
Vergaderjaar 2010–2011

32 710 XII

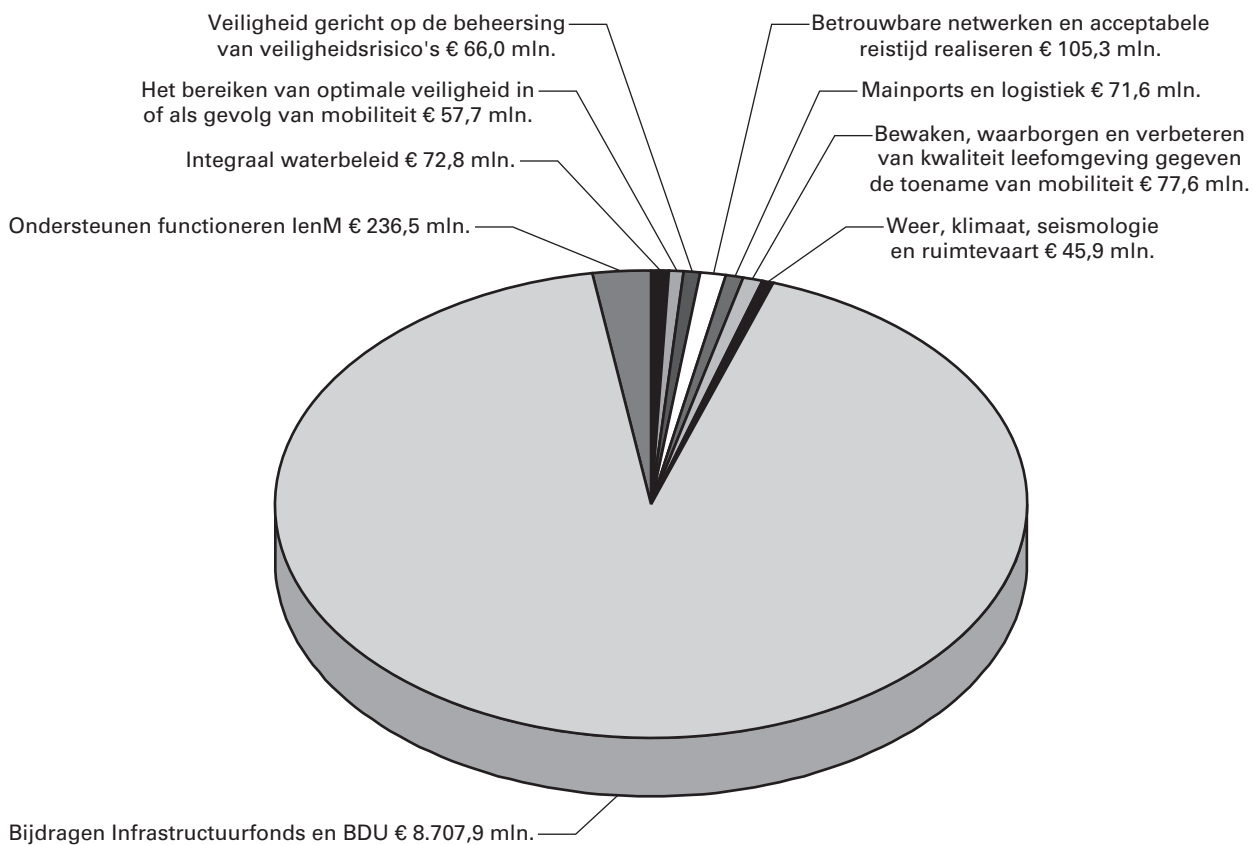
**Jaarverslag en slotwet Ministerie van
Infrastructuur en Milieu 2010**

Nr. 1

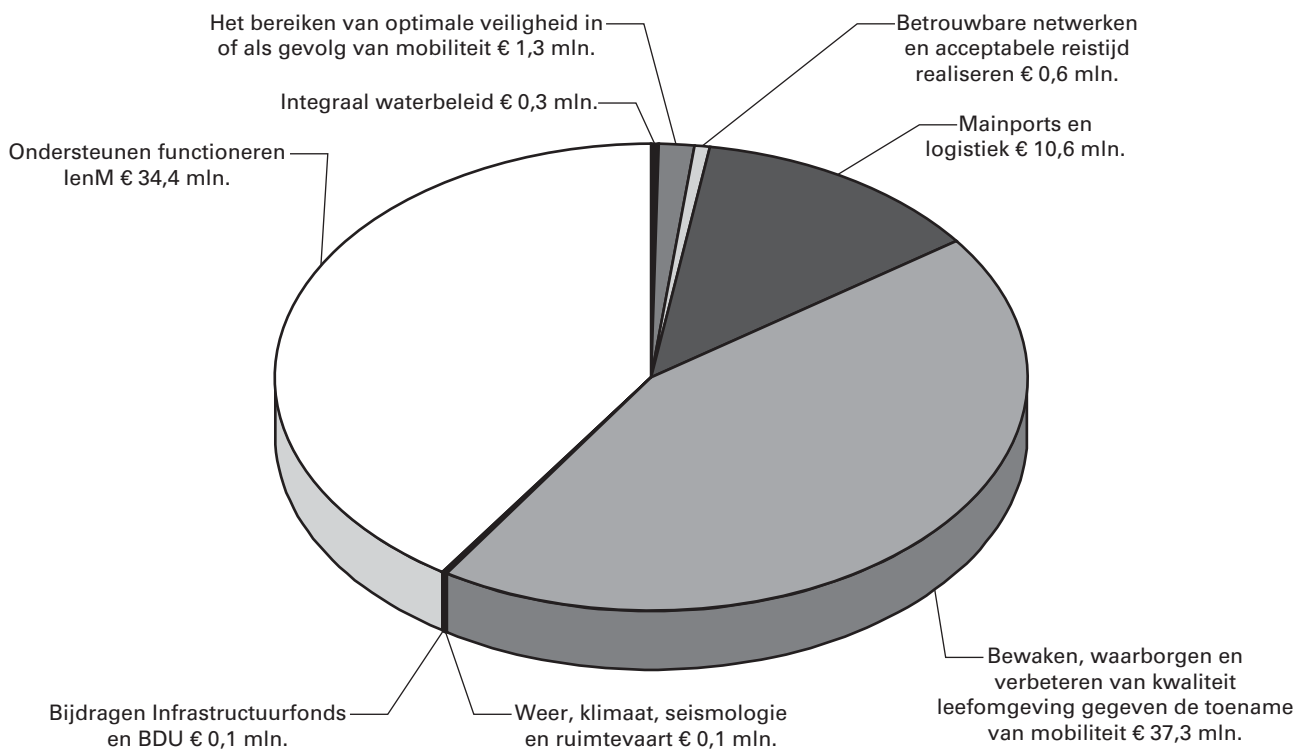
**JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN
MILIEU (XII)**

Aangeboden 18 mei 2011

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2010 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2010 (in € mln.)



Inhoudsopgave

	blz.
A. ALGEMEEN	5
1. Aanbieding en déchargeverlening	5
2. Leeswijzer	9
B. HET BELEIDSVERSLAG 2010	13
3. Beleidsprioriteiten	13
4. Beleidsartikelen	24
5. Niet-beleidsartikelen	130
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf 2010	135
C. DE JAARREKENING	140
7. Verantwoordingsstaten	140
7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2010 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)	140
7.2 Verantwoordingsstaten baten-lastendiensten	141
7.3 Saldibalans per 31 december 2010 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting	142
7.4 De balansen per 31 december 2010 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu	151
Bijlage 1: Toezichtrelaties ZBO's en RWT's	171
Bijlage 2: Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen	178
Bijlage 3: Externe inhuur	180
Bijlage 4: Afkortingenlijst	181

DEEL A. ALGEMEEN

1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

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

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het departementale jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) over het jaar 2010 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2010 gevoerde financiële beheer.

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. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in het jaarverslag;
- d. de betrokken saldibalans;
- 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.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2010;
- b. het voorstel van de slotwet over het jaar 2010 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2010 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2010 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2010, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2010 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
mede namens de Minister van Economische Zaken, Landbouw en
Innovatie,
M. H. Schultz van Haegen

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

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 verklaring, 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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

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 verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) over het jaar 2010. Daar waar in de tekst ministerie van Infrastructuur en Milieu (of IenM) wordt genoemd, wordt enkel het ministerie van voorheen Verkeer en Waterstaat bedoeld. Dit jaarverslag gaat niet in op de prestaties van het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Voor dit voormalige ministerie is een apart jaarverslag aan de Tweede Kamer aangeboden.

Dit jaarverslag bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het beleidsverslag

In het beleidsverslag wordt ingegaan op de resultaten die in 2010 zijn geboekt.

2. De beleidsartikelen (31 t/m 37) en de niet-beleidsartikelen (39, 40 en 41)

Onder de beleidsartikelen worden zowel de financiële als de niet-financiële gegevens gepresenteerd. Tevens is er informatie opgenomen over de gerealiseerde effecten en de geleverde concrete beleidsprestaties, waar mogelijk voorzien van prestatiegegevens. In de toelichting worden de gerealiseerde beleidsprestaties op productniveau verantwoord. Uitgangspunt daarbij is dat gerealiseerde beleidsprestaties niet nader worden toegelicht. Hierbij kan er van worden uitgegaan dat de activiteiten zoals die in de begroting zijn aangekondigd, zijn uitgevoerd. Beleidsprestaties welke niet zijn gerealiseerd, zijn toegelicht. Nieuwe activiteiten en voorname prestaties worden apart toegelicht.

De financiële informatie wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van beleid», waarbij opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar worden toegelicht. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht.

Norm bij te verklaren verschillen

Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 mln.	> 50%
€ 4,5–€ 22,5 mln.	> € 2,5 mln.
> € 22,5 mln.	> 10%

Dit houdt in dat die hoofdproducten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatige relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht.

Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2010 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2009 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de begroting 2006 is een begrotingsindeling in gebruik genomen die afwijkt van de begrotingsindeling die vóór 2006 werd gebruikt. In verband met deze gewijzigde begrotingsindeling zijn de realisaties sinds 2006 op

een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren. Hierdoor is het niet mogelijk om de realisaties van de vier voorgaande jaren op te nemen in de budgettaire tabellen. Om de gebruiker toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties vanaf 2005 opgenomen, waarbij 2005 hiervoor technisch is omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

Onder de niet-beleidsartikelen worden uitgaven, die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, verantwoord.

3. De bedrijfsvoeringsparagraaf

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De bedrijfsvoeringparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingsparagraaf en bestaat uit vier onderdelen, te weten rechtmatigheid, totstandkoming beleidsinformatie, financieel en materieel beheer en overige aspecten van bedrijfsvoering. In de bedrijfsvoeringsparagraaf wordt tevens ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over 2009 en de maatregelen die lenM heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2010 en de jaren daarna te voorkomen.

4. De jaarrekening

De Jaarrekening bevat de volgende onderdelen:

- de departementale verantwoordingstaat van VenW (een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie op artikelniveau).
- de samenvattende verantwoordingsstaten van de baten-lastendiensten KNMI, Rijkswaterstaat en Inspectie VenW (een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie per baten-lastendiensten).
- de departementale saldibalans van lenM met de daarbij behorende toelichting.
- de balans per 31 december 2009, de staat van baten en lasten, het kasstroomoverzicht en de doelmatigheidskengetallen van de baten-lastendiensten.

5. Diverse bijlagen

Aan het jaarverslag zijn vijf bijlagen toegevoegd.

- De eerste bijlage bevat een overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's).
- De tweede bijlage bevat een overzicht van de uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement.
- Bijlage drie bevat een overzicht van de gerealiseerde inhuur.
- De laatste bijlage betreft een afkortingenlijst.

Naast dit Jaarverslag, hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, en het Jaarverslag van de begroting van het voormalige ministerie VROM, kent lenM ook een Jaarverslag over het Infrastructuurfonds (fonds A van de rijksbegroting), waarin de concrete projecten en programma's staan. Met dit aparte fonds voor de infrastructuur wordt invulling gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, nr. 319), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

De verantwoordingen van lenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Groeiparagraaf

De indeling van de verantwoording 2010 komt grotendeels overeen met die van 2009. Er zijn echter wel een aantal veranderingen doorgevoerd ter verbetering van de (niet-financiële) beleidsinformatie ten opzichte van het jaarverslag 2009.

De belangrijkste veranderingen op een rij:

- Het beleidsverslag bestaat niet langer uit de kabinetsdoelstellingen van het vorige kabinet. Om de kabinetsdoelstellingen van het vorige kabinet af te hechten, is een overzichtstabel aan het beleidsverslag toegevoegd welke inzicht geeft in hoeverre de kabinetsdoelstellingen van het vorige kabinet in 2010 zijn gerealiseerd.
- De beleidsartikelen zijn niet langer gekoppeld aan de kabinetsdoelstellingen van het vorige kabinet.
- De wel en niet (of niet volledig behaalde) beleidsprestaties van de afzonderlijke subartikelen worden strikt van elkaar gescheiden onder het kopje «Doelbereiking». Succesvol behaalde beleidsprestaties worden hieronder toegelicht. Niet (of niet volledig) behaalde beleidsprestaties worden verantwoord onder het kopje «Toelichting».

Meetbare gegevens:

Voor wat betreft de indicatoren moet worden vermeld dat lenM bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

Ten behoeve van de ontwerpbegroting 2010 en jaarverslag 2008 zijn de prestatie-indicatoren en kengetallen van de IVW geactualiseerd. De in deze verantwoording opgenomen waarden sluiten aan op de waarden die zijn opgenomen in jaarverslag 2008 en ontwerpbegroting 2010, welke in een aantal gevallen afwijken de waarden die in de begroting 2009 zijn opgenomen.

Toezeggingen wetgevingsoverleg

Tijdens het wetgevingsoverleg van 18 juni 2008 over de jaarverslagen XII en IF 2007 en het wetgevingsoverleg van 24 juni 2009 over de jaarverslagen XII en IF 2008 is een aantal toezeggingen gedaan die betrekking hebben op de verslaglegging. In 2010 vond geen wetgevingsoverleg plaats over de jaarverslagen XII en IF 2009. De toezeggingen zijn als volgt in de jaarverslagen XII en IF 2010 verwerkt:

Toezegging 18 juni 2008	Verwerking
<p>In het jaarverslag zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden</p> <p>In het jaarverslag wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten</p> <p>In het jaarverslag worden beoogde effecten duidelijk opgenomen</p> <p>In de jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven</p> <p>Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de Jaarverslagen</p>	<p>Elk van de onderdelen waar het beleidsverslag uit bestaat, is voorzien van een beleidsconclusie.</p> <p>Het tekstuele gedeelte verantwoord over de prioriteiten van het huidige kabinet. De kabinetsdoelstellingen van het vorige kabinet worden in een tabel weergegeven.</p> <p>Bij elke algemene doelstelling van ieder artikel zijn onder de kop «maatschappelijk effecten» de effecten opgenomen.</p> <p>In de tabellen budgettaire gevolgen van beleid bij de (niet-) beleidsartikelen is een kolom toegevoegd waaruit de verschillen ten opzichte van de Najaarsnota blijken (de slotwetmutaties). Voor de toelichting op de slotwetmutaties wordt verwezen naar de Slotwetten HXII en IF die gelijk met de jaarverslagen aan de Kamer zijn gezonden. De informatievoorziening t.a.v. de slotwetmutaties is in 2010 verbeterd. Zie hiertoe de verwerking van de toezeggingen die zijn gedaan op 24 juni 2009 in de tabel hieronder.</p> <p>Van een risicoreservering is alleen sprake op artikel 13 van het Infrastructuurfonds voor de projecten HSL en Betuweroute. Deze projecten zijn nog niet financieel afgewikkeld waardoor op dit moment nog niet kan worden aangegeven of er sprake is van onderuitputting op de risicoreservering. De Tweede Kamer wordt periodiek over deze projecten geïnformeerd via de VGR grote projecten.</p>
Toezegging 24 juni 2009	Verwerking
<p>In een schriftelijke reactie zal VenW de commissie aangeven hoe voor de grootste projecten in grote lijnen meer inzicht kan worden geboden in de financiële mutaties in de Voorjaarsnota, de Najaarsnota en de Slotwet. In deze reactie zal de rapportage van het BOR worden betrokken.</p> <p>De kamer wordt geïnformeerd als een toezegging niet tijdig wordt gehaald.</p> <p>Ten aanzien van de BDU is de Kamer toegezegd dat er met de Rekenkamer wordt gesproken om te bezien welke mogelijkheden er zijn binnen de huidige wet en het gedecentraliseerde bestel, zoals wij dat nu kennen, om daar iets aan te doen.</p> <p>VenW stuurt voor 30 juni een reactie op de motie «onvolkomenheden verplichtingbeheer» en de motie «concrete afrekenbare informatie» naar de kamer.</p>	<p>De informatievoorziening op projectniveau is in de suppletoire begrotingen verbeterd. Hiertoe zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt en waarvan de belangrijkste mutaties zijn voorzien van een toelichting. Verder is per begrotingsartikel een tabel met de «Budgettaire gevolgen van beleid opgenomen», waarin inzicht wordt verstrekt in de mutaties op financieel instrumentniveau. Ook hier worden de belangrijkste mutaties toegelicht.</p> <p>Wat betreft deze verbeterde informatievoorziening wordt verwezen naar de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 4 november 2009 (Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123 A, nr. 8).</p> <p>In de zomer van 2009 heeft VenW een nieuwe applicatie in gebruik genomen om de afdoening van onder andere toezeggingen aan de Kamer te monitoren. Met behulp van dit systeem wordt getracht om toezeggingen tijdig en zo veel mogelijk gegroepeerd per onderwerp af te doen. Als blijkt dat een toezegging niet tijdig gestand kan worden gedaan, is het uitgangspunt dat de Kamer hier over wordt geïnformeerd.</p> <p>Op 15 december 2009 en 2 maart 2010 heeft een gesprek met de Algemene Rekenkamer plaatsgevonden. De Kamer is door middel van een brief op de hoogte gesteld van de uitkomsten van deze gesprekken.</p> <p>Wat betreft deze reactie wordt verwezen de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 30 juni 2009 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 924 XII, nr. 12).</p>

DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG 2010

3. BELEIDSPRIORITEITEN

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)¹ heeft in 2010 gewerkt aan een mobieler, veiliger en besluitvaardiger Nederland.

Het afgelopen jaar is benut om Nederland klaar te stomen voor economisch herstel na de mondiale economische crisis. Om voorbereid te zijn op nieuwe kansen heeft het ministerie zich gefocust op gerichte investeringen in de kwaliteit en capaciteit van onze infrastructuur. Bij het maken van politieke en bestuurlijke keuzes is samengewerkt met burgers, marktpartijen, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties. Zo komen kwalitatief goede besluiten tot stand en kunnen de uitgevoerde maatregelen rekenen op draagvlak binnen de samenleving.

In 2010 behaalde mijlpalen waren, onder andere:

- De start van Spoedaanpak projecten op de weg
- De presentatie van de plannen voor het Programma Hoogfrequent Spoor
- De presentatie van het Deltaprogramma aan de Tweede Kamer
- De start van het testen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, gericht op beperking van de hinder door de luchtvaart

Vorming van het nieuwe ministerie IenM

De vorming van een nieuw ministerie vraagt op veel terreinen gerichte en gedoseerde aandacht. Sinds medio oktober 2010 is op veel van die terreinen reeds actie ingezet en zijn resultaten bereikt.

Wat heeft het ministerie tot nu toe bereikt?

- De toedeling van taken tussen ELI en IenM en de toedeling/verdeling van de staf/bedrijfsvoeringsonderdelen van de VROM-organisatie naar BZK, ELI en IenM gemaakt;
- Technisch samenvoegen van voormalig ministerie VenW en onderdelen van voormalig VROM;
- De toedeling binnen IenM van de taakstellingen uit het regeerakkoord zijn bekend gemaakt en onderdeel van de diverse integratieopdrachten, dieper domein zijn geformuleerd. De taakstelling kan zowel personeel als materieel ingevuld worden door een combinatie van:
 - efficiencymaatregelen
 - integratiesynergie (ontdubbeling)
 - versoberen van taken
 - afstoten of beëindigen van taken.

¹ Dit is het jaarverslag 2010 van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is, samen met delen van voorheen VROM, per 14 oktober 2010 opgegaan in het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Daar waar in de tekst ministerie van IenM wordt genoemd, wordt enkel het ministerie van voorheen Verkeer en Waterstaat bedoeld. Zie ook de leeswijzer.

BEREIKTE RESULTATEN IN 2010

3.1 Snelle besluitvorming

Met het programma Randstad Urgent is IenM samen met provincies, gemeenten en stadsregio's in 2010 doorgegaan met de aanpak van problemen in de Randstad. Met een andere bestuurscultuur en een vernieuwde werkwijze, om de bestuurlijke drukte te bestrijden, is een extra impuls gegeven aan de besluitvorming over en uitvoering van urgente projecten in de Randstad. Een van de mijlpalen was het nemen van het tracébesluit voor de aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de ondertekening van het convenant over de Integrale Ontwikkeling van het gebied tussen Delft en Schiedam.

Het afgelopen jaar is, op basis van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de commissie Elverding, gewerkt aan de verdere uitwerking en implementatie van Snellere & Betere besluitvorming bij infrastructurele projecten. Het instrumentarium voor de participatie van belanghebbenden, de vermindering van de onderzoekslast, de samenwerking met het bedrijfsleven, de betrokkenheid van de markt in projecten en de financiering van projecten is aangepast om de nieuwe werkwijze optimaal te ondersteunen. Het wetsvoorstel voor de wijziging van de Tracéwet is naar de Tweede Kamer gezonden. Dit wetsvoorstel is gericht op de wettelijke verankering van de snellere en betere besluitvorming. Hiermee wordt ondermeer de politiek-bestuurlijke voorkeursbeslissing als afsluiting van de verkenningsfase wettelijk geregeld.

