
Vergaderjaar 2002–2003

28 880

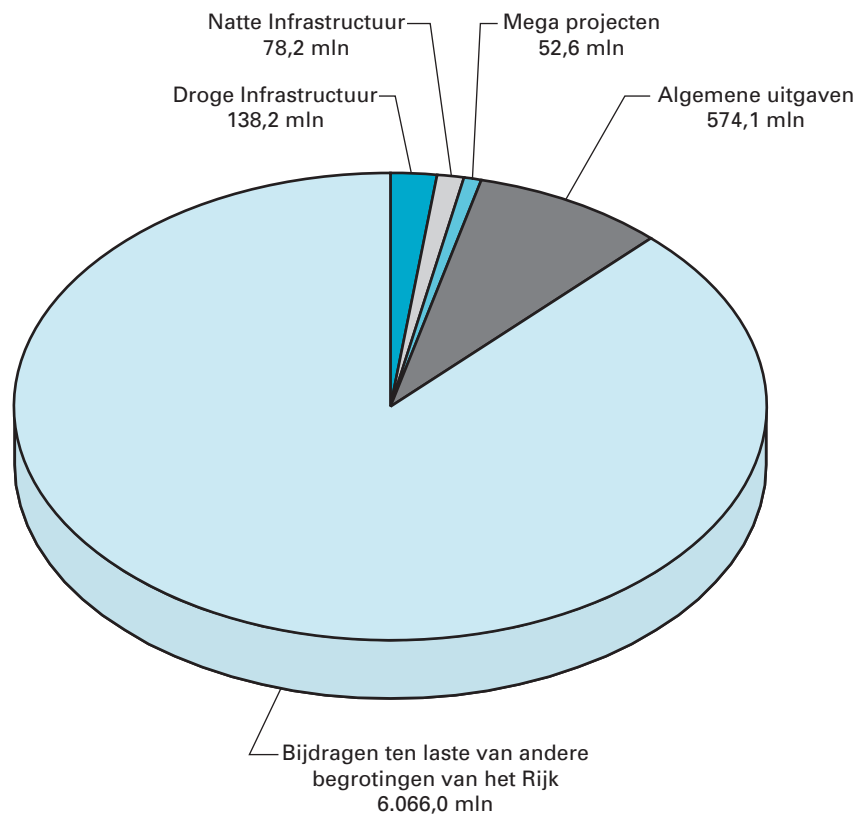
Jaarverslagen over het jaar 2002

Nr. 36

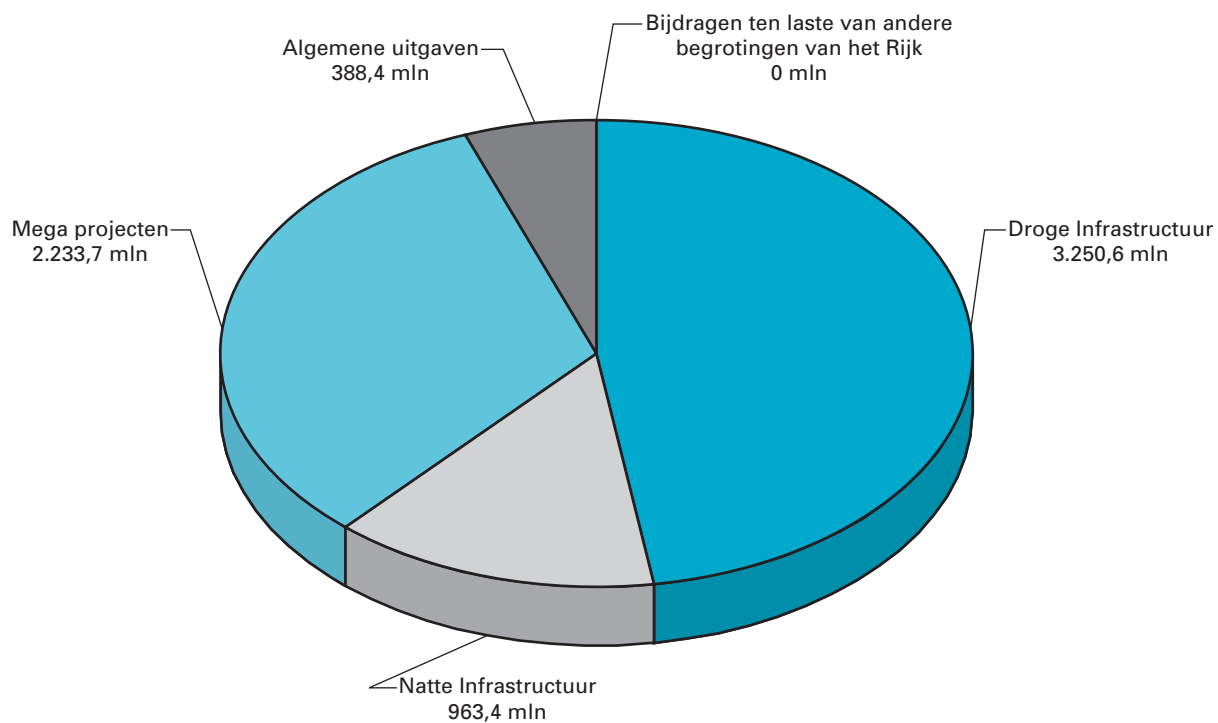
JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

Aangeboden 21 mei 2003

Gerealiseerde ontvangsten



Gerealiseerde uitgaven



Inhoudsopgave

DEEL A. ALGEMEEN	6
1. Voorwoord	6
2. Dechargeverlening	7
3. Leeswijzer	10
DEEL B. HET INFRAVERSLAG	11
4. Het Infraprioriteitenverslag	11
4.1. Inleiding	11
4.2. Integrale thema's	11
4.3. Hoofdwegen	15
4.4. Spoorwegen	15
4.5. Vaarwegen	17
4.6. Terminals en multi-/intermodaal vervoer	18
4.7. Waterbeheren en -keren	19
5. De productartikelen	21
01 Droge infrastructuur	21
02 Natte infrastructuur	35
03 Megaprojecten	42
04 Algemene uitgaven	48
05 Bijdragen t.l.v. andere begrotingen van het rijk	51
6. Bedrijfsvoering	52
DEEL C. DE JAARREKENING	54
7. De Verantwoordingsstaat van het Infrastructuurfonds	54
8. Financiële toelichting bij de verantwoordingsstaten	56
9. Saldibalans	66
BIJLAGEN	76
Bijlage 1: Verdiepingsbijlagen	76
Bijlage 2: Projectoverzichten	86
Bijlage 3: Aanbevelingen Algemene Rekenkamer	103
Bijlage 4: Afkortingenlijst	104

DEEL A. ALGEMEEN

1. VOORWOORD

Voor u ligt het eerste jaarverslag van het Infrastructuurfonds. Hierin wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de begroting van het Infrastructuurfonds over het jaar 2002. In dit jaarverslag wordt zo goed mogelijk aangegeven of we gedaan hebben wat we ons hadden voorgenomen en of dat gekost heeft wat we dachten dat het zou kosten.

In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds staan de projecten centraal. Hieraan zijn de uitvoeringsuitgaven zo goed mogelijk toegerekend. De projecten zijn verbonden aan de beleidsdoelstellingen, zoals opgenomen in de begroting van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII).

Ik ben er van overtuigd dat de nieuwe opzet bijdraagt aan meer transparantie over de uitvoering van het beleid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Roelf H. de Boer

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 2002 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 2002; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden.
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2002: 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 2002 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 2002 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2002 alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2002 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in 83, tweede 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,
Roelf H. de Boer

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Melanie 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 valt in 3 delen uiteen, 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 De Boer, 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 2002. Hierin is een korte terugblik opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten van VenW over 2002. Daarna worden in hoofdstuk 5 de productartikelen beschreven. De producten dragen bij aan de doelstellingen van de begroting van VenW (Hoofdstuk XII). Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering. In hoofdstuk 6 komt vervolgens de Bedrijfsvoering aan de orde.

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. Daarna wordt op artikel(onderdeel)niveau een financiële verklaring gegeven. Hierbij worden dezelfde tabellen gehanteerd als bij deel B. hoofdstuk 5. In een aparte leeswijzer is hierbij aangegeven welke norm is gehanteerd bij het toelichten van verschillen.

In de bijlagen is eerst door middel van een Verdiepingsbijlage (op artikelniveau) onderbouwd op welke wijze (suppletore wetten) de realisaties-tanden tot stand zijn gekomen. Daarna is een inzicht verstrekt in de voor 2002 geraamde en gerealiseerde programma's (verkenning en planstudie, realisatie). Als laatste wordt ingegaan op de opmerkingen die de Algemene Rekenkamer bij de verantwoording over het voorafgaande jaar (2001) heeft gemaakt en de reactie van VenW daarop.

DEEL B. HET INFRAVERSLAG

4. HET INFRAPRIORITEITENVERSLAG

4.1. Inleiding

In september 2001 zijn met de begroting van het Infrastructuurfonds de voornemens van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van infrastructurele producten en maatregelen voor het jaar 2002 gepresenteerd. De daarbij horende uitvoeringsprioriteiten zijn neergelegd in de zogenaamde Infrastructuuragenda.

Met dit Infrastructuurverslag wordt een verantwoording gegeven over de voortgang van de uitvoeringsprioriteiten op infrastructureel gebied in het jaar 2002, zoals verwoord in de Infrastructuuragenda 2002. Daarbij wordt met name inzicht geboden in de realisatie van de geplande producten en maatregelen.

Het zal blijken dat de Infrastructuuragenda en het Infrastructuurverslag nog niet volledig op elkaar aansluiten. Zo zullen in deze verantwoording meer onderwerpen aan de orde komen, dan in de agenda gemeld. Dit heeft niet alleen te maken met het feit dat zich in 2002 allerlei nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan (zoals de inhoud van het Strategisch akkoord).

4.2. Integrale thema's

Met het Strategisch Akkoord heeft het kabinet Balkenende tot en met 2006 in totaal € 820 miljoen extra uitgetrokken: € 420 miljoen voor de weg, € 300 miljoen voor goed en tijdig onderhoud van het spoor en € 100 miljoen voor externe veiligheid. Deze middelen zijn nog niet toegevoegd aan de begroting van Verkeer en Waterstaat. De intensiveringen voor weg en spoor zijn wel verwerkt in de desbetreffende programma's en beleidsartikelen. Tevens zijn de effecten van het niet volledig uitkeren van de prijscompensatie ingepast, evenals de effecten van de reservering, die Verkeer en Waterstaat diende te plegen in verband met de financiële risico's bij grote projecten. Een en ander heeft onder meer geleid tot een herplanning van enkele grote projecten (zoals de Hanzelijn, Randstadrail en de Noord-Zuidlijn) op basis van prioriteiten en aanpassing aan de realiteit.

Naar aanleiding van het verschijnen van de ontwerpbegroting voor 2003 zijn met de betrokken regio's afspraken gemaakt over de kasreeksen voor de Noord-Zuidlijn en Randstadrail teneinde de negatieve effecten van de herplanning waar mogelijk te beperken. Bovendien is de vertraging van de Hanzelijn door uitvoering van de motie De Nerée tot Babberich teruggedraaid.

Met deze aanvullingen op de begroting zijn in november 2002 overleggen gevoerd met de relevante regionale bestuurders. Twee onderwerpen zijn daarin besproken: (1) het infrastructuurprogramma tot en met 2010 en mogelijkheden tot herprioritering daarbinnen en (2) een agendazettende bespreking van de regionale infrastructuurprioriteiten in de periode 2011-2014. Belangrijkste uitkomst van de bestuurlijke overleggen was de totstandkoming van een herprioriteringspakket van Zuid-Hollandse projecten. Afgesproken is dat de gereserveerde financiële middelen voor de A13/A16 en het Trekvliettracé vóór 2010 worden herbestemd ten

behoefte van de A4 Midden Delfland, de A15 Maasvlakte – Vaanplein en de nieuwe sleutelprojecten Rotterdam CS en Den Haag CS. De overige regio's hebben het bestaande infrastructuurprogramma tot en met 2010 herbevestigd. Over deze en de andere uitkomsten is de Tweede Kamer op 3 december 2002 per brief (DGP/WV/U02 03711) geïnformeerd.

MIT Verkenning nieuwe stijl

In 2002 is de MIT-Verkenning nieuwe stijl vastgesteld. De procedure voor de vernieuwde verkenning is neergelegd in de werkwijzer MIT Verkenning nieuwe stijl, waarover de Tweede Kamer op 5 juli 2002 is geïnformeerd. Er wordt naar gestreefd de verkenning binnen één jaar af te ronden. Verder is van belang, dat de verkenning informatie oplevert over een (verondersteld) verkeers- en vervoersprobleem op de hoofdinfrastructuur. Het gaat hierbij om een probleem, gerelateerd aan de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en/of de kwaliteit van de leefomgeving. De informatie moet globaal zijn, maar moet bewindslieden wel in staat stellen reeds in dit stadium een beslissing te kunnen nemen over de vraag of de verkenning een vervolg dient te krijgen, en zo ja in welke vorm.

De nieuwe stijl van verkennen maakt het mogelijk een betere probleem-analyse te maken en al in de beginfase van de MIT-procedure aandacht te besteden aan de ruimtelijk inpassing van projecten en de rol van belanghebbenden hierin. Hierdoor kan het verdere verloop van de MIT-procedure (via planstudie en realisatie) effectiever worden uitgevoerd.

De uitgangspunten van de MIT Verkenning nieuwe stijl zullen worden meegenomen in de actualisatie van het gehele MIT-spelregelkader, die volgens planning in 2003 gereed zal komen. Daarbij zal in ieder geval ook aandacht worden besteed aan de rol van kosten-batenanalyses, de effecten van PPS en de effecten van decentralisatie.

Kosten-batenanalyse

Om de effecten van verkeers- en vervoersmaatregelen systematisch en transparant in beeld te krijgen, wordt steeds meer gebruik gemaakt van kosten-batenanalyses (KBA's) en multicriteria-analyses. Het kabinet heeft in april 2000 besloten, dat bij projecten van nationaal belang die onder de PKB-procedure (Planologische Kernbeslissing) vallen en bij de rijksprojecten die onderdeel uitmaken van een indicatieve PKB of het MIT, altijd een evaluatieonderzoek ex ante moet plaats vinden. Dit onderzoek, een kosten-batenanalyse, dient plaats te vinden conform de OEEI (*Onderzoek naar de Economische Effecten van Infrastructuur*) leidraad (zoals vermeld in de *Regeling Prestatiegegevens en Evaluatieonderzoek*).

In 2002 is het gebruik van de OEEI-leidraad geëvalueerd. Het evaluatierapport en de daaruit voortvloeiende actieagenda zijn begin januari 2003 aan de Tweede Kamer aangeboden. In de begeleidende brief is aangegeven dat voortaan zal worden gesproken over *Overzicht Effecten Infrastructuur* (OEI) in plaats van OEEI, omdat zich bij infrastructuurprojecten niet alleen economische effecten voordoen, maar ook bijvoorbeeld veiligheidseffecten.

Verder is in 2002 door Verkeer en Waterstaat gewerkt aan het geschikt maken van de OEEI-leidraad voor toepassing op MIT-projecten. De nadruk lag daarbij op de verkenningfase van het MIT, omdat juist voor de overgang van verkenningfase naar planstudiefase een toetsingskader gewenst is. In dit kader is een format ontwikkeld voor een OEI in de

verkenningenfase. Door toepassing hiervan wordt bereikt dat de effecten van verschillende projecten op uniforme wijze worden gepresenteerd en berekend. Om de bruikbaarheid van het format te bepalen is ook een praktijktoets uitgevoerd. Op basis van de beschikbare informatie zal in 2003 het geheel verder worden geoperationaliseerd.

PPS (Publiek Private Samenwerking)

Door Verkeer en Waterstaat zijn samen met het PPS-kenniscentrum van het ministerie van Financiën concrete plannen opgesteld voor de toepassing van PPS in de sectoren weg en rail. De minister van Financiën heeft de Tweede Kamer hier eind december 2002 per brief over geïnformeerd. In 2002 zijn zowel op het gebied van hoofdwegen als spoorwegen concrete resultaten bereikt. Het eerste PPS-resultaat op het gebied van *spoorwegen* is geboekt in de vorm van de twee contracten voor de HSL-Zuid. Het gaat hierbij om (1) het Infraprovider contract, en (2) het vervoerscontract. Verder zijn in 2002 – mede gelet op de toepassing van PPS bij lightrail projecten in het buitenland – voorbereidingen getroffen om na te gaan of lightrail projecten in Nederland middels een grotere betrokkenheid van de private sector uitgevoerd kunnen worden. Op het gebied van beheer en instandhouding is Railinfrabeheer (als onderdeel van Prorail) in 2002 gestart met het ontwikkelen van nieuwe contractvormen, die uitgaan van een grotere verantwoordelijkheid voor de private sector.

Op het gebied van *hoofdwegen* is een PPS tot stand gekomen bij onder andere de A59 Rosmalen Geffen. Eind november 2002 heeft de provincie Noord-Brabant bekend gemaakt, dat zij eenieder heeft geselecteerd voor de PPS-constructie, die de aanleg en het onderhoud van de A59 gaat realiseren. De vermoedelijke prijs bij uitvoering met traditionele contracten is door de provincie bepaald aan de hand van een zogenaamde door de provincie ontwikkelde *Public Sector Comparator* waarvan de methodiek was goedgekeurd door het Kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën. Behalve bij de A59, is bij de N31 Leeuwarden Drachten de aanbestedingsprocedure gestart en heeft Verkeer en Waterstaat samen met het ministerie van Financiën een *Public Sector Comparator* opgesteld. Voor de A2 Passage Maastricht is in 2002 een bestuurs-overeenkomst tussen rijk en regio voorbereid om onder andere de mogelijkheden te bezien om het project middels PPS te kunnen realiseren.

Parallel aan de concrete toepassing van PPS bij infrastructuurprojecten zijn er in 2002 door het Rijk ook voorwaarden gecreëerd voor verdere verbreding van PPS bij hoofdwegen. Een voorbeeld hiervan is het mogelijk maken van tolheffing bij nieuwe wegen (met als grondslag de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit). Daarnaast heeft Verkeer en Waterstaat het instrument van de *Public Sector Comparator* bij de N31 verder ontwikkeld en uitgediept.

In de volgende jaren ligt de nadruk bij de wegensector op het voortzetten van de gecontroleerde verbreding van PPS. Daarbij zal rekening worden gehouden met reeds opgedane ervaringen in concrete projecten. De leerervaringen van projecten (zoals de A59) worden hiervoor in kaart gebracht. In 2002 is hiermee al een start gemaakt. In 2002 is ook de Commissie Mobiliteitsmarkt A4 (Luteijn) van start gegaan. De taakopdracht van de commissie is de volgende:

1. een inventarisatie van de bestaande en toekomstige mobiliteitsproblematiek in en rond de grote steden op de A4-corridor;

2. een inventarisatie van maatregelen om mobiliteit te beïnvloeden dan wel capaciteit van infrastructuur te vergroten;
3. in kaart brengen van mogelijke verdelingen van taken en verantwoordelijkheden van de onder twee geschetste maatregelen tussen overheden en tussen overheden en private partijen met als doel verbetering van de doorstroming rond de grote steden en van de bereikbaarheid van de grote steden;
4. beoordeling van de diverse modellen om mobiliteitsvraag en -aanbod op elkaar af te stemmen. Een model dat in dit verband als kansrijk en effectief wordt beoordeeld zal vervolgens nader worden uitgewerkt door de commissie.

Decentralisatie infrastructuursubsidies

Verkeer en Waterstaat streeft ernaar om de financiële middelen voor grotere regionale en lokale infrastructuurprojecten (tussen € 11 miljoen en € 225 miljoen) via ophoging van de GDU-grens tot € 225 miljoen te decentraliseren naar provincies en kaderwetgebieden. Doel is om de beslissingen over regionale en lokale infrastructuur en de financiële middelen daarvoor in één decentrale hand te brengen.

In dit kader heeft het aangepaste Besluit Infrastructuurfonds – noodzakelijk voor de ophoging van de GDU-grens en de bijbehorende budgetten – in 2002 de besluitvormingsprocedure doorlopen. Eind mei 2002 vond behandeling in de ministerraad plaats over de adviesaanvraag aan de Raad van State. In oktober en november heeft definitieve besluitvorming plaats gehad, met als resultaat de publicatie in het Staatsblad op 19 december 2002. Daarin is ondermeer bepaald dat de artikelen van het gewijzigde besluit Infrastructuurfonds in werking treden op een nader bij Koninklijk Besluit te bepalen tijdstip. Er vindt momenteel overleg plaats met de koepels van de betrokken decentrale overheden over eventueel resterende probleempunten bij de verhoging van de GDU-grens. Over de uitkomsten hiervan zal de Tweede Kamer in 2003 worden geïnformeerd.

Deltametropool/Rondje Randstad

Een goed vervoerssysteem is een belangrijk onderdeel van een goed functionerende Deltametropool. In de studie *Rondje Randstad* is uitgezocht of een extra kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer in de Deltametropool noodzakelijk is en zo ja, hoe deze vorm kan gaan krijgen. De studie is in het voorjaar van 2002 afgerond en laat zien dat alle onderzochte vervoerssystemen een negatieve kostenbaten verhouding hebben. Alleen een snelle verbinding tussen Utrecht en Den Haag/Rotterdam (de HST-West) biedt interessante perspectieven. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van een innovatief vervoersconcept van frequente interregionale verbindingen (de Deltametro). Gezien de beschikbare investeringsruimte geldt voor deze twee zaken echter dat er op korte termijn niet tot uitvoering zal worden overgegaan.

De resultaten van het onderzoek naar het Rondje Randstad hebben een vervolg gekregen in het *(inter)departementale programma Deltametropool*. In dat kader is ondermeer een oriëntatiestudie verricht naar de verkeers- en vervoerssituatie bij een groei van Almere tot 2030. Belangrijkste conclusie uit de studie was dat de wegbereikbaarheid van Almere zonder maatregelen verder zal verslechteren en dat alleen het aanleggen van nieuwe infrastructuur dit probleem niet zal kunnen oplossen. Daarnaast heeft Verkeer en Waterstaat zich verdiept in mogelijke verstedelijkingslocaties in de Deltametropool, omdat deze locatiekeuzes zeer bepa-

lend zijn voor de benodigde investeringsmiddelen in infrastructuur en de mogelijkheden om water een plaats te geven.

4.3. Hoofdwegen

Algemeen

Voor de hoofdwegen geldt dat in 2002 verder uitvoering is gegeven aan het verkenningen-, planstudie- en realisatieprogramma van het MIT. In dat kader zijn in 2002 bijvoorbeeld de A4 2e Beneluxtunnel, de N44 Aanpassing traject Wassenaar en de N50 Kampen–Ramspol–Emmeloord opgeleverd. De voortgang van de overige projecten is beschreven in het MIT-projectenboek 2003. Daar wordt in dit Infraverslag niet separaat op ingegaan.

Spoedwet en benutting

Voor de versnelde aanpak van een groot aantal knelpunten op de weg via benuttingmaatregelen is tot en met 2006 in totaal € 460 miljoen toegezegd (€ 420 miljoen als gevolg van het Strategisch akkoord en € 40 miljoen door reallocatie van bestaande middelen). Ter bespoediging van de procedures voor deze benuttingprojecten is een speciale *Spoedwet Wegverbreding* gemaakt. In december 2002 is het wetsvoorstel voor deze Spoedwet met ruime meerderheid aangenomen in de Tweede Kamer. Naar verwachting zal ook de Eerste Kamer in maart van 2003 zijn goedkeuring verlenen. Vanaf dat moment kunnen Wegaanpassing besluiten genomen worden waarmee in komende vier jaar de in de wet opgenomen benuttingprojecten gerealiseerd kunnen worden.

A2 Passage Maastricht

In 2002 zijn – binnen de bestaande financiële middelen – de mogelijkheden onderzocht voor financiering van de aanleg van de A2 Passage Maastricht. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het tekenen op 15 januari 2003 van een bestuursovereenkomst tussen rijk en regionale partijen. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over het doorlopen van de procedures voor de A2 en het beschikbaar stellen van financiële middelen voor het project. De maximale rijksbijdrage bedraagt € 292 miljoen (betreft prijspeil 2003) in de periode 2007–2011. Afgesproken is dat het tracébesluit in 2006 zal worden genomen. Het project wordt integraal opgepakt, wat wil zeggen dat zowel maatregelen aan de rijksinfrastructuur en de regionale infrastructuur als de gebiedsontwikkeling in samenhang worden uitgewerkt. Daarbij wordt samenwerking gezocht met private partijen (zie ook bij het onderdeel PPS).

4.4. Spoorwegen

Algemeen

Het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) naar *Beter benutten van het spoor* is in 2002 afgerond en aan de Tweede Kamer gezonden. Het IBO is nog niet voorzien van een kabinetsstandpunt. In het onderzoek is een aantal voorstellen gedaan om benutten een volwaardige plaats in het beleidsproces te geven. Deze voorstellen worden betrokken bij de besluitvorming rond *Betrouwbaar benutten*, waarbij het gaat om de inzet van extra middelen voor onderhoud van het spoor en de daarbij aangekondigde herprioritering van het spoorpakket.

Verder is door Verkeer en Waterstaat – als een van de betrokkenen bij de projectorganisatie *Benutten en Bouwen* – in 2002 meegewerkt aan het maken van integrale analyses van het spoorsysteem en de verwachtingen

in de periode tot en met 2020. Deze analyses zullen worden betrokken bij het opstellen van het nieuwe NVVP en zullen worden vertaald in een investeringsplan. De tussenresultaten zijn aan de Tweede Kamer gezonden. Inmiddels is overleg met de regionale overheden hierover gestart.

Benutting

Met behulp van benuttingmaatregelen wordt getracht om uiteindelijk 17–23% extra capaciteit op het spoor te genereren. In 2002 is in dit kader door NS Railinfrabeheer B.V. een begin gemaakt met het uitvoeren van maatregelen als energievoorziening, perronverlengingen en de uitbreiding van emplacementen. Ook is verder gewerkt aan de uitvoering van het overwegenprogramma (AKI-plan). Het blijkt dat dit programma (dat zich onder andere richt op het opheffen en de ombouw van overwegen) heeft bijgedragen aan de verbetering van de veiligheid. Voor wat betreft de veiligheid geldt, dat het vijfjaargemiddelde van verkeersdoden en -gewonden – ondanks de toegenomen intensiteit van weg- en spoorverkeer – in de afgelopen jaren is afgenomen.

Van het BB21 programma is in 2002 de landelijke invoering van het nieuwe mobiele communicatienetwerk gestart. De invoering zal medio 2003 gereed zijn. Tevens zijn twee baanvakken voor het testen van de nieuwe beveiliging in gebruik genomen. Op die baanvakken zullen in 2003 de beveiligingsversies voor de Betuweroute worden getest. Daarnaast is en wordt de ontwerpbibliotheek voor de 25kV energievoorziening verder ontwikkeld, evenals de benodigde aanpassing van het beheersingssysteem voor ondersteuning bij de treindienstleiding.

Aanleg

In 2002 is verder gewerkt aan de uitvoering van het spoorprogramma, zoals weergegeven in het MIT-projectenboek. In dit kader is het project Eindhoven–Liempde (uitbreiding van 2 naar 4 sporen) in 2002 in gebruik genomen. Bij de VINEX-locatie Nijmegen Waalsprong is een station geopend. Bovendien is de spoorlijn Groningen/Nieuweschans–Leer eind 2001 gerenoveerd en in 2002 weer geopend voor het treinverkeer.

Zuiderzeelijn

Het kabinet beoogt met de Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal-economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Op 21 december 2001 heeft het kabinet € 2,73 miljard gereserveerd als maximale rijksbijdrage voor de Zuiderzeelijn. Inzet is te komen tot een *geïntegreerde procedure* voor de projectalternatieven, waarin de *planologische procedure* (Tracé-wet) wordt gecombineerd met een *aanbestedingsprocedure* (waarvan de eerste stap een prijsvraag is).

Voor het starten van de geïntegreerde procedure is als voorwaarde gesteld dat met de betrokken regionale partijen een procesovereenkomst wordt gesloten voor de gezamenlijke ontwikkeling van de Zuiderzeelijn, waarbij de regionale partijen een substantiële financiële bijdrage leveren. Dit heeft in 2002 geleid tot een conceptovereenkomst waarin een groot aantal (procedurele, procesmatige en inhoudelijke) zaken wordt geregeld. De overeenkomst is er op gericht dat het project binnen de maximale rijksbijdrage kan worden gerealiseerd op basis van gezamenlijkheid, draagvlak en met een optimale kwaliteit. De conceptovereenkomst is eind

juni 2002 voor besluitvorming voorgelegd aan alle betrokken gemeenteraden en provinciale staten: 10 van de 11 partijen hebben toen een positief besluit genomen. Op 19 december 2002 heeft de gemeenteraad van Almere ook ingestemd met deelname aan de overeenkomst. Aan rijkszijde heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over de overeenkomst. Tijdens het bewindslidenoverleg op 29 november 2002 is tussen de ministers van Verkeer en Waterstaat, VROM en Financiën en de staatssecretaris van Economische Zaken besloten dat gezien de omvang van het project en de huidige economische situatie het kabinet het niet opportuun acht om in demissionaire status vergaande verplichtingen aan te gaan. Wel zijn de gemaakte afspraken over de Zuiderzeelijn nogmaals bevestigd, inclusief de gereserveerde rijksbijdrage.

