	- 20 ^a
Totaal budget	20	7	- 13

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a Het begrootte bedrag was bestemd voor Duurzaam Veilig fase 2. Dit programma is een jaar uitgesteld. Om die reden is de Interim regeling Duurzaam Veilig met een jaar verlengd. Het budget (€ 20.6 mln.) is derhalve volledig overgeboekt naar Hoofdstuk XII. Uit de onderuitputting van voorgaande jaren is in 2004 € 7 mln. betaald aan de lopende projecten bij de Provincie Zeeland, diverse gemeenten en waterschappen ten behoeve van het Demo project West Zeeuwsch Vlaanderen. Dit laatste project i.h.k.v. Duurzaam Veilig fase 1 loopt nog door t/m 2006.

12. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)

Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Deltaplan Grote Rivieren	29	31	2		
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming					
Doorlatendmaken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	1	2	1	2004	2004
Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) Aankoop en inrichting	7	1	- 6 ^a	2 015	2 015
Kosten overige no regret	2	5	3		
Dijkversterking Flevoland					
Verhoging dijken Markermeer en IJsselmeer	17	15	- 2	2007	2007
Herstel Steenbekledingen					
Herstel Steenbekledingen Noordoostpolder en Flevoland	19	15	- 4	2007	2007
Steenbekledingen overig	25	28	3	2015	2015
Kleine projecten	7	5	- 2		
Totaal realisatie-programma	107	102	- 5		

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a In 2003 was gepland geen overdracht te doen, uiteindelijk is dit wel gebeurd, waardoor in 2004 geen overdracht naar LNV heeft plaatsgevonden.

13. Realisatieprogramma Ruimte voor de rivier (artikel 02.01.05)

Project: Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.		
	Begroting	Realisatie	Verschil
Uitvoering PKB en lopende projecten	0	13	13^a
* Hondbroekse Pleij			
Planstudie			
Projectbureau	12	12	0
planstudie lopende projecten	0	4	4 ^b
Waarvan:			
Totaal Ruimte voor de Rivier	12	29	17

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a Dit betreft grondaankoop voor dit project waarvoor in 2003 het besluit is genomen; bij Voorjaarsnota 2004 is hiervoor budget uit latere jaren in 2004 toegevoegd.

^b Vooruitlopend op de PKB zijn reeds een aantal lopende planstudieprojecten uitgevoerd. De uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de Dijkteruglegging Lent.

14. Realisatieprogramma Maaswerken (artikel 02.01.06)					
Project: Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Maaswerken					
Zandmaas	43	12	- 32 ^a	2015	2015
Grensmaas	4	4	0	2022	2022
Totaal Maaswerken	47	16	- 31		

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat er bij het onderdeel Zandmaas vertraging is opgetreden in de grondaankopen en de aanleg van de kades. Daarnaast zijn de kosten voor archeologisch onderzoek lager uitgevallen. Voorts is bij het retentiegebied Lateraal West vertraging opgetreden.

15. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.01)		
Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2004	Realisatie 2004
Waterbeheren		
Speciedepot Maasdal	tb	pb>2006 ¹
Vaarwegen		
Fries Groningse kanalen		
Vaarweg Lemmer-Delfzijl (planstudiedeel)	uo	uo ²
Rijn en rijntakken		
Bovenloop IJssel Twentekanaal, planstudiedeel	tn/pb pb	tn ² 2
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal		
Lekkanaal/3e Kolk Beatrixsluis	tb	3
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen		
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen- Veghel	tb	2005 ⁴

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb/pb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

Afwijkingen in de planning

¹ Het depot Maasdal heeft voor 2010 geen urgentie, echter vanwege een juridische uitspraak dient er toch voor 2010 grond aangekocht te worden.

² De studie wordt afgerond met een projectnota. Het besluit wordt echter nog niet genomen, omdat realisatiemiddelen naar achter zijn geschoven.