De Sneller en Beter werkwijze is in 2010 verdergaand geïmplementeerd bij reeds lopende verkenningen/planstudies. Dit heeft bij een aantal projecten geleid tot vermindering van de onderzoekslast, versnelling van het proces, een stabiel besluitvormingsproces en gedragen besluitvorming. Nieuwe verkenningen worden volledig volgens de Sneller en Beter werkwijze uitgevoerd. Voorbeelden waarbij de Sneller en Beter werkwijze (deels) al wordt toegepast zijn de verkenning Haaglanden en Zuid-As en de planstudies Zuidelijke Ringweg Groningen en de Ring Utrecht.

In 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze tijdelijke wet biedt mogelijkheden om infrastructurele en ruimtelijke projecten te versnellen en juridische belemmeringen weg te nemen. Daarmee heeft de wet een extra impuls aan het kabinetsstreven gegeven naar vereenvoudiging en versnelling van procedures bij deze projecten.

Een experiment voor de verlaging van de leeftijd van buschauffeurs (van 21 naar 18 jaar) is in 2010 met een wettelijke regeling voorbereid. Het experiment is per 1 januari 2011 van start gegaan. Hiermee is een antwoord gegeven op de vraag die vanuit de bussector kwam.

In juni is het wetsvoorstel taxi (aanpassing WP2000) bij de Tweede Kamer ingediend. Hiermee worden bevoegdheden voor gemeenten geregeld, zodat zij zelf een taxibeleid (waaronder kwaliteitseisen) kunnen voeren.

Beleidsconclusie

De implementatie van de adviezen van de commissie Elverding draagt aantoonbaar bij aan de gewenste verbetering en versnelling van de besluitvorming bij infrastructurele projecten.

3.2 Fileaanpak en mobiliteit

Eén van de doelstellingen uit de beleidsagenda 2010 betrof het nemen van stappen voor de invoering van de Kilometerheffing. Dit onderwerp is controversieel verklaard na de val van het vorige kabinet, waarbij afspraken met de Tweede Kamer zijn gemaakt over de afbouw van het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Met het aantreden van dit kabinet is deze doelstelling komen te vervallen.

In de afgelopen periode is alles op alles gezet om procedurele belemmeringen voor infrastructuurprojecten weg te nemen. Daarbij gaat het zowel om genomen wegbesluiten, om de start van werkzaamheden als om het openstellen van gerealiseerde wegprojecten. Zo zijn in 2010 voor wegaanlegprojecten 43 besluiten genomen. Ruim 20 van deze besluiten behelsden Spoedaanpak projecten.

Niet alleen bij Spoedaanpak projecten, maar ook bij andere MIRT-projecten zijn in 2010 goede resultaten geboekt, die gericht zijn op het bevorderen van de doorstroming en de aanpak van files.

In onderstaande tabel zijn de wegbesluiten (tracébesluiten en wegaanpassingsbesluiten) weergegeven die in 2010 zijn genomen.

Beleidsprioriteiten

43 besluiten genomen in 2010

Tracébesluiten: 13	Ontwerp- tracébesluiten: 17
A2 Oudenrijn–Everdingen *	A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere
A2 Passage Maastricht	A2 Meerenakkerweg
A2 Leenderheide–Valkenswaard*	A2 Oudenrijn–Everdingen*
A4 Delft–Schiedam	A2 Passage Maastricht
A12 Woerden–Oudenrijn*	A2 Den Bosch–Eindhoven*
A12 Gouda–Woerden*	A4 Dinteloord–Steenbergen
A12 Maarsbergen–Veenendaal*	A4 Delft–Schiedam
A15 Maasvlakte–Vaanplein	A12 Woerden–Oudenrijn*
A29 Vaanplein–Barendrecht	A12 Gouda–Woerden*
A50 Ewijk–Valburg	A12 Ede–Grijssoord
A58 Eindhoven–Oirschot*	A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum
A74 Venlo	A27 Lunetten–Rijnsweerd*
N31 Haak om Leeuwarden	A27/A1 aansluiting Utrecht
	Noord-Knooppunt Eemnes–Aansluiting
	Bunschoten–Spakenburg
	A29 Knooppunt Vaanplein–Aansluiting
	Barendrecht
	A58 Eindhoven–Oirschot* (gewijzigd
	ontwerp- tracébesluit)
	N11 Leiden/Zoeterwouden–Alphen aan de
	Rijn
	N61 Hoek–Schoondijke
Wegaanpassingsbesluiten: 8	Ontwerp wegaanpassingsbesluiten: 3
A1 't Gooi*	A2 Maasbracht–Geleen*
A2 Maasbracht–Geleen*	A9 Alkmaar–Uitgeest*
A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer*	A27 Everdingen–Lunetten*
A9 Alkmaar–Uitgeest*	
A9 Velsen–Raasdorp*	
A9 Raasdorp–Badhoevedorp*	
A10 Nieuwe Meer–Amstel*	
A27 Everdingen–Lunetten*	
Richtlijnen: 1	Geluidsplan: 1
A12 Zoetermeer oost–Zoetermeer	A50 Arnhem–Beekbergen
Centrum	

* Spoedaanpak projecten.

In 2010 zijn niet alleen besluiten genomen over wegen, ook zijn op een aantal plaatsen wegprojecten gestart en/of opgeleverd (zie onderstaande tabel). In 2010 is ruim 371 kilometer aan nieuwe rijstroken opgeleverd. In 2009 was dit nog 55 kilometer.

Beleidsprioriteiten

Opgeleverde projecten	Gestarte en opgeleverde projecten	Gestarte projecten
A2 Holendrecht–Maarsssen 2x5 [*] ¹	A2 Leenderheide– Valkenswaard [*] ²	A1 Watergraafsmeer–Diemen [*]
A2 Holendrecht–Oudenrijn ¹	A12 Woerden–Gouda [*]	A1/A6 Diemen–Muiderberg–Almere Stad West Oostbaan [*]
A2 Everdingen–Deil	A12 Woerden–Oudenrijn [*] ³	A2 Maasbracht–Geleen [*]
A2 Zaltbommel–Empel A2 Rondweg Den Bosch	A58 Eindhoven–Oirschot [*] ²	A2 Passage Maastricht A4 Dinteloord–Bergen op Zoom ⁴
A2 Tangenten Eindhoven		A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer [*]
A4 Burgerveen–Leiden (noordelijk deel)		A9 Velsen–Raasdorp [*]
A7 Rondweg Sneek		A9 Raasdorp–Badhoevedorp [*]
A9 Holendrecht–Diemen [*]		A9 Alkmaar–Uitgeest [*]
A12 Utrecht West aansluitingen		A10 Nieuwe Meer–Amstel [*]
N34 Omleiding Ommen ⁵		
N57 Rondweg Middelburg, excl. Veere		
		A12 Gouda–Woerden [*]
		A12 Utrecht–Bunnik [*]
		A12 Maarsbergen–Veenendaal [*]
		A12 Bunnik–Driebergen [*]
		A12 Driebergen–Maarsbergen [*]
		A27 Everdingen–Lunetten [*]
		A28 Hattermerbroek–Lankhorst [*]
		A50 Valburg–Grijsoord
		A50 Ewijk–Valburg
		A74 Venlo
		N50 Ramspol–Ens [*]

* Spoedaanpak projecten.

¹ Door problemen met de tunneltechnische installaties zal het project gefaseerd worden opengesteld.

² Door een bijstelling van de planning van de aannemer kon het project eerder worden opengesteld.

³ Het project is gestart onder Groot Onderhoud waardoor het nog in 2010 kon worden opengesteld.

⁴ Het deel waarvoor het tracébesluit onherroepelijk is, is gestart; het overige deel zal medio 2011 starten.

⁵ Dit project is in 2010 opengesteld en in 2011 is de herinrichting van de bestaande N34 gereed.

In 2010 is gestart met een tweede herijking van de Nota Mobiliteit, door middel van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). De NMCA wordt uitgevoerd in samenspraak met de regio's (TK 2009–2010, 31 305, nr. 180). Daarbij is een indicatief inzicht gegeven in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028).

Uit de NMCA is gebleken dat, naar verwachting, de doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 niet overal worden gehaald. In de periode tussen 2020 en 2028 zal de bereikbaarheidsproblematiek verder toenemen rondom Amsterdam, Rotterdam-Den Haag-Gouda, Stedelijk Netwerk BrabantStad en Arnhem-Nijmegen. Aan de Tweede Kamer is een gebiedsuitwerking van de NMCA en een actualisatie toegezegd voor de zomer van 2011.

Mobiliteit wordt ook bevorderd door een betere benutting van de beschikbare wegen. Mobiliteitsprojecten in Utrecht en Nijmegen hadden tot gevolg dat deelnemers 35 à 60% minder ritten in de spits reden dan voorheen. Hiervan reed driekwart op een ander tijdstip en 10 à 20% koos ervoor om thuis te werken.

Beleidsconclusie

In 2010 zijn belangrijke stappen gezet in de verbetering van de bereikbaarheid en de aanpak van files. De Spoedaanpak Wegen is vol op stoom gekomen en daarmee zijn niet alleen veel wegbesluiten genomen, maar is op veel drukke plaatsen in het land de realisatie van extra rijstroken gestart. Daarvan zijn in 2010 ook al de eerste resultaten zichtbaar geworden; in 2011 en 2012 zal het merendeel van de projecten worden opengesteld.

Beleidsprioriteiten

Met het oog op de aantrekkende economie blijft het van belang om te investeren in het verbeteren van de doorstroming en de bereikbaarheid. Na een periode van krimp beleefde Nederland in het laatste deel van 2010 een opleving van de economie. Dit vertaalde zich in een stijging van de files sinds 1 januari 2010 met 6,7%, na een afname van 12% in 2009. Met de maatregelen die in 2010 gestart of gerealiseerd zijn, is een belangrijke impuls geleverd voor een verbeterde bereikbaarheid in de komende jaren. Dit is een belangrijke drager voor de verdere opleving van de economie, zoals die is voorspeld door het CPB.

3.3 Spoor en Openbaar vervoer

Spoor

Zoals opgenomen in het regeerakkoord wordt het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) uitgevoerd. In november 2010 is het overleg met de Tweede Kamer over de voorkeursbeslissing afgerond. Er zijn afspraken gemaakt over de volgende fase van het programma.

Voor de corridor OV SAAL is in 2010 een Tracébesluit genomen en is de aanbesteding succesvol afgerond. Daarmee is voor een deel van de corridor de realisatie gestart.

Van het in de beleidsagenda 2010 aangekondigde programma voor verbeteringen in de spoorregelgeving is in 2010 de eerste tranche opgeleverd. Onderdeel hiervan is de implementatie van de liberaliseringsrichtlijn, waardoor grensoverschrijdend treinverkeer eenvoudiger wordt. In november is in samenspraak met de Tweede Kamer de juridische mogelijkheid gecreëerd om in de nieuwe vervoerconcessie voor het binnenlands vervoer afspraken te maken over het doorrijden naar buitenlandse (HSL) stations.

Per 12 december 2010 is de «Grensland express» van start gegaan. Dit is het spoorvervoer op de regionale grensoverschrijdende verbinding Hengelo- Bad Bentheim.

Regionaal Openbaar Vervoer

Om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking een stevige wettelijke basis te geven, is een algemene maatregel van bestuur aan de Staten-Generaal voorgehangen. Vervolgens heeft de Raad van State hierop een positief advies over uitgebracht.

Beleidsconclusie

De inzet op hoogfrequent spoorvervoer op de drukste reizigerscorridors – elke tien minuten een trein – wordt door veel partijen gesteund. Het uitvoeren van planstudies voor spooruitbreidingen wordt dan ook doorgezet.

Aan het eind van 2010 heeft het winterweer ook gevolgen gehad voor het treinverkeer. Hoofdpunt voor verbetering is de informatievoorziening aan reizigers bij verstoringen.

3.4 Mainports en logistiek

Mainports – Luchthavens

In 2010 heeft de Alderstafel Schiphol advies uitgebracht over de uitwerking van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. Daarmee wordt mede invulling gegeven aan de luchtvaartambities

Beleidsprioriteiten

genoemd in het regeerakkoord. Het experiment nieuwe normen en handhavingstelsel Schiphol is op 1 november 2010 van start gegaan.

Het kabinet heeft het advies van de heer Alders over Eindhoven Airport overgenomen. Met dit advies is de afspraak om 70 000 niet-mainportgebonden vluchten vanaf Schiphol elders te accommoderen, een stap dichterbij gebracht. Eindhoven Airport mag tot 2020 in twee stappen in totaal 25 000 extra vliegbewegingen uitvoeren. Daarnaast dient Eindhoven Airport een stevig pakket aan maatregelen voor hinderbeperking en verduurzaming van de luchthaven realiseren.

In maart 2010 is met de inwerkingtreding van een herindeling van het Nederlands-Duitse luchtruim een extra route gecreëerd. Dit is een eerste voorbereiding op de totstandkoming van een gezamenlijk Europees luchtruim en een functioneel airspace block europe central (FABEC). Op 2 december 2010 heeft Nederland samen met België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland het FABEC-verdrag ondertekend. Dit geeft invulling aan de verplichting van de Single European Sky wetgeving tot het invoeren van Functionele Luchtruiblokken.

Mainports – Maritiem

In 2010 is de concurrentiekracht van de mainport Rotterdam en het achterlandnetwerk versterkt. De landaanwinning voor Maasvlakte 2 verloopt volgens planning: de aanleg van de kademuren voor de eerste terminal en de aanleg van 3,5 km harde zeekering aan de noordwestkant van Maasvlakte 2 zijn gestart. Eind 2010 was bijna driekwart van het benodigde zand opgespoten. Voor de aanleg van 750 ha natuur- en recreatieterrein om de leefbaarheid in Rotterdam-Rijnmond te vergroten, lopen bestemmingsplanprocedures. Een belangrijke schakel in het achterland, de Overslagterminal Alphen, is in gebruik genomen en het bestemmingsplan voor het Containertransferium Rotterdam is ter vaststelling naar de gemeenteraad gestuurd.

In het mainportnetwerk vervullen de drie andere grote zeehavens een belangrijke rol. Voor de haven van Amsterdam is in 2010 de planstudie zeesluis IJmuiden van start gegaan. Met betrekking tot Zeeland zijn de Vlaams-Nederlandse onderhandelingen over het project Kanaalzone Gent-Terneuzen voortgezet.

Voor het functioneren van de mainports zijn ook de achterlandverbindingen over de vaarwegen van groot belang. In 2010 is gewerkt aan het oplossen van knelpunten op die verbindingen. Zo is een verkenning gestart naar de Volkeraksluizen op de route naar België, is een start gemaakt met de verbetering van de Maasroute en de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's Hertogenbosch en de eerste fase van verruiming van de Twentekanalen is opgeleverd.

De binnenvaartambassadeur heeft in 2010 aanbevelingen geformuleerd voor een structuurversterking van de binnenvaart, opdat deze beter bestand is tegen toekomstige marktschommelingen en beter in staat is haar groeipotenties waar te maken.

Beleidsconclusie

In 2010 zijn er stappen gezet om Schiphol de ruimte te geven om verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven. De rijksoverheid heeft zich ingezet om zorg te dragen voor een goede ontsluiting van de zeehavens. Ook in crisistijd is de voorbereiding en

uitvoering van infrastructurele projecten doorgegaan. De meeste particuliere investeerders in grote projecten in de zeehavens hebben, mede daardoor, hun investeringsplannen voortgezet. Dat blijkt uit het feit dat het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens, Rotterdam voorop, duidelijk is toegenomen. Zo is het Rotterdamse aandeel in containers binnen de range Hamburg – Le Havre sinds 2008 met 2% gegroeid.

3.5 Waterveiligheid en Waterkwaliteit

Begin 2010 is het wetsontwerp Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening ter behandeling bij de Tweede Kamer ingediend en is de Deltacommissaris gestart met zijn werkzaamheden.

Na de val van het kabinet in maart 2010 zijn de Deltawet en het eind 2009 vastgestelde Nationaal Waterplan – dat richting geeft aan het nationale waterbeleid voor de komende 5 jaar – controversieel verklaard. Dit betekende dat alleen de uitvoering van niet-onomkeerbare zaken kon worden opgepakt.

De Deltacommissaris deed een voorstel voor het Deltaprogramma 2011 («Werk aan de delta»), dat tezamen met de begroting in september door het kabinet aan de Tweede Kamer is aangeboden. De adaptieve aanpak en voorbereiding van de, voor de toekomst van onze Delta, te nemen beslissingen staat hierin centraal.

Ook is in 2010 de «spoedwet 100 mln.» in procedure gebracht en door de Tweede Kamer aangenomen, waarmee de Waterschappen ook een bijdrage leveren aan de bezuinigingen op de rijksbegroting door een financiële bijdrage aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

Veel lopende projecten op het gebied van Waterveiligheid, zoals de uitvoering van het HWBP en de grote projecten Maaswerken en Ruimte voor de Rivier, werden in 2010 voortvarend voortgezet.

Eind 2010 voldeden 36 (van de in totaal ruim 90) HWBP-projecten weer aan de gestelde veiligheidsnorm. In 2010 is naast de uitvoering van de projecten ook gewerkt aan beter onderbouwde projectramingen. Daarmee is een beter zicht ontstaan op de omvang van het tekort van het HWBP2-programma (TK 2010–2011, 27 625, nr. 167).

Ook bij de grote projecten Maaswerken en Ruimte voor de Rivier is in 2010 gewerkt aan het verbeteren van de waterveiligheid. Bij de Maaswerken lopen de projecten zoals reeds gemeld in de 18e Voortgangsrapportage, in het algemeen volgens planning. Wel zijn er risico's met de zelfrealisatieprojecten als gevolg van de ontwikkelingen op de zand- en grindmarkt.

Het programma Ruimte voor de Rivier zit in de overgang van de planstudiefase naar de realisatiefase. Tien maatregelen zitten anno 31 december 2010 in de uitvoeringsfase.

Op het gebied van kustversterking is naast de reguliere zandsuppleties in 2010 ook de «Zandmotor» aanbesteed. Hierbij wordt vanaf januari 2011 bij Ter Heijde langs de Delflandse kust een grote hoeveelheid zand aangebracht die vervolgens door wind, golven en stroming langs de kust wordt verspreid.

Beleidsprioriteiten

Nadat eind 2009 de stroomgebiedbeheerplannen 2009–2015 van Eems, Maas, Rijndelta (Nederlandse deel) en Schelde definitief zijn vastgesteld, is in maart 2010 de Europese Commissie met de (elektronische) rapportage van de stroomgebiedbeheerplannen op de hoogte gebracht van de aanpak die Nederland voor ogen staat bij de implementatie van de Kader Richtlijn Water (KRW). Inmiddels is de uitvoering van de maatregelen in volle gang. Het proces van de afgelopen jaren is geëvalueerd en de leerpunten daarvan zijn meegenomen in het werkprogramma, dat in november is vastgesteld. In het Regeerakkoord is opgenomen dat door versoering en temporisering van de uitvoering van de rijksdoelstellingen de Rijksbijdrage aan de KRW wordt verlaagd.

Beleidsconclusie

Met het indienen van het wetsontwerp van de Deltawet, waarmee randvoorwaarden voor een voortvarende aanpak van de problematiek rond waterveiligheid en zoetwatervoorziening worden gecreëerd, het Deltaprogramma 2011, en het aantreden van de Deltacommissaris is in 2010 uitvoering gegeven aan de besluiten hierover in het Nationaal Waterplan. Daarnaast wordt voor de zomer een actualisatie van het HWBP, inclusief een meer stabiele raming, naar de Tweede Kamer gezonden.

3.6 Afhechting kabinetsdoelen Balkenende IV

De afgelopen jaren werd het beleidsverslag opgebouwd aan de hand van de kabinetsdoelstellingen van het Kabinet Balkenende IV. Met de val van dit kabinet en het aantreden van het huidige kabinet komt deze indeling te vervallen. Het begrotingsjaar 2010 kende het grootste deel van het jaar een demissionair kabinet. Alleen de eerste zeven weken regeerde het vorige kabinet missionair. Concreet betekent dit dat de initiatieven die waren aangekondigd in de beleidsagenda 2010 niet volledig tot uitvoering zijn gebracht. De afspraak om de begroting en het jaarverslag aan elkaar te spiegelen blijft echter overeind. Om toch op hoofdlijnen informatie te verschaffen over de afloop van het vorige kabinetsprogramma wordt onderstaande tabel toegepast.