Goederenvervoer

In het kader van Benutten en Bouwen is in 2002 verder invulling gegeven aan de planmatige uitwerking van kwantitatieve en kwalitatieve wensen op het gebied van treinpaden, dat wil zeggen het zekerstellen van voldoende ruimte op het spoor voor goederentreinen, die ook voldoet aan de kwalitatieve eisen van de markt. Daarmee is een eerste stap gezet naar de verbetering van de prijs-kwaliteitverhouding in het goederenvervoer per trein. Die verbetering is in het project Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR) is geïdentificeerd als één van de kritische succesfactoren voor economisch en logistiek aantrekkelijk railgoederenvervoer. De EISR-studie is in 2002 afgerond en de resultaten zijn medio 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden. Beleidsmatige conclusies naar aanleiding van deze studie worden in 2003 per brief aan de Tweede Kamer gemeld.

Betuwroute

In 2002 is, in het kader van het Strategisch akkoord, een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuwroute te verbeteren. De uitkomsten van dit onderzoek worden begin 2003 per brief aan de Tweede Kamer gemeld.

Voor wat betreft de exploitatie van de Betuwroute geldt dat in 2000 een start is gemaakt met het *Samenwerkingsverband railgoederenvervoer*, dat tot doel heeft het aanbod van railgoederenvervoer binnen de door de overheid gestelde kaders te verbeteren. Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband hebben in mei 2002 een *Letter of intent* ondertekend over de verbetering van de kwaliteit van het railgoederenvervoer in het algemeen en het meer marktgericht maken van de infrastructuur-exploitatie van de Betuwroute in het bijzonder. Ook de afstemming met het *Gebruikersplatform Railgoederenvervoer* vormde een belangrijk element in de verbetering van de gewenste kwaliteit.

4.5. Vaarwegen

Beheer en onderhoud

Bij het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur staan twee doelstellingen centraal: (1) de instandhouding van de bestaande functionaliteit van het (hoofd)vaarwegennet in verband met de transportfunctie en (2) het op peil houden en bewaken van het functioneren van de watersystemen in zowel kwalitatief als kwantitatief opzicht.

Benutting

Alle vaarwegprojecten, die zich in de planstudie- en realisatiefase van het MIT bevinden, zijn gericht op een betere benutting van het vaarwegen-

stelsel als onderdeel van het totale infrastructurele netwerk. Op het gebied van de vaarwegen is ervoor gekozen geen afzonderlijk benuttingprogramma op te stellen, maar om de systematiek van benutting onder te brengen in de reguliere uitvoeringswerkzaamheden. Daarnaast vormt benutting een vast te onderzoeken alternatief in de MIT-procedure. Daarbij speelt verkeersmanagement een belangrijke rol, evenals de verruiming van bedieningstijden van bruggen en/of sluizen en de ontwikkeling van *River Information Services*.

In 2002 is onverminderd voortgegaan met de uitvoering van de verkenningen en het planstudie- en realisatieprogramma vaarwegen, zoals dat in het MIT-projectenboek is opgenomen.

Aanleg

Ook op het gebied van aanleg van vaarwegen is onverminderd doorgegaan met de uitvoering van verkenningen en het planstudie- en realisatieprogramma, zoals dat in het MIT-projectenboek is opgenomen. In dat kader zijn in 2002 onder andere de volgende mijlpalen gerealiseerd:

- Afronding van de eerste fase van de opwaardering van de *vaarweg Lemmer–Delfzijl* tot «beperkt klasse V» en de start van de verdere opwaardering;
- Oplevering van de bouw van de *tweede sluiskolk bij Lith*;
- De start van de verkenning *Bereikbaarheid Zuidoost Brabant*;
- Het nemen van het tracébesluit *Maaswerken*;
- Het nemen van een besluit tot opname in de planstudiefase van het MIT voor de verkenningen: *Vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis)*, *de Zaan* en het *Burgemeester Delenkanaal in Oss*.

4.6. Terminals en multi-/intermodaal vervoer

De doelstellingen op het gebied van terminals en multi-/intermodaal vervoer zijn: (1) de verbetering van de werking van de knooppunten in het goederenvervoernetwerk door het verbeteren van het intermodale netwerk, (2) het zorgen voor aansluitingen van bedrijven op het vaarwegennet en (3) het verbeteren van de samenwerking binnen en tussen de knooppunten, inclusief mainports en zeehavens. Door het verbeteren van de mogelijkheden van multi-/intermodaal vervoer wordt bijgedragen aan een betere benutting van de totale infrastructuur.

Gesteld kan worden dat het stimuleringsbeleid met betrekking tot het verbeteren van het multi-/intermodale netwerk redelijk succesvol is geweest. Kansrijke marktinitiatieven voor overslagpunten zijn door Verkeer en Waterstaat ondersteund en er is een toename geweest in bijvoorbeeld het vervoer van containers via inlandterminals over het water. Ter bevordering van multi-/intermodaal vervoer heeft Verkeer en Waterstaat de afgelopen jaren zowel de aanleg van bedrijfsgebonden overslagpunten langs spoor en vaarwegen gesubsidieerd als ook van openbare terminals in het achterland. Twee subsidieregelingen hebben daarbij centraal gestaan:

- De *Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)*, die zich richt op de versterking van de ontwikkeling van openbare regionale terminals;
- De *Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV)*. Deze subsidie is in 2002 van kracht gegaan, en is de opvolger van de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen (TBBV).

4.7. Waterbeheren en -keren

Veiligheid water

In het kader van veiligheid water is in 2002 de landelijke inventarisatie van de dijkbekledingen gereed gekomen. Op basis van deze inventarisatie zal een herstelplan worden opgesteld. Verder is in het kader van Ruimte voor de Rivier in 2002 een begin gemaakt met de voorbereiding van een planologische kernbeslissing (PKB). De PKB komt eind 2005 gereed. Voorts zijn de geplande kustsuppleties uitgevoerd en zijn de projecten uit het Delta-plan Grote Rivieren grotendeels voltooid. Over dit Deltaplan zal in het kader van de procedureregeling Grote Projecten afzonderlijk aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

Waterbeheren

Voor wat betreft waterbeheren is, zoals aangekondigd in de Infrastructuur-agenda in 2002 concreet gewerkt aan de volgende zaken:

- De uitvoering van het *Saneringsprogramma waterbodems rijks-wateren* is voortgezet. Dit (vijfjaren)programma wordt jaarlijks geactualiseerd en jaarlijks in september aan de Tweede Kamer gezonden. In 2002 is in het kader van dit programma het eerste deel van de bodemsanering van het Ketelmeer gereedgekomen;
- Verder is in 2002 gewerkt aan plannen om bij het aan te leggen *specie-depot Koegorspolder* een grootschalige verwerkingsproef met vervuilde baggerspecie uit te voeren. Bij de uitwerking bleken er echter grote financiële problemen te zijn, die voortkwamen uit de ambitie om 50% van de aangeboden specie te verwerken tot én af te zetten als bouwstof. Vanwege deze problemen wordt momenteel overwogen om de oplossing van de Zeeuwse baggerproblematiek los te koppelen van de verwerkingsproef. In 2003 zal de Tweede Kamer hierover nader worden geïnformeerd;
- Nationaal en internationaal is afgesproken de Rijn en de Maas passeerbaar te maken voor vis. In het licht van die doelstelling is in 2002 één *vispassage* in de Rijn (bij Driel) gereedgekomen. Met de aanleg van twee andere passages in de Rijn en de Lek is een begin gemaakt. Naar verwachting worden deze in 2003 voltooid;
- Verder zijn met de uitvoering van *natuurontwikkelingsprojecten* in het IJsselmeergebied goede vorderingen gemaakt. De Tweede Kamer zal hierover afzonderlijk worden geïnformeerd;
- Het *doorlaatmiddel Veerse Meer* is in uitvoering en zal volgens de planning in 2004 worden opgeleverd;
- Over het project Haringvliet de Kier is in 2002 nog geen besluit genomen. Nader bestuurlijk overleg over het project bleek noodzakelijk, omdat de uitgangspunten van het project mogelijk zullen worden bijgesteld en daarmee ook de kosten hoger komen te liggen dan in eerste instantie was geraamd. De Belgische regering heeft in mei 2001 aan de Nederlandse regering een voorstel gedaan voor verdere samenwerking bij de ontwikkeling van het Schelde estuarium. Er is onder andere voorgesteld om in een milieueffectrapportage en een maatschappelijke kosten-batenanalyse alle relevante aspecten rond een mogelijke verdieping van de vaargeul naar Antwerpen te onderzoeken. In 2002 zijn over de verdere verdieping van de *Westerschelde* echter geen besluiten genomen. Met de Belgische regering is wel een studie gestart naar de mogelijke ontwikkelingen van het Schelde estuarium. Op basis van deze studie zal in 2005 verdere standpuntbepaling kunnen plaatsvinden;

- Over de voortgang van de Maaswerken (*Zandmaas/Grensmaas*) wordt de Tweede Kamer in het kader van de procedureregeling Grote Projecten nader geïnformeerd;
- Tot slot is het *spelregelkader voor natte infrastructuurprojecten* (SNIP) in 2002 gereedgekomen en grotendeels geïmplementeerd. Met invoering van het spelregelkader wordt beoogd dat de besluitvorming over projecten waterbeheren en waterkeren expliciet en dus meer transparant wordt. Het spelregelkader is vergelijkbaar met de spelregels die al langere tijd voor transportinfrastructuur (MIT) worden toegepast.

5. DE PRODUCTARTIKELEN

Leeswijzer

In dit hoofdstuk is de productartikel gewijze toelichting bij de rekening opgenomen. De Tweede Kamer is over het merendeel van de mutaties al geïnformeerd door middel van de suppletore begrotingen over 2002. Voor een uitvoeriger verklaring 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 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 was van significante afwijkingen, is ook daadwerkelijk van toelichting afgezien.

In afwijking van bovenvermelde norm zijn die productartikelen waarop in de begroting 2002 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

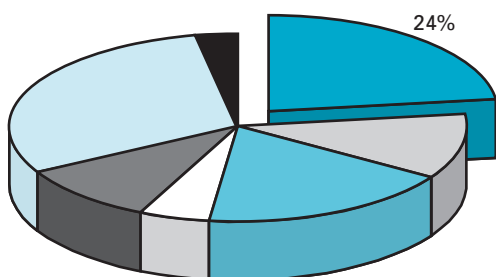
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag 2002 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

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

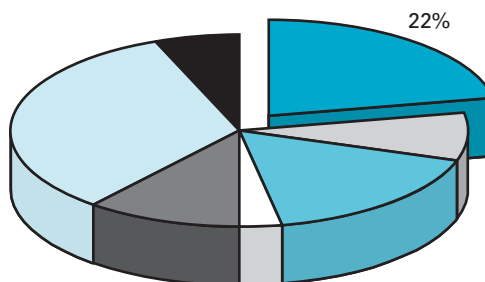
In de volgende figuren worden het begrote aandeel Rijkswegen in het totale Infrastructuurfonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën

op de artikelonderdelen van Rijkswegen afgezet tegen de realisatie over 2002.

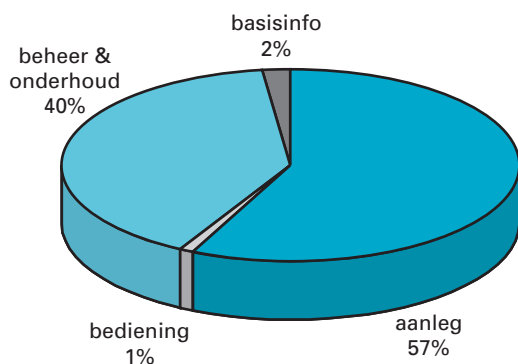
**Aandeel Rijkswegen in totaal Infracfonds
Begroting 2002**



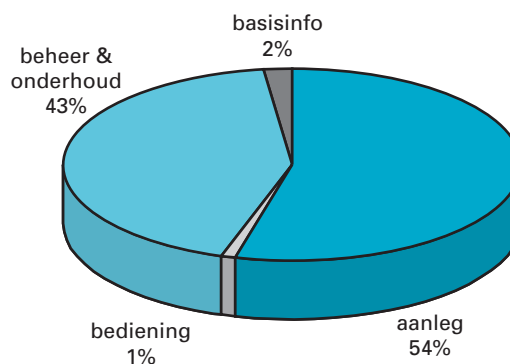
**Aandeel Rijkswegen in totaal infracfonds
Realisatie 2002**



**Uitgavencategorieën RW
Begroting 2002**



**Uitgavencategorieën RW
Realisatie 2002**



b. Het actuele programma

01.01.01 Aanleg Rijkswegen: verkenningen en planstudies

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma Rijkswegen 2002 wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 1 & 2.

Openstellingen van afgeronde nieuwbouwprojecten in 2002						
Wegnr.	Wegvak	Jaar openstelling		Totale produktuitgaven		
		Realisatie	Begroting	Realisatie	Begroting	Vershil
9	Heilo-Alkmaar	2003	2002	32	23	9 ¹
44	Aanpassing traject Wassenaar (1,9 km)	2002	2002	15	15	0
4	2e Beneluxtunnel met toegeleidende wegen (6,3 km)	2002	2002	358	357	1
20	Giessenplein	2003	2002	30	29	1 ²

¹ op verzoek van provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar is de scope van het project aangepast door het aanleggen van zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruising t.b.v. de ontsluiting van het gebied tussen de bypass en de rotonde. De openstelling verschuift naar voorjaar 2003 i.v.m. technische complicaties tijdens de uitvoering. Alle meerkosten komen voor rekening van de provincie en de gemeente. Het project is opgenomen in de ontvangstentabel;

² de openstelling verschuift met ca. 3 maanden naar voorjaar 2003 i.v.m. een onteigeningsprocedure.

Openstelling van deeltrajecten in 2002				
Wegnr.	Wegvak	Jaar openstelling		
		Realisatie	Begroting	
50	Kampen-Ramspol, ged., Flevoweg, Ramspol (6,8 km)	2003	2002 ¹	
33	Appingedam-Spijk (12,9 km)	2003	2002 ²	
33	Spijk-Eemshaven (6,3 km)	2004	2002 ³	

¹ het project inclusief de brug over de IJssel is in januari 2003 officieel door de minister opengesteld;

² het betreft een klein MIT-project, waarvan de oplevering met 1 jaar vertraagd is door vertraagde grondverwerving en grondzettingen die meer tijd vergen;

³ het betreft een klein MIT-project, waarvan de oplevering met 1½ jaar vertraagd is door vertraagde grondverwerving en vertraging ten gevolge van procedures.

Benuttingsmaatregelen							
		Realisatie			Begroting	Verschil	
	Eenheid	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verkeerssignalering (incl. monitoring)	km		23	0	2	0	2 ¹
Toeritdoseerinstallaties (TDI's)	aantal	6	6	11	6	7	- 1 ²
Dynamische route informatie panelen (DRIP's)	aantal	7	1	28	0	0	0
Monitoring	km	15	241	411	293	22	271 ³
Verkeersmanagementcentrales	aantal	1	1	0	0	0	0
Inhaalverbod vrachtverkeer	km		0	29	1 049	pm	4
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	2	0	0	4	10	- 6 ⁵
Doelgroepstroken (incl. busvoorziening)	aantal	4	2	3	3	0	3 ⁶
Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	16	1	5	6	0	6 ⁷

¹ betreft niet geplande, maar wel noodzakelijke, signalering op de A6 (km 109–111);

² in 2002 is 1 TDI minder gerealiseerd dan bij de begrotingsvoorbereiding was gepland, veroorzaakt door vertraging in het bestuurlijk overleg;

³ in 2002 is 293 km monitoring aangelegd. In de begroting 2002 was bij de voorbereiding rekening gehouden met 22 km. Deze kilometers betreffen de vertraagde monitoring van 2000 en 2001. In 2000 was 229 km vertraagd, in 2001 42 km;

⁴ bij het opstellen van de begroting 2002 was nog niet duidelijk op welke wegvakken het inhaalverbod vrachtverkeer (IVV) zou worden ingesteld cq. zou worden uitgebreid, daarom is als begrotingswaarde PM opgenomen. In 2002 is 493 km gedurende de dag ingesteld en daarnaast nog eens 556 km specifiek in de spits ingesteld (betreft kilometers rijrichting);

⁵ in 2002 zijn de volgende spitsstroken opgeleverd:

- A2 knooppunt Empel naar Rosmalen: 1,0 km x 1 strook = 1,0 km rijstrook;
- A2 knooppunt Everdingen naar Leerdam: 4,3 km x 1 strook = 4,3 km rijstrook;
- A2 Leerdam naar knooppunt Everdingen: 3,7 km x 1 strook = 3,7 km rijstrook;
- A12: Laagraven naar Kanaleneiland Utrecht 0,6 km x 1 strook = 0,6 km rijstrook;

De spitsstrook «Tangenten Eindhoven» is ten gevolge van procedure problemen uitgesteld tot 2004 (dit omvat «Welschap-de Hogt» (v.v.) en «De Hogt-Leenderheide» (v.v.)). Daarnaast is de spitsstrook «Zwolle-Ommen (A28)» (v.v.) uitgesteld;

⁶ in 2002 is 1 wisselstrook opgeleverd (Harnsebrug A57) en zijn 2 busvoorzieningen gerealiseerd.

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Rijkswegen wordt verwezen naar bijlage 2 Projecten-overzichten, onderdeel 3.

01.01.03 Beheer en onderhoud Rijkswegen: voorbereiding

Het jaar 2002 heeft in het teken gestaan van de onderbouwing van de benodigde budgetten voor Beheer en Onderhoud Rijkswegen. In dat kader zijn o.a. de volgende producten gereedgekomen:

- Rapport «*Vervangingskosten Kunstwerken*»: op basis van levensduur en kosten voor de vervanging van kunstwerken is in de tijd uitgezet welke onkosten de vervanging van kunstwerken de komende jaren met zich mee zal brengen.
- *Expert Opinion en budgetraming Beheer en Onderhoud Rijkswegen*: externe audit naar het voor Beheer en Onderhoud Rijkswegen noodzakelijk onderhoudsbudget.

Daarnaast zijn o.a. gereedgekomen:

- Het rapport «*Onderzoek naar de vermoeiingsproblematiek van stalen rijvloeren in kunstwerken, een aantal oplossingsrichtingen*». Op basis van de resultaten van dit onderzoek zullen in de komende jaren de problemen met de stalen rijvloeren aangepakt worden.
- Intensivering van de ontwikkeling van Service Level Agreements (SLA's). De SLA's vormen één van de pijlers voor de geplande agentschapvorming van RWS.

- Opstellen van regionale beheerplannen voor instandhouding en groen-beheer. Deze plannen vormden de basis voor de offerte 2004–2008, alsmede de concretisering van het programma voor 2003.

01.01.04 Beheer en onderhoud Rijkswegen: realisatie

De onderbouwing van de benodigde budgetten voor Beheer en Onderhoud Rijkswegen (B&O RW), zie IF 01.01.03, heeft bevestigd dat de beschikbare budgetten voor B&O RW lager zijn dan de benodigde budgetten. Binnen VenW zijn daarom afspraken gemaakt over de te hanteren prioriteitsvolgorde binnen het budget voor B&O RW. Eerste prioriteit ligt bij het dagelijks beheer en het vast onderhoud. Daarmee is de dagelijkse zorg voor het veilig blijven rijden van het verkeer op de rijkswegen in principe gewaarborgd. Tweede prioriteit hebben de grote onderhoudsprojecten, ook wel variabel onderhoud genoemd. Binnen deze categorie ligt het accent ook op veiligheid en het draaiend houden van het verkeer- en vervoersysteem. Dat betekent bijvoorbeeld dat renovaties van kunstwerken prioriteit hebben, vanwege de veiligheidsimplicaties die achterstallig onderhoud hier heeft. Ook zaken als de vervanging van componenten van dynamische verkeer beheersingssystemen vallen hieronder, omdat de effectiviteit van de gehele verkeersbeheersing staat of valt met het functioneren van alle componenten. Posterioriteit heeft het overlagen van wegvakken. De levensduur van een wegvak is met pappen en nathouden (gaten dichten, scheuren vullen, etc.) nog wel enige jaren te rekken. Eveneens wordt bij krappe budgetten bezuinigd op preventief onderhoud, hoewel dit in termen van life-cycle-cost een duurdere methode is.

De huidige prioriteitstelling kan niet onbeperkt volgehouden worden. Het gevolg hiervan is dat de betrouwbaarheid van het netwerk afneemt, de storingsgevoeligheid toeneemt en er sprake is van een sluipend proces van preventief naar correctief onderhoud.

Aard werkzaamheden B&O RW (totaaloverzicht)	Uitgaven in mln €
Vast onderhoud hoofdwegenet	261
Vast onderhoud systemen	52
Variabel onderhoud hoofdwegenet en systemen	281
Variabel onderhoud systemen	11
Totaal	605

De werkzaamheden binnen B&O RW zijn op te delen in vast- en variabel onderhoud, zowel van toepassing op het hoofdwegenet als op de systemen. De in totaal hiermee gemoeide bedragen zijn in de tabel hiernaast weergegeven, een nadere toelichting ervan volgt hieronder.

Vast onderhoud van het hoofdwegenet/systemen

Binnen vast onderhoud is een veelheid van werken uitgevoerd. Elementen van vast onderhoud zijn o.a. onderhoud/vervanging van verlichting, vervanging/onderhoud van (mobiele) verkeerssignalering, onderhoud geleiderail, kleinschalig herstel en conserveerwerk aan kunstwerken en verhardingen, herstel van schade door schaderijdingen van derden, maaien van bermen, aanpassen en monitoren van mitigerende maatre-

gelen en gladheidbestrijding en het onderhoud en operationeel houden van geautomatiseerde systemen voor het inwinnen en verwerken van verkeersgegevens.

Variabel onderhoud van het hoofdwegennet/systemen

De hiervoor genoemde tekorten leiden tot een toenemend pakket aan uitgesteld *variabel onderhoud*. Om deze toename af te vlakken, zijn met vrijwel alle regionale directies afspraken gemaakt over het in 2002 in voorbereiding nemen van het meest noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud, voor zover dit was opgenomen in de planning voor 2003. Bij enkele regionale directies is de realisatie van het programma 2002, alsmede de projecten die in de overplanning uit het programma 2003 zijn uitgevoerd, dermate voorspoedig verlopen dat deze reeds zijn afgerond.

Binnen variabel onderhoud is een veelheid van werken uitgevoerd. Hierbij valt te denken aan o.a. beton- en staalonderhoud/conservering aan kunstwerken, vervanging van deklagen & geleiderail en verlichting, vervanging van verkeers-beheersingssystemen (waaronder file meldsysteem) en aanpassen/vervangen van geluidwerende voorzieningen.

Enkele concrete voorbeelden staan in de tabel hieronder.

Kunstwerken	Elektronica	Overlagen
A1 Kranenbrug	A16 Drechtunnel glasvezelkabel	A2 overlagen en vervanging berm-beveiliging
A2 Scharbergbrug	A12 vervanging signaalgevers	A7 Zaandam Purmerend
A3 Merwedeburg		A13 Delft-Overschie
A6 Ketelbrug		A27 Lexmond-Gorinchem
A12 knp. Waterberg-Velperbroek		A 28 Ring Zuid Groningen
A16 spoedreparatie deklaag Brienenoordbrug		A28 Zwolle-Ommen
A16 Moerdijkbrug		
A28 Vechtbruggen		
A58 Vlaketunnel		
A59 kunstwerken Maasroute		

Specificatie realisatie beheer en onderhoud							
	Eenheid	Realisatie				Begroting	Verschil
		1999	2000	2001	2002	2002	2002
Rijbaanlengte	km	5 650	5 720	5 732	7 429	5 800	1 629 ¹
Zwart onderhoud	km ²	76	78	80	80	82	- 2
Groen onderhoud	km ²	169	170	170	170	170	0

¹ Door invoering van een nieuw meetsysteem is meer inzicht te geven in het beheerde areaal. Ging de begroting 2002 nog uit van alleen Hoofdrisbanen, nu worden ook de verbindingswegen en op- en afritten in beeld gebracht. De toename is dus niet van fysieke aard, maar houdt verband met een ander meetsysteem.

Specificatie bedieningsareaal							
Systeemsoort	Realisatie				Begroting	Verschil	
	Eenheid	1999	2000	2001		2002	2002
Verkeerssignalering (incl. monitoringfunctie)	km	1 003	981	984	983	981	2 ¹
Monitoring (op trajecten zonder verkeerssignalering)	km	945	364	446	719	797	78 ²
Verkeerscentrales	aantal	3	7	7	7	7	0
DRIP's	aantal	65	62	88	89	85	4 ³
Toeritdoseringen	aantal	46	31	34	40	49	- 9 ⁴
Spitsstroken en plusstroken	wegvakken	5	5	5	10	16	- 6 ⁵
Doelgroepstroken (incl. Busvoorzieningen)	aantal	34	35	35	37	38	- 1 ⁶
Videocamera's t.b.v. Incident Management	aantal	33	31	40	46	36	10 ⁷

¹ in 2002 is 2 km verkeerssignalering meer aangelegd. Deze is toegevoegd aan het bedieningsareaal. In de telling van de verantwoording 2001 is het traject A28 Hoevelaken-Nijkerk (lengte 3 km) 2x meegeteld. Hierdoor is dus een te hoog areaal (3 km) gecommuniceerd. Na correctie hiervan bedraagt het bedieningsareaal in 2002 dus 983 km.;

² bij de begrotingsvoorbereiding 2002 was rekening gehouden met een bedieningsareaal van 797 km. Deze waarde was inclusief de vertraging uit 2000 en 2001. Uiteindelijk is in 2002 het areaal met 293 km uitgebreid. In de telling van de verantwoording 2001 is het traject A4 Knooppunt Zoomland-Belgische grens 2x meegeteld (20 km teveel areaal opgenomen). Tot en met 2001 was 426 km monitoring aangelegd, waarna er dus in 2002 293 km is bijgekomen. Totaal levert dit een areaal op van 719 km;

³ in het kengetal 2002 (85 DRIP's) zijn de DRIP's op het onderliggend wegennet niet meegenomen, welke wel door RWS worden bediend. Deze 4 DRIP's zijn vanaf 2001 operationeel. In de opgave van 2001 is de DRIP op de A12 bij Lunetten niet meegeteld. Deze is nu wel in de cijfers opgenomen;

⁴ in het areaal cijfer van de begroting 2002 was geen rekening gehouden met de werkelijk opgeleverde TDI's in 2001. Hierdoor is het aantal van 49 in de begroting te hoog. T/m 2001 zijn 34 TDI's operationeel en in 2002 zijn er 6 nieuwe bij gekomen. Per saldo is er dus een bedieningsareaal van 40 TDI's;

⁵ in 2002 zijn de volgende spitsstroken opgeleverd:

- A2 knooppunt Empel naar Rosmalen: 1,0 km x 1 strook = 1,0 km rijstrook;
- A2 knooppunt Everdingen naar Leerdam: 4,3 km x 1 strook = 4,3 km rijstrook;
- A2 Leerdam naar knooppunt Everdingen: 3,7 km x 1 strook = 3,7 km rijstrook;
- A12: Laaggraven naar Kanaleneiland Utrecht: 0,6 km x 1 strook = 0,6 km rijstrook;

De spitsstrook «Tangenten Eindhoven» is ten gevolge van procedure problemen uitgesteld tot 2004. Het betreft de trajecten Welschap-de Hogt (v.v.) en de Hogt-Leenderheide (v.v.). De spitsstrook Zwolle-Ommen (A28) en Ommen-Zwolle (A28) zijn uitgesteld tot 2004 i.v.m. planningsproblemen.

In de realisatiestanden t/m 2001 is nooit de plusstrook A27 Houten-Everdingen meegenomen. In 2002 is deze, ten gevolge van de gewijzigde omschrijving van de systeemsoort, wel meegenomen;

⁶ in 2002 is 1 wisselstrook opgeleverd (Harnsebrug A57) en zijn 2 busvoorzieningen (A9 Amstelveen-Aalsmeer en A69 Aalst-Valkenswaard) gerealiseerd. Vervolgens is 1 busvoorziening opgeheven (bus op vluchtstrook A2 bij afrit Hooggelegen). Per saldo is er dus sprake van een toename van 2 doelgroepstroken;

⁷ in 2002 zijn 6 videocamera's geplaatst. In de begroting 2002 was dit niet gepland. In het kengetal van de begroting 2002 (36) waren de extra camera's uit 2001 (4) niet meegeteld.

01.01.06 Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid

Binnen het programma Basisinformatie Rijkswegen en verkeersveiligheid zijn in samenhang gegevens verzameld over onder meer land-, spoor- en vaarwegen, benutting, verplaatsingsgedrag en verkeersongevallen. Hierdoor is het mogelijk om nieuw beleid voor te bereiden. Nadere toelichting over de realisatie is te vinden bij de budgettaire gevolgen van uitvoering.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.01 Rijkswegen	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	1 416,7	1 975,2	1 827,2	1 713,5	1 010,4	703,1¹
Uitgaven	1 421,4	1 306,4	1 440,5	1 524,9	1 397,0	127,9
Product-uitgaven	1 005,3	913,6	996,4	1 014,0	955,1	59,0
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	694,2	574,5	580,0	616,1	609,1	7,0 ²
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	311,1	339,1	416,4	397,9	345,9	52,0 ⁴
Directe uitvoeringsuitgaven	416,1	392,8	444,2	510,9	441,9	69,0
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./planstudie	31,1	23,8	26,6	29,5	33,7	- 4,2
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	143,9	138,0	161,2	200,0	157,9	42,1 ²
01.01.03 B&O Rijkswegen voorbereiding	28,4	30,7	33,1	34,0	29,5	4,5 ³
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	181,3	166,9	187,2	207,2	184,2	23,0 ⁴
01.01.05 Bediening Rijkswegen	8,8	9,5	11,1	11,9	12,3	- 0,4
01.01.06 Basisinformatie	22,6	23,9	25,1	28,3	24,3	4,0
Ontvangsten	53,7	78,8	114,0	119,2	68,7	50,5⁵

¹ Voor de uitvoering van het aanlegprogramma waren in 2002 meer verplichtingen benodigd dan beschikbaar in de ontwerp-begroting. Voor de volgende MIT-aanlegprojecten zijn in 2002 substantiële verplichtingen aangegaan:

RW 2 Holendrecht-Oudenaard (€ 60 mln.);

RW 9 Koedijk-De Stolpen (€ 60 mln.);

RW 14 Verlengde Landscheidingsweg (€ 60 mln.);

RW 15 reconstructie aansluitingen (€ 32 mln.);

RW 50 Eindhoven-Oss (€ 60 mln.);

RW 59 Rosmalen-Geffen (€ 115 mln.);

RW 73-zuid (€ 45 mln.).