- ³ De projectnota is gereed en discussie loopt over welke variant gekozen moet worden. Het besluit wordt echter nog niet genomen, omdat realisatiemiddelen naar achter zijn geschoven.
- ⁴ Er is overleg met regio gaande en op basis daarvan zal in 2005 tracé besluit genomen kunnen worden.

16. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02 en 02.02.07)

Project: Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begr.	Realisatie	Verschil	Begr. 2004	Realis. 2004
Waterbeheren (inclusief DUU's)	78	109	31		
IJsselmeergebied					
Inrichting IJsselmonding	1	–	– 1	2004	2005 ¹
Integrale Inrichting Veluwe Randmeer	4	1	– 3 ^a	2010	2011 ²
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	4	3	– 1 ^b	2004	2005 ³
Delta					
Haringvliet de Kier	1	–	– 1 ^c	2005	2008 ⁴
Depot Hollandsdiep	7	1	– 6 ^d	2007	2007
Depot Koegorspolder	4	1	– 3 ^e	2007	2005 ⁵
Doorlaatmiddel Veerse Meer	7	8	1	2004	2004
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse kanalen					
Vispassages Grave en Borgharen	2	1	– 1 ^f	2005	2006 ⁶
Project wateroverlast					
Uitbreiding gemealcapaciteit IJmuiden	11	25	14 ^g	2005	2005
Gemaal Gouda	1	4	3 ^g	2004	2004
Overig					
Grootschalige verwerkingsproef baggerspecie	5	1	– 4 ^d	2008	2008
Stimuleringsregeling hergebruik baggerspecie (SVB)	3	–	– 3 ^h		
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	10	5	– 5 ^h		
Sanering waterbodems (t/m 2010)	18	13	– 5 ⁱ		
Depot Maasdal grondaankoop	0	5	5 ^j		
Vispassages Nederrijn (Amerongen Hagestein)	0	5	5 ^k		
Slufter bergingscapaciteit	0	30	30 ^l		
klein projecten waterbeheren	0	3	3 ^k		
Vaarwegen (exclusief DUU's)	102	48	– 54		
Fries Groningse kanalen					
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	2	7	5 ^g	2006	2005 ⁷
IJsselmeergebied					
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	4	1	– 3 ^m	2004	2006 ⁸
Verbeteren vaargeul IJsselmeer A'dam-Lemmer	1	1	0	2010	2010
Rijn en Rijntakken					
Twenthekanalen, verruiming + zijkanalen; excl. kunstwerken en planstudiedeel	17	3	– 14 ⁿ	2007	2008 ⁹
A'dam Rijnkanaal & Noordzeekanaal					
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbr. ligplaatsen	10	1	– 9 ^o	2004	2007 ¹⁰
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	14	7	– 7 ^p	2004	2005 ¹¹
Delta					
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	22	14	– 8 ^q	2006	2006
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse Kanalen					
Z-Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II	15	6	– 9 ^r	2008	2008
2e Sluis Lith	2	1	– 1	2002	2002
Maasroute, modernisering fase 1, brugverhogingen					
Roosteren en Echt	3	–	– 3 ^s	2006	2007 ¹²
Maasroute, modernisering fase 1 Voorhavens/wachtpl.	4	–	– 4 ^t	2004	2005 ¹³
Overig					
Walradarsystemen (t/m 2010)	2	2	0		
Subsidieregeling Vaarwegaansluitingen (SBV)	6	3	– 3 ^h		
Naviduct Enkhuizen	0	1	1 ^k		
Projecten < 10 mln.	0	1	1		
Totaal	180	157	– 23		
Directe uitvoeringsuitgaven Vaarwegen	15	22	7		

16. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02 en 02.02.07)

Project: Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begr.	Realisatie	Verschil	Begr. 2004	Realis. 2004
landelijk instrumentenbestand (LIB)	0	2	2 ^u		
Totaal realisatieprogramma	195	181	- 14		
Nationaal bestuursakkoord water	10		- 10		
Totaal 02.02.02 en 02.02.07	205	181	- 24		