Afhechting kabinetsdoelen Balkenende IV				
Project/doelstelling	Beleidsartikelen/operationele doelstelling	Realisatie: Activiteiten 2010	Begroting 2010 ¹ (x € 1 000)	Realisatie 2010 ¹ (x € 1 000)
Programma Randstad Urgent: versterkt de concurrentiepositie van de Randstad	IF 18.04 ²	De resultaten van drie jaar Randstad Urgent zijn middels de publicatie/jaarverslag «De stand van de Randstad/Randstad Urgent werkt» met de Tweede Kamer gedeeld.	1 787	1 468
18. Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken.	XII 34.01.03 IF 17.04	Na de controverseel – verklaring op 11 maart 2010 zijn alle activiteiten ten aanzien van het project opgeschort (certificering en aanbesteding) of stopgezet, met uitzondering van de mobiliteitsprojecten, de besprekingen in internationaal verband met betrekking tot EETS (European Electronic Toll Systems) en de halfjaarlijkse voortgangsrapportages. Op basis van het Regeerakkoord zijn de opgeschorte activiteiten definitief stopgezet en is het project verder afgebouwd.	63 162	14 022

Beleidsprioriteiten

Project/doelstelling	Beleidsartikelen/operationele doelstelling	Realisatie: Activiteiten 2010	Begroting 2010 ¹ (x € 1 000)	Realisatie 2010 ¹ (x € 1 000)
19. Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	XII 34.01 (m.u.v. 34.01.03) IF 12.03 IF 12.05	Het project Sneller en Beter heeft eind 2010 zijn werkzaamheden om de aanbevelingen van de Commissie Elverding om te zetten in beleid en regelgeving beëindigd. De nieuwe Tracéwet is door de Kamer controversieel verklaard. Bij nieuwe verkenningen wordt al in de geest van de aanbevelingen van deze wet geopereerd. In 2010 is de wijziging van de Tracéwet en de Crisis- en Herstelwet van kracht geworden. Ook is van het Besluit MER gewijzigd. Deze veranderingen vereenvoudigen de procedure en verkorten de doorlooptijd van de besluitvorming voor infrastructuurprojecten. In 2010 zijn 43 besluiten voor wegenprojecten genomen. In totaal is in 2010 370 nieuwe kilometer rijstrook opgeleverd.	1 659 543	1 783 760
	XII 34.02 IF 15.03 IF 15.05	De verruiming van de Twentekanalen zijn medio 2010 opgeleverd. Het tracébesluit Zuid-Willemsvaart is onherroepelijk geworden en het werk is gegend.	258 189	221 185
20. Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor.	XII 34.03 XII 34.04 (m.u.v. 34.04.06) IF 13 (m.u.v. 13.02, 13.03.02 en 13.05.02)	Voor 2010 is voor het eerst in jaren sprake van een daling van het aantal reizigerskilometers per spoor. Na een vervoersgroei van 3% in 2007, 4,1% in 2008 en 0,8% in 2009 zijn er voor de eerste helft van 2010 1,2% minder reizigerskilometers gereden ten opzichte van dezelfde periode ervoor. Verklaring hiervoor zijn de economische ontwikkelingen en een aantal flinke incidenten zoals het winterweer begin 2010.	1 115 632	990 148
26. Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur) 27. Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie. 28. Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.	XII 31 IF 11.03 IF 11.05 IF 16.02 IF 16.03	<ul style="list-style-type: none"> • Wetsontwerp Deltawet bij Tweede Kamer ingediend. • Deltacommissaris is per 1 februari met zijn werkzaamheden gestart. • Deltaprogramma 2011 «Werk aan de Delta» naar de Tweede Kamer gezonden. • 36 projecten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma voldoen eind 2010 weer aan de veiligheidsnormen. • Spoedwet € 100 mln. in procedure gebracht en door Tweede Kamer aangenomen. • Suppleties voor kustlijnverzorging 8,206 mln. m³. • Aanbesteding zandmotor Delflandse kust. 	1 086 696	681 268

Beleidsprioriteiten

Project/doelstelling	Beleidsartikelen/operationele doelstelling	Realisatie: Activiteiten 2010	Begroting 2010 ¹ (x € 1 000)	Realisatie 2010 ¹ (x € 1 000)
Totaal gerelateerd aan kabinetsdoelen			4 184 377	3 691 852

¹ Exclusief apparaatsuitgaven

² Dit betreffen de uitgaven voor de programmadirectie Randstad Urgent. De concrete projecten die in het kader van het programma Randstad Urgent worden uitgewerkt, zijn geraamd onder de modaliteit/begrotingsartikel waar zij deel van uitmaken (meer informatie op: <http://www.randstadurgent.nl/>). Een aantal modaliteiten draagt bij aan en wordt verantwoord onder de andere kabinetsdoelstellingen.

De bedragen in deze tabel illustreren het financieel belang van een doelstelling of project. De begroting is ingericht op beleidsartikelen en niet op kabinetsdoelen. Deze bedragen zijn daarom indicatief en niet 1 op 1 uit de administratie te herleiden. Het is in dit overzicht mogelijk dat een bedrag ten goede komt aan meerdere doelstellingen en dus meerdere keren wordt benoemd.

4. BELEIDSARTIKELEN

31 Integraal waterbeleid

Algemene doelstelling	Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.
Doelbereiking	<p>Begin 2010 werd het wetsontwerp Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening ter behandeling bij de Tweede Kamer ingediend en is de Deltacommissaris gestart met zijn werkzaamheden. De Deltacommissaris deed op basis van zijn instellingsbesluit een voorstel voor het Deltaprogramma 2011 («Werk aan de delta»), dat tezamen met de begroting in september door het kabinet aan de Tweede Kamer werd aangeboden. Verder is in 2010 gewerkt aan een aantal maatregelen op het gebied van waterveiligheid, zoals de derde toeronde en de actualisering van de normen voor primaire waterkeringen. Daarnaast zijn in 2010 voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) de stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) voor Rijn, Maas, Eems en Schelde conform de Europese vereisten aan de Europese Commissie gerapporteerd. Tenslotte is op 13 december 2010 het Nationaal Waterplan parlementair behandeld.</p>
Maatschappelijke effecten	Het wetsvoorstel Deltawet creëert de randvoorwaarden voor een voortvarende aanpak van de problematiek rond waterveiligheid en zoetwatervoorziening en voorziet via de opstelling van een jaarlijks voortschrijdend Deltaprogramma in een borging van de samenhang tussen de te maken keuzes en de te nemen beslissingen.
Externe factoren	<p><i>Het tijdig en adequaat anticiperen op structurele ontwikkelingen als klimaatverandering (waaronder zeespiegelstijging), rivierafvoer en watertemperatuur, veranderingen in neerslag, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.</i></p> <p>In het Aanvullend Beleidsakkoord is in 2009 besloten tot het instellen van een Deltafonds dat een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma mogelijk maakt te voorzien van een vaste, stabiele en substantiële voeding met tenminste vanaf 2020 1 miljard euro jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infrastructuurfonds. Tevens is de Deltacommissaris per 1 februari 2010 formeel met zijn werkzaamheden gestart.</p> <p><i>De acceptatie en juiste implementatie van Europese wet- en regelgeving op het gebied van water door de lidstaten.</i></p> <p>De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voor oppervlaktewater en grondwater en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) voor de zee zijn de basis voor duurzame watersystemen in Nederland en Europa. Deze richtlijnen zijn leidend voor het nationale waterkwaliteitsbeleid. Geheel in lijn met de voorschriften van de EU-Kaderrichtlijn Water is in 2010 de Europese Commissie, met de rapportage van de stroomgebiedbeheerplannen, tijdig geïnformeerd over de Nederlandse situatie. Inmiddels is gestart met de uitvoering van de maatregelen om de KRW-doelen te realiseren.</p> <p>Voor de verdere implementatie van de Richtlijn Overstroming Risico's (ROR) is in 2010 gewerkt aan het opstellen van risicokaarten en risicobeheersplannen.</p>

Beleidsartikel 31

De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten.

Nadat in december 2009 het Nationaal Waterplan, dat in nauw overleg met andere departementen en met koepels van lokale overheden (IPO, VNG en UvW) tot stand is gekomen naar de Tweede Kamer is gezonden, is in 2010 de «spoedwet Doelmatig Waterbeheer» in procedure gebracht en door de Tweede Kamer aangenomen. Hiermee leveren de Waterschappen met een financiële bijdrage aan het HWBP ook een bijdrage aan de bezuinigingen op de rijksbegroting.

Het tijdig in uitvoering brengen van maatregelen om de gevolgen van klimaatveranderingen op de bewoonbaarheid, bruikbaarheid en leefbaarheid van Nederland op de lange termijn te borgen.

In 2010 is het wetsontwerp Deltawet aan de Tweede Kamer aangeboden. Vooruitlopend op de vaststelling van deze wet is in 2010 het eerste Deltaprogramma opgesteld en naar de Tweede Kamer verzonden. Dit Deltaprogramma zet in op een adaptief watermanagement zodat tijdig maatregelen zullen worden getroffen om de waterveiligheid en zoetwatervoorziening van Nederland te waarborgen.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
31. Integraal waterbeleid					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	62 879	59 917	104 685	62 814	67 419	68 310	- 891	- 2 312
Uitgaven	53 195	74 874	77 127	75 418	72 825	70 564	2 261	944
<i>31.01 Bestuurlijke Organisatie en instrumentatie</i>	<i>17 780</i>	<i>25 131</i>	<i>29 074</i>	<i>30 464</i>	<i>26 034</i>	<i>26 412</i>	<i>- 378</i>	<i>- 210</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	8 294	10 533	12 869	18 271	15 120	15 120	0	247
31.01.02 HGIS Partners voor Water	7 460	6 832	12 824	10 724	9 518	11 215	- 1 697	- 532
31.01.03 Leven met Water	2 026	7 766	3 381	1 469	1 396	77	1 319	¹ 75
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>9 248</i>	<i>16 795</i>	<i>13 465</i>	<i>15 124</i>	<i>23 608</i>	<i>15 461</i>	<i>8 147</i>	<i>164</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	7 366	10 175	8 215	9 524	12 680	10 022	2 658	² 77
31.02.02 Kust	1 882	3 101	1 560	1 570	1 490	1 297	193	87
31.02.03 Inspectie VenW		3 519	3 690	4 030	9 438	4 142	5 296	³ 0
<i>31.03 Waterkwaliteit</i>	<i>2 798</i>	<i>4 361</i>	<i>3 449</i>	<i>2 389</i>	<i>218</i>	<i>2 432</i>	<i>- 2 214</i>	<i>- 130</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	2 798	4 361	3 449	2 389	218	2 432	- 2 214	⁴ - 130
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>23 369</i>	<i>28 586</i>	<i>31 139</i>	<i>27 441</i>	<i>22 965</i>	<i>26 259</i>	<i>- 3 294</i>	<i>1 120</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	20 106	21 437	23 872	18 868	20 490	18 402	2 088	838
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	3 263	3 358	3 291	4 196	2 475	3 398	- 923	282
31.04.03 Inspectie VenW		3 791	3 976	4 377	0	4 459	- 4 459	⁵ 0
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven	6 161	6 756	7 545	9 454	8 673	8 022	651	
- Baten-lastendiensten	22 152	29 673	25 156	26 310	26 716	26 026	690	
- Restant	24 882	38 460	44 426	39 654	37 436	36 516	920	
31.09 Ontvangsten	1 293	1 330	1 029	1 074	275	570	- 295	- 295

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De hogere realisatie wordt verklaard doordat het programma Leven met Water in 2009 niet volledig is uitgevoerd en de definitieve afronding in 2010 heeft plaatsgevonden.

² De verhoging op dit hoofdproduct is een gevolg van de herschikking van de programma's voor de diverse hoofdproducten, hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van DGW.

³ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁴ In 2010 heeft een budget neutrale herschikking van het programma binnen de randvoorwaarden van artikel 31 plaatsgevonden. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van DGW. Gevolg hiervan is dat op dit hoofdproduct, door herschikking van het budget, lagere uitgaven zijn gerealiseerd ten opzichte van de ontwerpbegroting.

⁵ De bijdragen aan de Inspectie van Verkeer en Waterstaat zijn binnen de lenM begroting herschikt. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁶ In 2010 zijn minder EU-ontvangsten gerealiseerd dan was geprognosticeerd.

31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

Motivering

Om de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren.

Doelbereiking

In 2010 heeft een concrete uitwerking van het Deltaprogramma plaatsgevonden en op 13 december 2010 is in het nota-overleg het Nationaal Waterplan parlementair behandeld.

Onder algemene strategie en beleidsvorming valt het Nationaal Waterplan, de Deltawet, het Deltaprogramma, de Nota Ruimte en de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water. Vanwege de controversieel-

verklaring is de Deltawet later in behandeling genomen dan was voorzien en is in 2010 nog niet in werking getreden.

In 2010 is het subsidieprogramma «Leven met Water» definitief afgerond. Met de subsidie zijn 120 projecten uitgevoerd, waarvan de resultaten uitstekend passen binnen de ambities van het Nationaal Waterplan en goed bruikbaar zijn voor het Deltaprogramma.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	ja
HGIS Partners voor Water	ja
Leven met Water	ja

Meetbare gegevens

Aangezien waterproducten «Algemene strategie en beleidsvorming», «HGIS Partners voor Water» en «Leven met Water» gericht zijn op zowel veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

31.02 Bereiken en handhaven van waterveiligheid

Motivering

Om de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en riviereengebied volgens het wettelijk niveau te waarborgen; alsmede het dynamisch handhaven van de kustlijn op het niveau van 2001 (basiskustlijn).

Doelbereiking

In 2010 is verder gewerkt aan projecten in uitvoering bij waterschappen en het Rijk om waterkeringen op orde te krijgen. De derde toetsronde is uitgevoerd, de resultaten hiervan zijn door de waterschappen eind 2010 gepresenteerd aan de provincies. De provincies zullen begin 2011 deze resultaten aan het Rijk rapporteren.

Er is gewerkt aan de actualisering van de normen voor primaire waterkeringen, waarvoor een kostenbaten analyse is uitgevoerd. Met Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) is gewerkt aan het doorberekenen van dijkringen. De resultaten hiervan dragen bij aan het toetsen van het rekenmodel en een verbeterd inzicht in faalmechanismen.

Wat de basiskustlijn betreft wordt het doel al jaren bereikt. Voor de verdere implementatie van de Richtlijn Overstroming Risico's (ROR) is in 2010 gewerkt aan het opstellen van risicokaarten en risicobeheersplannen.

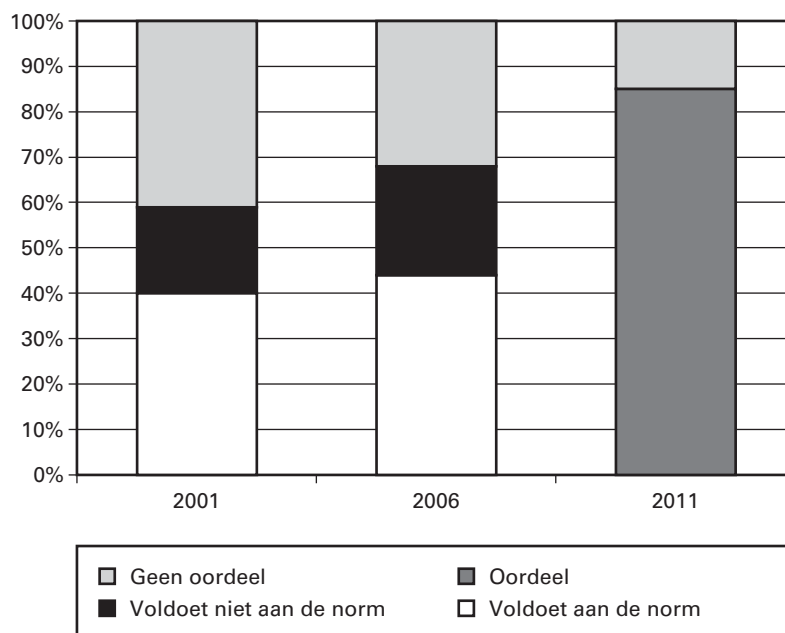
Beleidsprestaties 2010	Realisatie
Hoogwaterbescherming	ja
Kust	ja
Inspectie VenW	ja

Meetbare gegevens

Hoogwaterbescherming

De indicator voor Hoogwaterbescherming is het percentage waterkeringen ten opzichte van het totaal aan primaire waterkeringen (in kilometers) in Nederland, waarvan de gemiddelde kans per jaar op een overstroming door bezwijken kleiner of gelijk is aan de voor deze waterkering geldende wettelijke norm. De stormvloedkeringen vallen

onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en de overige dijkversterkingen onder de waterschappen.

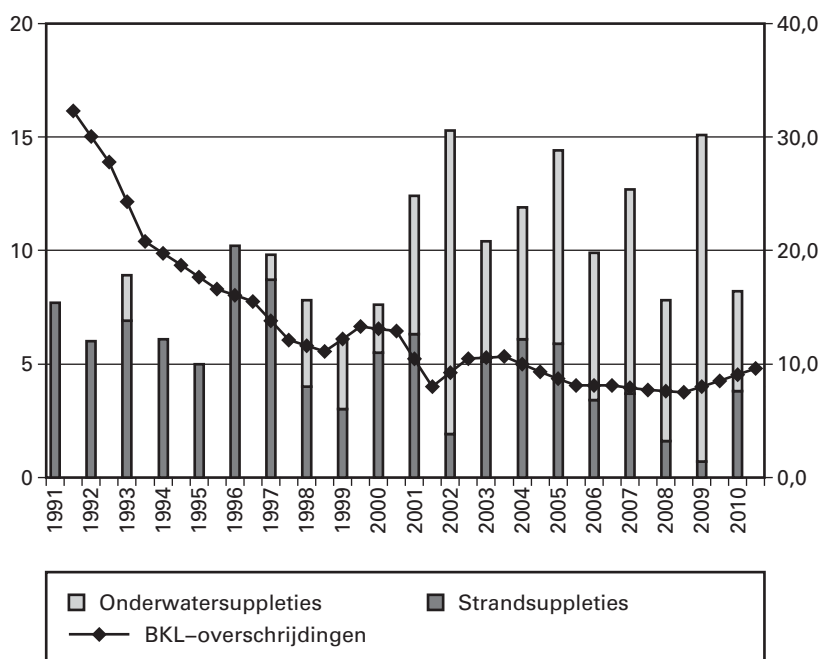


Toelichting

Elke 5 jaar worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de wet op de waterkering. De eerste toetsing is afgerond in 2001. De tweede toetsing, waar het lopende hoogwaterbeschermingsprogramma op is gebaseerd, is afgerond in 2006. De derde toetsing wordt in 2011 afgerond en aan de Tweede Kamer aangeboden. Bestuurlijk is afgesproken dat zal worden gestreefd naar tenminste een halvering van het aandeel «geen oordeel».

Basiskustlijn

De indicatoren voor kust zijn de jaarlijkse hoeveelheden zandsuppleties en de percentages raaien (gedeeltes van de Nederlandse kust) waarin de Basiskustlijn is overschreden.



Toelichting

Het aantal raaien waarin de Basiskustlijn overschreden wordt, mag maximaal 15 procent zijn; het streven is om het aantal Basiskustlijn-overschrijdingen rond de 10 procent te houden. Het percentage overschrijdingen lag in 2010 net iets onder de 10 procent. Dit betekent dat met het suppleren van zand de kust goed op orde wordt gehouden.

Om de BKL te kunnen handhaven wordt een suppletieprogramma uitgevoerd, waarbij gemiddeld 12 mln. m³ zand aan het kustfundament wordt toegevoegd. Het suppleren van 12 mln. m³ is een indicator om het doel te bereiken dat het kustfundament meegroeit met de zeespiegel (vermeld in derde kustnota). De figuur geeft een overzicht van de hoeveelheden suppleties. In de afgelopen 4 jaar is gemiddeld bijna 11 mln. m³ gesuppleerd. Daarmee blijft de realisatie iets onder het doel. In artikelonderdeel 11.02 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren op het gebied van suppletie opgenomen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. omschrijving	Realisatie 2010
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	168 899
11.03.01 Realisatie Waterkeren	322 921
11.05.02 Planstudies waterkeren	585
16.02 Ruimte voor de Rivier	146 604
16.03 Maaswerken	33 585

31.03 Waterkwantiteit op orde houden

Motivering

Om een maatschappelijk afgewogen verdeling van water te realiseren en daarvoor het hoofdwatersysteem zo te beheren dat wateroverlast en -tekort voorkomen worden. Om te zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden, zodat problemen met wateroverlast en -tekort zoveel mogelijk voorkomen worden.

Doelbereiking

In 2010 zijn waterschappen, provincies, gemeenten en Rijk verder gegaan met de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (NBW-actueel) In aanloop naar de evaluatie van het NBW-actueel in 2011, is een voortgangsrapportage opgesteld, waaruit blijkt dat implementatie van de NBW-actueel afspraken goed op koers ligt.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
Waterbeleid 21e eeuw	ja

Meetbare gegevens

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. De indicatoren sluiten niet altijd goed aan bij het actuele beleid op het gebied van waterkwantiteit en de verantwoordelijkheid van IenM. In 2010 zijn nieuwe indicatoren ontwikkeld voor de waterkwantiteit in het hoofdwatersysteem (zowel in normale en extreme omstandigheden) en voor de systeemverantwoordelijkheid voor het regionale watersysteem. Deze indicatoren zijn opgenomen in de begroting 2011. Daarnaast zijn in 2010 definitieve afspraken gemaakt over de aanlevering van de benodigde gegevens, naar aanleiding van de Beleidsdoorlichting Waterkwantiteit in 2009. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met de decentrale overheden welke beleidsinformatie met betrekking tot waterkwantiteit nodig is voor het sluiten van de beleidscyclus.

Extracomptabele verwijzigingen

Verwijziging naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. omschrijving	Realisatie 2010
11.01.01 Basispakket watermanagement	87 832
11.03.02 Realisatie Waterbeheren	102 176

31.04 Verbetering van de waterkwaliteit

Motivering

Om een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren te bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de Noordzee en een goede chemische en kwantitatieve toestand van

de grondwateren in de vier stroomgebieden, conform de voorschriften, zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Doelbereiking

In 2010 zijn voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) de stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) voor Rijn, Maas, Eems en Schelde conform de Europese vereisten op elektronische wijze aan de Europese Commissie gerapporteerd. Om het waterbeheer doelmatiger te kunnen uitvoeren, waaronder het opstellen van Europese voortgangsrapportages en het opstellen van de tweede generatie SGBP's, is het «informatiehuis water» gebouwd en in werking gesteld. Er zijn voorbereidingen getroffen voor het opstellen van de voortgangsrapportage met betrekking tot de uitvoering van de KRW-maatregelenprogramma's, zowel ten behoeve van de Tweede Kamer (jaarlijks) als de Europese Commissie (2012 en 2015). Met betrekking tot de totstandkoming van de eerste generatie SGBP's is een evaluatie uitgevoerd. De resultaten hiervan zullen worden gebruikt bij het opstellen van de tweede generatie SGBP's.

Verder is in 2010 de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) verankerd in Nederlandse wet- en regelgeving via een wijziging van het waterbesluit onder de waterwet en is het quality status report vastgesteld tijdens de OSPAR ministersconferentie.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
Europese kaderrichtlijn water	ja
OSPAR/Europese mariene strategie	ja
Inspectie VenW	ja

Meetbare gegevens

Realiseren goede waterkwaliteit (in relatie tot KRW-normen)

De indicator voor een goede waterkwaliteit is het oppervlak waterlichamen (in hectaren) ten opzichte van het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de gemeten waarden (chemische en ecologische parameters) voldoen aan de geldende normen van KRW en Mariene Strategie.

Indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Planning	
			Periode	streefwaarde
Realiseren goede waterkwaliteit	Eems: ca 70% Maas: ca 60% Noordzee: nvt Rijn: ca 80% Schelde: ca 80%	Jaarlijks	2015	100%

Toelichting

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. Hieruit is gebleken dat deze indicator niet goed aansluit bij de KRW-systematiek die waterkwaliteit per waterlichaam uitdrukt. Daarnaast is de begroting van lenM gekoppeld aan de uitvoering van maatregelen in de rijkswateren en niet in de regionale wateren. Om deze redenen is in de begroting 2011 een indicator voor goede waterkwaliteit opgenomen waarin onderscheid is aangebracht tussen de rijkswateren en de regionale wateren. Daarbij is de indicator zodanig gewijzigd dat deze beter aansluit op de KRW-systematiek. Als gevolg van de ontwikkeling van een nieuwe

indicator zijn de meetgegevens van de oude indicator niet meer bijgehouden.

Ongehinderd gebruik waterkwaliteit

De indicator voor het ongehinderd gebruik van waterfuncties is het oppervlak waterlichamen (in hectaren) t.o.v. het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de actuele waterkwaliteit voldoet aan de geldende normen die zijn gesteld aan de bestemde gebruiksfuncties.

			Periode	Streefwaarde
Ongehinderd gebruik waterfuncties	Zwemwater: nb Opp.water: ca 100% Viswater: ca 75% Schelpdierwater: nb	jaarlijks	2015–2027	100%

Toelichting

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. Hieruit is gebleken dat deze indicator niet goed aansluit bij de KRW-systematiek die waterkwaliteit per waterlichaam uitdrukt. Daarom wordt deze indicator met ingang van de begroting 2011 niet meer op deze wijze voortgezet maar opgenomen in de indicator «goede waterkwaliteit». Als gevolg van de ontwikkeling van een nieuwe indicator zijn de meetgegevens van de oude indicator niet meer bijgehouden.

Kengetallen Inspectie Verkeer en Waterstaat Domein Waterbeheer

Kengetal/indicatoren waterbeheer	2007	2008	2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	187	187	112	140	50
Aantal inspecties	15	15	12	15	17
Percentage inspectie gebaseerd op risico analyse	70%	70%	70%	70%	100%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2010

Toelichting

De daling van het aantal vergunningen in 2010 houdt verband met de invoering van de Waterwet, waardoor er minder vergunningsplicht is. Alle inspecties zijn gebaseerd op risicoanalyse en uitgevoerd conform het jaarplan.

Extracomptabele verwijzigingen

Verwijziging naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. omschrijving	Realisatie 2010
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	95 000
11.02.08 Groot variable onderhoud waterbeheer	14 711
11.03.02 Realisatie waterbeheer	102 176
11.05.03 Planstudies waterbeheer	4 396

Beleidsartikel 31

Overzicht afgeronde onderzoeken						
Onderzoek	Onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats	
Beleidsdoorlichting	Waterkwaliteit	31.04	2010	2010	Wordt binnenkort aan de Tweede Kamer toegezonden	1
Effectenonderzoek ex post	Evaluatie (quickscan) van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) actueel	31.03	2011	2011		2
Overig evaluatieonderzoek	Procesevaluatie totstandkoming 1e Nationaal Waterplan	31.01	2010	2010	TK 2010–2011, 31 710, nr. 20	3
	Procesevaluatie totstandkoming 1e generatie SGBP	31.04	2010	2010	TK 2010–2011, 31 710, nr. 20	3

¹ De beleidsdoorlichting waterkwaliteit is afgerond en wordt in het voorjaar 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden.

² De start van de evaluatie (quickscan) van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) actueel vindt in 2011 plaats. In aanloop naar deze evaluatie is een voortgangsrapportage opgesteld, waaruit blijkt dat implementatie van de NBW-actueel afspraken goed op koers ligt. Om de evaluatie conform planning af te ronden hoefde de evaluatie niet gestart te worden in 2010.

³ In 2010 zijn door onafhankelijke bureaus twee evaluaties uitgevoerd naar het proces waarlangs het Nationaal Waterplan en de implementatie van de Kaderrichtlijn Water in stroomgebiedbeheerplannen tot stand zijn gekomen. Een belangrijke conclusie is dat beide processen goed zijn verlopen en dat tijdig gestart moet worden met de volgende fase. In voorbereiding van het tweede Nationaal Waterplan en de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen worden deze conclusies meegenomen.

32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit

Algemene doelstelling	De veiligheid van personen op de weg en op het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV), permanent verbeteren.
Doelbereiking	<p>De dalende trend van het aantal slachtoffers in het verkeer zet door. Het aantal verkeersdoden is teruggelopen van 720 in 2009 tot 640 in 2010, hetgeen neerkomt op een daling van 11%. Nederland behoudt hiermee zijn positie in de kopgroep van meest verkeersveilige landen in Europa. Als de huidige ontwikkeling wordt vervolgd, komt de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 in zicht. Op het spoor hebben zich geen dodelijke slachtoffers onder machinisten of baanwerkers voorgedaan. Het aantal ongelukken onder reizigers met fatale afloop bevindt zich binnen het gestelde doel. Het aantal gewonden op het spoor zit nog wel ver boven de gewenste trend.</p> <p>In 2010 zijn de maatregelen uit de Taskforce Veilig Openbaar (Veiligheid personeel) onder regie van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) verder uitgewerkt en grotendeels in uitvoering genomen. De contactfunctionaris politie-OV heeft de basis gelegd voor een verbetering van de samenwerking van politie en OV bedrijven. Tevens is verder uitvoering gegeven aan het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV.</p> <p>In het Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail is sociale veiligheid opgenomen en ook is de gebruikelijke monitoring van sociale veiligheid uitgevoerd.</p> <p>De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid ligt voor het stads- en streekvervoer, bij de decentrale overheden die concessies verlenen aan de vervoerders.</p>
Maatschappelijke effecten	De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit voor het maximum aantal verkeersdoden zijn sindsdien aangescherpt tot 750 in 2010 en 500 in 2020. Deze dalende trend van het aantal verkeersdoden en dodelijke slachtoffers spoor heeft niet alleen als effect dat het menselijk leed als gevolg van verkeersongevallen en spoorongevallen is verminderd, maar ook dat de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid en spooronveiligheid zijn afgenomen.
Externe factoren	De koers zoals aangegeven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 (TK, 2007–2008, 29 398, nr. 120) is voortgezet. De verschillende decentrale overheden hebben hun bijdrage geleverd aan de afgesproken doelstelling. Dit hebben zij gedaan door inspanningen te leveren op het gebied van infrastructuur en educatie. De spoorsector blijft zich eendrachtig inzetten voor het bereiken van haar doelen op het gebied van verkeersveiligheid. In het beheerplan van ProRail en de jaarplannen van de vervoerders wordt daarover verantwoording afgelegd. De Inspectie VenW monitort en toetst de resultaten. In toenemende mate worden in internationaal verband afspraken gemaakt op het gebied van veiligheid. Deze heeft een bijdrage geleverd aan de afgesproken doelstellingen door invulling te geven aan programma's ter verbetering van de veiligheid. Zo is een aantal maatregelen uitgevoerd in het kader van het STS-programma (stoptonend sein) en het programma Verbetering Veiligheid Overwegen, waarmee de veiligheid is verhoogd en de doelstellingen nagenoeg zijn bereikt.

Beleidsartikel 32

De personeelsveiligheid is verhoogd bijvoorbeeld doordat onderhoud steeds vaker in buitendienststelling wordt uitgevoerd en er zijn passende maatregelen getroffen waardoor het aantal personen dat onbevoegd de spoorbaan betreedt, is teruggebracht.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
32. Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
Verplichtingen	37 796	46 552	45 727	56 339	56 689	49 605	7 084	¹	195
Uitgaven	41 925	48 256	52 814	55 771	57 676	49 680	7 996		- 314
<i>32.01 Aantal verk.slachtoffers op de weg verm.</i>	<i>40 396</i>	<i>42 548</i>	<i>46 716</i>	<i>48 769</i>	<i>48 560</i>	<i>43 086</i>	<i>5 474</i>		<i>- 607</i>
32.01.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	1 632	1 692	1 775	1 621	2 026	1 829	197		316
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	2 966	2 977	3 103	4 493	3 833	4 700	- 867		- 167
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	35 798	24 036	25 528	23 657	22 063	20 971	1 092		- 756
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0		0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	13 843	16 310	18 998	20 638	15 586	5 052	²	0
<i>32.02 Aantal verk.slachtoffers op het spoor verm.</i>	<i>291</i>	<i>5 529</i>	<i>5 878</i>	<i>6 803</i>	<i>8 952</i>	<i>6 503</i>	<i>2 449</i>		<i>201</i>
32.02.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	176	151	150	317	725	208	517	³	118
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	115	153	249	249	289	153	136	⁴	83
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	5 225	5 479	6 237	7 938	6 142	1 796		0
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>1 238</i>	<i>179</i>	<i>220</i>	<i>199</i>	<i>164</i>	<i>91</i>	<i>73</i>		<i>92</i>
32.03.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	193	42	123	107	80	25	55	⁵	74
32.03.02 Uitv.beleidskader Sociale Veiligheid OV	1 045	137	97	92	84	66	18		18
Van de totale uitgaven:									
- Apparaatsuitgaven	2 360	2 396	2 559	2 992	3 775	2 313	1 462		
- Baten-lastendiensten	951	20 146	22 799	26 088	29 412	22 783	6 629		
- Restant	38 614	25 714	27 456	26 691	24 489	24 584	- 95		
32.09 Ontvangsten	1 794	3 906	3 341	1 318	1 285	4 100	- 2 815	⁶	- 3 057

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De hogere verplichtingen zijn hoofdzakelijk een gevolg van de indikking van de IVW-budgetten (overboeking van IVW budgetten van andere artikelen naar dit artikel) en een meerjarige verplichting naar onderzoek fietsersairbag. (Amendement Koopmans/Roefs).

² Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

³ Dit wordt veroorzaakt door de toerekening van personeelskosten en onderzoek en advies inzake Stop Tonend Sein (STS) en beveiliging ERMTS.

⁴ De hogere uitgaven zijn een gevolg van de toedeling van personeelskosten.

⁵ De hogere uitgaven worden veroorzaakt door diverse monitoren DRV en toedeling van personeelskosten.

⁶ De lagere ontvangsten zijn een gevolg van minder door IVW opgelegde bestuurlijke boetes, dan geraamd.

32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Motivering

Het maatschappelijk leed als gevolg van verkeersongevallen is groot. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten (medische kosten, productie-verlies, materiële kosten en afhandelingskosten) die daarmee gemoeid zijn hoog.

Daarom streeft lenM naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 500 en ernstig verkeersgewonden (volgens de nieuwe definitie) tot 10 600 in 2020.

Doelbereiking

In het voorbije kalenderjaar zijn 640 mensen om het leven gekomen in het Nederlandse verkeer. Dit zijn er 80 minder dan een jaar eerder.

Eén specifieke oorzaak van de geconstateerde daling in 2010 is niet aan te wijzen. Op vrijwel alle relevante variabelen is een afname te zien. Ten opzichte van 2009 is bij alle leeftijdsgroepen een daling te zien, met uitzondering van 25–34 jaar en 50–64 jaar waar het aantal ongeveer gelijk is gebleven. In vergelijking met de algehele afname van 11% deden zich de meest opmerkelijke dalingen voor bij de jongere verkeersdeelnemers: 12–15 jaar –47%, 16–17 jaar –22% en 18–24 jaar –23%. De daling bij de 65-plussers is gelijk aan het gemiddelde percentage, maar gezien de groei van deze leeftijdsgroep door de vergrijzing (3% tegenover 0,5% voor de hele bevolking) is deze daling verhoudingsgewijs opmerkelijk te noemen. Uitgesplitst naar vervoerwijze is ten opzichte van 2009 een opvallende afname te zien bij auto-inzittenden (van 296 naar 246: –17%), brom- en snorfietsers (van 55 naar 35: –36%) en de fietsers (van 185 naar 162: –12%). Bij de voetgangers was sprake van een lichte stijging (van 68 naar 72: +6%), maar bezien over de periode 2006–2010 was sprake van een stabilisering.

Beleidsprestaties 2010		Realisatie
1.	Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
2.	Vereisten aan voertuig en technologie	Ja
3.	Gedragbeïnvloeding	Ja
4.	Aanpassingen aan weginfrastructuur	Ja
5.	Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel vereisten aan voertuigtechnologie, gedragbeïnvloeding en aanpassing aan weginfrastructuur, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Vereisten aan voertuigtechnologie, Gedragbeïnvloeding en Aanpassingen aan weginfrastructuur.

Het beleid op het gebied van deze drie producten heeft bijgedragen aan het streven naar een vermindering van het aantal verkeersdoden tot 750 en verkeersgewonden tot 17 000 in 2010.

Indicator Ontwikkeling aantal verkeersdoden	Basiswaarde 2002	2006	2007	2008	2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010	Streefwaarde 2020 (1)
aantal verkeersdoden	1 066	811	791	750	720	750	640	500
aantal ziekenhuisgewonden	18 420	16 750	18 190			17 000		12 250
ernstig verkeersgewonden (2)	16 100	15 400	16 600	17 600	18 600	14 800	(3)	10 600

Bron: RWS/DVS, SWOV

Voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden is ten opzichte van het basisjaar een nieuwe berekeningsmethode ontwikkeld (zie Tweede Kamer, Vergaderjaar 2006–2007, 29 398, nr. 48). Dit levert andere waarden dan volgens de oude definitie.

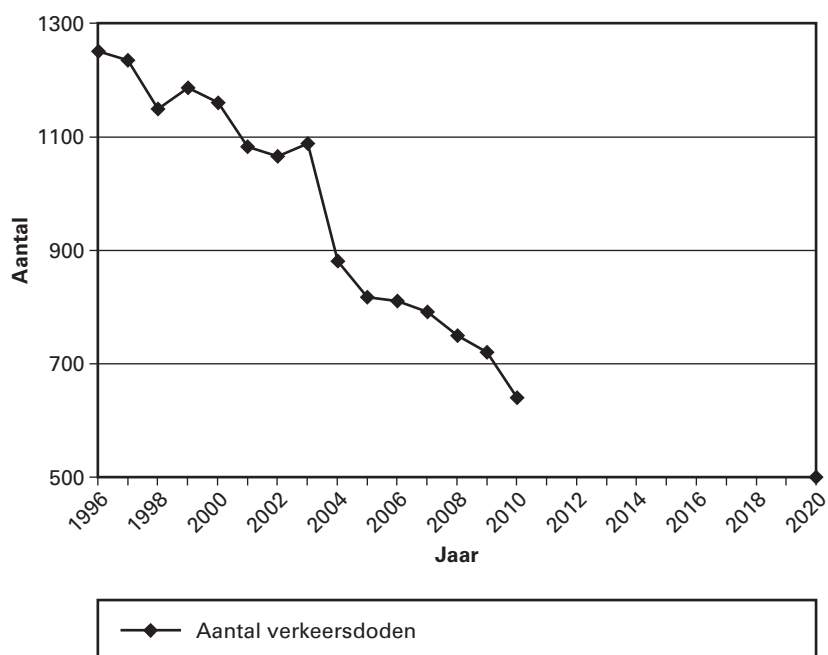
(1) De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen.

(2) In het NMB is besloten om voortaan niet meer te rekenen met de indicator «ziekenhuisgewonden» maar met «ernstig gewonden», als gevolg van verkeersongevallen. Dit is een meer zuivere indicator voor verkeersveiligheid omdat voorheen ook mensen werden meegerekend die bijvoorbeeld alleen ter observatie opgenomen werden (zie Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 398, nr. 224).

(3) Nog niet bekend bij het ter perse gaan van dit jaarverslag.

Toelichting

De cijfers geven aan dat we op de goede weg zitten, de eerder aangescherpte doelstelling voor 2010 van maximaal 750 doden is in 2008 al bereikt. Er is echter nog een lange weg te gaan voordat de doelstelling voor 2020 is bereikt. Omdat de afspraken met de decentrale overheden over de doelstelling voor 2020 onder de randvoorwaarde van de invoering van ABvM zijn gemaakt, zullen er opnieuw afspraken moeten worden gemaakt over de doelstelling voor 2020. De inzet van alle betrokkenen blijft daarom nodig om de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 te halen. Dit aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 (TK, 2007–2008, 29 398, nr. 120) en het bijhorende Actieprogramma.



Inspectie Verkeer en Waterstaat

De opgenomen indicatoren en kengetallen geven een beeld van de naleving van de wet- en regelgeving. De naleving komt onder andere tot uiting in de overtredingspercentages. Een goede naleving van wet- en regelgeving is essentieel voor de verbetering van de veiligheid. De risico's liggen zowel bij de chauffeur als bij het voertuig en de bedrijven. Daarom worden de voertuigen fysiek langs de weg geïnspecteerd

Beleidsartikel 32

(besloten en ongeregeld vervoer) en wordt er op de naleving van rij- en rusttijden (internationale lijndiensten en transportinspecties) gecontroleerd. Bij de bedrijfsinspecties worden organisatie, processen en naleving van de wet- en regelgeving gecontroleerd (bedrijfsinspecties).

Kengetallen naleving busvervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal busvervoerders	987	977	879	894	862	¹
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0	0	1	¹
Aantal overtredingen	586	383	459	755	795	350
Aantal staandhoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 988	2 499	2 138	773
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	19%	20%	19,90%	26,60%	23,40%	21,1%
Aantal staandhoudingen internationale lijndiensten ²	169	150	154	144	286	115
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	14%	14,90%	26,30%	20%	27,0%
Aantal staandhoudingen pendelvervoer	526	513	288	360	163	89
Overtredingspercentage pendelvervoer	33,00%	10,00%	13,80%	14,10%	18,00%	24,7%

¹ Deze gegevens waren niet beschikbaar bij het ter perse gaan van het jaarverslag.

² Door een actualisatie van de cijfers wijkt 2009 af van voorgaande publicaties.

Bron: *Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2011*

Toelichting

De naleving in het busvervoer is, met uitzondering van de internationale buslijndiensten, over het algemeen goed. Dit heeft geleid tot minder inzet op wegcontroles.

Prestatie-indicator naleving busvervoer	2005	2006	2007	2008	2009	Panning 2010	Realisatie 2010
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	421	300	323	332	335

Bron: *Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2011*

Kengetallen naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Overtredingspercentage algemeen	19,0%	21,1%	24,3%	28,9%	25,5%	26,3%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	63,9%	63,6%	39,2%	51,8%	24,5%	53,9%
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	26,8%	31,0%	21,5%	19,1%	19,3%	30,4%
Overtredingspercentage overbelading	40,7%	41,8%	53,4%	42,9%	38,1%	36,7%

Bron: *Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2011*

Toelichting

Binnen het toezicht Goederenvervoer streeft de Inspectie naar het afsluiten van convenanten. De totale hoeveelheid wegininspecties neemt door deze verschuiving af.

T.a.v. het aantal gewogen voertuigen geldt dat in de cijfers nog is uitgegaan van een interne raming die later is bijgesteld; de werkelijke realisatie sluit ook aan bij de realisatietrend over de jaren 2008–2010.

Door een gerichte aanpak stijgt de effectiviteit van de inzet van de Inspectie en daarmee de «pakkans» waardoor het overtredingspercentage bij bedrijfsonderzoeken Goederenvervoer en vervoer Gevaarlijke stoffen toeneemt.

Beleidsartikel 32

Prestatie indicatoren naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	2009	Planning 2010	Realisatie 2010
Aantal bedrijfsinspecties	532	379	714	371	1 806	1 200	1 131
Aantal transportinspecties	22 347	24 013	19 245	19 546	15 990	18 300	15 676
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 505	1 695	3 987	3 537	2 634	3 000	4 523
Aantal gewogen voertuigen	588	771	614	2 095	2 574	460	1 946

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2011

Toelichting

Efficiencyverbetering binnen de Inspectie heeft er toe geleid dat het aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen is toegenomen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	realisatie 2010
Art 12 Hoofdwegennet	3 269 934

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

De veiligheid van het railvervoer staat op een hoog niveau. Het handhaven van dit veiligheidsniveau en waar mogelijk het streven naar permanente verbetering vraagt continue aandacht van alle betrokken partijen. De gezamenlijk afgesproken doelen voor 2010 staan verwoord in de Tweede Kadernota «Veiligheid op de Rails» (TK, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2).

De spoorsector neemt zelf haar verantwoordelijkheid ten aanzien van het bereiken van deze doelen. In het beheerplan van ProRail en de jaarplannen van de vervoerders wordt daarover verantwoording afgelegd. De Inspectie VenW monitort en toetst de resultaten. In toenemende mate worden in internationaal verband afspraken gemaakt op het gebied van veiligheid. Bijvoorbeeld over algemene doelen en indicatoren of over specifieke voorschriften (TSI's, Technische Specificaties van interoperabiliteit).

Doelbereiking

De Trendanalyse Railveiligheid 2010 wordt medio mei 2011 afgerond. Uit voorlopige cijfers blijkt dat de meeste doelstellingen uit de Tweede Kadernota Railveiligheid nagenoeg worden bereikt. Alle indicatoren laten een positieve of neutrale trend zien.

Op 1 april 2010 (TK 2009–2010, 29 893, nr. 101) heeft de voormalige minister van VenW, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het rapport aan de Tweede Kamer aangeboden van het onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) naar de afhandeling van een brandmelding op 2 juli 2009 in de Schiphol spoortunnel. Daarin is aandacht besteed aan onder meer de communicatie in relatie tot de

afgesproken procedures en de oefeningen. De IVW heeft samen met de IOOV in 2010 een vervolgonderzoek uitgevoerd naar de veiligheid in alle spoortunnels in Nederland.