Binnen B&O RW bleken meer verplichtingen nodig te zijn (ca. € 200 mln.) in verband met het aangaan van meerjarige contracten (w.o. Prestatie-bestekken).

² De meeruitgaven in 2002 betreffen de volgende MIT-projecten:

RW 5 Verlengde Westrandweg;

RW 11 Leiden-Alphen (reconstructie Rijndijk);

RW 30 omlegging Ede;

RW 50 Eindhoven-Oss.

Wat betreft de directe uitvoeringsuitgaven/meeruitgaven zijn meer uitgaven gedaan t.b.v. de uitvoering van de zgn. landelijke taken (taken die door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat worden uitgevoerd en betrekking hebben op landelijk uitvoerend onderzoek en de ontwikkeling van landelijke systemen). Daarnaast heeft de voorbereiding van de uitvoering van de nieuwbouwprojecten en de uitvoering zelf in 2002 meer directe uitvoeringsuitgaven gevraagd dan voorzien.

³ Aan het budget is in 2002 € 1 mln. loon- en prijscompensatie toegevoegd. Er zijn verder meer middelen dan gepland ingezet voor het onderzoek «vervanging kunstwerken» en de ontwikkeling van SLA's. Ook het acuut noodzakelijke onderzoek (naar de vermoeiing van stalen rijvloeren in kunstwerken) was niet begroot en heeft geleid tot meeruitgaven. Deze middelen zijn onttrokken aan Beheer en Onderhoud Rijkswegen Realisatie.

⁴ Aan het budget is in 2002 € 16 mln. loon- en prijscompensatie toegevoegd. Daarnaast is de overschrijding met name het gevolg van de volgende belangrijke mutaties:

- compensatie meeruitgaven 2001 (- € 24 mln.); door het voorspoedig lopen van het programma 2001 en het in 2001 uitgevoerde noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud (stond gepland voor 2002) is het budget 2001 overschreden. In de saldering 2001 is deze overschrijding ten laste van 2002 gebracht;
- financiering noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud 2002 (+ € 73 mln.); ter financiering van het noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud 2002 is € 53 mln. geleend uit het aanlegartikel en heeft er een kasschuif van € 20 mln. binnen het artikelonderdeel plaatsgevonden;
- diverse overboekingen (- € 7 mln.); overboekingen hebben plaatsgevonden ten behoeve van de NACO-veren, Convenant NS/RIB-RWS en aanvulling budget op 01.01.03;
- meeruitgaven schaderijdingen (+ € 7 mln.); de meeruitgaven voor schaderijdingen zijn gecompenseerd door meerontvangsten;
- meeruitgaven 2002 (+ € 10 mln.); door het voorspoedig lopen van het programma 2002 en de in 2002 uitgevoerde noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud dat gepland stond voor 2003 is het budget 2002 overschreden. In de saldering 2002 is deze overschrijding ten laste van 2003 gebracht.

⁵ In totaal is ruim € 50 mln. meer ontvangen dan was begroot. De verdeling van de ontvangsten is in onderstaande tabel aangegeven.

Gespecificeerde ontvangsten op de gerealiseerde producten van dit productartikel						
in EUR1000				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
RW 2 Holendrecht-Oudenrijn				0	13 613	– 13 613 ¹
RW 5 Verlengde westrandweg				2 425	7 714	– 5 289 ²
RW 9 Heiloo – Alkmaar				5 663	0	5 663 ³
RW 9 Koedijk – De Stolpen				22 689	0	22 689 ⁴
RW 14 Verlengde Landscheidingsweg				2 296	0	2 296 ⁵
RW 30 Postweg Ede				257	0	257 ⁶
RW 50 Eindhoven-Oss				370	2 269	– 1 899 ⁷
RW 59 Rosmalen-Geffen				2 843	0	2 843 ⁸
RW 73-zuid				25 859	25 004	855 ⁹
Diverse				8 494	1 815	6 679 ¹⁰
Totaal ontvangsten Aanleg				70 896	50 415	20 481
Totaal ontvangsten Onderhoud				48 200	18 256	29 944¹¹
Totaal ontvangsten IF 01.01				119 096	68 671	50 425

¹ RW 2 Holendrecht–Oudenrijn: de voorziene VROM-bijdrage ad € 6,8 mln. is niet via het ontvangstenartikel van het Infrafonds gelopen, maar gerealiseerd door middel van budgetoverheveling (bij NJN is de ontvangst hiervoor verminderd). De regiobijdrage ad € 6,8 mln. is in 2002 niet gerealiseerd; voor de regiobijdrage is een overeenkomst in voorbereiding waarin deze bijdrage wordt gespreid over uitvoeringsperiode t/m 2010;

² RW 5 Verlengde Westrandweg; het betreft een aanpassing van het ontvangstenritme binnen de totale bijdrage van Amsterdam Airport Schiphol van € 26 mln. ten behoeve van de bouw van het zgn. taxibaanviaduct. Tot en met 2001 is € 20,9 mln. aan ontvangsten gerealiseerd. Een belangrijk deel van de in 2002 geraamde € 7,7 mln. is reeds in 2001 ontvangen. In 2002 is totaal € 2,4 mln. gerealiseerd. Het resterende gedeelte, ad € 2,8 mln. wordt in 2003 verwacht;

³ RW 9 Heiloo–Alkmaar; een deel van de verwachte regiobijdrage schuift door naar 2003 (ca. € 3,3 mln.) i.v.m. vertraging in de werkzaamheden (project komt gereed in 2003 i.p.v. 2002);

⁴ RW 9 Koedijk–de Stolpen: de bij Najaarsnota ingeplande provinciale bijdrage is in 2002 volledig gerealiseerd;

⁵ RW14 Verlengde Landscheidingsweg; betreft de bijdrage aan de realisering van een fietsbrug;

⁶ RW 30 Postweg–Ede; gerealiseerde ontvangst in verband met verkoop/aankoop gronden;

⁷ RW 50 Eindhoven–Oss: De ontvangsten worden in 2003 gerealiseerd na gereedkoming van de betreffende projectonderdelen;

⁸ RW59 Rosmalen–Geffen: betreft de financiering door de provincie Noord-Brabant van de grondaankopen voor de realisering van dit PPS-project. De uitgaven, die per saldo overeenkomen met de ontvangsten, zijn verantwoord op IF 01.01.02;

⁹ de meerontvangsten betreffen bijdragen van diverse gemeenten en de NS;

¹⁰ diverse extra ontvangsten, w.o. verkoop gronden, afrekening oude MIT-projecten, leningen van Financiën i.v.m. financiering van anticiperende grondaankopen. Ook de ontvangsten aangaande benutting vallen hieronder;

¹¹ bij B&O is bijna 30 mln. meer ontvangen. Bijna € 14 mln. komt door extra ontvangsten schaderijdingen en er is € 4 mln. ontvangen ten gevolge van terugvordering bij de beëindiging van de overeenkomst diverse verbeteringswerken met de Provincie Gelderland. Daarnaast heeft er, in verband met de reorganisatie die in de jaren 2001/2002 bij de dienstkringen van de directie Zuid Holland heeft plaatsgevonden, een aanpassing binnen de huisvesting plaatsgevonden. Door verkoop van grond en gebouwen van de huidige huisvesting wordt de nieuwbouw geheel bekostigd. Deze inkomsten (€ 6 mln.) vormen onderdeel van de saldering 2002 op IF 01.01.04 Beheer en Onderhoud Rijkswegen Realisatie. Ook is er sprake van een aantal diverse ontvangsten (€ 4 mln.); hierbij valt te denken aan inkomsten uit diensten aan derden, verkoop van grond, verkoop van (oude) dienstvoertuigen en dergelijke. Deze ontvangsten zijn, gezien het karakter, niet te plannen. Ook aangaande Basisinformatie Droog zijn er hogere ontvangsten gerealiseerd (€ 2 mln.). Dit betreft bijdragen van derden in de ontwikkeling van AHN.

Artikel 01.02 Railwegen

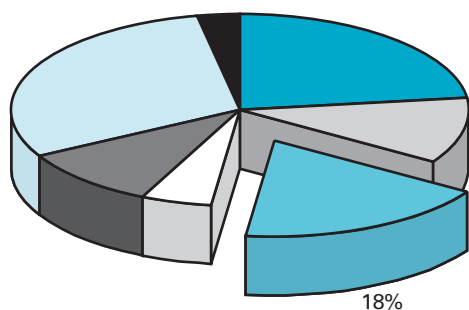
a. Relatie producten en beleid

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 2002 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel Rijkswegen is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

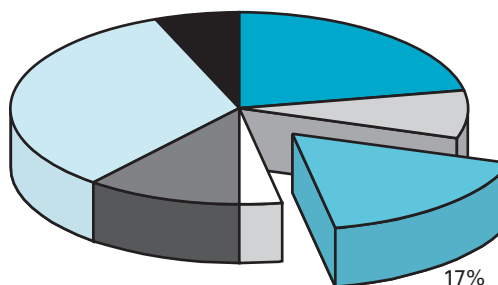
- Artikel 02 Optimalisering Netwerk Goederenvervoer
- Artikel 04 Duurzaam Goederenvervoer
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Railwegen in het totale Infrastructuurfonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Railwegen afgezet tegen de realisatie 2002

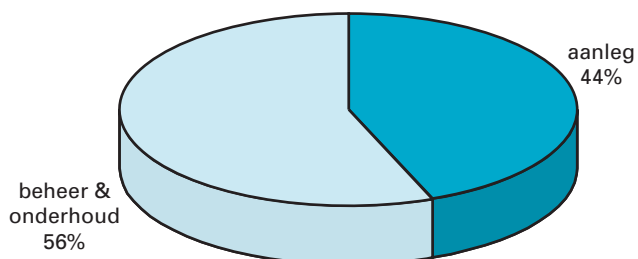
**Aandeel Railwegen in totaal infrafonds
Begroting 2002**



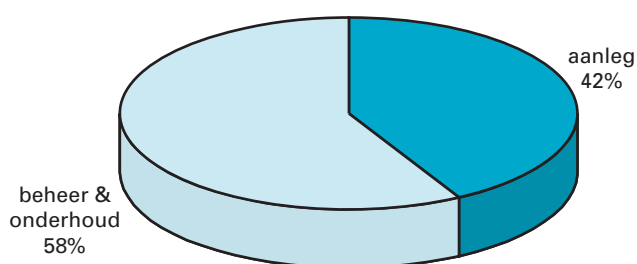
**Aandeel Railwegen in totaal Infrafonds
Realisatie 2002**



**Uitgavencategorieën Railwegen
Begroting 2002**



**Uitgavencategorieën Railwegen
Realisatie 2002**



b. Het actuele programma

01.02.01 Aanleg Railwegen: verkenningen en planstudie

Op dit onderdeel zijn de uitgaven verantwoord van door Railned B.V. uitgevoerde verkenningen en planstudies, alsmede voor een aantal aan spoor gerelateerde projecten: Nieuwe Sleutel Projecten (NSP), Beter Benutten (BB21) en Aansturing en Toekomst Taakorganisaties (ATT).

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma Railwegen 2002 wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 1, 4 en 6.

01.02.02 Aanleg Railwegen: realisatie

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

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Railwegen wordt verwezen naar bijlagen 2, 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 de taakorganisatie NS Railinfrabeheer B.V. (RIB) belast met beheer en onderhoud van de landelijke railinfrastructuur. De subsidie aan RIB wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde bij de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door RIB aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke railinfrastructuur. Een deel van de kapitaallasten betreft de rente en afschrijvingskosten van de uitbreidingsinvesteringen waarvoor door RIB onder staatsgarantie vreemd vermogen is aangetrokken, grotendeels via het Ministerie van Financiën dan wel VenW.

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 met 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.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)					
01.02 Railwegen	Realisatie			Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	1 176,7	1 692,0	688,4	689,5	- 1,1
Uitgaven	1 004,1	1 215,2	1 181,6	1 058,6	123,0
Product-uitgaven	1 004,1	1 215,2	1 181,6	1 058,6	123,0
01.02.01 Aanleg Rail: verk./planstudie	18,5	11,3	13,9	4,4	9,5 ¹
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	13,6	13,7	4,7	34,0	- 29,3 ²
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	272,7	347,5	481,6	402,8	78,8 ³
01.02.04 Rail B&O realisatie	672,8	816,3	655,0	590,9	64,1 ⁴
01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26,5	26,4	26,4	26,4	0,0
Directe uitvoeringsuitgaven					
Ontvangsten	18,4	43,5	17,0	7,9	9,1⁵

¹ Het verschil wordt veroorzaakt door voorbereidingskosten IJzeren Rijn en PRIMO/PTI/monitoring.

² Vertraging in de afgifte van beschikkingen, met name voor D-4 aslasten, spoor aansluitingen en het niet declareren op basis van reeds afgegeven beschikkingen verklaren het verschil.

³ Het tekort wordt veroorzaakt door een combinatie van BTW compensatie (het begrotingsbedrag is exclusief BTW), compensatie van problematiek bij de Betuweroute en een voorspoedige voortgang van het aanlegprogramma.

⁴ Het verschil wordt gecompenseerd door latere toevoeging aan het beschikbare bedrag van BTW compensatie en toevoeging van loon en prijsbijstelling 2002.

⁵ In 2002 heeft de afrekening met NS Railinfrabeheer BV over het 4^e kwartaal 2001 plaatsgevonden, waardoor in 2002 een niet geraamde ontvangst is gerealiseerd van € 15 mln. Daarentegen zijn de geraamde bedragen van derden (ad € 6,9 mln.) voor het project Liempde-Eindhoven nog niet binnengekomen.

Artikel 01.03 Regionale en lokale infrastructuur

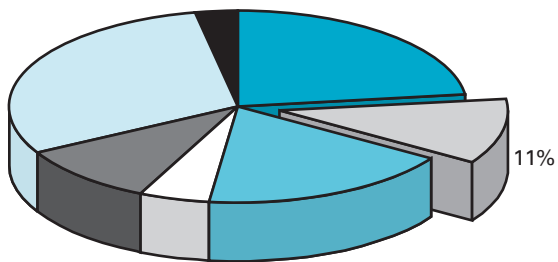
a. Relatie producten en beleid

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 2002 van Verkeer en Waterstaat (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:

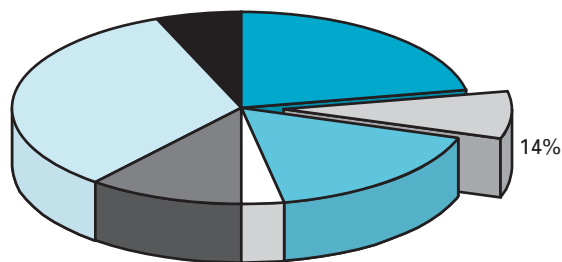
- Artikel 01 Veilig Goederenvervoer
- Artikel 02 Versterking Netwerk Goederenvervoer
- Artikel 05 Veiligheid Personenvervoer
- Artikel 06 Versterking Netwerk Personenvervoer
- Artikel 08 Duurzaam Personenvervoer

In de volgende figuur worden het begrote aandeel Regionale en lokale infrastructuur in het totale Infrastructuurfonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Regionaal Lokaal afgezet tegen de realisatie 2002.

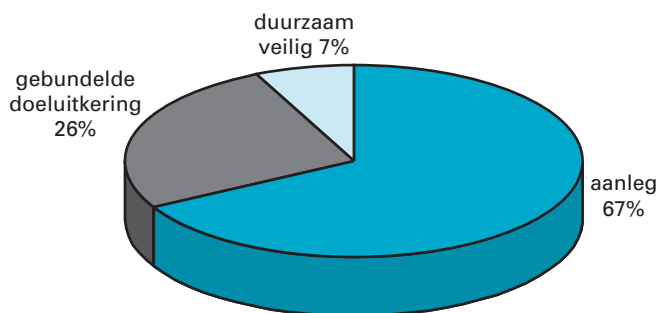
**Aandeel Reg/lok in totaal Infracfonds
Begroting 2002**



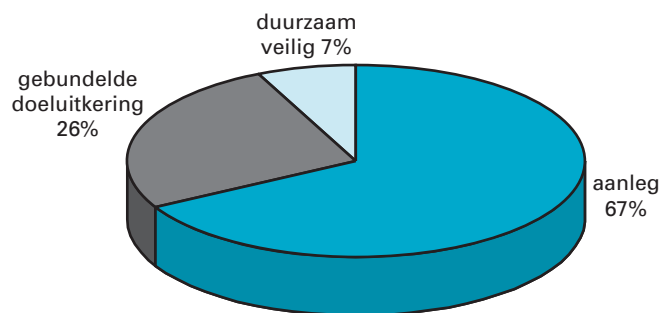
**Aandel Reg/lok in totaal Infracfonds
Begroting 2002**



**Uitgavencategorieën Reg/lok
Begroting 2002**



**Uitgavencategorieën Reg/lok
Realisatie 2002**



b. Het actuele programma

01.03.01 Verkenningen en planstudies

Op het artikelonderdeel worden diverse studies bekostigd ter beoordeling van de diverse projecten die in verkenning- en planstudiefase verkeren. Ook worden studies bekostigd van gerealiseerde projecten waarvan de ingebruikname wordt beoordeeld op effectiviteit. De onderuitputting wordt met name veroorzaakt door het ex-ante onderzoek voor de proef van de Rijn-Gouwelijn. De aanvankelijk geplande betaling van deze audit kon niet tijdig in 2002 tot betaling komen omdat de afgifte van de beschikking te laat was. Daarnaast is de reservering voor de PPS-mogelijkheden van de N201 onbesteed gebleven. Deze reservering wordt aangesproken zodra de subsidieaanvrager daarvoor een verzoek indient.

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde verkenningen- en planstudieprogramma regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 1 & 8.

01.03.02 Aanleg Regionale en lokale infrastructuur

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma regionale en lokale infrastructuur wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 9.

01.03.03 Duurzaam veilig

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Duurzaam veilig wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 10.

01.03.05 Gebundelde Doeluitkering

De staatscourantprojecten zijn nagenoeg afgerond, op enkele projecten na waar de bestuursrechter nog een uitspraak over zal doen. Het besluit over de decentralisatie, met daaraan gekoppeld een ophoging van de subsidiegrens, is inmiddels in het staatsblad verschenen. Onduidelijk is hoe dit traject verder gaat verlopen, daar het parlement zich hier nog over moet uitspreken.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	1 854,1	690,4	294,2	1 154,9	195,5	959,4¹
Uitgaven	539,0	600,4	502,1	544,0	630,7	- 86,7
Product-uitgaven	535,7	596,4	498,4	539,4	627,6	- 88,2
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk/planstudie	0,1	0,4	0,3	0,4	4,6	- 4,2 ²
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	353,8	403,6	295,0	365,4	417,9	- 52,5 ³
01.03.03 Duurzaam veilig	15,3	31,6	6,3	2,9	40,7	- 37,8 ⁴
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	166,4	160,8	196,9	170,7	164,5	6,2
Directe uitvoeringsuitgaven	3,3	4,0	3,7	4,6	3,1	1,5
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk/planstudie	1,6	0,8	2,0	1,3	1,4	- 0,1 ²
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	1,3	2,7	1,7	3,3	1,5	1,8 ³
01.03.03 Duurzaam veilig	0,3	0,5	0	0,0	0,0	0,0 ⁴
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	0,1	0,0	0	0,0	0,2	- 0,2
Ontvangsten	5,4	4,9	32,6	2,0	0,0	2,0⁵

¹ de forse toename van aangegane verplichtingen is veroorzaakt door o.a. het beschikken van de projecten Randstadrail, de Carnisselandelijn, de N209 en Almere Poort. Tevens waren verplichtingen nodig voor de indexering 2002;

² de lagere uitgaven realisatie komt met name doordat de subsidiebijdrage voor de PPS faciliteit voor de N201 in 2002 niet tot een betaling heeft geleid;

³ ondanks de voorspoedige voortgang van een aantal projecten (o.a. de betalingen aan Randstadrail en de tramtunnel Grote Marktstraat) is er toch sprake van onderuitputting. Dit wordt met name veroorzaakt door het niet betalen aan de NZ-lijn en een lagere declaratie van de gemeente Utrecht voor de HOV Leidsche Rijn. Daarnaast is recent door de provincie Utrecht een vertraging gemeld van het project N210. Verder zijn bij meerdere kleine projecten betalingen achtergebleven (realisatie inclusief BTW ad. € 17,0 mln.);

⁴ gemeenten hebben niet van de maximale voorschotten gebruik gemaakt. Daarnaast is de afrekening van het Demo-project Zeeuws-Vlaanderen vertraagd (o.a. als gevolg van het ontbreken van een accountantsverklaring);

⁵ de ontvangsten betreffen de ontvangen rente inzake de Gebundelde doeluitkering.

02 NATTE INFRASTRUCTUUR

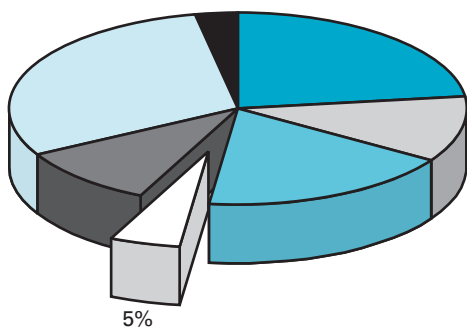
Artikel 02.01 Waterkeren

a. Relatie producten en beleid

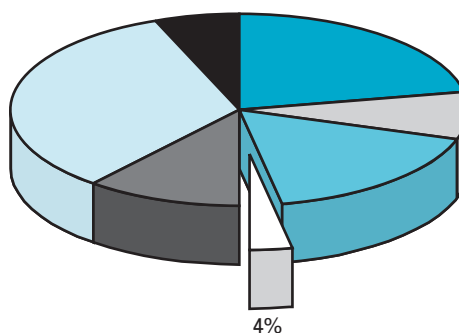
Op dit artikel worden de producten op het gebied van Waterkeren verantwoord. De verantwoording over het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat (XII). Het product-artikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 13 «Veiligheid water» van Verkeer en Waterstaat.

In de volgende figuren worden het begrote aandeel Waterkeren in het totale Infrastructuurfonds 2002 en de verschillende uitgavencategorieën op de werksoorten van Waterkeren weergegeven.

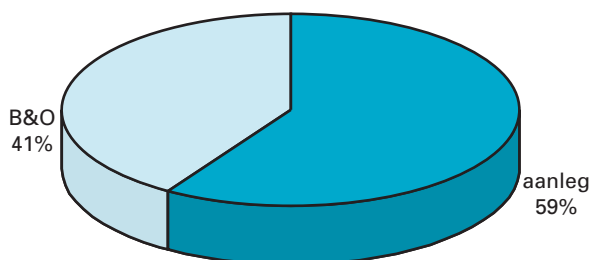
**Aandeel Waterkeren in totaal Infracfonds
Begroting 2002**



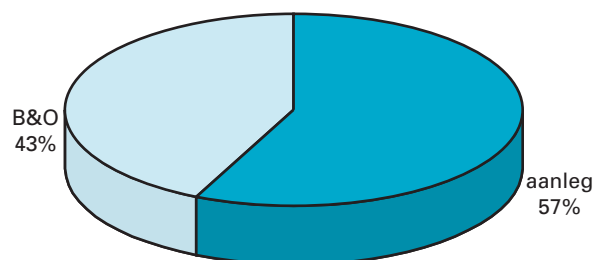
**Aandeel Waterkeren in totaal Infracfonds
Realisatie 2002**



**Uitgavencategorieën Waterkeren
Begroting 2002**



**Uitgavencategorieën Waterkeren
Realisatie 2002**



b. Het actuele programma

Artikel 02.01.01 Aanleg waterkeren: verkenning en planstudie

In de planstudie «Ruimte voor de Rivier» wordt bekeken welke maatregelen er genomen moeten worden om de toename van de Rijnaafvoer tot 16 000 m³/sec te Lobith op te vangen. Over de plannen die in de studie worden ontwikkeld zal een Planologische Kern Beslissing (PKB) worden genomen. De planning is gericht op een PKB in 2005.

In de «Integrale Verkenning Maas» (IVM) wordt onderzocht waar langs de Maas problemen optreden bij een toekomstige Maasafvoer van 4 600 m³/sec. Naar verwachting zal IVM in 2003 worden afgerond.

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

Project	Begroting 2002			Realisatie 2002		
	cm water-stands-verlaging	ha uiter-waard	gereed	cm water-stands-verlaging	ha uiter-waard	gereed
– Doorlatend maken aanbrug spoorbrug Oosterbeek	10,0	n.v.t.	2003	x	x	2003 ¹
– Bakenhof: dijkteruglegging en herinrichting uiterwaard	2,5	40,0	2002	2,5	40,0	2002
– Lekdijk West: dijkteruglegging en afgraven oude dijk	0,6	2,0	2002	0,6	2,0	2002
– Pontonnierskazerne: afgraven hoogwatervrij gebied	2,0	5,0	2002	x	x	2003 ²
– Keent en Hemelrijkse waard: afgraven en herinrichten uiterwaard	1,5	7,0	2005	x	x	2005 ³

¹ Dit project zal in het laatste kwartaal 2003 worden afgerond, de genoemde kengetallen zullen dan ook pas daadwerkelijk gerealiseerd zijn (er is geen sprake van tussentijdse waterstand verlaging);

² Ten gevolge van het afsluiten van een nieuw contract is het project vertraagd en is de oplevering uitgesteld tot en met 2003;

³ Project verloopt conform schema, geplande realisatie in 2005.

B. Versterking dijken Noord-oostpolder en Flevoland langs het IJsselmeer en het Markermeer

Dijkvak	Begroting 2002			Realisatie 2002		
	Totale lengte	Lengte te verhogen	Herzetten steenbekleding	Totale lengte	Lengte te verhogen	Herzetten steenbekleding
Noord-Oostpolder	42,9 km	32 km	9,5 km	36,9 km	32 km	3,5 km ¹
Flevoland-IJsselmeer	35 km	17,5 km	35 km	pm	17,5 km	6 km ²
Flevoland-Markermeer	18,3 km	18,3 km	16 km	2,6 km	2,6 km	2,4 km ³
Totaal	96,2 km	67,8 km	60,5 km	39,5 km	52,1 km	11,9 km

¹ Als gevolg van uitvoeringstechnische problemen is een deel van 6 km verbetering stenenbekledingen niet gereed en opgeleverd cf. bestek. Medio maart wordt het werk hervat.

² De Vossemeerdijk en de Ketelmeerdijk zijn op hoogte cf. bestek, de vervanging stenenbekleding is deels gerealiseerd. Bij totale lengte is geen waarde opgenomen omdat de definitieve afwerking en afronding van de stenenbekleding tot eind 2003 loopt.

³ Het geotechnisch onderzoek en de bestekvoorbereiding zijn vertraagd door procedures. Indien de uitspraak van de Raad van State (verwacht omstreeks medio februari 2003) positief uitvalt kan de uitvoering direct opgedragen worden en is oplevering eind 2005 haalbaar.

C. Maaswerken

Op de verantwoording van de projecten Zandmaas en Grensmaas wordt nader ingegaan in de reguliere (halfjaarlijkse) voortgangsrapportages Maaswerken.

D. Het programma stenenbekledingen

In 2002 is gewerkt aan de stenenbekledingen in Zeeland en Flevoland. Het programma stenenbekledingen loopt tot en met 2015.

E. Uitgevoerde onderzoeken 2002

In 2002 is in het kader van het meer jaren onderzoek «Veiligheid Nederland in Kaart» (VNK) onderzoek verricht naar de overstromingskansen van waterkeringen. Tevens is gewerkt aan een methode voor de beoordeling en de analyse van kunstwerken. VNK zal naar verwachting in 2005 worden afgerond.

Voor een verdere onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma waterkeren wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 11.

02.01.03 Beheer en onderhoud waterkeren: voorbereiding

Op dit artikel zijn onder andere werkzaamheden voor het opstellen van legger- en beheerregisters uitgevoerd en verantwoord. Dit zijn instrumenten die worden ontwikkeld voor het uitvoeren van de vijfjaarlijkse toetsing van de waterkeringen en het actualiseren van het hydraulisch randvoorwaardenboek.

Daarnaast zijn activiteiten uitgevoerd die nodig zijn om de Kustlijnkaarten te produceren ten behoeve van de opstelling van het jaarlijkse kust suppletieprogramma. Dit programma is gericht op het handhaven van de basiskustlijn.

Ten slotte zijn op dit artikelonderdeel ook uitgaven verantwoord die voortkomen uit het onderzoek naar de haalbaarheid van betonnen en kunststofschuiven voor de Oosterscheldekering. Dit omdat het niet conserveren op termijn goedkoper en minder belastend voor het milieu is.