Toelichting

Financiële afwijkingen

- ^a Het project is vertraagd als gevolg van vertraging in de aankopen van percelen en verdieping van de randmeren.
- ^b Als gevolg van een kleine vertraging in de uitvoering, schuift de opleverdatum door naar 2005.
- ^c De besluitvorming is vertraagd door bestuurlijk overleg, maar eind 2004 is er wel projectbesluit genomen.
- ^d Kasvertraging door een verschuiving in de uitvoeringsplanning, opleverdatum is ongewijzigd.
- ^e Het project wordt beëindigd en juridische afhandeling wordt in 2005 verwacht in plaats van 2004.
- ^f Het project is vertraagd als gevolg van oponthoud WBR-vergunning.
- ^g Het betreft hier een kasversnelling, maar de einddatum en totaalbudget blijven gelijk.
- ^h De subsidieaanvragen blijven achter ten opzichte van de planning.
- ⁱ De saneringsprojecten zijn vertraagd als gevolg van langere voorbereidingsprocedures.
- ^j Een juridische uitspraak verplicht RWS om grond aan te kopen.
- ^k Het betreft hier overloop vanuit 2003, het project zal binnen het totaalbudget worden uitgevoerd.
- ^l De versnelling is het gevolg doordat er zich een mogelijkheid voordeed om tegen laag tarief bergingscapaciteit in te kopen.
- ^m De start van dit project is vertraagd omdat meer milieuonderzoek nodig was. Ook zijn proeven uitgevoerd om zand onder de bovenlagen te verwijderen.
- ⁿ De start van dit werk is ernstig vertraagd. In eerste instantie door vertraging bij aanbesteding en gunning en daarna door vertraging bij de aannemer. Het is de bedoeling deze vertraging in de uitvoeringsperiode in te lopen.
- ^o Door afkeuring van de bestemmingsplanwijziging konden de werkzaamheden niet worden uitgevoerd. Afronding van de werkzaamheden wordt in 2007 verwacht.
- ^p De renovatie is grotendeels voltooid. Enkele kleinere werkzaamheden moeten worden doorgeschoven naar 2005. Dit geldt ook voor sommige betalingen waarover in 2004 geen overeenstemming met de aannemer kon worden bereikt.
- ^q De werkzaamheden met betrekking tot natuurherstel van de oevers van de Westerschelde liepen enige vertraging op.
- ^r De voorbereiding van de vernieuwing van de sluisen 10 en 12 liep vertraging op o.a. doordat in eerste instantie de aanlegvergunning werd geweigerd. Deze vertraging zal naar verwachting gedurende de uitvoeringsperiode worden ingelopen.
- ^s Door langdurig overleg met de regio en vertraging bij de technische voorbereiding zijn de oorzaken van de lagere uitgaven. Oplevering in 2007.
- ^t In 2004 is de scope van dit project aangepast opdat binnen het beschikbare budget de voorhavens en wachtplaatsen bij meer Maassluizen kon worden verbeterd. Dit vroeg echter wel tijd voor technische voorbereiding. Afronding van dit project wordt nu in 2005 voorzien.
- ^u Dit zijn landelijke activiteiten die ingepast dienden te worden op dit deelprogramma.

Afwijkingen in de planning

- ¹ Het project is vertraagd als gevolg van toetsing aan (inter)nationale natuurregelgeving.
- ² Zie a.
- ³ Zie b.
- ⁴ Zie c.
- ⁵ Zie e.
- ⁶ Zie f.
- ⁷ Inmiddels is het plan tot verruiming klasse Va goedgekeurd. De resterende werkzaamheden en budget van dit project zullen aan het nieuwe project worden toegevoegd en als één project in de realisatietabel worden opgenomen.
- ⁸ Zie m.
- ⁹ Zie n. Opleverdatum vertraagd met 1 jaar vanwege koppeling met wegenproject Rw 35.
- ¹⁰ Zie o.
- ¹¹ Zie p.
- ¹² Zie s.
- ¹³ Zie t.

17. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel 03.02)

Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Betuweroute:				2006	2006
* reguliere SVV-middelen	43	127	84 ^a		
* Fes-middelen	102	103	1		
* Privaat	246	248	2		
* Bijdrage Gelderland	0	0	0		
* EU-ontvangsten	23	18	- 5 ^b		
Totaal realisatieprogramma	414	496	82		

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a De hogere realisatie betreft met name BTW-uitgaven.

^b De lagere ontvangst is een gevolg van het feit dat de afwikkeling van de bijdrage van de EU voor de onderbouw van de A 15 over de jaargrens verschuift; deze wordt nu in 2005 voorzien.

18. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel 03.03)

Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
HSL-Zuid (03.03.01)				2006/2007	2006/2007
* reguliere SVV-middelen	274	450	176 ^a		
* Fes-middelen	- 187	- 188	- 1		
* Privaat	509	513	4		
* EU-ontvangsten	17	44	27 ^b		
* ontvangsten derden/diversen	0	0	0		
Subtotaal	613	819	206		
HSL-Oost (03.03.02)					
* reguliere SVV-middelen	3	3	0		
HSL-Zuid: rail personenvervoer (03.03.03)					
* reguliere SVV-middelen	34	34	0		
HSL-Zuid: hoofdwegen (03.03.04)					
* reguliere SVV-middelen	143	185	42 ^c		
Snelle treinverbindingen	0	0	0		
Totaal realisatieprogramma	793	1 040	247		

Toelichting

Financiële afwijkingen

^a De hogere realisatie betreft voor ca € 124 mln. BTW-uitgaven. Daarnaast is sprake van voorspoedig verloop van de uitvoering van de HSL-Zuid.

^b Hogere uitgaven zijn een gevolg van voorspoedig verloop van de uitvoering van deze projecten

^c De hogere ontvangsten van de HSL worden veroorzaakt doordat EU-middelen eerder zijn ontvangen eerder voorzien.

19. Realisatieprogramma Multi- en Intermodaal Vervoer (artikel 04.03)

Project: Omschrijving	uitgaven 2004 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2004	Realisatie 2004
Regionale terminals	4	1	- 3 ^a	divers	
Totaal realisatieprogramma	4	1	- 3		
Budget Planstudie programma	3	0	- 3 ^b		
Totaal 04.03	7	1	- 6		

Toelichting**Financiële afwijkingen**

^a De voorbereidende planprocedures op regionaal niveau heeft langer geduurd dan voorzien. Het gevolg is een vertraging bij de subsidieverlening voor een terminal in het kader van de Subsidieregeling openbare inland terminals (SOIT).

^b Daarnaast is een deel van het budget wat bestemd was voor mogelijke planstudies c.q. realisatieprojecten ten behoeve van o.a. het faciliteren van de overslag naar spoor onbenut gebleven. Dit heeft te maken met expliciete besluitvorming conform MIT-spelregelkader, wat nog niet heeft plaatsgevonden. De gereserveerde gelden blijven vooralsnog gereserveerd voor de bedoelde activiteiten.

Afkortingenlijst

A.	
ALV	= Achterlandverbindingen
AHN	= Actuele hoogtebestand Nederland
AO	= Anticiperend Onderzoek
ATT	= Aansturing en toekomst taakorganisatie
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
B.	
BB21	= Beheer en beveiliging 21e eeuw
BER	= Beleidseffectrapportage
BLS	= Besluit locatieverbonden subsidies
B&O	= Beheer en onderhoud
BOR	= Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BPM	= Belasting personen motorrijtuigen
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheerplan voor de rijkswateren
BR	= Betuweroute
BVE	= Beleidsvoorbereiding – en evaluatie
C.	
CIW	= Commissie integraal waterbeheer
COV	= Centraal overleg vaarwegen
D.	
DBFM	= Design, build, finance & maintain
DBM	= Design, build & maintain
DCC	= Decentraal Coördinatiecentrum
DGG	= Directoraat-generaal goederenvervoer
DGIS	= Directoraat-generaal Internationale Samenwerking (EZ).
DGP	= Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DGW	= Directoraat-generaal water
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DV	= Duurzaam Veilig
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
EAT	= Engineering, Administratie en Toezicht
EC	= Engineering and construct
EKB	= Externe kwaliteitsborging
EEG	= Europese Economische Gemeenschap
EFRO	= Europees fonds voor regionale ontwikkeling
EU	= Europese Unie
F.	
FES	= Fonds economische structuurversterking
FTE	= Full-time equivalent
G.	
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GWW	= Grond, weg- en waterbouw