Het toezicht van IVW heeft zich gericht op de Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders, machinisten en overig personeel, railvoertuigen, reizigers en goederen, ProRail en «notified bodies».

Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeer. Het toezicht heeft zich gericht op de volgende activiteiten.

Activiteit	Gerealiseerd Ja / Nee
Verdere implementatie risicogebaseerd toezicht	Ja
Wettelijke taken: ongevalonderzoek, vergunningverlening (veiligheidsattesten, toelating materieel)	Ja
STS (Stop Tonend Sein)/ATB (veiligheidssysteem)	Ja
Veiligheidsspecificaties infrastructuur (o.a. wissels)	Ja
Veiligheidsprocedures personeel (baanwerkers)	Ja
incidenten bij overwegen	Ja

Op 24 september 2010 is de Kamer geïnformeerd over de voortgangsrapportage Passage Stoptonend Sein (STS) stand van zaken per 30 juni 2010 (TK 2009–2010, 29 893, nr. 108). De sector toont zich hierin positief over de daling van het aantal STS-passages. In 2009 is het aantal gedaald naar 214 STS-passages. Het eerste halfjaar van 2010 laat wederom een dalende lijn zien. De spoorbranche blijft zich eendrachtig inspannen om de overeengekomen doelstellingen te realiseren.

Op 28 juni 2010 heeft de voormalige minister van VenW de nota «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor: Derde Kadernota Railveiligheid» aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2009–2010, 29 893, nr. 106). Deze nota is een vervolg op de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid uit 1999 respectievelijk 2004 (TK 1999 26 699, nrs. 1 en 2 resp. TK II, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2).

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2. Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»	ja
3. Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij product Railveiligheid weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten hierop zijn gericht, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Railveiligheid

Met deze prestatie-indicatoren wordt inzicht gegeven in de veiligheidsnormering zoals deze in 2002 is bepaald en de feitelijke ontwikkeling sindsdien.

Spoorveiligheid	Basis- waarde 2002	2006	2007	2008	2009	2010 ¹	Risiconorm
Indicatoren dodelijke slachtoffers spoor							
Reizigers, letaal	1	1	0	1	0	0	1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers
Personeel – baanwerkers, rangeerders	1	1	0	0	1	1	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers
Overweggebruikers	17	12	19	18	13	8	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	4	2	1	1	0	0	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar

¹ de gepresenteerde cijfers voor 2010 betreffen voorlopige cijfers.

Bron: IVW, Trendanalyse 2009

Toelichting

De (voorlopige) cijfers laten een positief of neutraal beeld zien ten aanzien van de veiligheidstrends. Definitieve cijfers worden in de Trendanalyse 2010 opgenomen. Deze Trendanalyse verschijnt naar verwachting medio 2011.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Het AKI-programma wordt ingezet voor de verbetering van de beveiliging van overwegen.

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	realisatie 2010
Art 13 Automatische Knipperlicht Installaties (AKI)	23 599

32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering

Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid om de veiligheid in de samenleving te verbeteren. Door decentrale overheden wordt in de concessies gestreefd naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.

Doelbereiking

In 2010 zijn de maatregelen uit de Taskforce Veilig Openbaar Vervoer (*Veiligheid personeel*) onder regie van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) verder uitgewerkt en grotendeels in uitvoering genomen. De contactfunctionaris politie-OV heeft de basis gelegd voor een verbetering van de samenwerking van politie en OV bedrijven.

Tevens is verder uitvoering gegeven aan het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV.

Beleidsartikel 32

In het Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail is sociale veiligheid opgenomen en ook is de gebruikelijke monitoring van sociale veiligheid uitgevoerd.

In de kennisfunctie en uitwisseling van informatie is via respectievelijk het KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) en het Platform sociale veiligheid voorzien.

Wetsaanpassing voor het strafbaar stellen van overtreding van het reisverbod is bij de Kamer ingediend. Het ministerie van Veiligheid en Justitie heeft de bevoegdheden van Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) per 1 april 2010 verruimd. (Sociale veiligheid openbaar vervoer, TK 2009–2010, 28 642, nr. 51)

Beleidsprestaties 2009		Realisatie
1.	Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2.	Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)	ja

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij product Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten hierop zijn gericht, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV

De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid ligt voor het stads- en streekvervoer, bij de decentrale overheden die concessies verlenen aan de vervoerders. De concessieverleners maken afspraken met de concessiehouder over de sociale veiligheid. De decentrale overheden hanteren op basis van de Nota Mobiliteit hierbij een streefcijfer van 7,5 of hoger voor de waardering van de sociale veiligheid door de reiziger tijdens de rit.

Decentrale overheden verantwoorden naar provinciale staten en algemene besturen van stadsregio's hoe en welke middelen zijn inzetten en welke prestatie-indicatoren zij hanteren.

Er zijn geen streefcijfers voor personeel omdat lenM niet treedt in de relatie werkgever-werknemer.

Beleidsartikel 32

Kengetallen Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer ¹							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer							
– Reizigers	7,6	7,8	7,8	7,9	7,9	7,9	7,5
– Personeel ²	6,5	6,3	nb	6,3	nb	6,5	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %							
– Reizigers ³	25	25	23	23	24	23	
– Personeel ⁴	56	65	nb	69	nb	64	

¹ Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.

² Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig (voorlopig cijfer).

³ Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2010: bus 18%, tram 27%, metro 27% en regionale trein 18%.

⁴ Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Bron 2010: KpVV – Reizigersmonitor, 2010

Kengetal Sociale veiligheid NS	2006	2007	2008	2009	Realisatie 2010
Klantoordeel veiligheid reizigers ¹	74	76	78	78	77
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	29	28	26	24	²
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	88	91	niet gemeten ³	91	niet gemeten ³
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	55	63	niet gemeten ³	60	niet gemeten ³
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	21	19	20	20	20

¹ In het Vervoerplan van NS wordt voor sociale veiligheid, net als voor diverse andere zorggebieden, het klantoordeel gebruikt. Het klantoordeel veiligheid geeft een percentage en niet een cijfer. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds op stations.

² Dit kengetal was niet beschikbaar bij het ter perse gaan van het jaarverslag.

³ Wordt niet jaarlijks door NS gemeten. NS houdt gemiddeld een keer per twee jaar een enquête onder medewerkers. Sociale veiligheid is een van de onderwerpen die aan bod komen.

Bron: NS

Beleidsartikel 32

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid

	Onderzoeksonderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede Kadernota Railveiligheid)	32.02	2009	2010	De in de Begroting op art. 32.02 opgenomen evaluatie Aantal verkeersslachtoffers spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede kadernota railveiligheid) is geschrappt, omdat deze is verwerkt in de Evaluatie Tweede Kadernota Railveiligheid (TK 2009–2010, 29 893, nr. 106. Zie ook: veiligheid van het railvervoer; Brief regering; Derde Kadernota Railveiligheid. 201 034 715 Derde Kadernota Railveiligheid I Rijksoverheid.nl http://english.verkeerenwater.staat.nl/kennisplein/4/0/402296/Evaluatie_tweede_kadernota_railveiligheid.pdf
Effectenonderzoek ex post	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	2-jaarlijkse monitoring	Eind 2011	Eerstvolgende monitoring verschijnt eind 2011.
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	febr. 2010	Zomer 2011	Aan betrokken is gevraagd naar hun ervaringen met het kentekenen van brom- en snorfietsen en of zij nog aanpassingen gewenst achten. Op basis van de reacties van betrokkenen wordt beslist of wijzigingen op dit dossier gewenst zijn.
Overig evaluatieonderzoek	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring		KpVV Welkom bij KpVV http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Reizigersmonitor_2008_eBook.pdf http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Personeelsmonitor totaal 2008 eBook.pdf
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring		http://www.ivw.nl/Images/trend-analyse%202009_tcm247-281675.pdf

33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Algemene doelstelling

Het verkleinen van veiligheidsrisico's van vervoer van personen en goederen over de weg, het spoor, het water en door de lucht.

Doelbereiking

In 2010 is de Nederlandse wetgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen aangepast aan de internationale standaard, conform de EU-Kaderrichtlijn Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Alle internationale afspraken zijn volledig geïmplementeerd.

Op basis van het derde maritieme veiligheidspakket van de EU zijn eind 2010 zowel de aangescherpte monitor richtlijn als de havenstaatcontrole richtlijn in nationale wetgeving geïmplementeerd. Hierdoor ontstaat beter zicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee en de controle van veiligheidsrisico's bij buitenlandse schepen in Nederlandse havens wordt efficiënter en effectiever door gebruikmaking van risicoanalyse.

De Nederlandse vloot is gestegen naar de 9e positie op de Paris MoU (Memorandum of Understanding) ranglijst, waarmee het streven naar een positie in de top 10 is behaald. Het aantal ongevallen op de Noordzee kwam met 24 boven de streefwaarde van 20 per jaar uit. Het is echter nog te vroeg om te spreken van een trend.

De veiligheid van de zeevaart is verbeterd door herziening van het internationale verdrag inzake opleidingseisen voor zeevaartbemanningen (STCW) en aanneming van diverse wet- en regelgeving in IMO (International Maritime Organization). In Europees verband dragen de inwerkingtreding van de monitor richtlijn en de havenstaat controle richtlijn bij aan een verhoogd veiligheidsniveau.

Voortgang bij het instellen van een web based toolkit voor veiligheidsbeoordelingen en het opstellen van security plannen leidt onder andere tot verlaging van administratieve lasten bij vervoerders en verladers.

De havenveiligheidsbeoordelingen voor landinwaarts gelegen havens die onder EU security regelgeving vallen zijn in vrijwel alle gevallen goedgekeurd.

Nederland is toegetreden tot het zogenaamde Regional Co-operation Agreement on Anti-Piracy in Asia (ReCAAP).

Er is invulling gegeven aan het preventieve «draaiboek piraterij». Periodieke bijeenkomsten van het Nationale Platform Piraterij van overheden en bedrijfsleven hebben plaatsgevonden.

In 2010 is verder gewerkt aan het uitvoeren van de acties uit het Corrective Action Plan. Niet alle acties zijn volgens schema uitgevoerd. De acties waar meerdere partijen bij betrokken zijn vergen meer doorlooptijd.

Maatschappelijke effecten

Het veiligheidsbeleid draagt er aan bij dat:

- De Nederlandse luchtvaart en het goederenvervoer voldoen aan de internationale eisen, waardoor Nederland onderdeel is en kan blijven van het internationale transportsysteem;
- Het aantal ongevallen vermindert en er minder slachtoffers, schade en de daarmee gepaard gaande externe effecten zijn;
- Het lucht- en goederenvervoer veilig en vlot plaatsvindt;

Beleidsartikel 33

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen onder veiliger omstandigheden kan plaatsvinden;
- De veiligheidsrisico's voor het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee bekend zijn;
- Beheersmaatregelen op het gebied van verkeersmanagement alsmede op het gebied van veiligheid van op de Noordzee varende schepen (inclusief de Nederlandse vloot) worden toegepast om een permanente verbetering van de veiligheid te garanderen.

Internationaal ligt de veiligheid op een hoog niveau, maar de permanente verbetering lijkt de laatste jaren te stagneren.

De regelgeving rond het vervoer van gevaarlijke stoffen is actueel, en sluit aan bij de huidige stand van de techniek. De naleefbaarheid is verbeterd, en daarmee is de kans op ongevallen verder verkleind.

Externe factoren

Samenwerking tussen overheden en met het bedrijfsleven, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, alsmede breed gedragen en realistische doelen zijn voor transportveiligheid en -beveiliging essentiële succesfactoren

Op gebied van transportbeveiliging blijft een publiek-private insteek uitgangspunt.

Alleen op dergelijke wijze is het mogelijk op efficiënte wijze de expertise van de sector in te brengen, security tot kwaliteitskenmerk te maken, administratieve lasten te beperken, draagvlak te creëren en innovatieve oplossingen te ontwikkelen.

De actualisering van de regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen vond ook in 2010 plaats in goed overleg met het Nederlandse bedrijfsleven en buitenlandse overheden.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	14 679	53 505	50 332	54 706	67 543	64 889	2 654	- 660
Uitgaven	19 231	39 300	54 083	56 816	66 033	63 508	2 525	- 389
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>6 898</i>	<i>12 638</i>	<i>9 307</i>	<i>9 112</i>	<i>7 418</i>	<i>8 676</i>	<i>- 258</i>	<i>433</i>
33.01.01 Verb.veiligh.verv- .gev.stoffen	4 882	5 934	4 791	5 659	4 658	3 918	740	586
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	893	540	427	344	318	292	26	- 37
33.01.03 Aankoop LIB veiligheids- sloopzones	1 123	3 209	1 011	79	2 442	1 348	1 094	¹ - 116
33.01.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat		2 955	3 078	3 030	0	3 118	- 3 118	² 0
<i>33.02 Veiligh. Goederenverv- .scheepvaart</i>	<i>5 434</i>	<i>18 881</i>	<i>19 228</i>	<i>17 901</i>	<i>21 687</i>	<i>19 426</i>	<i>2 261</i>	<i>- 571</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	3 899	3 878	3 823	1 276	1 249	2 073	- 824	- 394
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	745	560	540	563	454	827	- 373	- 135
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	372	345	341	383	441	588	- 147	- 51

Beleidsartikel 33

33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwet- mutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
33.02.04 IMO (HGIS)	418	418	400	327	372	416	- 44	0	
33.02.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat		13 680	14 124	15 352	18 678	15 522	3 156	³	25
33.02.06 CCR (HGIS)					493	0	493	⁴	- 16
33.03 Veiligheid luchtvaart	6 227	5 642	24 410	29 133	36 512	34 641	1 871	- 225	
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 476	3 179	4 079	2 307	1 592	1 625	- 33	- 58	
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	1 685	1 043	1 338	1 210	1 304	1 265	39	0	
33.03.03 Internationaal	1 066	1 420	915	452	259	1 120	- 861	⁵	- 107
33.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat		17 068	18 078	21 764	24 657	20 431	4 226	⁶	40
33.03.05 Luchtvaartveiligheid BES				3 400	8 700	8 700	0	- 100	
33.03.06 Galileo Supervisory Authority (HGIS)				0	0	1 500	- 1 500	⁷	0
33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring	672	2 139	1 138	670	416	765	- 349	- 26	
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	343	443	500	328	81	422	- 341	⁸	- 18
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	274	397	260	256	254	276	- 22	- 22	
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	0	0	0	0	0	0	0	0	
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	55	99	78	86	81	67	14	14	
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer		1 200	300	0	0	0	0	0	
Van de totale uitgaven:									
- Apparaatsuitgaven	6 100	5 052	4 774	4 389	4 263	5 433	- 1 170		
- Baten-lastendiensten	799	37 215	39 508	45 660	53 758	49 775	3 983		
- Restant	12 332	14 101	9 801	6 767	8 012	8 300	- 288		
33.09 Ontvangsten	873	122	122	122	6	0	6	6	

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillende in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De achterstand met betrekking tot de aankoop van woningen binnen de LIB veiligheidsloopzone is in 2010 ingelopen. Dit heeft hogere uitgaven tot gevolg gehad.

² Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

³ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁴ Bij VJN 2010 is door het ministerie van Buitenlandse Zaken structureel een bedrag van € 0,5 mln. (HGIS) overgeboekt voor uitgaven ten behoeve van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

⁵ De lagere realisatie is met name het gevolg van een overboeking van het apparaatsbudget naar 35.03.03 als gevolg van een organisatorische wijziging (samenvoeging van afdelingen).

⁶ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁷ Als gevolg van vertraging in de besluitvorming rondom de vestiging van het Galileo Performance Centre (GPC) zijn de middelen doorgeschoven naar latere jaren.

⁸ De lagere realisatie is met name het gevolg van een overboeking van het apparaatsbudget naar 33.02.01 als gevolg van een organisatorische wijziging (samenvoeging van afdelingen).

33.01 Verbeteren externe Veiligheid

Motivering

Om in de omgeving van vervoer van personen en goederen, over de weg, het spoor en door de lucht, op een maatschappelijk verantwoorde wijze veilig te kunnen wonen en werken, wordt extern veiligheidsbeleid ontwikkeld en uitgevoerd. Hierdoor wordt dit vervoer blijvend mogelijk gemaakt en worden de veiligheidsrisico's voor de omgeving beperkt.

Doelbereiking

De voorbereiding van het Basisnet Spoor is vrijwel afgerond, de incidentregistratie is verbeterd en de regelgeving is geactualiseerd.

In juli 2010 is bestuurlijke overeenstemming bereikt over het Basisnet Spoor. Op verzoek van het bedrijfsleven wordt een aantal extra vervoersstromen vanaf respectievelijk naar Amsterdam, Delfzijl en Sittard-Geleen binnen de regionale mogelijkheden ingepast. Ook is afgesproken om het vervoer tussen Elst en Oldenzaal binnen bestuurlijke randvoorwaarden maximaal mogelijk te maken. De wijzigingen in vervoersstromen die hieruit resulteren, worden begin 2011 toegevoegd aan het Basisnet Spoor, waarmee de risiconormen van het Basisnet Spoor definitief zijn vastgesteld. Het wetsontwerp Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen is in december 2010 in procedure gebracht.

Het rekenmodel externe veiligheid luchthavens (zogenaamde rekenapplicatie GEVERS) is publiek gemaakt ten behoeve van het bepalen van het externe veiligheidsbeleid luchthavens die in het kader van de RBML-wetgeving zijn gedecentraliseerd. Het Rijk draagt zorg voor het beheer, de actualisering en de verbetering van de rekenmodellen externe veiligheid en voor de kennisoverdracht aan de gebruikers bij de provincie en andere stakeholders. Het rekenmodel is in beheer gegeven aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

De effecten van het nieuwe normen- en handhavingstelsel op het externe veiligheidsbeleid Schiphol zijn onderzocht en worden meegenomen in het kader van de experimenten in 2011 en 2012.

Wijzigingen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol zijn gekoppeld aan de uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol. Eind 2010 is gestart met het berekenen van concrete consequenties voor externe veiligheid, waarbij voorstellen om externe veiligheid aan te scherpen in het volgende LIB Schiphol worden meegenomen.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	Ja
2. Externe veiligheid luchthavens	Ja
3. Aankoop LIB veiligheidssloopzones	Ja
4. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Meetbare gegevens

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Indicator: Aantal goederenemplacementen dat nog niet aan voldoet aan de risiconormen								
	Basis- waarde 1998	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streef- waarde 2010	Realisatie 2010	Streef- waarde 2011
Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	1	1	1	1	0	0	0

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Toelichting

Alle uitvoeringsmaatregelen van het programma PAGE (Plan van Aanpak Goederen Emplacementen) zijn beschikt en/of in uitvoering.

Beleidsartikel 33

Externe veiligheid luchthavens

De nieuwe indicator voor externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) zal worden gebaseerd op de risicogrenzen van het Basisnet en is in ontwikkeling.

Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Grens
TRG score	5,91	5,79	4,21	5,95	6,3	6,36	6,55	6,62	6,057	6,118	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2010

Toelichting

Het totale risicogewicht (TRG) is de som van de vermenigvuldiging van het maximale startgewicht met de ongevalkans per vliegbeweging. De TRG-score Schiphol over 2010 was 6,118 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2010 nog een TRG-ruimte van 3,606 ton beschikbaar was.

Aankoop LIB-veiligheidsloopzones

Indicator: Aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidsloopzones Schiphol					
	Tot en met 2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	43	2	2	13	58
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat, Voortgangsrapportage GIS nr. 13, tweede halfjaar 2010 (Kamerstuk 2010-2011, 26 959, nr. 136)

Toelichting

De doelstelling voor woonboten is al gehaald. Er zijn in de zone geen woonboten meer in eigendom van derden. Omdat eigenaren als gevolg van de motie Hofstra (TK 2001-2002, 27 603, nr. 74) niet gedwongen kunnen worden hun woning te verlaten is de reeks op basis van ervaringsgegevens bepaald. Wel zijn eigenaren verplicht om – indien zij besluiten hun huis te verkopen – dit aan de gemeente (als uitvoerder van de rijksregeling) aan te bieden. Er is daarom geen einddatum te geven wanneer de resterende woningen door de omliggende gemeenten zullen zijn aangekocht. In 2010 is de aankoop van 2 woningen gerealiseerd.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Toezicht gevaarlijke stoffen		
	prognose 2010	realisatie 2010
<i>Aantal domeinspecifieke inspecties op hoofdtaken</i>		
– rail en wegvervoer	4 460	4 523
– luchtvaart	1 840	2 134
– scheepvaart	2 083	2 250
<i>Aantal thema acties</i>		
– rail en wegvervoer	7	7
– luchtvaart	7	7
– scheepvaart	4	4
<i>Multimodale inspecties</i>		
– bedrijfsinspecties	305	304
– classificatie	100	86
– vastzetten lading, stuwage en segregatie	4	4
– verpakkingen	n.t.b.	1
<i>Gegaste containers</i>	750	752

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, maart 2011

Toelichting

De realisatie van de inspecties bij gevaarlijke stoffen is in grote lijnen conform de planning. Bij luchtvaart zijn iets meer inspecties gehouden; dit is mede het gevolg van de vele postzendingen per luchtvracht, waarbij het vaak om gevaarlijke stoffen gaat (o.a. lithium).

Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart

Motivering

Werken aan een permanente verbetering van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Noordzee en van de Nederlandse vloot. Omdat het grootste deel van de schepen op de Noordzee uit het buitenland komt, is het beleid tevens gericht op de veiligheid van de mondiale vloot. Het is de ambitie van het kabinet om een permanente verbetering van de veiligheid in de binnenvaart te realiseren en daarbij maximaal beroep te doen op de eigen verantwoordelijkheid van de partners in de vervoersketen.

Doelbereiking

In het kader van de opleiding en training van zeevarenden heeft Nederland deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie in Manilla over herziening van de IMO STCW conventie uit 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers). Door het aannemen van de «2010 Manila Amendments» zullen mondiaal op 1 januari 2012 de wijzigingen in werking treden.