02.01.04 Beheer en onderhoud waterkeren: realisatie

Beheer en Onderhoud waterkeren	Begroting 2002	Realisatie 2002
– Stormvloedkering Oosterschelde	Groot onderhoud schuiven	Groot onderhoud schuiven
– Overige stormvloedkeringen in de Nieuwe Waterweg (Hartelkering en Maeslantkering)	Beheer en onderhoud	Beheer en onderhoud en de Hollandsche IJssel
– Zandsuppleties langs de kust	14 400.00 m ³	15 500.00 m ³
– Herstel dijkbekledingen	ca 20 km	* 21,6 km
– Overige Rijkswaterkeringen	Onderhoud van ca 291 km	onderhoud van ca. 291 km

* Met ingang van 2002 wordt het programma «herstel dijkbekledingen» verantwoord op IF 02.02.02.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.01 Waterkeren	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	198,6	113,9	186,1	342,2	236,0	106,2¹
Uitgaven	130,3	143,5	178,7	240,7	268,9	- 28,2
Product-uitgaven	89,1	99,6	131,4	156,4	202,9	- 46,4
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	5,0	23,6	36,5	94,3	126,4	- 32,1 ²
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	84,1	76,0	94,9	62,1	76,4	- 14,3
Directe uitvoeringsuitgaven	41,3	44,0	47,2	84,3	66,0	18,2
02.01.01 Aanleg waterkeren: verk./planstudie	8,8	6,1	6,8	13,8	10,1	3,7
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	1,6	2,7	-	30,2	22,3	7,9 ²
02.01.03 B&O waterkeren: voorbereiding	11,0	12,3	12,5	13,0	14,5	- 1,6
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	19,9	22,9	27,9	27,3	19,1	8,2
Ontvangsten	1,5	10,6	11,9	10,2	17,7	- 7,5³

¹ de overschrijding wordt met name verklaard door de vastlegging van de verplichting betreffende de betaling aan de gemeente Nijmegen voor een nieuwe oeververbinding over de Waal in het kader van de dijk teruglegging bij de Waalsprong, in 2003 (ca. € 90 mln.) en technische begrotingsmutaties;

² bij Miljoenennota 2003 is € 45,4 mln. overgeheveld vanuit het programma Aanleg Reg./lok. Realisatie (IF 01.03.02) en is voor € 20 mln. een lening aangegaan met Deltaplan Grote Rivieren (IF 03.04). Binnen dit beschikbare bedrag is € 90,8 mln. gereserveerd voor de voorschotbetaling aan de gemeente Nijmegen van subsidie voor een nieuwe oeververbinding over de Waal welke tot doel heeft de noodzakelijke waterstanddaling in dit gebied te realiseren. Dit bedrag is in 2002 niet tot betaling gekomen en zal via het voordelig saldo Infrastructuurfonds aan 2003 worden toegevoegd;

³ vertraging in het betalen van rekeningen voor het project Spoorbrug Oosterbeek zijn voornamelijk de oorzaak van de tegenvallende ontvangsten.

Artikel 02.02 Waterbeheren en Vaarwegen

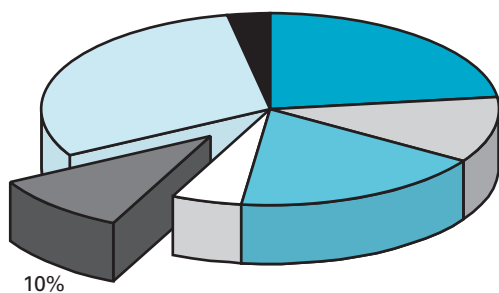
a. Relatie producten en beleid

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 2002 van Verkeer en Waterstaat (hoofdstuk XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen:

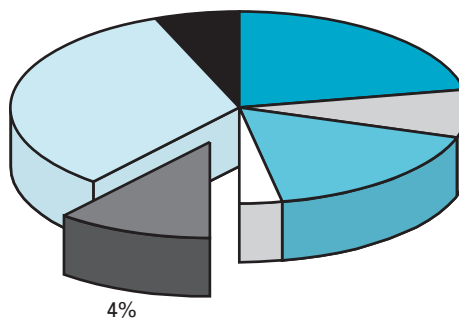
- Artikel 01 Veilig goederenvervoer
- Artikel 02 Versterking netwerk goederenvervoer
- Artikel 03 Efficiënt goederenvervoersysteem
- Artikel 14 Waterbeheren

In de volgende figuur worden het begrote aandeel Waterbeheren en Vaarwegen in het totale Infrastructuurfonds 2002 en de verschillende uitgaven-categorieën op de werksoorten van Waterbeheren en vaarwegen afgezet tegen de realisatie 2002.

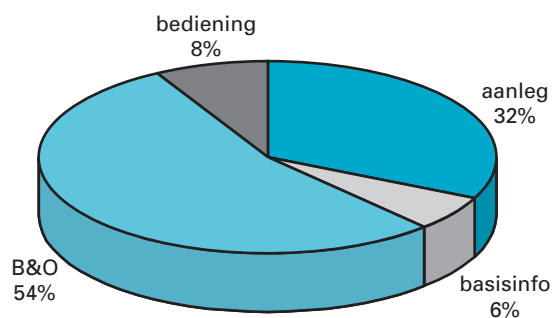
**Aandeel Waterkeren en Vaarwegen in totaal
InfrafondsBegroting 2002**



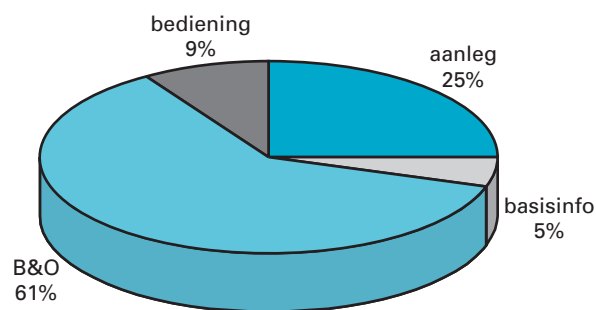
**Aandeel Waterkeren en Vaarwegen in totaal
Infrafonds Realisatie 2002**



**Uitgavencategorieën waterbeheren en vaarwegen
Begroting 2002**



**Uitgavencategorieën waterbeheren en vaarwegen
Realisatie 2002**



b. Het actuele programma

Artikel 02.02.01 Aanleg vaarwegen en waterbeheren: verkenningen en planstudies

Voor een onderbouwing van het verkenningen- en planstudieprogramma vaarwegen en waterbeheren 2002 wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 1 & 12.

Artikel 02.02.02 Aanleg vaarwegen en waterbeheren: realisatie

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma vaarwegen en waterbeheren wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 13.

Artikel 02.02.03 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding

Zoals uit onderstaand overzicht blijkt is op dit artikelonderdeel meer gerealiseerd dan in de begroting beschikbaar was, het verschil bedraagt ruim € 5 mln. (hiervan wordt € 1 mln. verklaard door de verhoging van loon- en prijscompensatie).

Programma beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: voorbereiding			
Bedragen in EUR1000	Begroting	Realisatie	Verschil
	2002	2002	2002
WONS	13 199	14 711	1 512
BPN (inclusief doorstart)	8 046	9 269	1 223 ¹
Normen en richtlijnen	5 272	2 900	- 2 372 ²
Overige producten	2 013	6 964	4 951 ³
Totaal	28 530	33 844	5 314

¹ ten gevolge van een voortvarende doorstart BPN heeft een overschrijding plaatsgevonden;
^{2,3} tussen de thema's «Normen en Richtlijnen» en «Overige producten» heeft verschuiving plaatsgevonden. Dit heeft puur te maken met de «labeling» van deze projecten, vanaf 2003 zal dit onderscheid ook niet meer gemaakt worden. Per saldo is voor deze twee thema's € 2,6 mln. meer gerealiseerd, dit wordt onder andere veroorzaakt door niet geplande activiteiten die zijn uitgevoerd voor de Europese Kaderrichtlijn Water.

Artikel 02.02.04 Beheer en onderhoud waterbeheren en vaarwegen: realisatie

Op dit artikel zijn werkzaamheden uitgevoerd en betalingen verricht voor:

- Herstel en inrichting
- WVO (wet verontreiniging oppervlaktewater)
- Overdracht waterstaatswerken (Brokx-nat en bijdragen t.b.v. vaarwegen niet in beheer bij het Rijk)
- Beheer en onderhoud rijksvaarwegen
- De kwaliteit en kwantiteit (afvoer) van het water
- Overige zaken, zoals landelijk uitvoerend onderzoek en missiekritische systemen

Artikel 02.02.05 Bediening vaarwegen

Output bediening						
	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
- Aantal objecten	193	193	194	194	193	1
- Aantal verkeersposten		14	14	14	14	0
- Aantal fte's	945	927	955	954	930	24 ¹
Uitgaven x EUR 1 mln.	51	50	53	55	49	6

¹ Ten gevolge van de 55+-regeling draait personeel ouder dan 55 jaar geen nachtdiensten meer. Hierdoor is extra inzet van personeel noodzakelijk. Dit komt zowel in het «aantal fte» als in de «uitgaven» tot uiting.

Artikel 02.02.06 Basisinformatie waterkeren, -beheren en vaarwegen

Dit deelprogramma levert actuele en adequate informatie aangaande de bescherming van het land tegen overstromingen bij hoogwater en de kwaliteit van nautische ecosystemen.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	766,8	696,1	807,3	822,9	478,4	344,5¹
Uitgaven	642,0	616,3	697,1	722,7	618,2	104,5
Product-uitgaven	304,4	280,6	318,3	308,1	290,0	18,1
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	139,2	108,8	107,74	127,6	150,4	- 22,8
02.02.04 B&O realisatie	165,2	171,8	210,6	180,5	139,7	40,8 ²
Directe uitvoeringsuitgaven	337,6	335,8	378,7	414,6	328,2	86,5
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verk./planstudie	13,8	16,7	13,6	11,6	10,5	1,1
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	32	33,0	23,1	51,0	37,6	13,4
02.02.03 B&O: voorbereiding	12,5	14,1	29,3	33,8	28,5	5,3 ³
02.02.04 B&O realisatie	192,9	187,5	220,94	226,9	163,8	63,1 ²
02.02.05 Bediening vaarwegen	51	49,6	53,4	55,0	50,4	4,6
02.02.06 Basisinformatie	35,4	34,9	38,4	36,3	37,3	- 1,0
Ontvangsten	86,4	91,0	78,6	68,0	66,3	1,7

¹ ruim € 84 mln. wordt verklaard door een overschrijding binnen het aanlegartikel, met name veroorzaakt door het meerjarige project Koegorspolder (ca. € 75 mln.). Voor het vastleggen van verplichtingen bij B&O voorbereiding was meer ruimte nodig. De verplichtingen die vastgelegd zijn hebben o.a. betrekking gehad op de doorstart BPN en werkzaamheden voor de EKW (bijna € 10 mln.) Voor het aangaan van meerjarige contracten en het indexeren van de overeenkomst meerjarige «Fries Groningse kanalen» was extra verplichtingenkrediet noodzakelijk (ruim € 240 mln.);

² de realisatie op dit artikel ligt ca. € 104 mln. hoger dan het bedrag dat bij de begroting beschikbaar was. Ruim € 45 mln. hiervan wordt veroorzaakt door de toegestane overprogrammering (dit vanwege het structurele tekort bij B&O, zoals ook bij NJN is gemeld). Daarnaast is ruim € 10 mln. toegevoegd aan het begrotingsbedrag door de toekenning compensatie voor loon- en prijsstijgingen en BTW op de vaartuigen. Daarnaast was meer kasgeld nodig dan beschikbaar, dit wordt o.a. veroorzaakt door:

- hoger uitgevallen uitgaven (vanwege indexering) voor Brokx-nat en de exploitatie en het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen;
- schadevaringen in o.a. Tiel en bergen van wrak Sandrien (deels gecompenseerd door inkomsten);
- noodzakelijk gebleken nautisch baggerwerk aan de binnenzijde van de Beatrixsluis inclusief het verwijderen van de middenremming;
- een periode met hoge afvoer van de Maas zijn er verondiepingen ontstaan in de Dongemond. Het was hierdoor noodzakelijk extra baggerwerkzaamheden te laten uitvoeren;
- overige noodzakelijk uit te voeren werkzaamheden, waarvan een aantal gepland stond voor 2003;

³ als gevolg van extra inzet voor de doorstart BPN en werkzaamheden in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water (EKR) was extra budget noodzakelijk.

Ontvangsten Waterbeheren en vaarwegen (in EUR mln.)			
	Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2002	2002
Vaarweg Ketelmeer	0,2	0,9	- 0,7 ¹
Aquaduct Harderwijk	4,5	4,5	0,0
Verdieping Westerschelde	1,3	14,1	- 12,8 ²
Overige, kleine projecten	4,8	0,3	4,6 ³
Totaal projecten	10,8	19,8	- 9,0
WVO	32,3	32,7	- 0,4
Overig beheer en onderhoud	24,9	13,8	11,1 ⁴
Totaal	68,0	66,3	1,7

¹ het project is vertraagd. Dit heeft naast minder uitgaven ook geleid tot minder ontvangsten;

² de wrakopruiming is vertraagd (zie ook uitgaven), hierdoor schuiven de ontvangsten ook door;

³ van een aantal kleine projecten was de ontvangst niet begroot, dit heeft geleid tot deze ontvangsten;

⁴ er is meer ontvangen voor B&O dan begroot, dit is o.a. een gevolg van meer ontvangsten voor schadevaringen.

Geraamde aantallen (x 1 000) en opbrengsten (x EUR1000) voor de WVO in 2002					
	Realisatie			Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
1. Opbrengst Communaal gezuiverd	18 707	16 788	16 277	15 562	715
aantal	1 220	1 057	1 025	980	45,0
tarief	15,9	15,9	15,9	15,9	0,0
2. Opbrengst Bedrijven en communaal ongezuiverd	17 174	14 231	12 132	17 156	- 5 024
aantal	560	448	382	540	- 158,0
tarief	31,8	31,8	31,8	31,8	0,0
3. Totale opbrengsten (1+2)	35 881	31 018	28 409	32 718	- 4 309

03 MEGAPROJECTEN

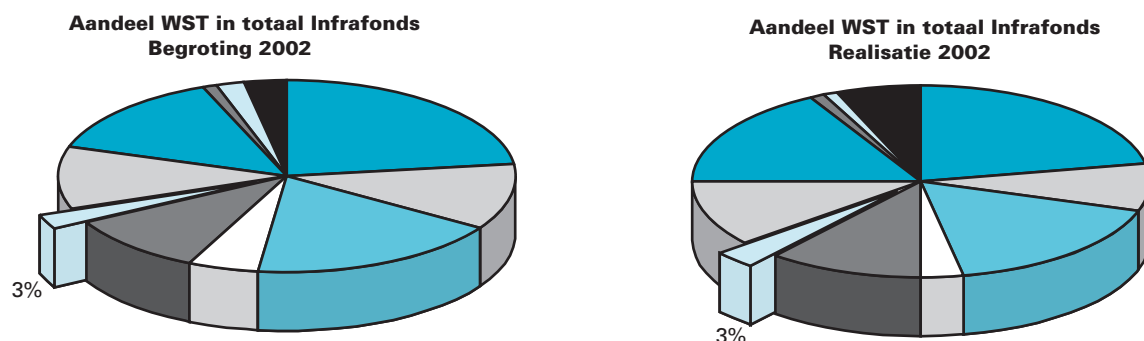
Artikel 03.01 Westerscheldetunnel

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 2002 van Verkeer en Waterstaat (XII). Het productartikel is gerelateerd aan de volgende beleidsartikelen :

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

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van de Westerscheldetunnel in het totale infrastructuurfonds 2002 afgezet tegen het werkelijke aandeel.



c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
03.01 Westerscheldetunnel	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	8,4	6,6	9,3	58,2	10,7	47,5¹
Uitgaven:	122,1	85,3	174,3	232,9	154,5	78,4
Product-uitgaven	115,8	78,4	166,5	223,5	144,8	78,7²
Directe uitvoeringsuitgaven	6,3	7,0	7,8	9,4	9,6	- 0,2
Ontvangsten	0,0	0,6	0,4	0,1	0,0	0,1

¹ Overschrijding is het gevolg van voorspoedig verloop van de uitvoering.

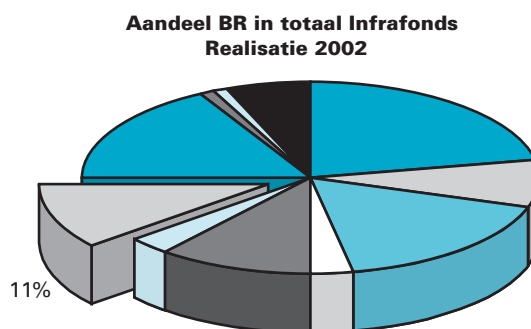
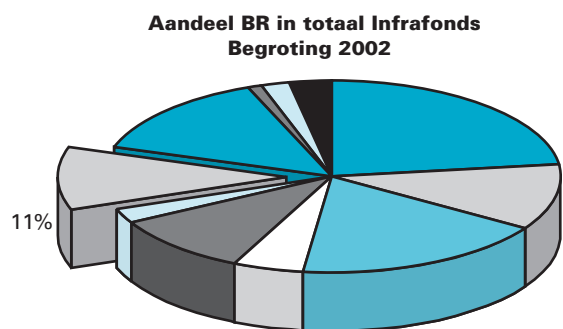
² Als gevolg van de goede voortgang en vervroegde oplevering van de Westerscheldetunnel zijn er in 2002 meer aandelen uitgegeven dan was voorzien (ad € 67 mln.). Deze uitbreiding is gerealiseerd door middel van een verschuiving uit het jaar 2003. De Westerscheldetunnel is op 14 maart 2003 in gebruik genomen.

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 (XII)

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van de Betuweroute in het Infrastructuurfonds 2002 afgezet tegen het werkelijke aandeel.



b. Het actuele programma

Voor een onderbouwing van het voor 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Betuweroute wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 14.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.02 Betuweroute	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	767,0	2 340,9	368,6	899,0	109,0	789,9¹
Uitgaven:	473,2	516,9	546,6	764,2	685,6	78,6
03.02.00 Product-uitgaven	465,1	512,0	546,6	761,5	669,7	91,8²
03.02.02 Directe uitvoeringsuitgaven	8,1	4,9	0	2,7	15,9	- 13,2³
03.02.03 Ontvangsten	14,5	7,1	20,9	12,0	25,0	- 13,0
Bijdrage EU	14,5	7,1	20,9	12,0	25,0	- 13,0 ⁴

¹ in september is een beschikking afgegeven van € 260 mln. voor Kijfhoek restant fase 4, Bovenbouw Verlegde Havenspoorlijn en Aansluiting Kortsluitroute, Beheer en Instandhouding Kruisende Infrastructuur, Ombouwcluster Bovenbouw O10, Engineering Apparaat en Toezicht en Tweede fase Elektrificatie Havenspoorlijn. Tevens werd verplicht € 107 mln. BOI 2001.
In oktober werd € 466 mln. verplicht a.g.v. de beschikking bouwkosten Ombouwcluster Bovenbouw O4, bouwkosten Geluidsschermen, Spoor en Tractie- en energiesystemen A15, Ongelijkvloerse boog Geldermalsen;

² in 2002 is ruim € 125 mln. toegevoegd voor de Betuweroute uit hoofde van het Voordelig Saldo 2001 ad € 79,3 mln. en prijscompensatie ad € 19,6 mln. Verder is invulling gegeven aan het in de 10e Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer vermelde tekort van € 26 mln. (o.a. Calandbrug en Boog Geldermalsen). Deze extra toegevoegde middelen zijn voor een groot deel gerealiseerd. Echter de voorgenomen aanbesteding van de TTI (Tunnel-Technische Infrastructuur) is aangehouden. Dit is veroorzaakt door een heroverweging van de te nemen maatregelen voor veiligheid, behoud en beschikbaarheid van de tunnel na een calamiteit. Ook heeft een lagere verrekening van de EAT-kosten met de uitvoeringsorganisatie en een latere uitvoering van de geluidsschermen bijgedragen aan het niet volledig realiseren van de extra verkregen middelen.

³ het begrotingsbedrag voor de DUU's is in 2002 een factor 2,20371 te hoog geweest. Dit in verband met een foutieve conversie naar de euro (opgenomen waarde had derhalve € 7,2 mln. moeten zijn). De lagere realisatie op de DUU's wordt vooral verklaard door lagere uitgaven op de geraamde kosten voor de posten Landsadvocaat en audit's (deze uitgaven zullen wel in latere jaren worden gerealiseerd). Door een latere indienststellingsdatum (2006) zal over een langere periode DUU-budget benodigd zijn.

⁴ de verrekening met de EU heeft vertraging opgelopen. Hierdoor zijn minder ontvangsten gerealiseerd dan begroot, echter deze ontvangsten zullen nu in 2003 worden gerealiseerd.

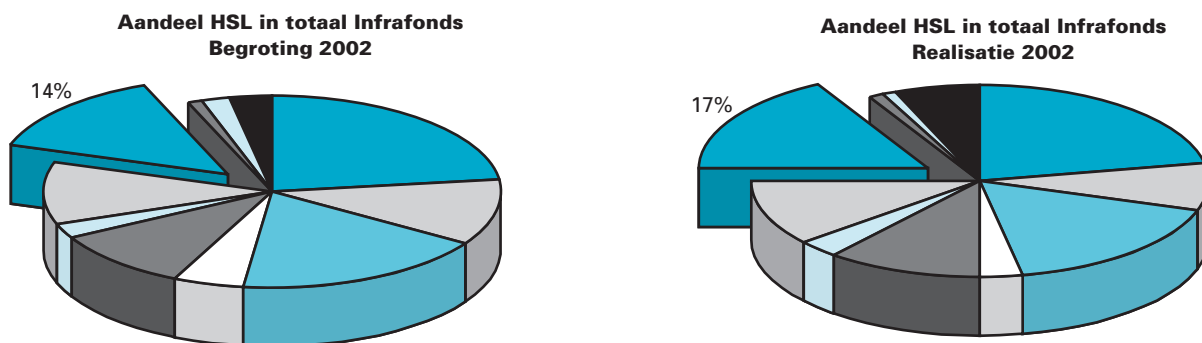
Artikel 03.03 Hogesnelheidslijn

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 2002 weergegeven en afgezet tegen de realisatie over 2002:



b. Het actuele programma

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

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (EUR mln.)						
03.03 Hogesnelheidslijn				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	682,9	3 419,7	3 495,0	500,9	222,9	278,0
Uitgaven	267,2	499,6	944,5	1 188,5	835,9	352,7
Product-uitgaven	253,7	499,6	944,5	1 130,3	777,1	353,2
03.03.01 HSL-zuid	245,2	490,0	782,8	902,7	680,2	222,6 ¹
03.03.02 HSL-oost	8,5	7,8	3,1	0,0	9,5	- 9,5 ²
03.03.03 HSL-zuid: railwegen			11,3	18,8	12,4	6,4 ¹
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen			142,9	203,8	70,3	133,5 ¹
03.03.05 Snelle treinverbindingen		1,8	4,4	5,0	4,7	0,2
Directe uitvoeringsuitgaven	13,4	0,0	0,0	58,2	58,7	- 0,5
03.03.01 HSL-zuid	12,7			49,5	49,5	0,0
03.03.02 HSL-oost	0,7			0,0	0,5	- 0,5 ²
03.03.03 HSL-zuid: railwegen				0,7	0,7	0,0 ¹
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen				8,0	8,0	0,0 ¹
Ontvangsten	19,7	20,7	11,5	25,9	15,0	10,9³

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

¹ Een deel van de overschrijding wordt veroorzaakt door een toevoeging uit de aanvullende post van het Ministerie van Financiën ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW (ruim € 140 mln.). Daarnaast is de aanleg van de HSL in 2002 sneller verlopen dan was voorzien in de begroting. Het gaat dus nadrukkelijk om een probleem met het kasritme als gevolg van een voortvarende uitvoering van de aanleg en niet om een kostenstijging van het project.

² Ten aanzien van de HSL-Oost zijn er vrijwel geen activiteiten geweest.

³ Er zijn meer EU-ontvangsten dan begroot.

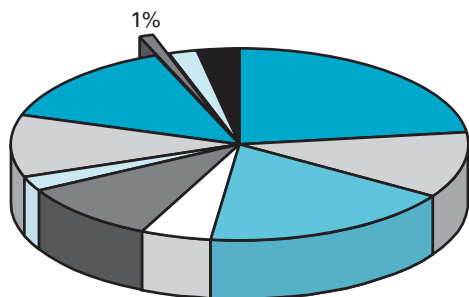
Artikel 03.04 Deltaplan Grote Rivieren

a. Relatie product en beleid

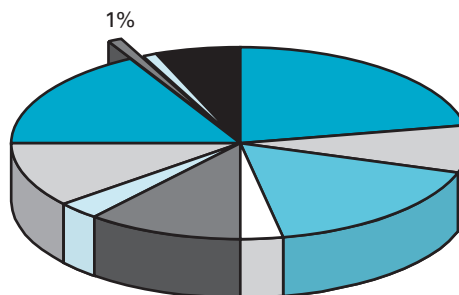
Onder dit productartikel wordt verantwoording afgelegd over de producten voor de realisering van het Deltaplan Grote Rivieren (DGR). Het productartikel is gerelateerd aan beleidsartikel 13 «Veiligheid Water van de begroting van Verkeer en Waterstaat (HXII).

In het volgende figuur wordt het begrote aandeel van Delta Plan Grote Rivieren in het totale infrastructuurfonds 2002 weergegeven en afgezet tegen de realisatie 2002.

**Aandeel DGR in totaal Infracfonds
Begroting 2002**



**Aandeel DGR in totaal Infracfonds
Realisatie 2002**



b. Het actuele programma

De werken langs de grote rivieren, met als doel om bij een afvoer bij Lobith van 15 000 m³/sec voldoende veiligheid te bieden, zijn grotendeels voltooid. In het kader van bescherming tegen hoge buitenwaterstanden zijn in 2003 langs de kust en in het benedenriviereengebied nog enkele werken in uitvoering. Een meer gedetailleerd overzicht is opgenomen in de voortgangsrapportages Deltaplan Grote Rivieren die halfjaarlijks aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Opgemerkt wordt dat de Maaswerken (Zandmaas en Grensmaas), die ook deel uitmaken van DGR, met ingang van 2002 op het begrotingsartikel waterkeren (02.01) worden verantwoord.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.04 Deltaplan grote rivieren	Realisatie				Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	74,9	96,1	103,8	15,9	15,6	0,3
Uitgaven:	89,3	110,9	115,5	34,6	51,1	- 16,5¹
Product-uitgaven	54,1	77,0	99,8	31,4	40,8	- 9,4¹
Directe uitvoeringsuitgaven	35,3	33,9	15,8	3,2	10,2	- 7,0¹
Ontvangsten	4,0	10,7	30,5	14,2	10,6	3,6²
Geen ruimte voor BTW groot 142.1						

¹ onderuitputting wordt veroorzaakt door vertraging in de besluitvorming omtrent voortgang projecten door waterschappen in het Benedenriviereengebied en door vertraging verplichte MER-procedures voor de waterkering in Harlingen;

² de meerontvangsten zijn gerealiseerd voor project Ramspol.

Artikel 03.05 Betaald rijden

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 4 Duurzaam Goederenvervoer

Artikel 6 Versterking Netwerk Personenvervoer

Artikel 8 Duurzaam Personenvervoer

b. Het actuele programma

In het Strategisch akkoord van het Kabinet Balkenende is opgenomen dat in deze kabinetsperiode geen middelen worden vrijgemaakt voor de voorbereiding van de invoering van kilometerheffing.

De activiteiten gericht op de invoering van kilometerheffing zijn daarom stopgezet.

De uitgaven hebben betrekking op de afwikkeling van lopende contracten. Nog niet alle contracten konden in 2002 worden afgehandeld zodat nog betalingen in 2003 zullen volgen.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.05 Betaald rijden	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	20,7	12,7	16,7	11,6	57,2	- 45,6¹
Uitgaven:	18,6	15,3	15,3	13,4	79,1	- 65,7
03.05 Product-uitgaven	18,6	15,3	15,3	13,4	79,1	- 65,7²
03.05 Ontvangsten				0,4	0,0	0,4

¹⁻² Er is geen actueel programma meer, het project is stopgezet en er zijn onderhandelingen gestart om lopende contracten te beëindigen.

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 2002 geraamde en gerealiseerde realisatieprogramma Multien intermodaal vervoer wordt verwezen naar bijlage 2, onderdeel 17.