H.	
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
HWN	= Hoofdwegennet
I.	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
ICES	= Interdepartementale commissie voor economische structuurversterking
IF	= Infrastructuurfonds
IFS	= Intermodal freightport Schiphol
IGO	= Integratiestudie Gelderland Oost
IPO	= Interprovinciaal overleg
IRMA	= INTERREG Rijn- en Maasactiviteiten
IUU	= Indirecte uitvoeringsuitgaven
ITT	= Invitation to tender
K.	
KAN	= Knooppunt Arnhem Nijmegen
KLPD	= Korps landelijke politie diensten
KPI	= Key Performance Indicator
L.	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie waterverdeling
LNV	= Ministerie van Landbouw natuurbeheer en voedselkwaliteit
M.	
MER	= Milieueffectrapportage
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MRB	= Motorrijtuigenbelasting
MvT	= Memorie van toelichting
MTC	= Multimodaal transportcentrum
N.	
NMP	= Nationaal milieu beleidsplan
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSP	= Nieuwe sleutelprojecten
NURG	= Nadere uitwerking rivierengebied
NV	= Naamloze vennootschap
NVVP	= Nationaal verkeers- en vervoersplan
NvW	= Nota van wijziging
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWB	= Nationaal wegenbestand
O.	
OEEI	= Onderzoeksprogramma economische effecten infrastructuur
OESA	= Ombuiging EfficiencySpoor Agentschap
OLS	= Ondergronds logistiek systeem
OT	= Ontwerptracébesluit
OV	= Openbaar vervoer
OWN	= Onderliggend wegennet

P.	
PAGE	= Plan van aanpak goederen emplacementen
PEMBA	= Wet premiedifferentiatie en marktwerking bij arbeidsongeschiktheidsverzekeringen
PKB	= Planologische kernbeslissing
PMA	= Personeel, materieel en automatisering
PMR	= Project mainportontwikkeling Rotterdam
PRI	= Project ramingen infrastructuur
PPS	= Publiek private samenwerking
PU	= Productuitgaven
R.	
RIB	= Railinfrabeheer
RMNO	= Raad voor Milieu en Natuuronderzoek
RO	= Ruimtelijke ordening
ROA	= Regionaal orgaan Amsterdam
RR	= Rekeningrijden
RSC	= Railservicecentre
RW	= Rijkswegen
RWS	= Rijkswaterstaat
S.	
SOIT	= Subsidieregeling openbare inland terminals
SN	= Startnotitie
SNIP	= Spelregels natte infrastructuurprojecten
SPM	= Strategisch personeelsmanagement
STOV	= Stadsgewestelijk openbaar vervoer
STOWA	= Stichting toegepast onderzoek water
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
T.	
TB	= Tracébesluit
TBBV	= Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen
TBSA	= Tijdelijke bijdrageregeling spoor-aansluitingen
TDI	= Toeritdoseerinstallaties
TEN	= Transeuropese netwerken
TiB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TTI	= Tunneltechnische Installatie
TTP	= Tweede tactisch pakket
U.	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijkswateren
UvW	= Unie van waterschappen
V.	
VAT	= Voorbereiding, administratie en toezicht
VBS	= Verkeersbegeleidend Systeem
VERDI	= Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VIBO	= V&W-IPO-Bouwgrondstoffen-Overeenkomst
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra

VNG	=	Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
W.		
WBR	=	Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken
WIM-VID	=	Weigh in motion met videosysteem
WST	=	Westerscheldetunnel
WVO	=	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
WTC	=	World trade centre
Z.		
ZOAB	=	Zeer open asfaltbeton
ZSM	=	Zichtbaar Slim Meetbaar