In IMO-kader is verder diverse wet- en regelgeving aangenomen, waaronder doelregelgeving, om mondiaal de scheepvaart veiliger en duurzamer te maken. Uit het derde Europese maritieme veiligheidspakket zijn de eind 2010 in werking getreden monitor richtlijn (inclusief het informatiesysteem SafeSeaNet) en de richtlijn over havenstaatcontrole in Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Beleidsartikel 33

Na de overdracht van het onderzoek naar ongevallen in de zeevaart van de Raad voor de Scheepvaart naar de Onderzoeksraad voor de veiligheid en de gelijktijdige oprichting van het Tuchtcollege voor de scheepvaart staat het onafhankelijk ongevalonderzoek ter lering en formulering van aanbevelingen los van het onderzoek naar de strafrechtelijke schuldvraag bij een ongeval.

In 2010 is besloten geen marktwerking in te voeren in de loodsdienstverlening onder voorwaarde dat de innovatie en differentiatie in de dienstverlening, de flexibilisering van de loodsplicht en het proces van tariefvaststelling worden verbeterd. Het NMa tariefbesluit 2010 van – 2,74 % is door de rechter vernietigd. Het NMa tariefbesluit 2011 bedraagt + 6,6 %.

In 2010 is een voorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet, in verband met de invoering van de ontzegging van de vaarbevoegdheid, ingediend bij de Tweede Kamer. Ontzegging van de vaarbevoegdheid bij risicovol varen met snelle motorboten in de recreatievaart en bij alcoholgebruik in de beroepsvaart.

In 2010 is het functioneren van de Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX) gedurende de jaren 2007 t/m 2009 geëvalueerd. Geconstateerd is dat de VAMEX haar publieke taken op een doeltreffende en doelmatige wijze heeft uitgevoerd. Het evaluatierapport vormt een belangrijke bouwsteen om te komen tot een beslissing over welke organisatie de examinering vanaf 1 januari 2012 –het moment dat de aanwijzing van de VAMEX afloopt– gaat verzorgen.

Het Comité Binnenvaartveiligheid is in 2010 opgericht en heeft een aanvang gemaakt met het opstellen van adviezen met betrekking tot de zogenaamde risico Top 5 in de binnenvaart. Deze adviezen worden begin 2011 uitgebracht.

In 2010 zijn in totaal 4 500 schepen, die de Nederlandse wateren bevaren, uitgerust met een AIS-transponder.

In de bemanningsregeling is wederzijdse erkenning van dienstboekjes met verschillende midden-europese staten tot stand gekomen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen is besloten tot afschaffing van het ADN en het van toepassing verklaren van het ADN op de Aktewateren (Rijn, Waal en Lek).

In de politievoorschriften zijn diverse voorschriften van tijdelijke aard bestendigd. Ook in de technische voorschriften zijn diverse voorschriften van tijdelijke aard bestendigd. Daarnaast zijn eisen aan (facultatieve) boordzuiveringsinstallaties (door middel van voorschrift van tijdelijke aard) opgenomen.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Verbeteren veiligheid zeevaart	Ja
2. Verbeteren veiligheid zeehavens	Ja
3. Verbeteren veiligheid binnenwateren	Ja
4. IMO (HGIS)	Ja
5. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Meetbare gegevens

Verbeteren veiligheid zeevaart

Indicator: Aantal ongevallen met (Nederlandse) zeeschepen (inclusief vissersvaartuigen)								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streefwaarde 2010
Aantal scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee (zowel Nederlandse als buitenlandse vlag)	23	16	16	16	16	16	24	max. 20
Aantal doden ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag	11	3	4	10	0	0	8	¹
Aantal gewonden ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag	3	8	1	8	1	8	0	¹

¹ Het betreft een kengetal, derhalve geen streefwaarde

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee), 12 januari 2011 en Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Voor de Noordzee worden de cijfers gegeven van scheepsongevallen in de categorieën koopvaardij en visserij die plaatsvinden in het beheersgebied van de Kustwacht (streefwaarde maximaal 20 ongevallen per jaar). De cijfers voor doden en gewonden zijn exclusief de slachtoffers van persoonsgebonden (ARBO) ongevallen.

Toelichting

In 2010 werden door de Kustwacht 24 scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee geregistreerd, vier ongevallen meer dan de streefwaarde van maximaal 20 ongevallen per jaar. De oorzaak van deze toename wordt nader geanalyseerd. Daarentegen zijn er in 2010 geen containers verloren voor de Nederlandse kust.

In 2010 bedroeg het aantal dodelijke slachtoffers ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag 8. De kengetallen aantal doden en gewonden ten gevolge van scheepsongevallen zijn niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Verbeteren veiligheid zeehavens

In verband met een geïntegreerde aanpak, waarbij binnen IenM een onderzoek wordt gedaan naar indicatoren op maritiem terrein, is introductie van een indicator op dit terrein uitgesteld tot de begroting 2012.

Verbeteren veiligheid binnenwateren

Kengetal: Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)	117	96	123	150	127	121	165
Aantal doden ten gevolge van scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren	4	7	3	4	4	4	2
Aantal gewonden ten gevolge van scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren	29	49	54	30	51	56	36

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2011

Het streven is het aantal significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer. Onder significante scheepsongevallen wordt in dit verband verstaan: ongevallen met grote (im)materiële of milieuschade. De scheepvaartsector is primair verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid. Deze indicator geeft een indicatie van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de Nederlandse binnenwateren.

Toelichting

De genoemde cijfers voor 2010 zijn voorlopige cijfers. Definitieve cijfers over de realisatiewaarde in 2010 zijn pas medio 2011 beschikbaar. Het totaal aantal significante scheepsongevallen komt in 2010 vermoedelijk iets hoger uit dan de afgelopen jaren. Op basis van de voorlopige cijfers over 2010 zijn echter nog geen conclusies te trekken over de ontwikkeling van het veiligheidsniveau. Er zijn tot eind november 2010 in totaal 2 doden en 36 gewonden geregistreerd. De kengetallen aantal doden en gewonden ten gevolge van scheepsongevallen zijn niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Kengetal: Aandeel binnenvaart, recreatievaart en zeevaart bij significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren

Categorie	2008	2009
Binnenvaart	49%	48%
Recreatievaart	34%	34%
Zeevaart	10%	6%
Overig	7%	12%

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2011

Toelichting

De realisatiewaarde van 2009 geeft geen opmerkelijke verschillen te zien met de realisatiewaarde van 2008. Het aandeel van de binnenvaart, de recreatievaart en de zeevaart bij significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren is, min of meer constant gebleven. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Kengetal: Veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen

	2008	2009
Aantal significante scheepsongevallen bij bruggen	4	8
Aantal significante scheepsongevallen bij sluizen	14	7

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2011

Toelichting

Uit de beschikbaar gekomen meerjarige ongevalsinformatie blijkt dat het aantal significante scheepsongevallen bij bruggen sterk varieert over de jaren. Ook bij sluizen is sprake van een gering aantal significante ongevallen en (daardoor) een aanzienlijke variatie over de jaren. Voor 2010 zijn nog geen gegevens beschikbaar. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetal: Naleving door Nederlandse reders

	2005	2006	2007	2008	2009
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,02%	2,87%	1,76%	1,99%	1,24%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	7	16	12	12	9

Bron: Jaarverslag 2009 Paris Memorandum of Understanding, mei 2010.

Toelichting

De gepresenteerde gegevens zeggen iets over de resultaten van de veiligheidsinspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van het Paris Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control. De ambitie van het bedrijfsleven en de overheid is het behalen van een permanente positie van Nederland in de top 10 van best presterende landen op de Paris MoU ranglijst. Met positie 9 is deze doelstelling in 2009 behaald. Deze prestatie zal zich de komende jaren moeten voortzetten.

Kengetal: Naleving door buitenlandse reders

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Percentages inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	25%	25%	27%	26%	26%	
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	95%	96%	95%	98%	98%	99%
Percentage aanhoudingen/inspecties	5,60%	5,20%	3,70%	3,00%	2,50%	

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Toelichting

Deze gegevens zeggen iets over de percentages inspecties ten opzichte van het aantal buitenlandse schepen. Deze zijn gebaseerd op de internationale norm (Paris MOU) die stelt dat minimaal 25% van het aantal buitenlandse schepen geïnspecteerd moet zijn. IVW heeft in 2009 voldaan aan deze verplichtingen. Het aantal aangehouden schepen daalde. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de veiligheid van de buitenlandse schepen die de Nederlandse zeehavens aandoen is gestegen. Het percentage inspectie ten opzichte van aantal

Beleidsartikel 33

buitenlandse schepen in risicocategorie is evenals in voorgaande jaren en conform streven 99%.

De cijfers voor 2010 waren bij het vaststellen van het jaarverslag nog niet gereed.

Kengetal: Naleving wet- en regelgeving Binnenvaart						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Integrale inspecties	740	627	869	984	121	397
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	550	399	241	237	39	74
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	29%	35%	59%	20%	38%	27%
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	22%	25%	51%	2%	62%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Toelichting

De tabel geeft een beeld van het totaal aantal inspecties en de overtredingspercentages. Het aantal lagere inspecties in 2009 wordt met name veroorzaakt door het grote aantal incidenten in 2009 (130) en de arbeidsintensieve inzet bij het benodigde incidenten- en ongevalsonderzoek.

Hierdoor is er minder capaciteit beschikbaar geweest voor inspecties. In 2010 is het aantal integrale inspecties in grote lijnen conform de interne planning gerealiseerd.

Indicator: Vergunningverlening en toezicht binnenvaart

	prognose 2010	realisatie 2010
Vergunningverlening binnenvaart		
– aantal vergunningen	5 200	5 849
Toezicht binnenvaart		
– inspecties op basis binnenvaartwet	200	342
– inspecties	450	399
– scheepsafvalstoffenverdrag	10	1
– systeemtoezicht	16	5
– convenanten	1	0

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, jaarverslag 2010

Toelichting

Tegen de verwachting in zijn de gevolgen van de economische recessie nog niet in de volle omvang merkbaar geweest bij de vergunningverlening voor de bouw van nieuwe binnenvaartschepen. Dat komt deels omdat het gaat om langlopende trajecten met tussentijdse deelvergunningen. Het aantal vergunningaanvragen was dan ook hoger dan verwacht. Daarnaast is de overdracht van vergunningverlenende taken naar klassenbureau's en particuliere instellingen iets vertraagd. Daardoor heeft de IVW – ondanks het teruglopende aantal certificerende inspecties – zelf meer certificaten moeten verstrekken dan waarop gerekend was. Ten slotte werden meer certificaten verstrekt vanwege het wegwerken van de werkvoorraad.

In de volle breedte is de realisatie van het toezicht op de Binnenvaartwet iets achtergebleven bij de planning. Dat heeft te maken met extra inzet die is gepleegd om andere toezichthouders wegwijs te maken met de nieuwe binnenvaartwetgeving. Zo werden onder meer 342 varende controles uitgevoerd die tevens werden benut voor het opleiden en begeleiden van

RWS-inspecteurs. Een andere oorzaak voor het achterblijvende aantal inspecties is dat door de overdracht van vergunningverlening naar klassenbureau's en particuliere instellingen er minder snel extra capaciteit vrijkwam voor het toezicht op de Binnenvaartwet. Deze indicator is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Indicator: Vergunningverlening en toezicht zeevaart		
	prognose 2010	realisatie 2010
Vergunningverlening zeevaart		
- visserij	850	1 121
- koopvaardij	5 400	4 849
Toezicht zeevaart		
- inspecties vlaggenstaat	850	925
- gericht specifiek nieuwe regelgeving	15	
- inspecties havenstaat	1 750	1 880
- systeemtoezicht rederijen	n.t.b.	0
- klassenbureaus en overige erkende organisaties	100	44

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2011

Toelichting

Voor de visserij zijn significant meer vergunningen verstrekt dan was geraamd. Dit wordt veroorzaakt door een groot aantal nieuwe of te vervangen vergunningen en certificaten die ontstaan zijn uit nieuwe en/of aangepaste regelgeving. Het gaat o.a. om het Passenger Ship Safety Certificate en het Nationaal Veiligheidscertificaat voor de sportvisserij en de documenten IAPP (International Air Pollution Prevention Certificate), EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention).

De lagere realisatie van de vergunningverlening bij koopvaardij is ontstaan vanwege de verdere uitbesteding van de certificering van passagiersschepen en tankschepen naar de klassenbureaus. Daarnaast heeft de economische recessie geleid tot een teruglopend aantal vergunningaanvragen. Certificate), SMC (Safety Management Certificate) en DoC (Document of Compliance).

Het aantal inspecties in 2010 is in grote lijnen conform planning verlopen. De 15 inspecties gericht op specifiek nieuwe regelgeving maakt onderdeel uit van de 925 inspecties vlaggenstaat.

De voorgenomen intensivering van het toezicht op klassenbureau's is in de raming voor 2010 abusievelijk verwerkt als een toename van het aantal uit te voeren audits. Bedoeling was – en zo is dat in 2010 ook ingevuld – de intensivering vooral in te vullen via de inhoudelijke kwaliteit en diepgang van de audits. Deze indicator is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst opgenomen in de Ontwerpbegroting 2011.

33.03 Verbeteren veiligheid luchtvaart

Motivering

Om de permanente verbetering van de veiligheid in de luchtvaartsector te bereiken moet de overheid randvoorwaarden voor het veilig uitvoeren van de luchtvaart vaststellen.

Doelbereiking

In 2010 is verder gewerkt aan de versterking van de structuur van de internationale burgerluchtvaart organisatie ICAO. Mede dankzij de bijdrage van Nederland is het Europa gelukt om op een aantal posities de Europese vertegenwoordiging te versterken. Om binnen ICAO (op Raadsniveau) vertegenwoordigd te blijven en invloed te kunnen uitoefenen werkt Nederland samen binnen het zogenaamde ABIS verband. Dit verband is verstevigd met Portugal en door de vertegenwoordiging van ABIS, zowel in de Raad als de diverse Comités, veilig te stellen. Doelstellingen van Nederland (zowel in ABIS als in EU verband) is het moderniseren van ICAO, het verbeteren van de efficiëntie van de organisatie en het bereiken van Nederlandse doelstellingen op veiligheids, milieu en economisch gebied. Het beheersen van de kosten en vergroten van de efficiëntie verloopt goed, het moderniseren van de structuur is echter een kwestie van veel langere termijn. Zowel op veiligheids als milieu gebied is het de EU gelukt in 2010 op de drie jaarlijkse Assemblee van ICAO goede resultaten te boeken.

Het beleid en de ambities ten aanzien van de veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland staan verwoord in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. De uitvoering van het aan de Beleidsagenda gekoppelde Actieprogramma 2005–2010 is in 2010 afgerond. Tevens is een start gemaakt met het – in nauw overleg met alle betrokken sector-organisaties – opstellen van een nieuwe Beleidsagenda en Actieprogramma 2011–2015.

Na de «vulkanas crisis» zijn nationaal en internationaal initiatieven genomen om de ad hoc maatregelen te verankeren en de onderbouwing daarvan te bestendigen: het mogelijk maken van vliegen in beperkte concentraties vulkaanas.

In het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid naar aanleiding van het ongeval met het vliegtuig van Turkish Airlines in 2009 is een aantal aanbevelingen gedaan, waarvan er  en aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat is gericht, met betrekking op het toezicht op de luchtverkeersdienstverlening. Deze aanbeveling is overgenomen.

In 2010 is de Europese lijst met vliegverboden drie maal aangepast.  en van de landen die op deze lijst staan is Indonesie. In 2009 en 2010 heeft Nederland technische assistentie geleverd aan Indonesie, teneinde bij te dragen aan een verbetering van het luchtvaartveiligheids-systeem in Indonesie. Dat heeft er mede toe geleid dat er nu zeven Indonesische luchtvaartmaatschappijen van deze lijst met vliegverboden afgehaald zijn en dat Garuda inmiddels weer naar Europa vliegt.

ICAO heeft in maart 2010 de «High Level Safety Conference» georganiseerd, waarbij de strategie voor verbetering van de luchtvaartveiligheid is uitgezet. Tijdens de ICAO Assemblee in 2010 is deze strategie bevestigd en verwerkt in de planning van ICAO voor de komende drie jaar. Belangrijke elementen hierin zijn de verdere invoering van veiligheidsmanagement in de luchtvaart, het verbeteren van de verzameling en bescherming van veiligheidsgegevens, het vervolg op het audit

programma van ICAO, het bevorderen van regionale samenwerking bij veiligheidstoezicht en de verbetering van de veiligheid op startbanen. Door EASA zijn voorstellen gedaan voor regelgeving voor brevetten voor piloten en voor luchtvaartmaatschappijen. Hier is kritisch op gereageerd en zijn verbetervoorstellen ingediend bij EASA. In december zijn de regels voor brevetten vastgesteld in het EASA comite. Tevens is EASA gestart met verdere uitbreiding van de bevoegdheden naar luchthavens en luchtverkeersdienstverlening, waarbij meegewerkt wordt aan het schrijven van deze voorstellen.

In Europa is een nieuwe verordening vastgesteld inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Nederland heeft hier actief aan bijgedragen.

Het kabinet heeft eind 2010 besloten dat HGIS middelen ingezet kunnen worden voor het verwerven van de GSA of een alternatieve vestiging. De EU heeft besloten de GSA aan Praag toe te wijzen. Hierbij gaf een eerder besluit van de Europese Raad van 2003 over prioriteit voor nieuwe lidstaten in de toewijzing van agentschappen in veel landen de doorslag. De Europese Commissie heeft tegelijkertijd de schriftelijke toezegging gedaan om in Noordwijk een centrum te vestigen voor de prestaties van de Europese GNSS systemen. Tevens zal in Noordwijk een service centrum komen voor de tijd- en landmeetkunde functie van Galileo. Het betreft technisch hoogwaardige vestigingen met een omvang die gelijk is aan de huidige omvang van de GSA. Onderhandelingen over het vestigingsakkoord worden verder gevoerd.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Verbetering veiligheid luchtvaart	Ja
2. ICAO en EASA (HGIS)	Nee
3. Internationaal	Ja
4. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja
5. Luchtvaartveiligheid BES	Ja
6. Galileo Supervisory Authority (HGIS)	Ja

Toelichting

- In 2010 is verder gewerkt aan de uitvoering van de verbeteracties uit het naar aanleiding van de ICAO audit (2008) opgestelde en door ICAO goedgekeurde Corrective Action Plan. In het najaar van 2010 is getoetst in hoeverre de verbeteracties op tijd uitgevoerd zijn. Met name verbeteracties waarbij meerdere partijen een bijdrage moeten leveren of waarbij er overeenkomsten tussen verschillende partijen opgesteld moeten worden, blijken vertraging op te lopen. Naar verwachting zullen de meeste acties in 2011 afgerond worden.

Meetbare gegevens

Verbetering veiligheid luchtvaart, internationaal

De Nederlandse commerciële luchtvaart en de commerciële luchtvaart van buitenlandse maatschappijen in Nederland maken integraal onderdeel uit van grotere internationale en mondiale luchtvaartssystemen. De voor het EASA-luchtvaartstelsel en voor het mondiale luchtvaartstelsel berekende ongevallenratio's zijn goede graadmeters voor de veiligheid van het Nederlandse stelsel en voor de buitenlandse deelnemers aan het stelsel.

Echter omdat het Nederlandse luchtvaartstelsel beperkt van omvang is, is ook de invloed van de Nederlandse overheidsinspanningen op de

ongevallenratio's beperkt. Het zijn derhalve kengetallen en geen indicatoren voor de effecten van het Nederlandse beleid.

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ongevalsratio wereldwijd	0,85	0,63	0,65	0,60	0,59	0,69
Ongevalsratio EASA operators	0,24	0,16	0,16	0,17	0,18	0

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Toelichting

In 2010 zijn wereldwijd 816 mensen omgekomen bij luchtvaartongevallen. Dit is iets minder dan het langjarige gemiddelde dat op 830 dodelijke slachtoffers per jaar ligt. Desondanks ligt de mondiale ongevalsratio iets hoger dan voorafgaande jaren. Dit betekent dat de trend dat de verbetering van de vliegveiligheid mondiaal stagneert zich in 2010 lijkt voort te zetten.

De ongevalsratio voor de EASA-operators ligt reeds jaren op een lager niveau en komt in 2010 op nul uit.

Een van de grote mondiale ongevallen in 2010 betrof de crash van de A330 van Afriqiyah Airways bij de nadering op de luchthaven Tripoli. Bij dit ongeval kwamen 103 mensen om, waarvan 70 Nederlanders.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetal: Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige incidenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Commerciële verkeersvluchten	3	0	1	1	18	7	8	13	0	0	9	0	3	0	66	1
Helikopters	1	3	1	3	1	2	1	0	0	1	0	4	2	0	0	1
Privé/Zakenluchtvaart	6	9	8	8	7	7	6	4	3	0	5	0	0	0	2	1
Zweefvliegtuigen	6	4	9	4	4	2	2	2	1	0	1	0	5	0	1	0
Hete luchtballon	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Toelichting

De 70 dodelijke Nederlandse slachtoffers in Libië buiten beschouwing latend, liggen de cijfers voor 2010 voor het Nederlandse luchtvaartstelsel op een meerjarig gemiddeld niveau.

De ernstige incidenten bij de commerciële luchtvaart betreffen enkele incidenten in het luchtruim (onvoldoende separatie) tussen commerciële verkeersvliegtuigen en privé/recreatieve luchtvaartuigen, het taxibaanincident op Schiphol (waarbij de taxibaan als startbaan is gebruikt), enkele vogelaanvaringen en een de-icing incident. Een aantal van deze incidenten is onderzocht door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid.

De enige dodelijke slachtoffers binnen de landsgrenzen zijn gevallen bij de crash van een helikopter op de Maasvlakte.