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 (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 (XII). Door middel van de aan NS Railinfrabeheer B.V. (RIB) 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 RIB worden verstrekt. De verstrekte schatkistleningen dan wel de daarvoor door VenW afgegeven garanties lopen via de begroting van het Infrastructuurfonds en zijn budgettair neutraal

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
Beleidssterrein 04 Algemene Uitgaven				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	73,4	292,7	1 333,8	720,2	193,9	526,2¹
Uitgaven	71,1	297,0	847,1	388,4	211,4	177,0
Product-uitgaven	71,1	297,0	847,1	388,4	211,4	177,0
04.01 Nadelig saldo afgesloten rekeningen	53,5	26,5	0,0		mem.	
04.02 Bodemsanering	1,5	4,6	10,0	1,1	25,1	- 23,9 ²
04.03 Intermodaal vervoer	16,0	30,1	3,9	2,5	4,4	- 1,9
04.04 Overige uitgaven	0,1	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		170,2	283,6	37,9	182,0	- 144,1 ³
– 04.07.01 Rijksbijdrage				37,9	182,0	- 144,1
– 04.07.02 Terugsluis opbrengsten				0,0	0,0	0,0
04.08 Railinfrabeheer		65,6	549,6	346,9	0,0	346,9 ⁴
Ontvangsten	19,7	20,7	11,5	574,1	75,8	498,3⁵

¹ zie punt 3 en 4;

² met name als gevolg van vertraging bij de besluitvorming rond de Noord-Zuidlijn zijn de in 2002 geplande uitgaven niet tot betaling gekomen; de betaling verschuift naar 2003. Voorts is in 2002 minder aan saneringswerkzaamheden uitgegeven m.b.t. de Calandtunnel en RW 73-zuid dan waarop was gerekend;

³ in de begroting 2002 is geld gereserveerd voor de financiering van de acht nieuw op te richten regionale mobiliteitsfondsen. Hierbij geldt dat eerst de regio's geld moeten storten, waarna het Rijk dit verdubbelt tot een bepaald maximum. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het amendement Dijsselbloem. In totaal is € 37,9 mln. uitgegeven. De volgende regio's hebben de Rijksbijdrage ontvangen: samenwerkingsverband regio Eindhoven (€ 8,9 mln.), provincie Zeeland (€ 8,5 mln.), provincie Overijssel (€ 8,5 mln.) en de provincie Noord Brabant (€ 12 mln.);

⁴ in verband met vertraging van de uitplaatsing van de taakorganisaties is ook voor 2002 de mogelijkheid voor NS Railinfrabeheer B.V. (NS-RIB) geopend om schatkistleningen bij Financiën af te sluiten door de ondertekening van een nieuw convenant voor 2002, op te nemen in een aantal tranches. Tevens wordt over het in 2001 geleende bedrag rente betaald door NS-RIB (i.c. € 23,9 mln.). De technische verwerking van zowel de lening als de rente daarvan loopt via de begroting van VenW;

⁵ de hogere ontvangsten bestaan uit:

- het Voordelig Saldo ad € 227 mln;
- de ontvangsten inzake de schatkistbelening van NS Railinfrabeheer BV (zie punt 4).

De op dit artikel begrote ontvangsten van de Europese Unie voor projecten op het gebied van verkeer en vervoer ad € 75,8 mln. zijn, voorzover deze zijn gerealiseerd, verantwoord op de desbetreffende beleidsartikelen.

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

a. Relatie producten en beleid

05.01 Bijdrage ten laste van de Begroting van Verkeer en Waterstaat

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 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.

c. De budgettaire gevolgen van uitvoering

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)					
Beleidssterrein	Realisatie			Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
Ontvangsten	5 065,2	5 711,5	6 066,1	5 650,5	4 15,5
05.01 Bijdragen t.l.v. de begroting van VenW	3 217,2	3 636,2	3 789,8	3 472,8	317
05.03 Bijdragen t.l.v. de begroting van VROM	0,0	0,0	0,0	0,0	0
05.04 Bijdragen van het Fes	1 848,0	2 075,3	2 276,3	2 177,8	99

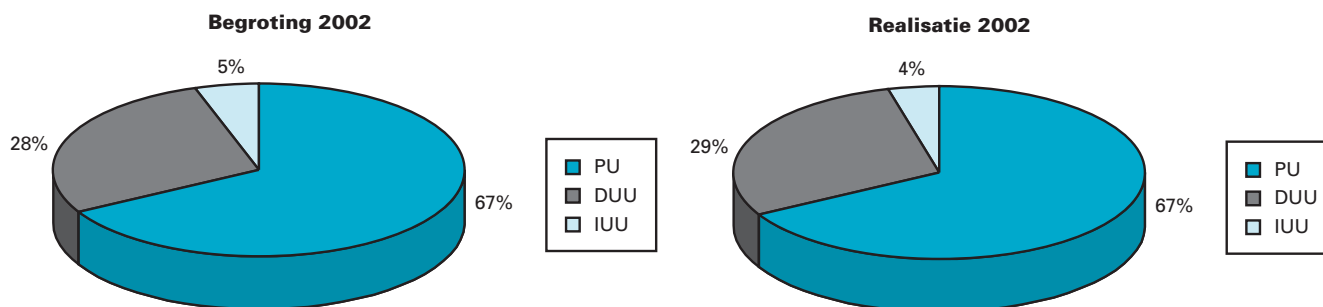
6. BEDRIJFSVOERING

De uitvoeringsorganisaties van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bedrijfsvoering: toerekenen van uitgaven/kosten aan producten

Met het toerekenen van uitgaven aan producten heeft Rijkswaterstaat inmiddels een aantal jaren ervaring. Sinds 1998 wordt een onderscheid gemaakt tussen ProductUitgaven (PU)¹, Directe Uitvoeringsuitgaven (DUU)² en Indirecte Uitvoeringsuitgaven (IUU)³. De PU en DUU worden toegerekend aan de producten van Rijkswaterstaat. De IUU zijn niet te koppelen aan concrete producten. Omdat de uitgaven ten behoeve van de Betuweroute en de HSL-zuid in de begroting voor 2002 buiten beschouwing zijn gelaten bij de weergave van de verhouding tussen de uitgaven-categorieën, is dat ook voor de realisatie gegevens gedaan.

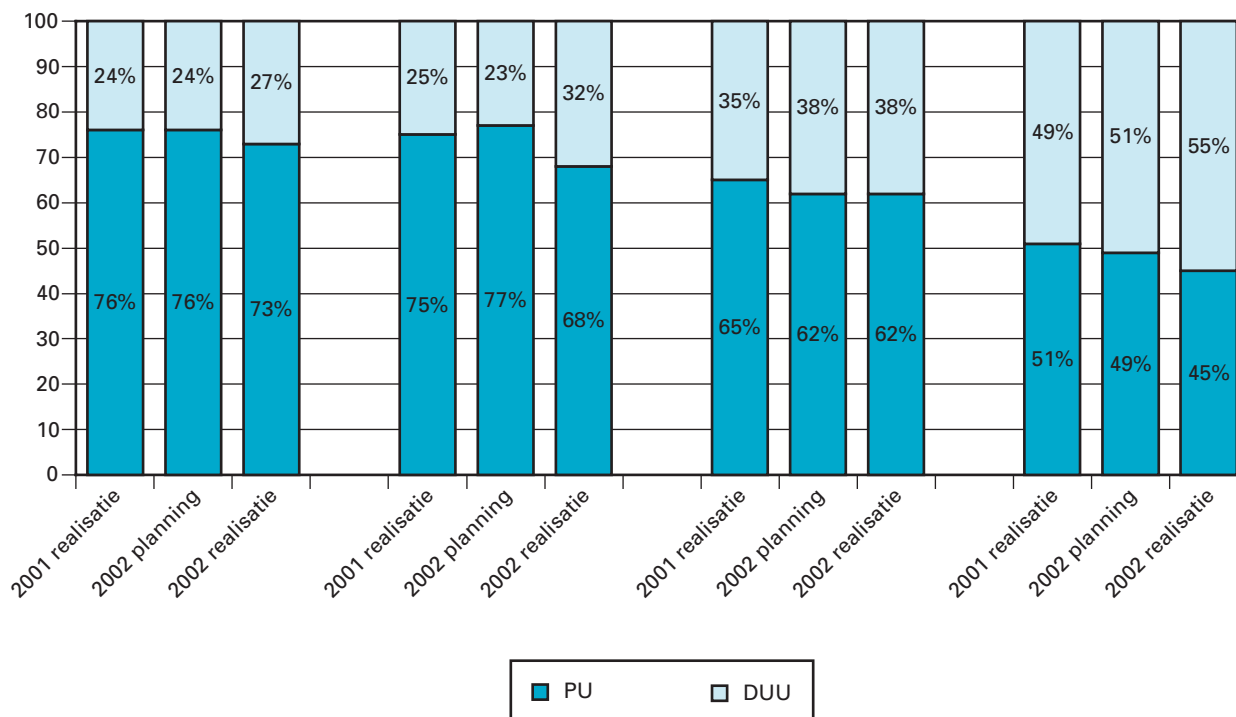


Productuitgaven komen met name voor op de werksoorten Aanleg (droog/nat) en Beheer en Onderhoud (droog/nat). De verhouding tussen de PU en de DUU binnen deze werksoorten is een hulpmiddel bij de beoordeling van de doelmatigheid waarmee Rijkswaterstaat de producten realiseert. Ook de doelmatigheid van de verschillende onderdelen van Rijkswaterstaat worden op deze wijze worden vergeleken. In onderstaande figuur is per werksoort de PU/DUU-verhouding van de planning en realisatie over 2002 weergegeven. Ter vergelijking is ook de realisatie van 2001 opgenomen.

¹ Onder productuitgaven wordt verstaan: uitgaven die nodig zijn om het product te maken (uitbesteding in het kader van bestekuitgaven).

² Onder directe uitvoeringsuitgaven wordt verstaan: alle direct aan een product toe te rekenen uitgaven van Rijkswaterstaat ten behoeve van de kerntaken (uitgevoerd door Rijkswaterstaat of derden, zoals ingenieursbureaus voor voorbereiding, die toezicht op de uitvoering van werken houden, inclusief hieraan gerelateerde uitbesteding) die nodig zijn om taken uit te voeren, de productie voor te bereiden, aan te sturen en te controleren.

³ Onder indirecte uitvoeringsuitgaven wordt verstaan: uitgaven die niet direct aan een product zijn toe te rekenen. Daarbij gaat het vooral om management, staven en RWS-brede activiteiten.



De realisatiewaarden 2002 op de werksoorten «Aanleg Nat» en «Beheer & Onderhoud Nat» wijken af van de begroting. Binnen «Aanleg nat» wordt dit met name veroorzaakt doordat het voorgenomen programma met minder productuitgaven dan gepland (o.a. gunstigere aanbestedingen) kon worden uitgevoerd (hierdoor neemt de relatieve omvang van de Directe Uitvoeringsuitgaven immers toe). Aangaande «B&O nat» is ten gevolge van een voorspoedige realisatie meer gerealiseerd dan begroot. Dit is vooral tot uiting gekomen in een hogere realisatie van de directe uitvoeringsuitgaven.

DEEL C. DE JAARREKENING

7. DE VERANTWOORDINGSSTAAT VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS

Verantwoordingsstaat 2002 van het Infrastructuurfonds Bedragen in EUR1000

		(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
Omschrijving		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
TOTAAL			5 990 891	5 937 426		6 835 986	6 909 133		845 095	971 707
01	Droge Infrastructuur	1 895 328	3 086 314	76 613	3 556 783	3 250 566	138 164	1 661 455	164 252	61 552
1	Rijkswegen	1 010 411	1 396 988	68 671	1 713 511	1 524 887	119 184	703 100	127 899	50 513
2	Railwegen	689 463	1 058 616	7 941	688 412	1 181 667	17 029	- 1 051	123 051	9 088
3	Regionale/Lokale Infrastructuur	195 454	630 710	0	1 154 860	544 012	1 951	959 406	- 86 698	1 951
02	Natte Infrastructuur	714 392	887 090	83 964	1 165 136	963 359	78 214	450 744	76 268	- 5 750
1	Waterkeren	235 987	268 910	17 688	342 212	240 700	10 214	106 225	- 28 210	- 7 474
2	Waterbeheren en vaarwegen	478 405	618 181	66 276	822 924	722 659	68 000	344 519	104 478	1 724
03	Mega projecten	415 356	1 806 098	50 555	1 485 548	2 233 658	52 623	1 070 193	427 559	2 068
1	Westerschelde tunnel	10 745	154 470	0	58 211	232 934	149	47 466	78 464	149
2	Betuweroute	109 036	685 629	24 958	898 970	764 215	12000	789 934	78 586	- 12 958
3	Hogesnelheidslijn	222 850	835 854	14 975	500 878	1 188 595	25 947	278 028	352 741	10 972
4	Deltaplan grote rivieren	15 555	51 058	10 622	15 929	34 553	14 173	374	- 16 505	3 551
5	Betaald Rijden	57 170	79 088	0	11 561	13 361	354	- 45 609	- 65 727	354
04	Algemene uitgaven	193 944	211 389	75 782	720 153	388 403	574 100	526 209	177 014	498 318
1	Voordelig/Nadelig saldo van de afgesloten rekeningen	Memorie	Memorie	Memorie	0	0	227 176	0	0	227 176
2	Bodemsanering	11 695	25 055	0	1 520	1 147	0	- 10 175	- 23 908	0
3	Intermodaal vervoer	291	4 377	0	24	2 458	0	- 267	- 1 919	0
4	Overige uitgaven/ontvangsten	0	0	75 782	0	0	0	0	0	- 75 782
5	Garanties	Memorie	Memorie	Memorie	0	0	0	0	0	0
6	Prijsbijstelling uit het Fonds									
	Economische Structuurversterking	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Regionale Mobiliteitsfondsen	181 958	181 957	0	37 873	37 873	0	- 144 085	- 144 084	0
8	Railinfrabeheer	0	0	0	680 736	346 925	346 924	680 736	346 925	346 924

Omschrijving	(1)					(2)					(3)=(2)-(1)	
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting					Realisatie ¹					Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Uitgaven
5 Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk	0	0	5 650 512	0	0	0	0	6 066 032	0	0	415 520	
1 Bijdragen ten laste van de begroting van VenW	0	0	3 472 751	0	0	0	0	3 789 756	0	0	317 005	
3 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	0	0	2 177 761	0	0	0	0	2 276 276	0	0	98 515	

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1000)

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

8. FINANCIËLE TOELICHTING BIJ DE VERANTWOORDINGSSTATEN

01 DROGE INFRASTRUCTUUR

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.01 Rijkswegen	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	1 416,7	1 975,2	1 827,2	1 713,5	1 010,4	703,1¹
Uitgaven	1 421,4	1 306,4	1 440,5	1 524,9	1 397,0	127,9
Product-uitgaven	1 005,3	913,6	996,4	1 014,0	9 55,1	59,0
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	694,2	574,5	580,0	616,1	609,1	7,0 ²
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	311,1	339,1	416,4	397,9	345,9	52,0 ⁴
Directe uitvoeringsuitgaven	416,1	392,8	444,2	510,9	441,9	69,0
01.01.01 Aanleg Rijkswegen verk./planstudie	31,1	23,8	26,6	29,5	33,7	- 4,2
01.01.02 Aanleg Rijkswegen realisatie	143,9	138,0	161,2	200,0	157,9	42,1 ²
01.01.03 B&O Rijkswegen voorbereiding	28,4	30,7	33,1	34,0	29,5	4,5 ³
01.01.04 B&O Rijkswegen realisatie	181,3	166,9	187,2	207,2	184,2	23,0 ⁴
01.01.05 Bediening Rijkswegen	8,8	9,5	11,1	11,9	12,3	- 0,4
01.01.06 Basisinformatie	22,6	23,9	25,1	28,3	24,3	4,0
Ontvangsten	53,7	78,8	114,0	119,2	68,7	50,5⁵

¹ Voor de uitvoering van het aanlegprogramma waren in 2002 meer verplichtingen benodigd dan beschikbaar in de ontwerpbegroting, Voor de volgende MIT-aanlegprojecten zijn in 2002 substantiële verplichtingen aangegaan:

RW 2 Holendrecht-Oudenrijn (€ 60 mln.);
 RW 9 Koedijk-De Stolpen (€ 60 mln.);
 RW 14 Verlengde Landscheidingsweg (€ 60 mln.);
 RW 15 reconstructie aansluitingen (€ 32 mln.);
 RW 50 Eindhoven-Oss (€ 60 mln.);
 RW 59 Rosmalen-Geffen (€ 115 mln.);
 RW 73-zuid (€ 45 mln.).

Binnen B&O RW bleken meer verplichtingen nodig te zijn (ca. € 200 mln.) in verband met het aangaan van meerjarige contracten (w.o. Prestatiebestekken).

² De meeruitgaven in 2002 betreffen de volgende MIT-projecten:

RW 5 Verlengde Westrandweg;
 RW 11 Leiden-Alphen (reconstructie Rijndijk);
 RW 30 omlegging Ede;
 RW 50 Eindhoven-Oss.

Wat betreft de directe uitvoeringsuitgaven/meeruitgaven zijn meer uitgaven gedaan t.b.v. de uitvoering van de zgn. landelijke taken (taken die door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat worden uitgevoerd en betrekking hebben op landelijk uitvoerend onderzoek en de ontwikkeling van landelijke systemen). Daarnaast heeft de voorbereiding van de uitvoering van de nieuwbouwprojecten en de uitvoering zelf in 2002 meer directe uitvoeringsuitgaven gevraagd dan voorzien.

³ Aan het budget is in 2002 € 1 mln. loon- en prijscompensatie toegevoegd. Er zijn verder meer middelen dan gepland ingezet voor het onderzoek «vervanging kunstwerken» en de ontwikkeling van SLA's. Ook het acuut noodzakelijke onderzoek (naar de vermoeiing van stalen rijvloeren in kunstwerken) was niet begroot en heeft geleid tot meeruitgaven. Deze middelen zijn onttrokken aan Beheer en Onderhoud Rijkswegen Realisatie.

⁴ Aan het budget is in 2002 € 16 mln. loon- en prijscompensatie toegevoegd. Daarnaast is de overschrijding met name het gevolg van de volgende belangrijke mutaties:

- compensatie meeruitgaven 2001 (- € 24 mln.); door het voorspoedig lopen van het programma 2001 en het in 2001 uitgevoerde noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud (stond gepland voor 2002) is het budget 2001 overschreden. In de saldering 2001 is deze overschrijding ten laste van 2002 gebracht;
- financiering noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud 2002 (+ € 73 mln.); ter financiering van het noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud 2002 is € 53 mln. geleend uit het aanlegartikel en heeft er een kasschuif van € 20 mln. binnen het artikelonderdeel plaatsgevonden;
- diverse overboekingen (- € 7 mln.); overboekingen hebben plaatsgevonden ten behoeve van de NACO-veren, Convenant NS/RIB-RWS en aanvulling budget op 01.01.03;
- meeruitgaven schaderijdingen (+ € 7 mln.); de meeruitgaven voor schaderijdingen zijn gecompenseerd door meerontvangsten;

- meeruitgaven 2002 (+ € 10 mln.); door het voorspoedig lopen van het programma 2002 en de in 2002 uitgevoerde noodzakelijk uitgesteld variabel onderhoud dat gepland stond voor 2003 is het budget 2002 overschreden. In de saldering 2002 is deze overschrijding ten laste van 2003 gebracht;

⁵ In totaal is ruim € 50 mln. meer ontvangen dan was begroot. De verdeling van de ontvangsten is in onderstaande tabel aangegeven.

Gespecificeerde ontvangsten op de gerealiseerde producten van dit productartikel						
in EUR1000				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
RW 2 Holendrecht-Oudenrijn				0	13 613	- 13 613 ¹
RW 5 Verlengde westrandweg				2 425	7 714	- 5 289 ²
RW 9 Heiloo-Alkmaar				5 663	0	5 663 ³
RW 9 Koedijk-De Stolpen				22 689	0	22 689 ⁴
RW 14 Verlengde Landscheidingsweg				2 296	0	2 296 ⁵
RW 30 Postweg Ede				257	0	257 ⁶
RW 50 Eindhoven-Oss				370	2 269	- 1 899 ⁷
RW 59 Rosmalen-Geffen				2 843	0	2 843 ⁸
RW 73-zuid				25 859	25 004	855 ⁹
Diverse				8 494	1 815	6 679 ¹⁰
Totaal ontvangsten Aanleg				70 896	50 415	20 481
Totaal ontvangsten Onderhoud				48 200	18 256	29 944¹¹
Totaal ontvangsten IF 01.01				119 096	68 671	50 425

¹ RW 2 Holendrecht-Oudenrijn: de voorziene VROM-bijdrage ad € 6,8 mln. is niet via het ontvangstenartikel van het Infrafonds gelopen, maar gerealiseerd door middel van budgetoverheveling (bij NJN is de ontvangst hiervoor verminderd). De regiobijdrage ad € 6,8 mln. is in 2002 niet gerealiseerd; voor de regiobijdrage is een overeenkomst in voorbereiding waarin deze bijdrage wordt gespreid over uitvoeringsperiode t/m 2010;

² RW 5 Verlengde Westrandweg; het betreft een aanpassing van het ontvangstenritme binnen de totale bijdrage van Amsterdam Airport Schiphol van € 26 mln. ten behoeve van de bouw van het zgn. taxibaanviaduct. Tot en met 2001 is € 20,9 mln. aan ontvangsten gerealiseerd. Een belangrijk deel van de in 2002 geraamde € 7,7 mln. is reeds in 2001 ontvangen. In 2002 is totaal € 2,4 mln. gerealiseerd. Het resterende gedeelte, ad € 2,8 mln. wordt in 2003 verwacht;

³ RW 9 Heiloo-Alkmaar; een deel van de verwachte regiobijdrage schuift door naar 2003 (ca. € 3,3 mln.) i.v.m. vertraging in de werkzaamheden (project komt gereed in 2003 i.p.v. 2002);

⁴ RW 9 Koedijk – de Stolpen: de bij Najaarsnota ingeplande provinciale bijdrage is in 2002 volledig gerealiseerd.

⁵ RW14 Verlengde Landscheidingsweg: betreft de bijdrage aan de realisering van een fietsbrug;

⁶ RW 30 Postweg-Ede; gerealiseerde ontvangst in verband met verkoop/aankoop gronden;

⁷ RW 50 Eindhoven-Oss: De ontvangsten worden in 2003 gerealiseerd na gereedkoming van de betreffende projectonderdelen;

⁸ RW59 Rosmalen-Geffen: betreft de financiering door de provincie Noord-Brabant van de grondaankopen voor de realisering van dit PPS-project. De uitgaven, die per saldo overeenkomen met de ontvangsten, zijn verantwoord op IF 01.01.02;

⁹ de meerontvangsten betreffen bijdragen van diverse gemeenten en de NS;

¹⁰ diverse extra ontvangsten, w.o. verkoop gronden, afrekening oude MIT-projecten, leningen van Financiën i.v.m. financiering van anticiperende grondaankopen. Ook de ontvangsten aangaande benutting vallen hieronder;

¹¹ bij B&O is bijna 30 mln. meer ontvangen. Bijna € 14 mln. komt door extra ontvangsten schaderijdingen en er is € 4 mln. ontvangen ten gevolge van terugvordering bij de beëindiging van de overeenkomst diverse verbeteringswerken met de Provincie Gelderland. Daarnaast heeft er, in verband met de reorganisatie die in de jaren 2001/ 2002 bij de dienstkringen van de directie Zuid Holland heeft plaatsgevonden, een aanpassing binnen de huisvesting plaatsgevonden. Door verkoop van grond en gebouwen van de huidige huisvesting wordt de nieuwbouw geheel bekostigd. Deze inkomsten (€ 6 mln.) vormen onderdeel van de saldering 2002 op IF 01.01.04 Beheer en Onderhoud Rijkswegen Realisatie. Ook is er sprake van een aantal diverse ontvangsten (€ 4 mln.); hierbij valt te denken aan inkomsten uit diensten aan derden, verkoop van grond, verkoop van (oude) dienstvoertuigen en dergelijke. Deze ontvangsten zijn, gezien het karakter, niet te plannen. Ook aangaande Basisinformatie Droog zijn er hogere ontvangsten gerealiseerd (€ 2 mln.). Dit betreft bijdragen van derden in de ontwikkeling van AHN.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)					
01.02 Railwegen	Realisatie			Begroting	Vershil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	1 176,7	1 692,0	688,4	689,5	- 1,1
Uitgaven	1 004,1	1 215,2	1 181,6	1 058,6	123,0
Product-uitgaven	1 004,1	1 215,2	1 181,6	1 058,6	123,0
01.02.01 Aanleg Rail: verk./planstudie	18,5	11,3	13,9	4,4	9,5 ¹
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie goederen	13,6	13,7	0,0	34,0	- 34,0 ²
01.02.02 Aanleg Rail: realisatie personen	272,7	347,5	486,3	402,8	83,5 ³
01.02.04 Rail B&O realisatie	672,8	816,3	655,0	590,9	64,1 ⁴
01.02.06 Rail leenfaciliteit versnelde aanleg	26,5	26,4	26,4	26,4	0,0
Directe uitvoeringsuitgaven					
Ontvangsten	18,4	43,5	17,0	7,9	9,1⁵

¹ Het verschil wordt veroorzaakt door voorbereidingskosten IJzeren Rijn en PRIMO/PTI/monitoring

² Vertraging in de afgifte van beschikkingen, met name voor D-4 aslasten, spooraansluitingen en het niet declareren op basis van reeds afgegeven beschikkingen verklaren het verschil.

³ Het tekort wordt veroorzaakt door een combinatie van BTW compensatie (het begrotingsbedrag is exclusief BTW), compensatie van problematiek bij de Betuweroute en een voorspoedige voortgang van het aanlegprogramma.

⁴ Het verschil wordt gecompenseerd door latere toevoeging aan het beschikbare bedrag van BTW compensatie en toevoeging van loon en prijs-bijstelling 2002

⁵ In 2002 heeft de afrekening met NS Railinfrabeheer BV over het 4e kwartaal 2001 plaatsgevonden, waardoor in 2002 een niet geraamde ontvangst is gerealiseerd van € 15 mln. Daarentegen zijn de geraamde bedragen van derden (ad € 6,9 mln.) voor het project Liempde-Eindhoven nog niet binnengekomen.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	Realisatie				Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	1 854,1	690,4	294,2	1 154,9	195,5	959,4¹
Uitgaven	539,0	600,4	502,1	544,0	630,7	- 86,7
Product-uitgaven	535,7	596,4	498,4	539,4	627,6	- 88,2
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk./planstudie	0,1	0,4	0,3	0,4	4,6	- 4,2 ²
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	353,8	403,6	295,0	365,4	417,9	- 52,5 ³
01.03.03 Duurzaam veilig	15,3	31,6	6,3	2,9	40,7	- 37,8 ⁴
01.03.05 Gebundelde doeluitering	166,4	160,8	196,9	170,7	164,5	6,2
Directe uitvoeringsuitgaven	3,3	4,0	3,7	4,6	3,1	1,5

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
01.03 Regionale en lokale infrastructuur	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
01.03.01 Aanleg reg/lok: verk./planstudie	1,6	0,8	2,0	1,3	1,4	- 0,1 ²
01.03.02 Aanleg reg/lok: realisatie	1,3	2,7	1,7	3,3	1,5	1,8 ³
01.03.03 Duurzaam veilig	0,3	0,5	0	0,0	0,0	0,0 ⁴
01.03.05 Gebundelde doeluitkering	0,1	0,0	0	0,0	0,2	- 0,2
Ontvangsten	5,4	4,9	32,6	2,0	0,0	2,0⁵

¹ de forse toename van aangegane verplichtingen is veroorzaakt door o.a. het beschikken van de projecten Randstadrail, de Carnisselandelijn, de N209 en Almere Poort. Tevens waren verplichtingen nodig voor de indexering 2002;

² de lagere uitgaven realisatie komt met name doordat de subsidiebijdrage voor de PPS faciliteit voor de N201 in 2002 niet tot een betaling heeft geleid;

³ ondanks de voorspoedige voortgang van een aantal projecten (o.a. de betalingen aan Randstadrail en de tramtunnel Grote Marktstraat) is er toch sprake van onderuitputting. Dit wordt met name veroorzaakt door het niet betalen aan de NZ-lijn en een lagere declaratie van de gemeente Utrecht voor de HOV Leidsche Rijn. Daarnaast is recent door de provincie Utrecht een vertraging gemeld van het project N210. Verder zijn bij meerdere kleine projecten betalingen achtergebleven (realisatie inclusief BTW ad. € 17,0 mln.);

⁴ gemeenten hebben niet van de maximale voorschotten gebruik gemaakt. Daarnaast is de afrekening van het Demo-project Zeeuws-Vlaanderen vertraagd (o.a. als gevolg van het ontbreken van een accountantsverklaring);

⁵ de ontvangsten betreffen de ontvangsten rente inzake de Gebundelde doeluitkering.