Indicator: Vergunningverlening en toezicht luchtvaart

	prognose 2010	realisatie 2010
Vergunningverlening luchtvaart		
– luchtvaart	18 000	14 371
Toezicht luchtvaart		
– systeem/bedrijfsinspecties	435	405
– object/productinspecties	1 105	742
– thema inspecties	6	3
– convenanten	6	4
– CBR	1	1

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2011

Toelichting

Het aantal vergunningen is mede door de economische conjunctuur wat lager geweest. De inspecties zijn achtergebleven ten opzichte van de oorspronkelijke planning; in de loop van 2010 is de planning neerwaarts bijgesteld. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

Om de beveiliging van het verkeers- en vervoersysteem te optimaliseren teneinde de maatschappelijke en economische aspecten van de logistieke functie van Nederland in Europa blijvend te waarborgen en te versterken. Nederland staat als open en internationaal gerichte samenleving immers bloot aan de internationale dreiging van het terrorisme.

Doelbereiking

Door de samenwerking met de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb) voor een adequaat beveiligingsniveau van de spoorweginfrastructuur (volledige aansluiting op het Alerteringsstelsel van de NCTb) en het openbaar vervoer (eveneens aansluiting op het alerteringsstelsel, het cameraproject op grote stations) worden de veiligheidsrisico's verkleind.

Bovendien zijn afspraken over de te nemen maatregelen in geval van toenemende dreiging vastgelegd. De verdere invulling van de veiligheidsmaatregelen voor stads- en streekvervoer is decentraal geregeld.

Het maatschappelijk effect is dat er bij dreigingen en aanslagen sneller en uniformer wordt opgetreden.

In 2010 zijn de mogelijkheden van kostenbeheersing in de beveiliging burgerluchtvaart onderzocht met nauwe betrokkenheid van relevante (sector)partijen. Onderzocht zijn de mogelijkheden, waarbij aanpassing van het rijksbeleid leidt tot directe reductie van de kosten (verlagen van verzekeringskosten voor de dekking van het terrorisme risico en het stroomlijnen van de maatregelen rondom hoge risico vluchten) en de mogelijkheden om door een verbetering van de samenwerking tussen alle betrokken partijen van overheid en bedrijfsleven het passagiers- en vrachtproces op luchthavens te optimaliseren. Daar komt bij dat aanscherping van de security eisen vaak tot kostenverhoging en een

toenemende capaciteitsvraag leidt. In het onderzoek is derhalve ook rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen, zoals de introductie van de security scanners en apparatuur voor het detecteren van vloeistoffen. Het streven is dergelijke ontwikkelingen tegen aanvaardbare kosten uit te voeren, zonder daarbij afbreuk te doen aan het optimale beveiligingsniveau.

Voor de beveiliging scheepvaart en havens is voortgang geboekt door het creëren van een multimodale security Toolkit voor het vervoerend en verladend bedrijfsleven.

Beveiligingsbeoordelingen van landinwaarts gelegen havens met incidenteel zeescheepvaartverkeer zijn goedgekeurd.

In 2010 is voor de transportsectoren een bijdrage geleverd aan het Europese programma voor de bescherming van Vitale Infrastructuur. Een bijdrage is geleverd aan het European Programm for Critical Infrastructure Protection (EPCIP Programma).

Geparticipeerd is in de civiele NAVO Comités voor zeevaart, havens en landtransport.

Het onderzoek van RWS naar eventuele beveiligingsmogelijkheden voor de in beheer van Rijkswaterstaat zijnde vitale infrastructuur is in het afgelopen jaar geactualiseerd. Een beperkt aantal maatregelen is inmiddels in eigen beheer uitgevoerd. Gelet op het lage dreigingsniveau en de beperkte middelen worden verder geen maatregelen meer uitgevoerd.

ProRail heeft lenM middels een brief uitgebreid geïnformeerd hoe via het project ATOS door NS en ProRail gezamenlijk invulling is gegeven aan het realiseren van maatregelen die leiden tot een verhoogd basisniveau van security op stations. Daarvoor is door lenM € 3 482 670 beschikt. Er zijn:

- a. normen voor het basisniveau bepaald en risicostations geïnventariseerd;
- b. De gap is in kaart gebracht tussen de nieuwe normen en de feitelijke situatie op de stations en
- c. maatregelen zijn gedefinieerd en gerealiseerd om de stations op de nieuwe norm te brengen.

ProRail heeft voorts in 2010 het programma Security Spoor afgerond. Daarvoor is door lenM in totaal € 6,1 miljoen beschikt. Samenvattend zijn de belangrijkste resultaten van het programma Security op het spoor:

- Volledige aansluiting op het Alerteringssysteem van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding, als vitale sector voor «soft-target»-terrorisme
- Preparatie van de incident managementorganisatie op basis van risicoanalyses voor IED- en CBRN-terrorisme en sabotage. Hierbij zijn de beschikbaarheid van middelen en repressieve procedure beschikbaar gemaakt en beoefend.
- Er zijn awareness campagnes uitgevoerd om het security bewustzijn van de medewerkers te vergroten
- De securityrisico's zijn structureel en integraal opgenomen in het veiligheidsmanagement van ProRail, gelijk aan de aanpak voor safetyrisico's.
- Er is een Security Catalogus ontwikkeld voor het ontwerp van de basisvoorzieningen voor security voor alle assets (stations, emplacementen, gebouwen incl. technische installaties, tunnels, bruggen, baanvakken, viaducten, informatie personeel, bouwplaatsen)

Beleidsartikel 33

De beleidsnota Security Spoor is als onderdeel van de Derde Kadernota voor de Railveiligheid in 2010 aan de Tweede Kamer aangeboden en vastgesteld (TK 2010, 34 715, Derde Kadernota Railveiligheid).

In 2010 is onder regie van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb) verder uitvoering gegeven aan het cameraproject op grote stations. Dit project bevindt zich in de testfase en is nagenoeg afgerond. In het kader van de aansluiting van de OV-bedrijven op het alerterings-systeem terrorismebestrijding zijn afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen bij toenemende dreiging.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Beveiliging scheepvaart en zeehavens	Ja
2. Beveiliging luchtvaart	Ja
3. Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	Ja
4. Beveiliging infrastructuur spoorwegen	Ja
5. Beveiliging openbaar vervoer	Ja

Meetbare gegevens

Vanwege het specifieke karakter van de beveiliging van onze infrastructuur en de mogelijke extra dreiging van het opnemen die een streefwaarde op dit punt kan hebben, zijn er geen specifieke indicatoren voor dit operationele doel geformuleerd.

Voor de beveiliging luchtvaart zijn in de begroting 2009 tevens geen meetbare gegevens opgenomen omdat de directe verantwoordelijk hiervoor in beginsel ligt bij de Minister van Justitie. Derhalve kan hier ook niet over worden verantwoord.

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

In de Europese Security Richtlijn 65/2005 is bepaald dat alle zeehavens die havenfaciliteiten hebben die onder Verordening 725/2004 vallen, per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd havenbeveiligingsplan (voor de hele haven).

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven					
	Basiswaarde 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2012
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven	17	0	0	0	17

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Toelichting

Alle zeehavenfaciliteiten die onder Verordening 725/2004 vallen, dienen sinds 1 juli 2004 te beschikken over een op een veiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd beveiligingsplan.

Beleidsartikel 33

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen & havenfaciliteiten					
	Basiswaarde 2004	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2014
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	0	0	700	0	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	0	10	350 ¹	0	350

¹ cumulatief

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Toelichting

Alle zeehavenfaciliteiten die onder Verordening 725/2004 vallen, dienen sinds 1 juli 2004 te beschikken over een op een veiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd beveiligingsplan. Per 1 januari 2010 waren alle betrokken beveiligingsplannen gehercertificeerd. Ondanks lichte fluctuaties in aantallen havenfaciliteiten en schepen (o.a. door fusies, overnames en faillissementen, of opstarten nieuwe bedrijven) is het aantal beveiligingsplannen globaal gelijk gebleven.

Vanwege het specifieke karakter van de beveiliging van onze infrastructuur en de mogelijke extra dreiging van het opnemen die een streefwaarde op dit punt kan hebben, zijn er geen specifieke indicatoren voor dit operationele doel geformuleerd.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek expost	Voortgang beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	33.03	2010	2010	Zie toelichting

Voortgang beleidsagenda Luchtvaartveiligheid

Voor het jaar 2010 is geen afzonderlijke voortgangsrapportage uitgebracht in verband met de integrale herziening van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. In de nieuwe Beleidsagenda voor de periode 2011–2015 is een verantwoording opgenomen over alle in de Beleidsagenda 2005–2010 geformuleerde doelen.

34 Robuust mobiliteitssysteem van sterke netwerken, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid

Algemene doelstelling	Robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.
Doelbereiking	<p>Het aantal files is door het herstel van de wereldhandel en de economische groei na de crisis van 2008/2009 per saldo toegenomen. Vandaar dat er veel aandacht is uitgegaan naar uitbreiding en het robuuster maken van het wegennet. Dankzij de spoedaanpak en afgeronde MIRT-projecten (<i>MIRT Projectenboek 2011</i>) is in 2010 371 kilometer rijstrook voor het verkeer opengesteld (in 2009 nog 55 kilometer). Zonder openstelling van de projecten in 2010 zouden de files sterker zijn gegroeid.</p> <p>De adviezen van de Commissie Elverding zijn al zo veel als mogelijk binnen projecten en verkenningen als nieuwe werkwijze toegepast. Zo worden hoofdwegennet en onderliggend wegennet in de MIRT-verkenningen nieuwe stijl als één samenhangend netwerk benaderd.</p> <p>In 2010 is er op vele fronten ingezet op de ontwikkeling van een meer samenhangend en robuuster mobiliteitsnet. In 2010 zijn resultaten geboekt met het beter benutten van de weg en is dankzij maatregelen de doorstroming op de ring A10 fors verbeterd. De kwaliteit van vaarwegen is toegenomen met de uitvoering van verschillende MIRT-aanlegprojecten en de aanpak van het achterstallig onderhoud. Met de instemming van de Kamer van de voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), is de ambitie van spoorboekloos reizen in de brede Randstad in een nieuwe fase terechtgekomen. Datzelfde geldt voor de OV-chipkaart, waar nu in het gehele land mee gereisd kan worden, met uitzondering van de provincies Groningen en Drenthe en de regionale spoornetwerken. In 2011 moet de OV-chipkaart in heel Nederland te gebruiken zijn.</p> <p>Na een stevige vervoersgroei van enkele jaren, kende 2010 een lichte daling van het treingebruik. De doorwerking van de economische teruggang en een aantal flinke incidenten, waaronder het winterweer van begin 2010, hebben daarbij een belangrijke rol gespeeld.</p> <p>Het kabinet heeft besloten dat er geen kilometerheffing komt, waarmee nagenoeg alle projecten met betrekking tot Anders Betalen voor Mobiliteit zijn komen te vervallen.</p>
Maatschappelijke effecten	Een meer integraal mobiliteitsnetwerk dat aansluit op ruimtelijke clusters van wonen, werken en recreëren en meer keuzevrijheid biedt voor reizigers en verladers, creëert een betere bereikbaarheid. Dit draagt bij aan een grotere welvaart. Het terugbrengen van voertuigverliesuren door het realiseren van robuustere netwerken heeft een direct economisch effect. Daarnaast is een duurzame ontwikkeling van mobiliteit (schoon en zuinig, bewuste keuzes, inzet alternatieve brandstoffen) van belang voor het gebruik en leefbaarheid van de schaarse ruimte in Nederland.
Externe factoren	De economische conjunctuur heeft uiteenlopende effecten gehad op de verkeer- en vervoersontwikkeling. Zo nam de filedruk weer significant toe, maar daalde het treingebruik. Er is een duidelijk verband tussen verkeersomvang en congestie zichtbaar. Vandaar dat het beleid er op gericht is het mobiliteitssysteem robuuster en meer samenhangend te maken, zowel voor de OV-, als weggebruikers als het goederenverkeer. Met behulp van

Beleidsartikel 34

de crisis en herstelwet en de spoedaanpak zijn diverse projecten versneld opgepakt. De implementatie van de adviezen van de Commissie Elverding onder de vlag van «Sneller en Beter» ondersteunt dit proces.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
Verplichtingen	95 993	90 002	68 630	213 508	68 851	64 090	4 761	748	
Uitgaven	245 314	144 389	122 585	106 234	105 316	69 611	35 705	1 042	
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>5 665</i>	<i>11 884</i>	<i>19 347</i>	<i>16 685</i>	<i>16 493</i>	<i>6 289</i>	<i>10 204</i>	<i>319</i>	
34.01.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	4 002	5 361	6 072	11 708	14 894	2 792	12 102	¹	123
34.01.02 Beheer en onderhoud	34	73	133	136	140	88	52	²	0
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	372	474	0	0	0	0	0		0
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	631	3 369	10 831	2 403	908	629	279		252
34.01.05 Verkeersmanagement			0	0	0	0	0		0
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	626	845	628	442	551	770	- 219		- 56
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	1 762	1 683	1 996	0	2 010	- 2 010	³	0
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 272</i>	<i>2 228</i>	<i>2 157</i>	<i>2 236</i>	<i>2 272</i>	<i>2 257</i>	<i>15</i>	<i>16</i>	
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	2 272	2 228	2 157	2 236	2 272	2 257	15		16
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>86 713</i>	<i>76 968</i>	<i>50 610</i>	<i>44 038</i>	<i>51 907</i>	<i>38 858</i>	<i>13 049</i>	<i>- 980</i>	
34.03.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	1 547	1 190	1 861	1 034	1 328	696	632	⁴	109
34.03.02 Beheer cf. Spoorwegwet	620	680	755	746	753	663	90		46
34.03.03 Beheer overig	280	301	599	660	700	583	117		- 6
34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet	84 159	74 060	46 582	40 768	49 006	36 066	12 940	⁵	- 1 106
34.03.05 Vervoer overig	107	118	128	103	120	143	- 23		- 23
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	0	19	0	0	0	0	0		0
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	600	685	727	0	707	- 707	⁶	0
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>150 664</i>	<i>53 309</i>	<i>50 471</i>	<i>43 275</i>	<i>34 644</i>	<i>22 207</i>	<i>12 437</i>	<i>1 687</i>	
34.04.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	7 627	8 006	8 480	4 193	4 150	4 536	- 386		883
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	1 359	10 046	3 677	768	1	0	1	⁷	1
34.04.03 Stim.dec.overh., bedrijfsleven en maatsch.org.	6 098	4 311	4 404	6 578	136	0	136	⁸	136
34.04.04 Stimulering martwerking OV	132 409	18 055	13 193	13 782	12 112	146	11 966	⁹	- 354
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 091	782	451	279	0	0	0		0
34.04.06 Stimulering martwerking Taxi	2 080	4 622	2 504	3 211	126	0	126	¹⁰	126
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	7 487	17 762	14 464	3 624	3 498	126		0
34.04.08 Regionale bereikbaarheid				0	6 237	10 439	- 4 202	¹¹	1 161
34.04.09 Regionale OV-systemen				0	8 258	3 588	4 670	¹²	- 266
Van de totale uitgaven:									
- Apparaatsuitgaven	10 292	11 795	13 762	15 187	17 248	7 569	9 679		
- Baten-lastendiensten	5 302	17 511	26 207	22 022	8 786	8 521	265		
- Restant	229 720	115 083	82 616	69 025	79 282	53 521	25 761		

34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
34.09 Ontvangsten	5 316	6 490	3 245	988	550	98	452 ¹³	452

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door kosten implementatie Cie Elverding (€ 6,2 mln.), inhuur Projectbureau wegen (€ 2,5 mln.) en realloctie RWS-budgetten (€ 2 mln.) welke niet waren voorzien in de ontwerpbegroting. (Div.: hogere kosten ambtelijk personeel (€ 1,5 mln.). Zie ook bij 2.

² Dit betreft een mutatie naar aanleiding van een wijziging in de toerekening van de kosten van ambtelijk personeel.

³ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁴ Dit betreft een mutatie naar aanleiding van een wijziging in de toerekening van de kosten van ambtelijk personeel.

⁵ De hogere uitgaven ten opzichte van de ontwerpbegroting hebben hoofdzakelijk betrekking op uitgaven voor de projecten internet in de trein (€ 10 mln) en Actieplan groei op het spoor (€ 4 mln).

⁶ De bijdragen aan de Inspectie van Verkeer en Waterstaat zijn binnen de lenM begroting herschikt. Hiermee wordt beter aangesloten op de activiteiten van de Inspectie, waar de focus met name op veiligheid is gericht. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁷ Het betreft hier een verschil door afronding.

⁸ Dit betreft diverse (kleine) uitgaven in het kader van mobiliteitsonderzoek die hier worden verantwoord.

⁹ De uitgaven betreffen kosten in het kader van de invoering chipcard. Deze kosten zijn gemaakt voor Migratieplan TLS, communicatie- en organisatiekosten, onderzoek naar opbrengstneutraliteit en de commissie Dubbel opstaptarief chipcard. De uitgaven zijn gefinancierd uit IF 14 Regionaal/lokale infra.

¹⁰ De uitgaven hebben betrekking op een meting naar de kwaliteit in het contractvervoer.

¹¹ Het betreft hoofdzakelijk minder uitgaven in kader van subsidies Agentschap NL, multimodale reisinformatie en Mobiliteitsmanagement.

¹² Het betreft voornamelijk uitgaven voor extra WROOV-onderzoek door vertraging van de invoering van de chipcard en taxiconvenant Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

¹³ De hogere ontvangsten worden hoofdzakelijk veroorzaakt door bijdragen in het Handboek Contractvervoer en ontvangsten voor subsidie CG-Raad.

34.01 Netwerk weg: reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken

Motivering

Om goede bereikbaarheid van de economische kerngebieden, mainports en stedelijke netwerken in Nederland te realiseren, om de economische schade door onbetrouwbaarheid en files te beperken en om de reistijd van deur tot deur waar nodig te verbeteren.

Doelbereiking

Het aantal files is door het herstel van de wereldhandel en de economische groei na de crisis van 2008/2009 per saldo toegenomen. Zonder openstelling van de projecten in 2010 zouden de files sterker zijn gegroeid. Naast deze projecten heeft de beleidsontwikkeling in 2010 een impuls gekregen. Er is gestart met een tweede herijking van de Nota Mobiliteit, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).

De doelbereiking voor 2010 ziet er als volgt uit:

- Het jaarreistijdverlies in files is uitgekomen op 45,9 miljoen voertuigverliesuren, een stijging van 6,7% ten opzichte van 2009. Zowel lokale invloeden zoals werkzaamheden, openstellingen en het slechte weer in december, als (inter)nationale invloeden, zoals de opleving van de economie en de wereldhandel, hebben hieraan bijgedragen;
- In 2010 is mede door een aantal nieuwe wettelijke regimes 370 km voor het verkeer opengesteld (2009: 55 km);
- Het traject knooppunt Deil (A15)-knooppunt Hintham (A59) op de A2 heeft een grote bijdrage gehad aan de vermindering van het reistijdverlies door openstelling van de A2 Zaltbommel–Maasbrug en de Rondweg Den Bosch. Het traject knooppunt Pr. Clausplein (A4)–knooppunt Gouwe (A20) op de A12 heeft ook een grote bijdrage gehad aan de vermindering van het reistijdverlies door openstelling van de spitsstroken op de A12.

In juni 2010 zijn met de Kamer de hoofdlijnen van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) gedeeld (TK 2009–2010, 31 305, nr. 180). Dit is een indicatief inzicht in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange (2028) termijn. Voor het voorjaar 2011 is de Kamer een gebiedsuitwerking van de NMCA en een beleidsactualisatie toegezegd.

- Het Kabinet heeft in de Beleidsbrief Infrastructuur en Milieu van 26 november 2010 de hoofdlijnen gepresenteerd van de agenda voor het duurzaam versterken van onze ruimtelijk-economische structuur in deze kabinetsperiode.
In de verantwoording van het Infrastructuurfonds (artikel 12.02) is de inzet voor het beheer en onderhoud in 2010 beschreven.
Zie onderstaande tabellen inz. wegprojecten en (ontwerp-)tracé-besluiten.
- In 2010 is de implementatie van de adviezen van de Commissie Elverding verder vormgegeven. In de projecten en met name de verkenningen is al zo veel als mogelijk de werkwijze toegepast. Daarnaast is in 2010 een wetsvoorstel voor wijziging van de Tracéwet naar de Tweede Kamer gestuurd, waarmee de adviezen wettelijk worden verankerd.
- Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden in de MIRT-verkenningen nieuwe stijl en de projecten uit het maatregelenpakket voor een betere benutting van de weg als één samenhangend netwerk benaderd. In 2010 zijn resultaten geboekt met het Actieprogramma wegen eerste tranche voor een betere benutting van de weg op basis van het Beleidskader Benutten. De volgende onderdelen zijn gerealiseerd:
 - 2 reconstructies van aansluitingen;
 - Aanpassing aan een invoegstrook;
 - 16 informatie panelen (DRIP's).
- Markt en overheden zijn samengebracht in een strategisch beraad, waarbij in gezamenlijkheid de potentie van de markt om op het gebied van reis- en verkeersinformatie een eigenstandige bijdrage te leveren wordt uitgewerkt. Het advies hierover staat voor eind volgend jaar gepland. Hiermee is een belangrijke stap gezet voor verdere ontwikkeling van in-car systemen en dynamische route informatie.
- De Verkeersonderneming in Rotterdam draaide in 2010 op volle toeren. De proef voor Sturend verkeersmanagement op de zuidelijke ringweg van Amsterdam heeft meer voorbereidingstijd nodig en zal in 2011 van start gaan.
Succesvolle elementen uit het project FileProof zijn opgenomen in het reguliere proces van Rijkswaterstaat. Uit de eerste fase van de evaluatie van de maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de A10 blijkt dat het aantal verliesuren op de ring A10 op een gemiddelde werkdag met ruim 10% is afgenomen.
- Over de voortgang van Randstad Urgent is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 10 september 2010 (TK 2009–2010, 31 089, nr. 75).
- In totaal zijn er 21 Tracé- en Wegaanpassingsbesluiten genomen (2009: 16) en 20 ontwerpbesluiten (2009: 15). Het gaat hier zowel om de spoedaanpakprojecten (13 besluiten) als om de reguliere MIRT projecten. Over de vooruitgang van de projecten is de Tweede Kamer via de voortgangsrapportage (in het voorjaar en in de bijlage van het MIRT-projectenboek) geïnformeerd.
- Van de 30 spoedaanpakprojecten is de besluitvorming voor 27 spoedaanpakprojecten afgerond, zijn er 20 schoppen de grond in gegaan en zijn er 7 spoedaanpakprojecten opengesteld.