02 NATTE INFRASTRUCTUUR

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.01 Waterkeren	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	198,6	113,9	186,1	342,2	236,0	106,2¹
Uitgaven	130,3	143,5	178,7	240,7	268,9	- 28,2
Product-uitgaven	89,1	99,6	131,4	156,4	202,9	- 46,4
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	5,0	23,6	36,5	94,3	126,4	- 32,1 ²
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	84,1	76,0	94,9	62,1	76,4	- 14,3
Directe uitvoeringsuitgaven	41,3	44,0	47,2	84,3	66,0	18,2
02.01.01 Aanleg waterkeren: verk./planstudie	8,8	6,1	6,8	13,8	10,1	3,7
02.01.02 Aanleg waterkeren: realisatie	1,6	2,7	-	30,2	22,3	7,9 ²
02.01.03 B&O waterkeren: voorbereiding	11,0	12,3	12,5	13,0	14,5	- 1,6
02.01.04 B&O waterkeren: realisatie	19,9	22,9	27,9	27,3	19,1	8,2
Ontvangsten	1,5	10,6	11,9	10,2	17,7	- 7,5³

¹ de overschrijding wordt met name verklaard door de vastlegging van de verplichting betreffende de betaling aan de gemeente Nijmegen voor een nieuwe oeververbinding over de Waal in het kader van de dijk teruglegging bij de Waalsprong, in 2003 (ca. € 90 mln.) en technische begrotingsmutaties;

² bij Miljoenennota 2003 is € 45,4 mln. overgeheveld vanuit het programma Aanleg Reg./lok. Realisatie (IF 01.03.02) en is voor € 20 mln. een lening aangegaan met Deltaplan Grote Rivieren (IF 03.04). Binnen dit beschikbare bedrag is € 90,8 mln. gereserveerd voor de voorschotbetaling aan de gemeente Nijmegen van subsidie voor een nieuwe oeververbinding over de Waal welke tot doel heeft de noodzakelijke waterstanddaling in dit gebied te realiseren. Dit bedrag is in 2002 niet tot betaling gekomen en zal via het voordelig saldo Infrastructuurfonds aan 2003 worden toegevoegd;

³ vertraging in het betalen van rekeningen voor het project Spoorbrug Oosterbeek zijn voornamelijk de oorzaak van de tegenvallende ontvangsten.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
02.02 Waterbeheren en vaarwegen	Realisatie				Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	766,8	696,1	807,3	822,9	478,4	344,5¹
Uitgaven	642,0	616,3	697,1	722,7	618,2	104,5
Product-uitgaven	304,4	280,6	318,3	308,1	290,0	18,1
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	139,2	108,8	107,74	127,6	150,4	- 22,8
02.02.04 B&O realisatie	165,2	171,8	210,6	180,5	139,7	40,8 ²
Directe uitvoeringsuitgaven	337,6	335,8	378,7	414,6	328,2	86,5
02.02.01 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: verk./planstudie	13,8	16,7	13,6	11,6	10,5	1,1
02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen: realisatie	32	33,0	23,1	51,0	37,6	13,4
02.02.03 B&O: voorbereiding	12,5	14,1	29,3	33,8	28,5	5,3 ³
02.02.04 B&O realisatie	192,9	187,5	220,9	226,9	163,8	63,1 ²
02.02.05 Bediening vaarwegen	51	49,6	53,4	55,0	50,4	4,6
02.02.06 Basisinformatie	35,4	34,9	38,4	36,3	37,3	- 1,0
Ontvangsten	86,4	91,0	78,6	68,0	68,0	0,0

¹ ruim € 84 mln. wordt verklaard door een overschrijding binnen het aanlegartikel, met name veroorzaakt door het meerjarige project Koegorspolder (ca. € 75 mln.). Voor het vastleggen van verplichtingen bij B&O voorbereiding was meer ruimte nodig. De verplichtingen die vastgelegd zijn hebben o.a. betrekking gehad op de doorstart BPN en werkzaamheden voor de EKW (bijna € 10 mln.) Voor het aangaan van meerjarige contracten en het indexeren van de overeenkomst meerjarige «Fries Groningse kanalen» was extra verplichtingenkrediet noodzakelijk (ruim € 240 mln.);

² de realisatie op dit artikel ligt ca. € 104 mln. hoger dan het bedrag dat bij de begroting beschikbaar was. Ruim € 45 mln. hiervan wordt veroorzaakt door de toegestane overprogrammering (dit vanwege het structurele tekort bij B&O, zoals ook bij NJN is gemeld). Daarnaast is ruim € 10 mln. toegevoegd aan het begrotingsbedrag door de toekenning compensatie voor loon- en prijsstijgingen en BTW op de vaartuigen. Daarnaast was meer kasgeld nodig dan beschikbaar, dit wordt o.a. veroorzaakt door:

- hoger uitgevallen uitgaven (vanwege indexering) voor Brokx-nat en de exploitatie en het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen;
- schadevaringen in o.a. Tiel en bergen van wrak Sandrien (deels gecompenseerd door inkomsten);
- noodzakelijk gebleken nautisch baggerwerk aan de binnenzijde van de Beatrixsluis inclusief het verwijderen van de middenremming;
- een periode met hoge afvoer van de Maas zijn er verondiepingen ontstaan in de Dongemond. Het was hierdoor noodzakelijk extra baggerwerkzaamheden te laten uitvoeren;
- overige noodzakelijk uit te voeren werkzaamheden, waarvan een aantal gepland stond voor 2003;

³ als gevolg van extra inzet voor de doorstart BPN en werkzaamheden in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water (EKR) was extra budget noodzakelijk.

Ontvangsten Waterbeheren en vaarwegen (in EUR mln.)			
	Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2002	2002
Vaarweg Ketelmeer	0,2	0,9	– 0,7 ¹
Aquaduct Harderwijk	4,5	4,5	0,0
Verdieping Westerschelde	1,3	14,1	– 12,8 ²
Overige, kleine projecten	4,8	0,3	4,6 ³
Totaal projecten	10,8	19,8	– 9,0
WVO	32,3	32,7	– 0,4
Overig beheer en onderhoud	24,9	13,8	11,1 ⁴
Totaal	68,0	66,3	1,7

¹ het project is vertraagd. Dit heeft naast minder uitgaven ook geleid tot minder ontvangsten;

² de wrakopruiming is vertraagd (zie ook uitgaven), hierdoor schuiven de ontvangsten ook door;

³ «spuicapaciteit sluis 10 t/m 13» Van een aantal kleine projecten was de ontvangst niet begroot, dit heeft geleid tot deze ontvangsten;

⁴ er is meer ontvangen voor B&O dan begroot, dit is o.a. een gevolg van meer ontvangsten voor schadevaringen.

Geraamde aantallen (x 1 000) en opbrengsten (x EUR1000) voor de WVO in 2002					
	Realisatie			Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
1. Opbrengst Communaal gezuiverd	18 707	16 788	16 277	15 562	715
aantal	1 220	1 057	1 025	980	45,0
tarief	15,9	15,9	15,9	15,9	0,0
2. Opbrengst Bedrijven en communaal ongezuiverd	17 174	14 231	12 132	17 156	– 5 024
aantal	560	448	382	540	– 158,0
tarief	31,8	31,8	31,8	31,8	0,0
3. Totale opbrengsten (1+2)	35 881	31 018	28 409	32 718	– 4 309

03 MEGAPROJECTEN

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
03.01 Westerscheldetunnel	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	8,4	6,6	9,3	58,2	10,7	47,5¹
Uitgaven:	122,1	85,3	174,3	232,9	154,5	7
Product-uitgaven	115,8	78,4	166,5	223,5	144,8	78,7²
Directe uitvoeringsuitgaven	6,3	7,0	7,8	9,4	9,6	- 0,2
Ontvangsten	0,0	0,6	0,4	0,1	0,0	0

¹ Overschrijding is het gevolg van voorspoedig verloop van de uitvoering.

² Als gevolg van de goede voortgang en vervroegde oplevering van de Westerscheldetunnel zijn er in 2002 meer aandelen uitgegeven dan was voorzien (ad € 67 mln.) Deze uitbreiding is gerealiseerd d.m.v. een verschuiving uit het jaar 2003.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.02 Betuweroute	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	767,0	2 340,9	368,6	899,0	109,0	789,9¹
Uitgaven:	473,2	516,9	546,6	764,2	685,6	78,6
03.02.00 Product-uitgaven	465,1	512,0	546,6	761,5	669,7	91,8²
03.02.02 Directe uitvoeringsuitgaven	8,1	4,9	x	2,7	15,9	- 13,2³
03.02.03 Ontvangsten	14,5	7,1	20,9	12,0	25,0	- 13,0
Bijdrage EU	14,5	7,1	20,9	12,0	25,0	- 13,0 ⁴

¹ in september is een beschikking afgegeven van € 260 mln. voor Kijfhoek restant fase 4, Bovenbouw Verlegde Havenspoorlijn en Aansluiting Kortsluitroute, Beheer en Instandhouding Kruisende Infrastructuur, Ombouwcluster Bovenbouw O10, Engineering Apparaat en Toezicht en Tweede fase Elektrificatie Havenspoorlijn. Tevens werd verplicht € 107 mln. BOI 2001.
In oktober werd € 466 mln. verplicht a.g.v. de beschikking bouwkosten Ombouwcluster Bovenbouw O4, bouwkosten Geluidsschermen, Spoor en Tractie – en energiesystemen A15, Ongelijkvloerse boog Geldermalsen;

² in 2002 is ruim € 125 mln. toegevoegd voor de Betuweroute uit hoofde van het Voordelig Saldo 2001 ad € 79,3 mln. en prijscompensatie ad € 19,6 mln. Verder is invulling gegeven aan het in de 10e Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer vermelde tekort van € 26 mln. (o.a. Calandbrug en Boog Geldermalsen). Deze extra toegevoegde middelen zijn voor een groot deel gerealiseerd. Echter de voorgenomen aanbesteding van de TTI (Tunnel-Technische Infrastructuur) is aangehouden. Dit is veroorzaakt door een heroverweging van de te nemen maatregelen voor veiligheid, behoud en beschikbaarheid van de tunnel na een calamiteit. Ook heeft een lagere verrekening van de EAT-kosten met de uitvoeringsorganisatie en een latere uitvoering van de geluidsschermen bijgedragen aan het niet volledig realiseren van de extra verkregen middelen.

³ het begrotingsbedrag voor de DUU's is in 2002 een factor 2,20371 te hoog geweest. Dit in verband met een foutieve conversie naar de euro (opgenomen waarde had derhalve € 7,2 mln. moeten zijn). De lagere realisatie op de DUU's wordt vooral verklaard door lagere uitgaven op de geraamde kosten voor de posten Landsadvocaat en audit's (deze uitgaven zullen wel in latere jaren worden gerealiseerd). Door een latere indienststellingsdatum (2006) zal over een langere periode DUU-budget benodigd zijn.

⁴ de verrekening met de EU heeft vertraging opgelopen. Hierdoor zijn minder ontvangsten gerealiseerd dan begroot, echter deze ontvangsten zullen nu in 2003 worden gerealiseerd.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (EUR mln.)						
03.03 Hogesnelheidslijn	Realisatie				Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	682,9	3 419,7	3 495,0	500,9	222,9	278,0
Uitgaven	267,2	499,6	944,5	1 188,5	835,9	352,7
Product-uitgaven	253,7	499,6	944,5	1 130,3	777,1	353,2
03.03.01 HSL-zuid	245,2	490,0	782,8	902,7	680,2	222,6 ¹
03.03.02 HSL-oost	8,5	7,8	3,1	0,0	9,5	- 9,5 ²
03.03.03 HSL-zuid: railwegen			11,3	18,8	12,4	6,4 ¹
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen			142,9	203,8	70,3	133,5 ¹
03.03.05 Snelle treinverbindingen		1,8	4,4	5,0	4,7	0,2
Directe uitvoeringsuitgaven	13,4	0,0	0,0	58,2	58,7	- 0,5
03.03.01 HSL-zuid	12,7			49,5	49,5	0,0
03.03.02 HSL-oost	0,7			0,0	0,5	- 0,5 ²
03.03.03 HSL-zuid: railwegen				0,7	0,7	0,0 ¹
03.03.04 HSL-zuid: hoofdwegen				8,0	8,0	0,0 ¹
Ontvangsten	19,7	20,7	11,5	25,9	15,0	10,9³

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

¹ Een deel van de overschrijding wordt veroorzaakt door een toevoeging uit de aanvullende post van het Ministerie van Financiën ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW (ruim € 140 mln.).

Daarnaast is de aanleg van de HSL in 2002 sneller verlopen dan was voorzien in de begroting. Het gaat dus nadrukkelijk om een probleem met het kasritme als gevolg van een voortvarende uitvoering van de aanleg en niet om een kostenstijging van het project.

² Ten aanzien van HSL-Oost zijn er vrijwel geen activiteiten geweest.

³ Er zijn meer EU-ontvangsten dan begroot.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.04 Deltaplan grote rivieren	Realisatie				Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	74,9	96,1	103,8	15,9	15,6	0,3
Uitgaven:	89,3	110,9	115,5	34,6	51,1	- 16,5¹
Product-uitgaven	54,1	77,0	99,8	31,4	40,8	- 9,4¹
Directe uitvoeringsuitgaven	35,3	33,9	15,8	3,2	10,2	- 7,0¹
Ontvangsten	4,0	10,7	30,5	14,2	10,6	3,6²
Geen ruimte voor BTW groot 142.1						

¹ onderuitputting wordt veroorzaakt door vertraging in de besluitvorming omtrent voortgang projecten door waterschappen in het Benedenrivierengebied en door vertraging verplichte MER-procedures voor de waterkering in Harlingen;

² de meerontvangsten zijn gerealiseerd voor project Ramspol.

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln.)						
03.05 Betaald rijden				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	20,7	12,7	16,7	11,6	57,2	– 45,6¹
Uitgaven:	18,6	15,3	15,3	13,4	79,1	– 65,7
03.05 Product-uitgaven	18,6	15,3	15,3	13,4	79,1	– 65,7²
03.05 Ontvangsten				0,4	0,0	0,4

¹⁻² er is geen actueel programma meer, het project is stopgezet en er zijn onderhandelingen gestart om lopende contracten te beëindigen;

04 ALGEMENE UITGAVEN

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
Beleidsterrein 04 Algemene Uitgaven				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	73,4	292,7	1 333,8	720,2	193,9	526,2¹
Uitgaven	71,1	297,0	847,1	388,4	211,4	177,0
Product-uitgaven	71,1	297,0	847,1	388,4	211,4	177,0
04.01 Nadelig saldo afgesloten rekeningen	53,5	26,5	0,0	mem.		
04.02 Bodemsanering	1,5	4,6	10,0	1,1	25,1	– 23,9 ²
04.03 Intermodaal vervoer	16,0	30,1	3,9	2,5	4,4	– 1,9
04.04 Overige uitgaven	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
04.05 Garanties infrastructuur	0,0	0,0	0,0	0,0	mem.	

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)						
Beleidsterrein 04 Algemene Uitgaven				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen		170,2	283,6	37,9	182,0	- 144,1 ³
– 04.07.01 Rijksbijdrage				37,9	182,0	- 144,1
– 04.07.02 Terugsluis opbrengsten				0,0	0,0	0,0
04.08 Railinfrabeheer		65,6	549,6	346,9	0,0	346,9 ⁴
Ontvangsten	19,7	20,7	11,5	574,1	75,8	498,3⁵

¹ zie punt 3 en 4;

² met name als gevolg van vertraging bij de besluitvorming rond de Noord-Zuidlijn zijn de in 2002 geplande uitgaven niet tot betaling gekomen; de betaling verschuift naar 2003. Voorts is in 2002 minder aan saneringswerkzaamheden uitgegeven m.b.t. de Calandtunnel en RW 73-zuid dan waarop was gerekend;

³ in de begroting 2002 is geld gereserveerd voor de financiering van de acht nieuw op te richten regionale mobiliteitsfondsen. Hierbij geldt dat eerst de regio's geld moeten storten, waarna het Rijk dit verdubbelt tot een bepaald maximum. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het amendement Dijsselbloem. In totaal is € 37,9 mln. uitgegeven. De volgende regio's hebben de Rijksbijdrage ontvangen: samenwerkingsverband regio Eindhoven (€ 8,9 mln.), provincie Zeeland (€ 8,5 mln.), provincie Overijssel (€ 8,5 mln.) en de provincie Noord Brabant (€ 12 mln.);

⁴ in verband met vertraging van de uitplaatsing van de taakorganisaties is ook voor 2002 de mogelijkheid voor NS Railinfrabeheer B.V. (NS-RIB) geopend om schatkistleningen bij Financiën af te sluiten door de ondertekening van een nieuw convenant voor 2002, op te nemen in een aantal tranches. Tevens wordt over het in 2001 geleende bedrag rente betaald door NS-RIB (i.c. € 23,9 mln.). De technische verwerking van zowel de lening als de rente daarvan loopt via de begroting van VenW;

⁵ de hogere ontvangsten bestaan uit:

- het Voordelig Saldo ad € 227 mln;
- de ontvangsten inzake de schatkistbelening van NS Railinfrabeheer BV (zie punt 4).

De op dit artikel begrote ontvangsten van de Europese Unie voor projecten op het gebied van verkeer en vervoer ad € 75,8 mln. zijn, voorzover deze zijn gerealiseerd, verantwoord op de desbetreffende beleidsartikelen.

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

Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (in EUR mln)					
Beleidsterrein				Realisatie	Vershil
	2000	2001	2002	2002	2002
Ontvangsten	5 065,2	5 711,5	6 066,1	5 650,5	415,5
05.01 Bijdragen t.l.v. de begroting van VenW	3 217,2	3 636,2	3 789,8	3 472,8	317
05.03 Bijdragen t.l.v. de begroting van VROM	0,0	0,0	0,0	0,0	0
05.04 Bijdragen van het Fes	1 848,0	2 075,3	2 276,3	2 177,8	99

9. SALDIBALANS

Saldibalans per 31 december 2002 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 6 835 980 839,00
Extra-comptabele vorderingen	– 55 390 029,49
Deelnemingen	– 702 030 396,72
Leningen u/g	– 820 357 630,06
Voorschotten	– 3 506 334 782,04
Tegenrekening leningen o/g	– 820 409 321,33
Tegenrekening openstaande verplichtingen	– 17 854 373 539,29
Tegenrekening garantieverplichtingen	– 1 238 370 825,36
Sluitrekening met V en W (XII)	– 73 152 527,62
Totaal-activa	€ 31 906 399 890,91
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 6 909 133 366,62
Leningen o/g	– 820 409 321,33
Openstaande verplichtingen	– 17 854 373 539,29
Openstaande garantieverplichtingen	– 1 238 370 825,36
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	– 55 390 029,49
Tegenrekening deelnemingen	– 702 030 396,72
Tegenrekening leningen u/g	– 820 357 630,06
Tegenrekening voorschotten	– 3 506 334 782,04
Totaal-passiva	€ 31 906 399 890,91

9.1 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.

9.2 Activa

9.2.1 Begrotingsuitgaven

€ 6 835 980 839,00

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 2000 en 2001 te vermelden.

Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000,00)						
Openstaand	2002		2001		2000	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	3 235	35 684	2 800	39 443	3 335	48 292
posten > 1 jaar	4 865	19 706	4 255	15 288	3 555	17 278
Totaal	8 100	55 390	7 055	54 731	6 890	65 570

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 achttien diensten ressorteren, een groot aantal vorderingen (ruim 8 000) uitstaat met een gezamenlijk bedrag van ruim € 56 mln.

Daarbij zijn de volgende vorderingen vermeldenswaardig.

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

Een deel is ontstaan vanaf 2001, voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 18 mln., op de Investitions Bank NRW. Dit in het kader van het IRMA programma en wel voor de projecten Grensmaas/Zandmaas, Bakenhof, Stuweiland Driel, Oosterbeek en Klompenwaard, welke naar verwachting in 2003 en 2004 worden afgewikkeld.

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 € 5 mln. open op diverse rederijen welke is ontstaan in de jaren 1993 en later. Deze vorderingen zijn in behandeling bij de stafafdeling Bestuurlijke en Juridische zaken van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat.

Door investeringen in de aanleg, beheer en onderhoud van rijkswegen zijn vorderingen ontstaan voor een gezamenlijk bedrag van circa € 7 mln.

Een vordering is ontstaan in 2002 van ruim € 2 mln. op de gemeente Purmerend.

Dit voor het uitbreiden van een aansluiting op rijksweg A7, welke vordering naar verwachting in 2003 zal worden ontvangen.

Daarnaast is een vordering ontstaan op verzekeringsmaatschappij Delta Lloyd van circa € 2 mln. als gevolg van een schade aan een viaduct over rijksweg A7.

Deze vordering wordt vermoedelijk in 2004 afgewikkeld.

9.2.3 Deelnemingen

€ 702 030 396,72

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 deelneming en de privaatrechtelijke onderneming weer.

Tabel 2: Deelnemingen (x € 1 000,00)	
Naam	Bedrag
N.V. Westerscheldetunnel	702 030
Totaal	702 030

Toelichting

De wijziging ten opzichte van de saldibalans 2001 is veroorzaakt door de toename van het geplaatste aandelenkapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel met € 22,3 mln. tot een bedrag van € 70,2 mln. (nominaal). Dit heeft tot gevolg dat, bij een onveranderde deelname van 95,4% door de Staat, het aantal aandelen ten opzichte van 2001 met 496 080 stuks is toegenomen naar 1 551 204 stuks. Daarnaast is in totaal voor € 631,8 mln. aan agio betaald.

9.2.4 Leningen u/g

€ 820 357 630,06

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 € 1 000,00)	
Naam	Bedrag
NS Railinfrabeheer B.V.	806 000
Provincie Zuid-Holland	13 424
Overige	934
Totaal	820 358

Toelichting

Tussen het ministerie van Financiën, NS Railinfrabeheer B.V. en VenW zijn in 2001 en 2002 twee convenanten gesloten ter grootte van € 483 mln. en € 423 mln. inzake de financiering van investeringen. Daar het ministerie van Financiën op termijn 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 NS Railinfrabeheer B.V. is verstrekt.

In 2002 is een lening ter grootte van € 323 mln. ontvangen die eveneens per gelijke datum aan NS Railinfrabeheer B.V. is verstrekt. De convenanten worden geacht te zijn beëindigd als de laatste betaling van rente en aflossing met betrekking tot de betreffende lening heeft plaatsgevonden.

Daarnaast is tussen VenW en de provincie Zuid-Holland in 2001 een convenant gesloten inzake de versnelde aanleg van de N11 Alphen-Bodegraven.

De einddatum van het convenant is gesteld op 1 april 2009, of zoveel eerder of later als de laatste betaling van rente en aflossing heeft plaatsgevonden.

De 1e leningtranche ter grootte van € 4,5 mln. is ingegaan op 1 november 2001 en de 2e leningtranche ter grootte van € 9 mln. is ingegaan op 1 september 2002.

Beide leningtranches kennen een overeengekomen aflosdatum van 1 februari 2006 en 1 februari 2007.

Beide leningen zijn eveneens opgenomen onder de balanspost Leningen o/g.

De aflossingen van de leningen opgenomen onder de post «overige» verlopen volgens schema.

9.2.5 Voorschotten

€ 3 506 334 782,04

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 2002 alsmede 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 € 1 000,00)						
Openstaand	2002		2001		2000	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	232	1 385 327	325	1 893 951	505	1 366 961
posten > 1 jaar	698	2 121 008	540	1 080 620	250	687 452
Totaal	930	3 506 335	865	2 974 571	755	2 054 413

In tabel 5 wordt informatie verstrekt over de in 2002 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000,00)

Stand per 31 december 2001	2 974 571
In 2002 vastgelegde voorschotten	2 408 405
	5 382 976
In 2002 afgerekende voorschotten	- 1 876 641
Openstaand per 31 december 2002	3 506 335

Toelichting

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder achttien diensten ressorteren, een groot aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat. Een groot aantal posten is echter vermeldenswaardig.

Zo is voor ruim € 1 390 mln. aan voorschotten verstrekt aan lagere overheden voor hoofdinfrastructurele voorzieningen in de stad en aansluitingen op het hoofdwegennet, voor fietsinfrastructuur, alsmede voor de aanpak van verkeersonveilige situaties en de herinrichting tot 30 km/uurzones.

Daarvan is voor € 666 mln. aan voorschotten verstrekt aan diverse regionale overheden en organen in het kader van de «gebundelde doeluitkering», in de jaren 2000, 2001 en 2002, en voor € 32 mln. in het kader van «duurzaam veilig».

Daarnaast is in dit kader aan diverse gemeenten voor een gezamenlijk bedrag van € 347 mln. aan voorschotten versterkt, zoals aan de gemeente Rotterdam (circa € 164 mln.) voor onder andere het project Kop van Zuid-Erasmusbrug, aan de gemeente Den Haag (€ 126 mln.) voor het project Doorstroming Parkeerruit, aan de gemeente Arnhem (€ 32 mln.) voor de projecten Centraal (2e fase) en het knooppunt Arnhem-Nijmegen, aan de gemeente Sneek (€ 8 mln.) voor de Oostelijke rondweg en tot slot aan de gemeenten Apeldoorn (€ 4 mln.), Utrecht (€ 3 mln.), Sittard-Geleen (€ 3 mln.), Haarlem (€ 2 mln.) en Leiden (€ 2 mln.) voor diverse projecten. Ook ontving het ROA € 103 mln. voor onder meer het project Zuidtangent, het stadsgewest Haaglanden ontving € 58 mln. voor onder andere RandstadRail en tramlijn 15 (Rijswijk-Ypenburg), de stadsregio Rotterdam ontving circa € 54 mln. voor de TramPlus projecten Schiedam-Vlaardingen en Rotterdam CS-Lombardijen en de bestuursregio Utrecht ontving € 15 voor de ontsluiting Leidsche Rijn.

Aan het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven zijn in het kader van het HOV-project voorschotten verstrekt voor circa € 48 mln. waarvan de afwikkeling in 2003 wordt verwacht.

Ook is voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 28 mln. aan diverse provincies voorschotten verstrekt. Zo is een bijdrage verstrekt aan Noord-Brabant (circa € 10 mln.) voor de provinciale weg bij Beek en Donk (N205), aan Noord-Holland (ruim € 3 mln.) voor het project Zuidtangent, aan Zuid-Holland (€ 8 mln.) voor het project rijksweg A4/S53 Delfgauw en tot slot aan Overijssel (circa € 5 mln.) voor de N348 het project «De Knoop». Aan de Regio Twente, sector Milieu, is voor circa € 25 mln. aan voorschotten verstrekt, in het kader van de zogenoemde doorstroommassen Enschede, Almelo en Vossenbelt en aan de vervoermaatschappij Connexxion is voor het project Zuidtangent voor circa € 9 mln. aan voorschotten verstrekt. De afwikkeling zal plaatsvinden zodra de accountantsverklaringen zijn ontvangen.

Voor investeringen in de aanleg, beheer en onderhoud van rijkswegen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 183 mln. Zo zijn aan projectontwikkelaar Sijtwende B.V. voorschotten verstrekt vanaf 1998 voor ruim € 98 mln. voor rijksweg A14.

Ook is in de jaren 1999 tot en met 2001 aan de NS Railinfrabeheer B.V. een aantal voorschotten betaald in verband met de aanleg, onderhoud en verbetering van spoorwegovergangen en -onderdoorgangen voor ruim € 17 mln. onder andere voor de bouw van de Callandverbinding.

In verband met de overname van rijksweg A48/N48, gedeelte Arnhem-Deventer, is aan de provincie Gelderland in de jaren 1993 tot en met 1998 voor € 11 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling zal plaatsvinden in het jaar 2007.

In het kader van SWAB zijn vanaf 1998 aan het KLPD voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 14 mln., welke na ontvangst van een accountantsverklaring kunnen worden afgewikkeld. Daarnaast is een aantal voorschotten verstrekt aan de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) ten behoeve van bewegwijzering voor een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln., welke na ontvangst van de accountantsverklaringen zullen worden afgewikkeld.

Aan de provincie Overijssel is in 2000 een voorschot verstrekt van circa € 5 mln. voor een ongelijkvloerse kruising in de N43/N343. De afwikkeling wordt in 2004 verwacht.

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 circa € 84 mln. Enkele belangrijke voorschotten zijn verstrekt aan het Hoogheemraadschap Alblasserwaard voor dijkversterkingen (vanaf de jaren 1999) voor € 27 mln. Dit onder meer voor het project Sliedrecht-oost.

De afwikkeling wordt in 2003 verwacht. Aan het waterschap Friesland is vanaf de jaren 1997 voor de versterking van primaire waterkeringen circa € 22 mln. aan voorschotten betaald voor het project Terschelling-Harlingen, welke naar verwachting eerst in 2006, als gevolg van vertragingen in het project, worden afgewikkeld.

Het Hoogheemraadschap Krimpenerwaard ontving voorschotten voor ruim € 19 mln. ten behoeve van de locaties Bergambacht en Lekdijk-west. De afwikkeling van deze voorschotten zal vermoedelijk in 2003 plaatsvinden.

Daarnaast zijn in het kader van aanleg, verbetering, het beheer en onderhoud van de (hoofd)vaarwegen en havens voor een gezamenlijk bedrag van circa € 43 mln. voorschotten verstrekt. Noemenswaardig is een voorschot van circa € 20 mln. aan de provincie Zeeland welk voorschot in 1999 is verstrekt voor natuurcompensatie Westerschelde en een voorschot aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam van circa € 3 mln. ten behoeve van de exploitatie Slufter.

In het kader van het programma «Ruimte voor de rivier» is voor ruim € 36 mln. aan voorschotten verstrekt aan NS Railinfrabeheer B.V., inzake het verlengen van een spoorbrug over de Rijn, die naar verwachting in 2004 worden afgewikkeld.

In het kader van de bodemsanering is in 2001 aan het ROA een voorschot verstrekt van circa € 7 mln. voor de bodemsanering Noord-Zuidlijn, waarvan de verwachting bestaat dat dit voorschot in 2003 kan worden afgewikkeld.

Voor het project Hogesnelheidslijn-Zuid zijn in 2001 en 2002 aan derden verscheidene voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 20 mln.

Zo is aan de Nederlandse Gasunie voor circa € 6 mln. aan voorschotten verstrekt voor het verleggen van kabels en leidingen.

Voor het project Betuweroute worden er per kwartaal voorschotten verstrekt aan NS Railinfrabeheer B.V. Per 31 december 2002 stond nog voor een bedrag van circa € 707 mln. aan voorschotten open. De afwikkeling zal in 2003 plaatsvinden.

Daarnaast is aan NS Railinfrabeheer B.V. circa € 13 mln. aan voorschotten betaald voor het traject Barendrecht en het Vondelingenviaduct.

In het kader van investeringen in de infrastructuur voor het multi- en intermodaalvervoer zijn bijdragen verstrekt aan RSC Rotterdam (€ 6 mln.) en RSC Maasvlakte (€ 5 mln.) en voor diverse investeringen in openbare inland terminals circa € 2 mln. waarvan de afwikkeling naar verwachting in 2003 en 2004 plaatsvindt.

In het kader van het 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 een achttal kaderwetgebieden in 2000, 2001 en 2002 subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 492 mln. Deze subsidies worden grotendeels aan openbaar vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria, die worden gehanteerd bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt uiterlijk in 2011 en 2012 verwacht. Bij de NS Railinfrabeheer B.V. zijn voor de infrastructuur diverse projecten gefinancierd. De in dit kader verstrekte voorschotten, voor een gezamenlijk bedrag van circa € 451 mln., moeten nog worden afgerekend in 2003.

Door de Rijn- en Noordzeeconferenties is het Rijn-Zoutverdrag getekend. Op grond daarvan zijn voorschotten verstrekt in de jaren 1994 tot en met 1998 voor een bedrag van circa € 14 mln., welke door een geschil nog niet zijn afgewikkeld.

9.2.6 Tegenrekeningen

€ 19 913 153 685,98

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd.

Deze tegenrekeningen behoeven geen nadere toelichting.

9.2.7 Sluitrekening met VenW (XII)

€ 73 152 527,62

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.

9.3 Passiva

9.3.1 Begrotingsontvangsten

€ 6 909 133 366,62

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.

9.3.2 Leningen o/g

€ 820 409 321,33

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 € 1 000,00)	
Naam	Bedrag
Ministerie van Financiën	820 409
Totaal	820 409

Toelichting

Onder deze balanspost is een drietal leningen bij het ministerie van Financiën opgenomen. Ten eerste zijn, zoals reeds vermeld bij de balanspost Leningen u/g, tussen het ministerie van Financiën, NS Railinfrabeheer B.V. 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. en in 2002, eveneens in vier tranches, een lening van € 323 mln., tezamen € 806 mln.

Het saldo is identiek aan de saldobestorting per 31 december 2002 die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 28 februari 2003, kenmerk FM2003-166M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

Ten tweede is als gevolg van het gesloten convenant tussen VenW en de provincie Zuid-Holland, inzake de versnelde aanleg van de N11 Alphen-Bodegraven, welke eveneens is vermeld bij de balanspost Leningen u/g, per gelijke datum (1 november 2001) ter financiering daarvan een convenant gesloten tussen het ministerie van Financiën en VenW. De 1e leningstranche ter grootte van € 4,5 mln. is op voornoemde datum ingegaan. De 2e leningstranche ter grootte van € 9 mln. is ingegaan op 1 september 2002. Het saldo is identiek aan de saldobestorting per 31 december 2002 die met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 10 maart 2003, kenmerk BZ2003-0156M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

Tot slot is onder deze balanspost een lening opgenomen waarvan de overeenkomst, tussen de projectdirectie Vastgoed van het ministerie van Financiën en VenW.

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 begin 2012 afgelost.

Een saldobestorting, conform artikel 6 van deze overeenkomst, is tot op heden niet van het ministerie van Financiën ontvangen.

9.3.3 Openstaande verplichtingen

€ 17 854 373 539,29

Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2002 is opgebouwd uit de in het jaar 2002 aangegane verplichtingen, alsmede de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2002 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 de NS Railinfrabeheer B.V. voor een totaalbedrag (inclusief rentebestanddeel) van circa € 159 mln. Dit 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 2002 bedraagt (exclusief rentebestanddeel) ruim € 126 mln.

De cijfers

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

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000,00)	
Stand per 31 december 2001	18 021 098
Aangegaan in 2002	6 927 620
Tot betaling gekomen in 2002	24 948 718
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	– 6 835 981
Openstaand per 31 december 2002	17 854 374

9.3.4 Openstaande garantieverplichtingen € 1 238 370 825,36

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

Twee wijzigingen in de garantieverplichtingen ten opzichte van het jaar 2001 zijn noemenswaardig om te vermelden.

De eerste wijziging betreft een afname van de uitstaande garanties. Deze afname wordt veroorzaakt doordat bij de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen in 1995 een vermogenstoedeling heeft plaatsgevonden aan NS Railinfrabeheer B.V. en aan de marktsector. Hierdoor is het in voorgaande jaren van Eurofima geleende bedrag gesplitst in een gedeelte marktsector en een gedeelte railinfrabeheer.

De garanties die waren afgegeven voor leningen ter zake railinfrabeheer werden naar aanleiding van deze vermogenstoedeling vanaf 1995 verantwoord bij het Infrastructuurfonds. Bij de uitplaatsing van NS Railinfrabeheer B.V. bestond de behoefte om de financiële banden met de N.V. Nederlandse Spoorwegen op korte termijn te verbreken. Voor een gedeelte van voornoemde leningen was vervroegde aflossing niet mogelijk omdat de overeenkomsten onlosmakelijk verbonden waren met langlopende financieringen. In de loop van 2002 zijn deze alsnog door de N.V. Nederlandse Spoorwegen van NS Railinfrabeheer B.V. overgenomen.

De garanties die voor deze leningen zijn afgegeven worden naar aanleiding van deze overname vanaf 2002 verantwoord bij VenW. Het gaat hierbij om een bedrag van € 511 mln.

De tweede wijziging betreft een toename van de uitstaande garanties. Deze toename wordt veroorzaakt door een gesloten convenant tussen het ministerie van Financiën en VenW. Dit convenant behelst dat, ingeval NS Railinfrabeheer B.V. niet voldoet aan haar verplichtingen voortvloeiend uit de overeenkomst(en) van geldleningen bij het ministerie van Financiën, VenW garant staat. Het bedrag waarover VenW momenteel risico loopt bedraagt € 522 mln. Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2002 heeft betrekking op circa 65 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 1 mln. tot met € 522 mln. De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 4% tot circa 9%.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, uit hoofde van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2002.

Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000,00)	
Stand per 31 december 2001	1 366 617
Nieuw verstrekt in 2002	522 384
Afname van het risico in 2002	1 889 001 – 650 630
Openstaand per 31 december 2002	1 238 371

9.3.5 Tegenrekeningen

€ 5 084 112 838,31

Grondslag

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

Budgettaire geschiedenis 2002 per begrotingsartikel

Artikel 01 Droge Infrastructuur

Artikel 01.01 Rijkswegen	Verplich-tingen	Kasuit-gaven	Kasont-vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	1 010 411	1 396 988	68 671
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	1 010 411	1 396 988	68 671
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	10 908	7 436	9 122
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	10 908	7 436	9 122
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	873 347	115 807	38 112
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 47)	873 347	115 807	38 112
<i>Mutaties slotwet</i>	– 181 155	4 656	3 279
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 181 155	4 656	3 279
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	1 713 511	1 524 887	119 184

Artikel 01.02 Railwegen	Verplich-tingen	Kasuit-gaven	Kasont-vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	689 463	1 058 616	7 941
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	689 463	1 058 616	7 941
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	906 050	6 807	3 315
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	906 050	6 807	3 315
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	233 657	107 972	16 012
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 47)	233 657	107 972	16 012
<i>Mutaties slotwet</i>	– 1 140 758	8 272	– 10 239
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 1 140 758	8 272	– 10 239
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	688 412	1 181 667	17 029

Artikel 01.03 Regionale/Lokale Infrastructuur	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	195 454	630 710	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	195 454	630 710	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 24 119	9 234	
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	– 24 119	9 234	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	211 861	– 57 219	706
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	211 861	– 57 219	706
<i>Mutaties slotwet</i>	771 664	– 38 713	1 245
4. Vast te stellen mutatie slotwet	771 664	– 38 713	1 245
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	1 154 860	544 012	1 951

Artikel 02 Natte Infrastructuur

Artikel 02.01 Waterkeren	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	235 987	268 910	17 688
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	235 987	268 910	17 688
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	5 860	7 187	15 282
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	5 860	7 187	15 282
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	179 978	63 028	53
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	179 978	63 028	53
<i>Mutaties slotwet</i>	– 79 612	– 98 425	– 22 809
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 79 612	– 98 425	– 22 809
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	342 213	240 700	10 214

Artikel 02.02 Waterbeheren en vaarwegen	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	478 405	618 181	66 276
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	478 405	618 181	66 276
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	2 214	15 117	15 202
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	2 214	15 117	15 202
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	343 317	87 953	– 14 473
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	343 317	87 953	– 14 473
<i>Mutaties slotwet</i>	– 1 012	1 408	995
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 1 012	1 408	995
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	822 924	722 659	68 000

Artikel 03 Megaprojecten

Artikel 03.01 Westerscheldetunnel	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	10 745	154 470	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	10 745	154 470	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	43 863	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	43 863	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	11 482	36 742	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	11 482	36 742	0
<i>Mutaties slotwet</i>	35 984	– 2 141	149
4. Vast te stellen mutatie slotwet	35 984	– 2 141	149
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	58 211	232 934	149

Artikel 03.02 Betuweroute	Verplich-tingen	Kasuit-gaven	Kasont-vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	109 036	685 629	24 958
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	109 036	685 629	24 958
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	45 378	79 268	4 058
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	45 378	79 268	4 058
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	340 738	22 901	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	340 738	22 901	0
<i>Mutaties slotwet</i>	403 818	– 23 583	– 17 016
4. Vast te stellen mutatie slotwet	403 818	– 23 583	– 17 016
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	898 970	764 215	12 000

Artikel 03.03 Hogesnelheidslijn	Verplich-tingen	Kasuit-gaven	Kasont-vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	222 850	835 854	14 975
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	222 850	835 854	14 975
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	1 418	9 450	2 038
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	1 418	9 450	2 038
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	319 915	315 992	3 928
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	319 915	315 992	3 928
<i>Mutaties slotwet</i>	– 43 305	27 299	5 006
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 43 305	27 299	5 006
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	500 878	1 188 595	25 947

Artikel 03.04 Deltaplan Grote Rivieren	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	15 555	51 058	10 622
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	15 555	51 058	10 622
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	27 282	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	27 282	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	19 728	– 24 540	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	19 728	– 24 540	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 19 354	– 19 247	3 551
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 19 354	– 19 247	3 551
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	15 929	34 553	14 173

Artikel 03.05 Betaald rijden	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	57 170	79 088	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	57 170	79 088	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 21 059	– 42 272	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	– 21 059	– 42 272	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 24 550	– 23 455	354
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 24 550	– 23 455	354
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	11 561	13 361	354

04 Algemene uitgaven

Artikel 04.01 Voordelig/Nadelig saldo van de afgesloten rekeningen	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	memorie	memorie	memorie
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	227 176
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	0	227 176
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	0	0	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	0	0	0
<i>Mutaties slotwet</i>	0	0	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	0	0	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	227 176

Artikel 04.02 Bodemsanering	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	11 695	25 055	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	11 695	25 055	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	12 334	4 983	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	12 334	4 983	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 18 868	– 23 454	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	– 18 868	– 23 454	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 3 641	– 5 437	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 3 641	– 5 437	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	1 520	1 147	0

Artikel 04.03 Intermodaal vervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	291	4 377	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	291	4 377	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	3 091	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	3 091	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	131	131	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	131	131	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 398	– 5 141	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 398	– 5 141	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	24	2 458	0

Artikel 04.04 Overige uitgaven/ontvangsten	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. , nr)</i>	0	0	75 781
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	75 781
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002,258)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	0	0	
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)			
<i>Mutaties slotwet</i>	0	0	– 75 781
4. Vast te stellen mutatie slotwet	0	0	– 75 781
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	0

Artikel 04.05 Garanties	Verplich- tingen	Kasuit- gaven	Kasont- vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	memorie	memorie	memorie
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	0	0	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	0	0	0
<i>Mutaties slotwet</i>			
4. Vast te stellen mutatie slotwet	0	0	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	0

Artikel 04.07 Regionale Mobiliteitsfondsen	Verplich- tingen	Kasuit- gaven	Kasont- vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	181 958	181 957	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	181 958	181 957	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 113 494	– 113 494	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	– 113 494	– 113 494	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	4 739	4 739	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	4 739	4 739	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 35 330	– 35 329	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 35 330	– 35 329	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	37 873	37 873	0

Artikel 04.08 Railinfra-beheer	Verplich-tingen	Kasuit-gaven	Kasont-vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	0	0	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	1 368 107	346 898	346 898
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	1 368 107	346 898	346 898
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 495	100	
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	– 495 100	0	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 192 271	27	26
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 192 271	27	26
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	680 736	346 925	346 924

Artikel 05 Bijdragen ten laste van andere begrotingen van het Rijk

Artikel 05.01 Bijdragen ten laste van de begroting van VenW	Verplich-tingen	Kasuit-gaven	Kasont-vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	0	3 472	751
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	3 472 751
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>			– 44 251
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	0	– 44 251
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>			384 110
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	0	0	384 110
<i>Mutaties slotwet</i>	0	0	– 22 854
4. Vast te stellen mutatie slotwet	0	0	– 22 854
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	3 789 756

Artikel 05.03 Bijdragen ten laste van de begroting van VROM	Verplich- tingen	Kasuit- gaven	Kasont- vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	0	0	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>			0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>			
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	0	0	0
<i>Mutaties slotwet</i>	0	0	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	0	0	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	0

Artikel 05.04 Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	Verplich- tingen	Kasuit- gaven	Kasont- vangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk A)</i>	0	0	2 177 761
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 92)	0	0	2 177 761
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>			82 282
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 258)	0	0	82 282
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>			16 333
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003,47)	0	0	16 333
<i>Mutaties slotwet</i>	0	0	– 100
4. Vast te stellen mutatie slotwet	0	0	– 100
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	2 276 276

(bedragen in EUR mln.)

1. Verkenningen
2. Planstudieprogramma Rijkswegen (artikel 01.01.01)
3. Realisatieprogramma 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. Planstudie-programma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.01)
9. Realisatieprogramma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02)
10. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (artikel 01.03.03)
11. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)
12. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.01)
13. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)
14. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel 03.02)
15. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel 03.03)
16. Realisatieprogramma Deltaplan Grote Rivieren (artikel 03.04)
17. Realisatieprogramma Multi- en Intermodaal Vervoer (artikel 04.03)

1. Verkenningenprogramma				
Lokatie	Indicatie Modaliteit	Verant- woordelijk	Gereed	
			Begroting 2002	Realisatie 2002
Nationaal				
Zuiderzeelijn	Planstudieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.01)	VenW	2001/2002	2002/2003
Snelle spoorverbinding Deltametropool	OV	VenW	2001/2002	2002/2003
Groningen, Friesland, Drente				
Spoornetwerk Noord Nederland (ten noorden van Zwolle	Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.01)	VenW	2002	2002
Overijssel, Gelderland				
Nijmegen-Roermond	OV	VenW	2002	2002
Hoogwaardig Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Twente	OV	Regio Twente	2002	2002
Utrecht/Flevoland				
Transferia Regio Utrecht (fase 2)	OWN	BRU/Prov.	2002	2002
OV-Leidsche Rijn-Maarssen	OV	BRU	2002	2002
Fietsverbinding Leidsche Rijn	OWN/Fiets	BRU	2002	2002
Utrecht-Eemnes	HWN	Provincie		pm
Utrecht-Hoevelaken	HWN	Provincie		pm
Noord-Holland				
* Uitgeest vierde perronfase	OV	VenW	2002	2002
* Corridor agglo Amsterdam-Waterland	OV	ROA	2002	2002
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel c	OV/OWN	provincie	2002	2002
Wegenstructuur Haarlemmermeer	OWN	ROA	2002	2002
Zuid-Holland				
Schiedam-Rotterdam en aansl. OW-metro	OV	VenW	2002	2002
Verlenging Tramplus naar Maasoever/Vlaardingen	OV	SRR	2002	2002
Trekvlotttracé Haaglanden	OWN	Haaglanden	2002	2002
Verlenging OV IJsselmonde	OV	SRR	2002	2002
Brabant, Zeeland, Limburg				
Breda, bereikbaarheid NSP	OV/OWN	gemeente	2002	2002
Scheldeterrein Vlissingen	OV	gem./prov.	2002	2002
OV-netwerk Brabantstad	OV	provincie	2002	2002
Overig				
Opstelterreinen	OV	VenW	pm	pm
Overdracht spooraansluitingen	Rail goederen	VenW	2002	2002

2. Planstudie Rijkswegen (artikel 01.01.01 en 01.01.02)

Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2002	Realisatie 2002
CATEGORIE 1: Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen (IF 01.01.01)		
A2 Tangenten Eindhoven* ¹	tb	2003 ¹
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1	tb	2002
N61 Hoek-Schoondijke	tb	2004 ²
A12 Utrecht-Duitse grens (benutting),	tb	WAB in 2003 ³
A50 Ewijk-Valburg-Grijsoord	tn	2004 ⁴
A74 Venlo i.s.m. A73 zuid, N68 en de Oosttangent Roermond	tb	2003 ⁵
N34 omleiding Ommen, in combinatie met N35 (zie hierna)	tb	2004 ⁶
N9 Koedijk-de Stolpen	tb	2004 ⁷
A2 Oudenrijn-Deil* ^{1,2}	tn	2003 ⁸
A12 Den Haag (benutting)* ²	pr	2002; WAB in 2004 ⁹
A12 Utrecht West (benutting)* ²	pr	2003; WAB in 2004 ¹⁰
A1/A6 Brug Muiden* ²	pr	2003 incl WAB ¹¹
A4/A9 knp Badhoevedorp* ²	pr	2003 ¹²
Na tracébesluit cq projectbeslissing genomen (IF 01.01.02)		
A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel* ¹	pr	2002
A4 Burgerveen-Leiden* ^{1,3}	pr	2004 ¹³
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, onderdeel Omlegging Halsteren	pr	2003 ¹⁴
A73 Venlo-Maasbracht, incl. omleiding Haelen i.s.m. de A74, N68	pr	2002
N35 Zwolle-Almelo in combinatie met N34	pr	2003 ¹⁵
CATEGORIE 2: Voor tracébesluit cq projectbeslissing nog te nemen Artikelonderdeel 01.01.01		
A12 Utrecht-Veenendaal* ¹	tb	WAB en TB in 2003 ¹⁶
A2 Oudenrijn-Deil* ^{1,2}	tn	2003 ¹⁷
A4 De Hoek-Prins Clausplein* ¹	tn	2004 ¹⁸
Rw31 Leeuwarden	tb	2005 ¹⁹

*¹ Project in het kader van «Samenwerken aan Bereikbaarheid»

*² project in het kader van «Bereikbaarheidsoffensief Randstad»

*³ Excl. het aan HSL-zuid overgedragen deel van de uitvoering van het gebundelde gedeelte van de verbreding van rw 4.

Legenda:

sn startnotitie of studieplan

tn trajectnota of projectnota

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit

pr procedures rond

uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

¹ Tracébesluit in januari 2003 gereed gekomen; vertraging i.v.m. afstemmen raming op beschikbare middelen.

² Standpunt vergt veel meer tijd (wordt 2003) a.g.v. door regio ingebracht alternatief nà de TN; hierdoor verschuiven ook (O)TB.

³ Project valt nu onder Spoedwet wegverbreding; het Wegaanpassingsbesluit vervangt TB en wordt in 2003 verwacht; project inmiddels gespecificeerd in rw 12 Utrecht-Maarsbergen en Veenendaal-Ede.

⁴ TN-MER kost meer tijd a.g.v. uitkomsten verkeersstudies en raming van kosten.

⁵ Standpunt (in nov.2002) is ca. 1 jaar later i.v.m. interdep.overleg en overleg met regio en Duitsland. TB wordt 1e kw.2003 verwacht.

⁶ Opstellen OTB vergt meer tijd dan voorzien.

⁷ Overeenstemming met regio over inhoud en financiering vergde extra tijd; planning thans: Standpunt in 2003 en TB in 2004.

⁸ De TN komt begin 2003 ter visie.

⁹ Van dit project valt Zoetermeer-Zevenhuizen onder Spoedwet wegverbreding; het Wegaanpassingsbesluit wordt in 2004 verwacht.

¹⁰ Project valt deels onder Spoedwet wegverbreding; het Wegaanpassingsbesluit wordt in 2004 verwacht; pr is vertraagd omdat studie meer tijd kost i.v.m. kosten en verkeerskundige effecten.

¹¹ Project valt onder Craag; mijlpalen zijn inmiddels gelijk getrokken. Project valt tevens onder Spoedwet wegverbreding; planning: WAB in 2003.

¹² Aanvullingen van het door regio ingediende plan voor omlegging om Badhoevedorp en besluitvorming hierover vragen meer tijd; e.e.a. in goed overleg met de regio.

¹³ TB Leiden/Leiderdorp vertraagd ivm nieuwe akoestische voorschriften, verkeersprognoses en kostenraming; planning thans: TB eind 2003; pr 2004.

¹⁴ Voorbereidingen vragen meer tijd dan voorzien.

¹⁵ Voorbereidingen vragen meer tijd dan voorzien.

¹⁶ Project valt deels onder Spoedwet wegverbreding; TB (Maarsbergen-Veenendaal) en het Wegaanpassingsbesluit (Veenendaal-Ede) worden in 2003 verwacht.

¹⁷ De TN komt begin 2003 ter visie.

¹⁸ N.a.v. uitkomsten verkeerskundige studie wordt de TN-MER thans voorzien in 2004.

¹⁹ De MIT-planning berust op een onderschatting van de benodigde tijd.

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (artikel 01.01.02)						
Project:	Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
		Begro ting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Stadsgewest Amsterdam						
5	Verlengde Westrandweg	38	64	26	2003	2003
Stadsgewest Rotterdam						
4	2e Beneluxtunnel incl. aansl. Wegen asw 2x2 wordt asw 2x2 + 2x2 en aanpassing B.ster	31	28	– 3	2002	2002
15	Aansluiting Vondelingenplaat	28	16	– 13 ^a	2004	2004
15	Europaweg (Dintelhavenbrug; Calandtunnel en 3 aansluitingen)	82	53	– 29 ^b	2004	2004
20	Giessenplein reconstructie	8	5	– 3	2002	2003 ¹
Stadsgewest Den Haag						
14	Wassenaar-Leidschendam (verlengde Landscheidingsweg incl. aansluiting Hubertusviaduct	51	40	– 11	2004	2006 ²
44	Aanpassing traject Wassenaar	7	2	– 4	2002	2002
Stadsgewest Utrecht						
2	Holendrecht-Oudenrijn	21	10	– 11	2010	2011 ³
2	Knpt. Oudenrijn (rw12)-Knpt. Everdingen (rw27), incl. 2e brug o/d Lek bij Vianen en verzorgingsplaats: asw 2x3/2 wordt 2x4/3	13	9	– 4	2003	2004 ⁴
Corridor Randstad-Midden-Zuid-Duitsland						
15	Reconstructie asl. bij H-Giessendam en Sliedrecht	19	21	2	2006	2006
Overig Hoofdwegennet						
9	Heiloo-Alkmaar	8	9	1	2002	2003 ⁵
11	Leiden (rw4)-Alphen a.d.Rijn; Aanleg aw 2x1, incl Alphen aquaduct	5	10	6	1999	1999
11	Alphen a.d. Rijn–Bodegraven, PPS constructie	0	1	1	2004	2004
30	Rw12-Postweg (omlegging Ede) asw 2x2	24	31	8	2004	2004
31	Leeuwarden-Drachten	9	0	– 9 ^c	2005	2005
37	Hoogeveen-Holsloot-Emmen (rw34)-Duitse grens: aw 2x2/asw 2x2	9	13	4	2005	2005
50	Kampen-Ramspol-Emmeloord	21	21	0	2002	2003 ⁶

3. Realisatieprogramma Aanleg Rijkswegen (artikel 01.01.02)

Project:	Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
50	Kampen–Ramspol, terugbetaling voorfinanciering	3	0	– 3		
50	Eindhoven-Oss asw 2x2	85	102	17	2003	2005 ⁷
	Dynamisch verkeersmanagement	89	71	– 18		
	Kleine projecten	14	10	– 4		
	Planstudieprojecten na tracébesluit	49	32	– 17		
	Planstudieprojecten voor tracébesluit	25	22	– 3		
	Aflossing tunnels	47	47	0		
	Directe					
	Uitvoeringsuitgaven	158	200	42		
Totaal Realisatieprogramma incl. overplanning		844	816	– 28		
Overplanning		77		– 77		
Totaal Realisatieprogramma excl. overplanning		767	816	49		

* Totaal «kolom begroting» kan afwijken door afronding.

Toelichting

Financiële afwijkingen

- ^a Het gaat hier voornamelijk om een latere start van de besteksuitvoering en om lagere uitgaven t.b.v. de Betuweroute.
- ^b Hier was sprake van een langere voorbereidingstijd van de uitvoering en aanbesteding, met name t.a.v. de ongelijkvloerse aansluiting Mark/d'Arcyweg i.v.m. de nodige voorbereidingen van het aan te besteden Design&Build contract en bij de reconstructie van de aansluiting in de gemeente Hardinxveld-Giessendam.
- ^c De vertraging is gelegen in de gunning door de provincie als uitvoerder van onderdeel Staande Mastroute en door vertraging in de aanleg van het vierde kwadrant Drachten.

Afwijkingen in de planning

- ¹ Verschuiving oplevering naar voorjaar 2003 i.v.m. onteigeningsprocedure.
- ² Voorbereidingen van te boren tunnel onder Hubertusduin vergt meer tijd.
- ³ Aanpassing planning conform begroting 2003.
- ⁴ Hogere veiligheidseisen ivm mogelijke aanwezigheid van explosieven ter plaatse van bouw 2e brug over de Lek.
- ⁵ Openstelling in voorjaar 2003 i.v.m. technische complicaties tijdens de uitvoering.
- ⁶ Het project i.c. ged. Flevoweg-Ramspol inclusief brug over de IJssel is in januari 2003 officieel door de minister opengesteld.
- ⁷ Door bezwarenprocedures zal het project in 2005 gereedkomen.

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

Project	Omschrijving	Gereed	
		Begroting 2002	Realisatie 2002
9 525	Hanzelijn ^{*1}	pr	Na 2002 ¹

^{*1} Planstudieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.01) de Raad van 23 juli 1996. Er is voor dit project reeds een beschikking aan RIB afgegeven voor de planstudiekosten tot en met afronding Trajectnota/MER

Legenda:

sn startnotitie of studieplan
tn trajectnota of projectnota
ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/prjectbesluit
pr procedures rond
uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

¹ OT is voorgelegd aan stuurgroep.

5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)

Project:	Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
A'dam–Den Haag–R'dam–Dordrecht						
1 020	Riekerpolder-Schiphol-Hoofddorp:4/6/4-sporig	1	1	– 1	2000	2000
1 011	R'dam Zuid-Dordrecht:4/6-sporig	14	16	2	1997	1997
R'dam/Den Haag–Utrecht						
2 061	Woerden-Harmelen: 4-sporig fase 2	25	30	4	2005	2005
A'dam–Utrecht–Maastricht/Heerlen						
3 012	Integrale spooruitbreiding Amsterdam–Utrecht	125	147	22	na 2006	na 2006 ¹
3 032	Boxtel–Liempde: 4-sporig + vk.	4	0	– 4	1998	1998
3 033	Liempde–Eindhoven: 4-sporig	34	41	8	2002	2002
	Aanpassingen Houten Castellum	4	1	– 2	2001	2003 ²
	Vleuten–Geldermalsen 4/6 sp. incl. 1e fase					
3 017	Randstadspoor	11	1	– 10	na 2006	na 2006 ³
A'dam/Schiphol–Den Helder/Hoorn						
4 040	Hemboog	36	49	13	2003	2003
4 045	Uitgeest de Kleis (Regionet 1e fase)	5	1	– 3	2004	2004
A'dam/Amersfoort–Zwolle–Groningen						
Utrecht–Arnhem–Zevenaar						
6 011	Arnhem West vrije kruising	2	0	– 2	na 2006	na 2006
6 012	Arnhem 4e perron	2	4	1	na 2006	na 2006
6 013	Arnhem Velperbroek aansluiting vrije kruising	2	0	– 2	2006	2006
Stations en stationsaanpassingen						
9 110	A'dam CS spoor 10/15	11	19	8	2004	2004 ¹
	Kleine stations	1	0	– 1	divers	divers
Overige lijndelen						
9 520	Flevolijn Gooiboog	23	24	2	2003	2003
9 550	Groningen–Sauwerd	18	13	– 6	2003	2003
Overige projecten enz.						
9 910	AKI-plan en veiligheidsknelpunten	23	22	– 1	divers	divers
9 930	Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	7	3	– 4		
9 950	Kleine projecten	7	5	– 2	divers	divers
9 971	Nootdorpboog	5	4	– 1	2005	2007 ⁴
9 972	IGO+	2	1	– 1	2001	2001

5. Realisatieprogramma Railwegen (Personenvervoer) (artikel 01.02.02)						
Project:	Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
		Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Benutting						
9 982	Stationsstallingen (kwaliteit)	5	0	– 5	divers	divers
9 981	Emplacementen (geluid)	13	3	– 10	divers	divers
	BB21(ontw. Bev21,VPT+, 25KV,ontw + imple- ment. GSM-R)	75	40	– 34	divers	divers
Vorbereidingsuitgaven Planstudie – Verk.progr.						
	Diverse studies/onderzoek	1	0	– 1		
Totaal realisatieprogramma, incl. overplanning		455	426	– 29		
BTW		0	42	42		
Overplanning		– 52		52		
Totaal budget*		403	468	65		

* Bovenstaand zijn de uitgaven van de projecten 2002, verminderd met de verrekeningen van de voorschotten 2001. Deze verrekeningen zijn afzonderlijk verantwoord in de verantwoordingsstaat (€ 14 mln.).

Toelichting

- ¹ Doordat dit project voorspoediger loopt dan in de begroting was opgenomen is er een overschrijding opgetreden.
- ² Doordat de afstemming tussen NS Railinfrabeheer B.V. en de gemeente m.b.t. de aanpak van het station en omgeving langer heeft geduurd is er een vertraging van twee jaar opgetreden.
- ³ De planontwikkeling is vertraagd door discussie tussen VenW en NS Railinfrabeheer B.V. over de hoogte van de AK (i.v.m. deelbeschikkingen) alsmede de herprioriteringsdiscussie naar aanleiding van de problematiek bij B&I en beter benutten.
- ⁴ Planvorming is vertraagd toen duidelijk werd dat er samen opgetrokken moest worden met het RWS project aansluiting A12. Afstemming tussen de twee projecten verliep moeizamer dan gedacht.

6. Planstudieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.01)			
Omschrijving		Gereed	
Omschrijving		Begroting 2002	Realisatie 2002
Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	ot		2003 ¹
Sloelijn,electr.+ged.verlegging	tb		2002
Roosendaal-Antwerpen	tb		2003 ²

Legenda:

sn startnotitie of studieplan	tb tracébesluit/projectbesluit
tn trajectnota of projectnota	pr procedures rond
ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit	uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

- ¹ Dit project is enigszins vertraagd in verband met de onderhandelingen met België wat heeft geleid tot een op korte termijn te houden Arbitrage.
- ² Dit project is enigszins vertraagd daar het afhankelijk is van de conclusies die voortvloeien uit de nog niet afgeronde verkenning goederenlijn Rotterdam-België.

7. Realisatieprogramma Railwegen (Goederenvervoer) (artikel 01.02.02)

Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Aslasten cluster I	3	0	- 3	2002	2002 ¹
Aslasten cluster II	18	0	- 18	2006	2007 ¹
PAGE risico reductie	3	2	- 1	divers	nvt
Verbindingssporen ECT				2000	2002 ²
Aansluiting RSC Waalhaven				2000	2001 ³
Pilot fluistertrein	0	2	2		2004 ⁴
Kleine projecten	1	0	- 1	divers	nvt
Totaal realisatieprogramma, incl. overplanning	24	4	- 20		
Overplanning	0		0		
Ruimte voor planstudies	9	0	- 9		
Totaal budget 01.02.02	34	4	- 30		

Toelichting

¹ Doordat er lagere declaraties zijn ontvangen dan verwacht en de beschikking mbt de subsidieaanvraag D4-aslastenprogramma, cluster II, tranche 1, eerst in 2003 zal worden geslagen zijn er geen betalingen verricht in 2002.

² Door het ontbreken van een accountantsverklaring bij de slotdeclaratie is er vertraging opgetreden.

³ Door het ontbreken van een accountantsverklaring bij de slotdeclaratie is er vertraging opgetreden.

⁴ Door beschikbaar komen van VROM gelden direct vanuit het verkenningenprogramma in realisatie genomen.

8. Planstudie-programma Regionale/Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.01)

Omschrijving		Gereed				
		Begroting 2002			Realisatie 2002	
Stadsregio Amsterdam (ROA)						
Gesloten instapregime metro A'dam (voorheen Tourniquetten Ringlijn)	OV		tb			2002
Zuid-Tangent fase 2 (West/Oostracè)	OV		tb			na 2002 ¹
Uithoorn-Aalsmeer 4e fase			tb			2003 ²
N201 (voorheen: Aalsmeer – Uithoorn N201 en Haarlemmermeer N201-A4/A5)	OWN		tb			2003 ³
Purmerend-Weidevenne (VINEX)	OV			pr		nvt ²
Stadsregio Rotterdam (SRR)						
Hoek van Holland Strandlijn	OV		tb			nvt ²
Parklane fase 2b, Vierhavensstraat	OWN			pr		nvt ²
Haaglanden						
HOV Leidschenveen/Y'burg/Delft lijn 19 (VINEX/VINEXact)	OV			pr		nvt ²
Fietsontsluiting Leidschenveen (VINEX-act)	Fiets			pr		nvt ²
Div. SRR, Haaglanden, Prov. Zuid Holland						
RandstadRail fase 2	OV		tb			2003 ⁴
Stadsregio Utrecht (BRU)						
OV-terminal Stationsgebied Utrecht VINEX (voorheen:Utrecht CS-UCP OV-terminal)	OV	ot	tb	pr		na 2002 ⁵
Transferia regio Utrecht fase 1	OWN			pr		na 2002 ⁶
Overig Nederland						
Nijmegen, doortrekking A73	OWN	tn				2003 ⁷
Almelo Zuid (Nijreessingel)	OWN		ot	tb	pr	2002
Regionale Rail Arnhem–Nijmegen	OV		ot	tb		nvt ²
OV-verbinding Nijmegen–Waalsprong	OV	tn				⁸
OV Vathorst-Amersfoort CS (VINEX-act)	OV	tn	ot	tb		onbekend ⁹
Amersfoort, CSG, 2e fase	OWN				pr	nvt ²
Heerhugowaard-Alkmaar, HAL deel b (VINEX)	OV/OWN			tb		nvt ²
Zevenhuizen, omlegging N219	OWN				pr	nvt ²
Rijn-Gouwelijn	OV				pr	na 2002 ¹⁰
Den Bosch Zuid-Westtangent	OV			tb		nvt ²
Helmond Westtangent	OWN				uo	2002
Bereikbaarheid oostzijde stadsregio Eindhoven (BOSE)	OWN		ot			na 2002 ¹¹
Maaskruisend Verkeer, Maastricht	OWN		ot	tb		na 2002

Legenda:

sn startnotitie of studieplan
tn trajectnota of projectnota
otontwerp tracebesluit/projectbesluit

tb tracébesluit/projectbesluit
pr procedures rond
uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting

- ¹ Onbekend, project bevindt zich nog in planstudiefase.
- ² Opgeschort door decentralisatie, de meeste projecten zullen door de regio verder worden voortgezet.
- ³ Er wordt eerst een audit uitgevoerd.
- ⁴ Uitvoering project (ook bekend als ZORO) pas na 2007.
- ⁵ Gemeente ontwikkelt nog twee verschillende plannen.

- ⁶ Verkennende studie naar ring van transferpunten moet nog plaatsvinden.
⁷ Voortgang afhankelijk van de Provincie.
⁸ Project betrokken bij aanleg waterkeren (LENT 02.01.02).
⁹ Geen besluitvorming door gemeente, project gaat vermoedelijk in deze vorm niet door.
¹⁰ Project bevindt zich in een proeffase.
¹¹ Startnotie pas gereedgekomen in 2002.

9. Realisatieprogramma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02)						
Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.				Gereed	
	Modaliteit	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Stadsregio A'dam (ROA)						
Tramlijn De Aker (voorheen MAP/Sloten; VINEX)	ov	12	6	- 7		
Gebiedsgewijze aanpak Schiphol	ov	9	3	- 6	divers	divers
Gebiedsgewijze aanpak Zuid-Oost	ov	5	4	- 1	divers	divers
Zuidtangent kerntraject fase 1	ov	1	2	1	2002	2002
Zuidtangent kerntraject fase 2	ov	4	4	0	2002	2002
Tram Amstelveen Westwijk	ov	8	5	- 3	2002	2003
Tram IJburg, fase 1 (VINEX)	ov	39	29	- 10	2003	2004 ¹
NZ lijn (incl. busstation c.s. en IJboulevard)	ov	70	0	- 70	2009	2 011 ²
Haarlemmermeer N22 Noord	own	7	7	0	2002	2002
Stadsregio R'dam (SRR)						
Kop van Zuid metrostation	ov	6	0	- 6	2002	2002
«Kop van Zuid Tramplus; Erasmusbrug (VINEX)»	ov	3	2	- 1	2002	2003
Kop van Zuid, stadsbrug + viaduct (BPR 230/234)	ov/own	2	0	- 2	2002	2002
TramPlus – CS-Lombardijen (VINEX)	ov	4	2	- 2	2002	2003
Tramplus Schiedam-Vlaardingenlijn	ov	16	3	- 14	2004	2004 ³
TramPlus IJsselmondelijn	ov	5	0	- 5	2005	2004
NZ-metro, station Beurs	ov	1	0	- 1	1999	1999
Beneluxmetro, VINEX	ov	91	87	- 3	2002	2002
Metro Nesseland (VINEX)	ov	5	0	- 4	2005	2005
Tramplus Carnisselande (VINEX)	ov	9	0	- 9	2003	2004 ⁴
Parklane fase1, Giess.pl./4 havengeb.	own	1	1	0	2002	2003
Parklane fase 2a, Westzeedijkhudsonplein	own	3	1	- 2	2003	2004
Stadsregio Haaglanden						
Ontsluiting HOV Ypenburg/Nootdorp (VINEX)	ov	13	6	- 8	2001	2002
Koningstunnel	ov/own	0	1	1	2000	2000
Tramlijn Steenvoorde	ov	0	1	1	1999	1999
Tramtunnel Grote Marktstaat	ov	0	35	35	2004	2004 ⁵
Ontsluiting HOV Ypenburg/Nootdorp (VINEX)	own	1	0	- 1	2002	2004 ⁶
Trambaan reconstructie Rijswijkseplein	ov/own	4	0	- 4	2001	2001
Div. Haaglanden/SRR/Provincie ZH						
RandstadRail (voorbereidingskosten)	ov	2	2	0	2001	2001
RandstadRail, 1e fase	ov	43	93	50	2009	2010 ⁷
Stadsregio Utrecht (BRU)						
HOV-Utrecht CS- Uithof (Vredenburg-Uithof) (VINEX)	ov	15	3	- 12	2002	2003 ⁸
Ontsluiting HOV Leidsche Rijn (VINEX)	ov	25	15	- 10	2006	2007 ⁹

9. Realisatieprogramma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02)

Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.				Gereed	
	Modaliteit	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Oostflank Utrecht (fase 1 + 4)	ov	10	0	– 10	2004	2006 ¹⁰
Regio Noord Holland						
Heerhugowaard–Alkmaar (HAL-deel a) (VINEX)	ov/own	7	0	– 7	2005	2005
Regio Zuid Holland						
Leiden Centraal/Stationsplein project	ov/own	4	0	– 4	2002	2002
Barendrecht Rondweg	own	1	0	– 1	2002	2002
N469 (voorh. Prov. ZH/S20, LeiZo)	own	2	0	– 2	2001	2001
Delfgauw N470 1e fase	own	2	1	– 1	2002	2002
Delfgauw N470 (S53, Pijnacker) 2e fase	own	7	0	– 7	2007	2007
Pilot doelgroep N213	own	1	0	– 1	2002	2002
Regio Oost Nederland						
Arnhem Nijmegen (Arnhem Centraal, fase 1) (VINEX)	ov/own	2	0	– 2	2005	2003
N348	ov/own	0	3	3	2005	2005
Arnhem Nijmegen (Nijmegen spoorzone) (VINEX)	ov/own	3	2	– 1	2002	2002
Arnhem Centraal Stationsomg. fase 2	ov/own	2	0	– 2	2006	2006
VINEX Regio Twente fase 1 (Doorstroomas Enschede)	ov/own	4	2	– 2	2004	2004
VINEX Twente (Doorstroomas Almelo)	ov/own	2	2	0	2003	2003
VINEX Twente (Doorstroomas Hengelo NS Vossenbelt)	ov/own	3	0	– 3	2005	2005
Apeldoorn stationsomgeving	ov/own	0	0	0	2003	2004
Regio Utrecht/Flevoland						
Almere busbanen (VINEX)	ov	4	2	– 3	div.	div.
Amersfoort Centraal Stadsgebied, 1e fase	own	2	1	– 1	2004	2004
Amersfoort/Bunschoten N199	own	1	0	0	2001	2002
Veenendaal Oostelijke rondweg, N233	own	1	0	– 1	2002	2001
Structuurontsluiting Lopikerwaard, N210	own	5	2	– 2	2003	2003
Regio Noord Nederland						
Groningen Westerhaven	ov/own	1	1	0	2002	2002
Sneek Oosterlijke rondweg	own	1	8	7	2003	2003
Regio Noord Brabant						
Eindhoven (DRS)	ov	1	0	– 1	2002	2002
Eindhoven HOV Westcorridor (VINEX)	ov	5	4	– 1	2002	2002
Helmond Beek en Donk	own	2	6	3	2001	2001
Regio Limburg						
Rijkswegboulevard Sittard–Geleen	ov/own	3	0	– 3	2006	2006
Heerlen Zwart 1, fase 1 (afgerond) en 2	own	1	1	0	2003	2003

9. Realisatieprogramma Reg./Lokale Infrastructuur (artikel 01.03.02)						
Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.				Gereed	
	Modaliteit	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Diversen						
Div. transferia	own	1	1	– 1	div.	div
Directe uitvoeringsuitgaven		2	3	2		
Totaal realisatieprogramma		483	352	– 132		
Overplanning		64	0	– 64		
BTW			17			
Totaal budget		419	369	– 51		

* Totaal «kolom begroting» kan afwijken door afronding.

Toelichting

- ¹ Door stagnatie bij de oplevering van woningen in IJburg heeft het project een vertraging opgelopen.
- ² Er zijn dit jaar geen mijlpalen gehaald. Door problemen met de aanbesteding heeft het project vertraging opgelopen.
- ³ Financiële vertraging mbt. verwerving. De nadruk heeft de afgelopen periode vooral gelegen op voorbereiding en planning.
- ⁴ Een belangengroep procedeerde tegen VenW. Om die reden is er in een later stadium beschikt.
- ⁵ Ten einde het project te kunnen voltooien (ivm een gewijzigde bouwmethode) heeft de minister een aanvullende subsidie verleend.
- ⁶ In verband met noodzaak tot toelevering van aanvullende gegevens op de aanvraag is er in 2002 niet beschikt en niet betaald.
- ⁷ De uitgaven zijn hoger dan was voorzien omdat het wenselijk en mogelijk was om betalingsverplichtingen uit de onderuitputting nog in 2002 te voldoen.
- ⁸ Van de HOV is de busbaan reeds in gebruik. Echter er was een te optimistische planning van de gemeente c.q. het BRU.
- ⁹ Door de gemeente Utrecht is aan een veel te optimistische planning vastgehouden, hetgeen eerst tegen het einde van het jaar aan het licht is gekomen.
- ¹⁰ Er is geen beschikking afgegeven, aangezien de gemeente nog (steeds) geen beslissing heeft genomen over het tracé.

10. Realisatieprogramma Duurzaam Veilig (artikel 01.03.03)					
Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Demonstratieprojecten					
West Zeeuws Vlaanderen	5	0	– 5	2000	2003 ¹
Diverse kleine projecten	0	0			
Duurzaam veilig					
Startprogramma Duurzaam Veilig	11	3	– 8,1	2001	2003 ²
Interimregeling D.V.*	21	21	0		³
Ruimte	4		– 4		
Totaal budget	41	24	– 17		

¹ Het demo-project Zeeuws-Vlaanderen is vertraagd o.a. als gevolg van het ontbreken van een accountantsverklaring.

² Het Startprogramma is destijds verlengd tot 1/1/2003. Gemeenten hebben niet van de maximale voorschotten gebruik gemaakt. Tot sept 2003 kunnen nog verrekeningen plaatsvinden.

³ Dit bedrag is overgeheveld naar de begroting Hoofdstuk 12 en heeft daar tot volledige betaling geleid.

11. Realisatieprogramma Waterkeren (artikel 02.01.02)

Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Rea. 2002
Dijkversterking Flevoland IJsselmeerdijken	31	30	– 1	2002*	2002* ¹
Markermeerdijken	21	0	– 21	2004*	2005 ²
Maaswerken	31	11	– 20	2015	2015 ³
Ruimte voor de Rivier No-regret projecten	13	18	5	2006/pm	pm ⁴
Spoorbrug Oosterbeek	5	23	18		2003 ⁵
Herstel Steenbekledingen Steenbekledingen Flevoland	23	0	– 23	2004	2005 ⁶
Steenbekledingen overig (w.o. Zeeland)	26	24	– 2	2015	2015
Totaal realisatie-programma	149	106	– 43		
Overplanning	– 22		22		
Totaal DUU's	22	17	– 5		
Totaal OW begroting 2002 (03.04)	149	123	– 26		

* Genoemde jaartallen duiden op «veilig». Afwerking in de volgende jaren.

In 2002 is uitgegaan van een geschatte, gemiddelde duu-verhouding van 15%. In 2003 zijn de werkelijke verhoudingen opgenomen.

Toelichting

¹ Het project IJsselmeerdijken is opgenomen inclusief de DUU's

² Geotechnisch onderzoek en bestekvoorbereiding is vertraagd. Als de uitspraak van de Raad van State, die medio februari 2003 verwacht wordt positief is kan de uitvoering direct opgedragen worden en is oplevering eind 2005 haalbaar.

³ Grondaankopen, start en uitwerking van het ontwerp voor de kademaatregelen zijn vertraagd.

⁴ Hogere realisatie wordt verklaard door grondaankopen voor de projecten Hondsbroekse Pleij en Lexkesveer.

⁵ Hogere realisatie wordt veroorzaakt doordat vertraagde werkzaamheden (vanwege munitie vondsten) uit 2001 pas in 2002 zijn uitgevoerd.

⁶ Onderzoek naar noodzaak en omvang van de verbetermaatregelen is niet afgerond, waardoor geen activiteiten hebben plaatsgevonden.

12. Planstudieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.01)

Omschrijving	Gereed	
	Begroting 2002	Realisatie 2002
Tracebesluit cq. projectbesluit nog te nemen		
Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal		
Lekkanaal/3e Kolk Beatrixsluis	tn	2003 ¹
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse kanalen en Noord-Brabantse kanalen		
Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Berlicum/Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen Veghel	tb	2003 ²
Bouw 4e sluiskolk Ternaaien	tn	³

Legenda:

sn startnotitie of studieplan
tn trajectnota of projectnota
pr procedures rond

ot ontwerp tracebesluit/projectbesluit
tb tracébesluit/projectbesluit
uo beschikking/uitvoeringsopdracht

Toelichting¹ Vertraging rond externe veiligheid² I.v.m. gewijzigd Tracè diende een aanvullend MER te worden opgesteld.

Het concept hiervan is in 2002 gereedgekomen. Vaststelling TB naar verwachting in 2003.

³ Wordt voorbereid door het gewest Wallonië

13. Realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)					
Project:	uitgaven 2002 in EUR mln.			Programma gereed	
Omschrijving	Begroting	Realisatie	Verschil	Begr. 2002	Realisatie 2002
Waterbeheren	74	43	- 31		
IJsselmeergebied					
Inrichting IJsselmonding	5	4	- 1	2003	2003 ¹
Integrale Inrichting Veluwe Randmeer	1	1	0	2010	2008
Beneden Rivieren					
Depot Hollandsch Diep	3	0	- 3	2005	2007 ²
Delta					
Depot Koegorspolder	11	6	- 5	2004	2007 ³
Doorlaatmiddel Veerse Meer	5	4	- 1	2004	2004
Project wateroverlast					
Uitbreiding gemaalcapaciteit IJmuiden en Gouda	19	3	- 16	2003	2006 ⁴
Overig					
Projecten <25 mln. pu	5	2	- 3	n.v.t.	n.v.t. ⁵
Verontreinigde baggerspecie	0*	0	0	2006	n.v.t.
Sanering waterbodems	25**	23	- 2	2006	n.v.t. ⁶
Vaarwegen	114	84	- 30		
Fries Groningse kanalen					
Vaarweg Lemmer Delfzijl (incl. spoorbrug Grou)	9	5	- 4	2003	2006 ⁷
IJsselmeergebied					
2e Krabbergatsluis (Naviduct)	12	15	3	2003	2003 ⁸
Vaarroute Ketelmeer (excl. EU bijdrage)	6	0	- 6	2003	2004 ⁹
Verbeteren vaargeul IJsselmeer A'dam-Lemmer	4	2	- 2	2004	2004 ¹⁰
Aquaduct Veluwemeer (Haddersluis)	8	10	2	2002	2003 ¹¹
Rijn en Rijntakken					
Waal realisatie toekomstvisie	5	4	- 1	2003	2003
«Twenthekanalen, verruiming + zijkanalen; excl. kunstwerken» en planstudiedeel	6	0	- 6	2005	2006 ¹²
A'dam Rijnkanaal & Noordzeekanaal					
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbr. ligplaatsen	5	2	- 3	2003	2004 ¹³
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	13	13	0	2004	2004 ¹⁴
Delta					
Verdrag verdieping Westerschelde, incl. natuurherstel	12	1	- 11		2005 ^{14a}
Maas, Maaskanalen en Midden-Limburgse en Noord Brabantse Kanalen					
Z-Willemsvaart; renovatie middendeel kl. II	6	4	- 2	2005	2006
2e sluis Lith	5	2	- 3	2002	2004 ¹⁵
Maasroute, modernisering fase 1, brugverhogingen					
Roosteren en Echt	5	0	- 5	2004	2006 ¹⁶
Maasroute, modernisering fase 1 Voorhavens/wachtpl.	12	15	3	2003	2003 ¹⁷
Overig					
Tijdelijke Beleidsreg. binnenvaartaansluitingen (TBBV)***	1		- 1	n.v.t.	n.v.t. ¹⁸
Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV)	2	2			
Projecten < 25 mln.	3	9	6	n.v.t.	n.v.t. ¹⁹
Totaal productuitgaven	189	127	- 62		
Directe uitvoeringsuitgaven Waterbeheren	10	27	17		
Directe uitvoeringsuitgaven Vaarwegen	10	24	14		

13. Realisatieprogramma Waterbeheeren en Vaarwegen (artikel 02.02.02)

Project: Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Programma gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begr. 2002	Realisatie 2002
Totaal realisatieprogramma, incl. overplanning	209	178	- 31		
Overplanning	- 25		25		
Totaal realisatieprogramma, excl. overplanning	184	178	- 6		
Planstudie Lemmer-Delfzijl (excl. spoorbrug Sauwerd)	2	0	- 2		20
Overige planstudie projecten	1		- 1		21
Begroting	187	178	- 9		

In de begroting is, indien in de VR geen onderscheid gemaakt is tussen PU en DUU, uitgegaan van 100/115% PU-uitgaven voor RD's en 15/115% DUU-uitgaven voor SD's

* In de begroting is abusievelijk 19 mln EURO opgenomen. Dit moet zijn 0

** In de begroting is abusievelijk 24 mln EURO opgenomen. Dit moet zijn 25 mln

*** De TBBV-regeling is opgegaan in de SBV-regeling.

Toelichting

- ¹ Er is meer tijd besteed aan procedures omtrent het hergebruik van de baggerspecie, inzake milieuwetgeving.
- ² In 2002 alleen voorbereiding.
- ³ Voorbereiding vraagt meer tijd dan geraamd.
- ⁴ De vertraging wordt veroorzaakt door vertraging in het ontwerpproces, vertraging in de afronding en vertraging in de uitvoering.
- ⁵ Vertraging belsuitvorming vistrappen Rijn en Maas.
- ⁶ Vertraging bplanvorming sanering haven van Urk.
- ⁷ Aanleg gronddepot in tijd verschoven.
- ⁸ Uitvoering verloopt voorspoedig.
- ⁹ De afstemming van de verwerking van de vrijgekomen baggerspecie en het hergebruik ervan in combinatie met natuurontwikkelingsproject Ysselmonding leidt er toe dat de realisatie later plaats vindt.
- ¹⁰ De gevonden historische wrakken hebben meer tijd en uitgaven gekost dan gepland.
- ¹¹ Het aquaduct alsmede de brug zijn opgeleverd. De scopewijziging betreffen aanvullende voorzieningen, welke wordt gecompenseerd door extra ontvangsten leidt tot afronding laatste fase in 2003.
- ¹² Het bestuurlijk overleg en de technische voorbereiding vroegen meer tijd dan geraamd. Inmiddels heeft de opdrachtverlening plaatsgevonden.
- ¹³ Door vertraging vaststelling bestemmingsplan «Het Klooster» is de verwachte oplevring gewijzigd.
- ¹⁴ De Zuidersluis heeft vanwege de uitloop van de werkzaamheden een overloop naar 2002.
- ^{14a} Afwikking bestekken uit 2001. De uitvoering van de wrakopruiming is in 2002 niet gestart door vertraging in de voorbereiding.
- ¹⁵ De nieuwe sluis is in 2002 in gebruik genomen. De niet benutte middelen worden aangewend voor afwikkeling betalingen en landschappelijke inpassing.
- ¹⁶ Er was intensief overleg nodig met de betrokken gemeenten. Het project is daarom in 2002 niet gestart.
- ¹⁷ De uitvoering verloopt zeer voorspoedig.
- ¹⁸ Voor deze regeling zijn geen declaraties ontvangen.
- ¹⁹ De projecten automatisering en aanleg ligplaatsen verliepen voorspoedig.
- ²⁰ Met de provincies wordt nog overleg over de omvang van het project. Wel is toestemming gegeven voor de start van een aantal onderdelen binnen dit project.
- ²¹ Er zijn geen nieuwe projecten gestart.

4. Realisatieprogramma Betuweroute (artikel 03.02)					
Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Betuweroute:				2005	2006 ¹
* reguliere SVV-middelen	87	128	41		
* Fes-middelen	574	624	50		
* EU-ontvangsten	25	12	– 13		
Totaal realisatieprogramma	686	764	78		

Toelichting

¹ Contracteringsstrategie voor de bovenbouw en vertraging TTI.

15. Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn (artikel 03.03)					
Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
HSL-Zuid – 03.03.01				2006	2006/2007
* reguliere SVV-middelen	210	419	209		
* Fes-middelen	505	508	3		
* EU-ontvangsten	15	25	10		
Subtotaal	730	952	222		
HSL-Oost – 03.03.02					
* reguliere SVV-middelen	10	0	– 10		
HSL-Zuid: rail personenvervoer – 03.03.03					
* reguliere SVV-middelen	13	20	7		
HSL-Zuid: hoofdwegen – 03.03.04					
* reguliere SVV-middelen	78	212	134		
Snelle treinverbindingen	5	5	0		
Totaal realisatieprogramma	836	1 189	353		

16. Realisatieprogramma Deltaplan Grote Rivieren (artikel 03.04)

Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie*	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Aanvullende werken stormvloedkering Waterweg (bijdr.)	12	14	2	2004	2004
Overige primaire waterkering – bijdragen	8	6	– 2	2003	2003
Aanvullende werken stormvloedkering Waterweg (rijk)	6	7	1	2002	2002
Overige primaire waterkering – rijk, exclusief werken IJssel-meergebied	2	5	3	2001	2001
Bijdragen DGR	7	9	2	2004	2004
Overige kosten DGR	6	13	7	2002	2002
Totaal realisatie-programma	41	54	13		
Overplanning	0		0		
Totaal DU's	10	3	– 7		
Totaal OW begroting 2002 – 03.04	51	54	3		

* Op basis van Tabel 5 uit de 14e voortgangsrapportage wordt de realisatie tot dan toe, plus de geraamde realisatie weergegeven, inclusief DUU's. Voor de feitelijke realisatie over 2002 wordt verwezen naar de 15e voortgangsrapportage DGR, die op 1 april naar de Tweede kamer wordt verstuurd.

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

Project: Omschrijving	uitgaven 2002 in EUR mln.			Gereed	
	Begroting	Realisatie	Verschil	Begroting 2002	Realisatie 2002
Regionale terminals	2	1	– 1	divers	divers ¹
Ontw. Prog. Multimodaal transport Amerikahaven	2	2	0	2002	2002
Totaal realisatieprogramma	4	3	– 1		
Overplanning		0			
Totaal budget 04.03	4	3	– 1		

Toelichting:

- ¹ De subsidie-uitgaven voor RSC Maasvlak en Waalhaven zijn nagenoeg nihil geweest.
De vaststelling van de subsidies heeft niet kunnen plaatsvinden omdat de eindafrekening en de accountantsverklaring nog ontbreken.
De eindafrekening van de terminalaanleg OOC (Oss) vallende onder de SOIT-regeling is ook nog niet ontvangen.
Verder kon de beschikking voor de terminal Den Bosch niet worden afgegeven omdat de subsidieaanvraag niet volledig was ingediend.

De aanbevelingen Algemene Rekenkamer zijn opgenomen in Bijlage 2 van het Jaarverslag van HXII over het jaar 2002.

A.	
ALV	= Achterlandverbindingen
AHN	= Actuele hoogtebestand Nederland
ATT	= Aansturing en toekomst taakorganisatie
B.	
BB21	= Beheer en beveiliging 21e eeuw
BER	= Beleidseffectrapportage
BLS	= Besluit locatieverbonden subsidies
B&O	= Beheer en onderhoud
BPM	= Belasting personen motorrijtuigen
BPN	= Beheerplan nat
BPRW	= Beheerplan voor de rijkswateren
BOR	= Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BR	= Betuweroute
C.	
CIW	= Commissie integraal waterbeheer
COV	= Centraal overleg vaarwegen
D.	
DBFM	= Design, build, finance & maintain
DBM	= Design, build & maintain
DGG	= Directoraat-generaal goederenvervoer
DGP	= Directoraat-generaal personenvervoer
DGR	= Deltaplan grote rivieren
DRIP	= Dynamische route informatie panelen
DUU	= Directe uitvoeringsuitgaven
DVM	= Dynamisch verkeersmanagement
E.	
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 doelmuttering
GWW	= Grond, weg- en waterbouw
H.	
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
HWN	= Hoofdwegennet
I.	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
IBO	= Outputgerichte besturings- en bedrijfsvoeringsfilosofie
RWS	Rijkswaterstaat

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
L.	
LCCD	= Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen
LCW	= Landelijke coördinatie waterverdeling
LVN	= Ministerie van Landbouw natuurbeheer en visserij
M.	
MD	= Meetkundige dienst
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.	
OEI	= Onderzoeksprogramma economische effecten infrastructuur
OLS	= Ondergronds logistiek systeem
OT	= Ontwerptractébesluit
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	= NS Railinfrabeheer
RO	= Ruimtelijke ordening
ROA	= Regionaal orgaan Amsterdam
RR	= Rekeningrijden
RSC	= Railservicecentre
RVI	= Rijksverkeersinspectie
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 vaarwegaansluitingen
TBSA	= Tijdelijke bijdrageregeling spooraansluitingen
TDI	= Toeritdoseerinstallaties
TEN	= Transeuropese netwerken
TiB	= Transport in balans
TN	= Tracénota
TTP	= Tweede tactisch pakket
U.	
UKR	= Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijkswateren
UvW	= Unie van waterschappen
V.	
VERDI	= Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VNG	= Vereniging van Nederlandse gemeenten
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer
VAT	= Voorbereiding, administratie en toezicht
W.	
WIM-VID	= Weigh in motion met videosysteem
WST	= Westerscheldetunnel
WVO	= Wet verontreiniging oppervlaktewateren
WTC	= World trade centre
Z.	
ZOAB	= Zeer open asfaltbeton