- Ook bij een groot aantal andere MIRT-projecten zijn nieuwe fasen in het besluitvormingsproces bereikt, zoals het tracébesluit A4 Delft–Schiedam en A74 Venlo en het ontwerp tracébesluit A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere. Er zijn 8 MIRT-projecten (niet spoedaanpak) opgeleverd en van 1 project is de realisatie gestart.
- In 2010 is mede door een aantal nieuwe wettelijke regimes 371 km rijstrook voor het verkeer opengesteld (2009: 55 km).

Verkeersmanagement valt onder benutting en aanleg van weginfrastructuur.

Het goederenvervoer over de weg stelt vanuit zijn unieke karakter specifieke eisen aan de kwaliteit en beschikbaarheid van weginfrastructuur.

In december is het Actieprogramma Stedelijke Distributie naar buiten gebracht met daarin de ambitie van de Ambassadeur Stedelijke Distributie, dat eind 2011 in alle gemeenten met meer dan 65 000 inwoners en met grote goederenvolumes, het gemeentebestuur en bedrijfsleven zich via samenwerking inzetten voor het verbeteren van de stedelijke distributie. Het motto van de aanpak luidt: Landelijke aanpak voor Lokaal maatwerk, «Noodzaak en kansen; de vrijblijvendheid voorbij». De ambassadeur Stedelijke Distributie zal rapporteren over de voortgang van deze aanpak.

In 2010 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek laten doen naar capaciteit en kwaliteit van verzorgingsplaatsen. Hieruit blijkt onder andere dat er onvoldoende capaciteit is voor het parkeren van vrachtauto's op een aantal internationale transportcorridors (met name A67, A1, A4 zuid, A7 en A15). Mede op basis van deze uitkomsten zal in 2011 een plan worden uitgewerkt om de gewenste capaciteit en kwaliteit van verzorgingsplaatsen te verbeteren.

Ten slotte is een project in gang gezet dat er toe moet leiden dat in 2012 een geactualiseerd regime van statische inhaalverboden voor vrachtwagens kan worden ingesteld.

In 2010 zijn de volgende ontwerp en definitieve besluiten vastgesteld. Het gaat hier om de spoedaanpakprojecten en de reguliere MIRT-projecten.

Besluiten genomen in 2010

Tracébesluiten: 13

A2 Oudenrijn–Everdingen *
 A2 Passage Maastricht
 A2 Leenderheide–Valkenswaard*
 A4 Delft–Schiedam
 A12 Woerden–Oudenrijn*
 A12 Gouda–Woerden*
 A12 Maarsbergen–Veenendaal*
 A15 Maasvlakte–Vaanplein
 A29 Vaanplein–Barendrecht
 A50 Ewijk–Valburg
 A58 Eindhoven–Oirschot*
 A74 Venlo
 N31 Haak om Leeuwarden

Ontwerp- tracébesluiten: 17

A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere
 A2 Meerenakkerweg
 A2 Oudenrijn–Everdingen*
 A2 Passage Maastricht
 A2 Den Bosch–Eindhoven*
 A4 Dinteloord–Steenbergen
 A4 Delft–Schiedam
 A12 Woerden–Oudenrijn*
 A12 Gouda–Woerden*
 A12 Ede–Grijssoord
 A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum
 A27 Lunetten–Rijnsweerd*
 A27/A1 aansluiting Utrecht
 Noord-Knooppunt Eemnes-Aansluiting
 Bunschoten-Spakenburg
 A29 Knooppunt Vaanplein–Aansluiting
 Barendrecht
 A 58 Eindhoven–Oirschot (gewijzigd
 ontwerp- tracébesluit)*
 N11 Leiden/Zoeterwouden – Alphen aan de
 Rijn
 N61 Hoek–Schoondijke

Wegaanpassingsbesluiten: 8

A1 't Gooi*
 A2 Maasbracht–Geleen*
 A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer*
 A9 Alkmaar–Uitgeest*
 A9 Velsen–Raasdorp*
 A9 Raasdorp–Badhoevedorp*
 A10 Nieuwe Meer–Amstel*
 A27 Everdingen–Lunetten*

Ontwerp wegaanpassingsbesluiten: 3

A2 Maasbracht–Geleen*
 A9 Alkmaar–Uitgeest*
 A27 Everdingen–Lunetten*

Richtlijnen: 1

A12 Zoetermeer oost- Zoetermeer
 Centrum

Geluidsplan: 1

A50 Arnhem-Beekbergen

* Spoedaanpak projecten

In 2010 zijn niet alleen besluiten genomen over wegen, ook zijn op een aantal plaatsen wegprojecten gestart en/of opgeleverd (zie onderstaande tabel). In 2010 is ruim 371 kilometer aan nieuwe rijstroken opgeleverd. In 2009 was dit nog 55 kilometer.

Beleidsartikel 34

Opgeleverde projecten	Gestarte en opgeleverde projecten	Gestarte projecten
A2 Holendrecht–Maarsssen 2x5 ¹	A2 Leenderheide–Valkenswaard* ²	A1 Watergraafsmeer–Diemen*
A2 Holendrecht–Oudenrijn ¹	A12 Woerden–Gouda*	A1/A6 Diemen–Muiderberg–Almere Stad West Oostbaan*
A2 Everdingen–Deil	A12 Woerden–Oudenrijn* ³	A2 Maasbracht–Geleen*
A2 Zaltbommel–Empel	A58 Eindhoven–Oirschot* ²	A2 Passage Maastricht
A2 Rondweg Den Bosch		A4 Dinteloord–Bergen op Zoom ⁴
A2 Tangenten Eindhoven		A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer*
A4 Burgerveen–Leiden (noordelijk deel)		A9 Velsen–Raasdorp*
A7 Rondweg Sneek		A9 Raasdorp–Badhoevedorp*
A9 Holendrecht–Diemen*		A9 Alkmaar–Uitgeest*
A12 Utrecht–West aansluitingen		A10 Nieuwe Meer–Amstel*
N34 Omleiding Ommen ⁵		
N57 Rondweg Middelburg, excl. Veere		
		A12 Gouda–Woerden*
		A12 Utrecht–Bunnik*
		A12 Maarsbergen–Veenendaal* A12 Bunnik–Driebergen* A12 Driebergen–Maarsbergen*
		A27 Everdingen–Lunetten*
		A28 Hattermerbroek–Lankhorst* A50 Valburg–Grijsoord A50 Ewijk–Valburg A74 Venlo N50 Ramspol–Ens*

* Spoedaanpak projecten

¹ Door problemen met de tunneltechnische installaties zal het project gefaseerd worden opengesteld.

² Door een bijstelling van de planning van de aannemer kon het project eerder worden opengesteld.

³ Het project is gestart onder Groot Onderhoud waardoor het nog in 2010 kon worden opengesteld.

⁴ Het deel waarvoor het tracébesluit onherroepelijk is, is gestart; het overige deel zal medio 2011 starten.

⁵ Dit project is in 2010 opengesteld en in 2011 is de herinrichting van de bestaande N34 gereed.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2. Beheer en onderhoud	ja
3. Anders Betalen voor Mobiliteit	nee
4. Benutting en aanleg van weginfrastructuur	ja
5. Verkeersmanagement	ja
6. Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	ja

Toelichting.

3. Na de controversieel-verklaring onder het kabinet Balkenende-IV van het project Anders betalen voor Mobiliteit op 11 maart 2010 zijn alle activiteiten ten aanzien van het project opgeschort (certificering en aanbesteding) of stopgezet, met uitzondering van de mobiliteitsprojecten, de besprekingen in internationaal verband met betrekking tot EETS (European Electronic Toll Service) en de halfjaarlijkse voortgangsrapportages. In het regeerakkoord is opgenomen dat er geen kilometerheffing komt. Op basis daarvan zijn de allerlaatste stappen gezet voor de stopzetting van het project ABvM. De eindevaluatie, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten (RGP) zal na gereedkomen in het voorjaar van 2011 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten zijn gericht op zowel Beheer en onderhoud, Anders Betalen voor Mobiliteit, Verkeersmanagement, Benutting en aanleg van weginfrastructuur en Weginfra-

Beleidsartikel 34

structuur voor het goederenvervoer zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Beheer en onderhoud

De meetbare gegevens 2010, zoals de prestatie-afspraken, de specificatie van het areaal en de oppervlakte van het wegdek staan vermeld in artikel 12.02 van het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

Benutting en aanleg van weginfrastructuur, weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Indicator: Acceptabele reistijd						
Indicator	Basiswaarde 2000	2007	2008	2009	2010	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald	89%	80%	80%	84%	83%	100%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2011

Toelichting

De reistijd op een traject is acceptabel als de reistijd in de spits maximaal 1,5x de reistijd buiten de spits is (referentiesnelheid 100 km/uur). Op stedelijke ringen is de streefwaarde maximaal 2x de reistijd in de spits.

Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet). Hiervan zijn er 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de streefwaarde omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

Voor de bepaling van de streefwaarde wordt verwezen naar de Nota Mobiliteit.

Het beoogde doel in 2020 is dat op alle trajecten (100%) de reistijd voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. In 2010 geldt dat voor 83% van de trajecten. Door de toename van het reistijdjaarverlies is het percentage trajecten waar de streefwaarde gehaald wordt met 1% afgenomen ten opzichte van 2009. Het verdere bouwprogramma uit het MIRT projectenboek 2011 zorgt voor verhoging van het percentage trajecten. De invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is sinds het Regeerakkoord geen onderdeel meer van het beleid.

Indicator: Voertuigverliesuren						
Indicator	2006	2007	2008	2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files, index 2000 = 100 ¹	143	157	158	140	149	60

¹ Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De Tweede Kamer heeft bij de behandeling van de Nota Mobiliteit aangegeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS, 2011

Toelichting

De stijging van het aantal voertuigverliesuren in files in de afgelopen jaren is in de Nota Mobiliteit verwacht. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht voor de periode 2011–2015 een verdere stijging van 16% t.o.v. het niveau in 2010. Hierbij is het uitgangspunt dat de MIRT projecten uit het projectenboek 2011 in de periode gerealiseerd worden.

Beleidsartikel 34

Zonder deze projecten zouden files in de periode 2011–2015 32% toenemen.

Verkeersmanagement

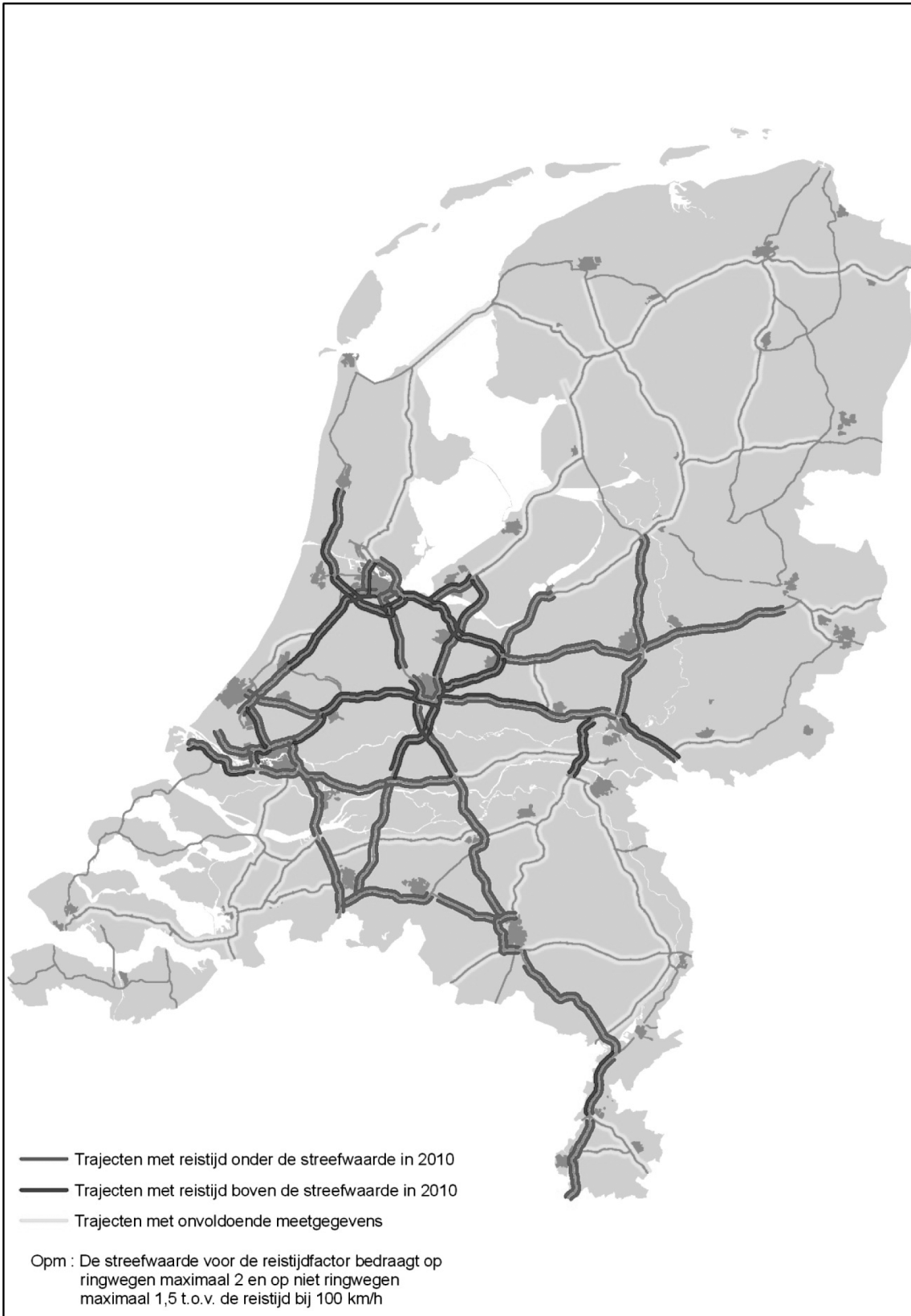
Indicator: Betrouwbaarheidpercentage hoofdwegennet (HWN)						
	Basis- waarde 2000	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2020
Percentage trajecten waar de verplaatsing in de spits op het HWN op tijd is ¹	94%	90%	90%	92%	91%	95%

¹ «Op tijd» wil zeggen op langere afstanden (boven 50 km) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd, en op korte afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd op een bepaald tijdstip van de dag. Het werkelijke percentage zal iets hoger liggen dan in de tabel gepresenteerd, omdat de tabel betrekking heeft op de 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. De overige 82 trajecten zijn onbemeten en daarom niet in de betrouwbaarheidscijfers opgenomen. Deze 82 trajecten zijn het minst druk en daardoor het meest betrouwbaar.

Bron: Rijkswaterstaat DVS, 2011

Toelichting

Het beoogde doel in 2020 is dat 95% van de ritten «op tijd» afgewikkeld wordt. In 2010 geldt dat 91% van de ritten op tijd is, 1% minder dan in het jaar 2009. De toename van het reistijdjaarverlies in files met 6,7% is hiervan de directe oorzaak; hoe meer files hoe onbetrouwbaarder de reistijd. Het bouwprogramma uit het MIRT projectenboek 2011 zorgt voor een verbetering van de betrouwbaarheid.



Bron: Rijkswaterstaat, 2011

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	realisatie 2010
12 Hoofdwegennet	3 269 934

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 000)

Omschrijving	realisatie 2010
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	753

34.02 Netwerk Vaarwegen: Reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken

Motivering

Om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden, mainports en binnenhavens in Nederland te realiseren en om de economische schade door onbetrouwbaarheid te beperken. Dit overeenkomstig de doelstelling uit de Nota Mobiliteit (TK 2004–2005, 29 644, nr. 6).

Doelbereiking

Om bovenstaande lange termijn doelstelling te bereiken worden de gesignaleerde infrastructuurknelpunten gefaseerd onderzocht en aangepakt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

De kwaliteit van vaarwegen is toegenomen door de uitvoering van verschillende MIRT-aanlegprojecten en de aanpak van het achterstallig onderhoud. Voor meer inzicht in de uitvoering van die projecten in 2010 wordt verwezen naar de verantwoording over artikel 15 van het Infracfonds en het MIRT-projectenboek.

In het kader van het Project PLATINA is de Europese TEN-coördinator ondersteund bij haar werk om knelpunten in het Trans Europese Netwerk van vaarwegen op te heffen.

De investeringen hebben met name betrekking op de investeringen in binnenhavens en dynamisch verkeersmanagement.

- In 2010 is er op het gebied van binnenhavens uitvoering gegeven aan de eerder bestuurlijk toegekende quick win projecten. In 2010 zijn er 27 projecten beschikt voor een totaalbedrag van € 43 mln. Sinds 2009 zijn er nu in totaal 61 projecten beschikt voor een totaal bedrag van € 82 mln. In 2010 zijn er vijf projecten opgeleverd, waaronder verbeteringen in de haven van Smalingerland, uitdieping van de haven van Roermond en de uitbreiding van de containerterminal te Hengelo. De uitvoering wordt voortgezet in de periode tot en met 2013;

- In 2010 is de quick winregeling geëvalueerd. De Tweede Kamer is hierover begin 2010 geïnformeerd. Dankzij de quick wins is er tot 2020 voldoende capaciteit om de verwachte groei in vervoer op te vangen. Aanbevolen werd de resterende middelen in te zetten op een beperkt aantal projecten die het landelijk netwerk van binnenhavens en terminals kan versterken;
- In 2010 heeft het kabinet € 100 mln uit het Fonds Economische Structuurversterking vrijgemaakt voor een pakket aan maatregelen waarmee een impuls wordt gegeven aan het dynamisch verkeersmanagement op de hoofdvaarwegen. Het betreft de aanpak van knelpunten in het verkeerssysteem voor de binnenvaart vanuit en naar de Tweede Maasvlakte. De maatregelen zijn vooral gericht op het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen de diverse partijen en transparantie in de transportketen. Uiterlijk eind 2013 dienen de maatregelen te zijn uitgevoerd.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Vaarweginfrastructuur	Ja

Meetbare gegevens

Vaarweginfrastructuur

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten wordt sinds enige jaren de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» uitgewerkt. Deze indicator zal gevuld worden met gegevens over o.a. onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluizen en bruggen. Veel van deze gegevens komen pas beschikbaar na invoering van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen, inclusief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders.

Als eerste stap is de indicator «passeertijd sluizen» uitgewerkt. De «passeertijd sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. Elk type vaarweg correspondeert met een te realiseren percentage passages. Dit normpercentage biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd.

Indicator: Passeertijd sluizen				
	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Hoofdtransportas	63%	75%	80%	68%
Hoofdvaarweg	84%	85%	75%	81%
Overige vaarweg	92%	90%	70%	88%

Bron: Rijkswaterstaat/Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS), februari 2011

Toelichting

De gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen (HTA) voldoen in 2010 niet aan de streefwaarden (68% i.p.v. 80%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de slechte score van de Volkeraksluizen bij Zuid-Holland en Sluizen Terneuzen bij Zeeland. Alhoewel nog enkele verbeteracties mogelijk zijn en in 2011 zullen worden uitgevoerd, wordt verwacht dat de prestaties door het vermoede capaciteitsgebrek bij de Volkerak niet significant zullen verbeteren. Voor beide sluizen lopen inmiddels

verkenningen. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overall gezien wel ruim voldoende.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2010
IF 15 Hoofdvaarwegennet	848 903

34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Motivering

Om de kerntaak van het spoor goed uit te voeren: het betrouwbaar vervoeren van grote aantallen mensen in de spits van, naar en binnen stedelijke netwerken, het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor en het betrouwbaar vervoeren van goederen op internationale spoorcorridors. In de afgelopen kabinetsperiode had het kabinet de ambitie het personenvervoer per trein met 5% per jaar te laten groeien.

Doelbereiking

Voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is in juni 2010 door het kabinet een voorkeursbeslissing genomen. Wat betreft de ambitie van spoorboekloos reizen in de brede Randstad betreft dit een zogeheten maatwerk 6/6 variant: elke tien minuten een Intercity en een Sprinter op de drukste corridors. Daarnaast gaat de voorkeursbeslissing in op het maximaal benutten van de Betuweroute voor het railgoederenvervoer en de spreiding van goederentreinen over een aantal routes ten noorden van de Betuweroute.

De voorkeursbeslissing is behandeld in een Algemeen Overleg met de Tweede Kamer. Dit heeft geleid tot een aantal moties met aanvullende aandachtspunten voor de volgende fase van de PHS planstudies. De ambitie 5% groei van het personenvervoer per trein, zoals als doelstelling opgenomen in de begroting 2010, is in 2010 niet gerealiseerd. In de eerste helft van 2010 zijn 1,2% minder reizigerskilometers gereden. Zie verder de toelichting.

De concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet is tot 1 januari 2015 in handen van de NS. De prestaties waar de NS jaarlijks aan moeten voldoen zijn vastgelegd in het Vervoerplan 2010.

In 2010 heeft de minister handhavend opgetreden tegen NS wegens het niet behalen van een van de key prestatie-indicatoren (KPI's; gereden treinen) in 2009. Voor het Actieplan 5% groei op het spoor is in de Midterm Review (februari 2010) teruggeblikt op de resultaten in de afgelopen twee jaar. Op basis van de Midterm Review is een vernieuwd Actieplan opgesteld. Voor 2010 is voor het eerst in jaren sprake van een daling van het aantal reizigerskilometers per spoor. Na een vervoersgroei van 3% in 2007, 4,1% in 2008 en 0,8% in 2009 zijn er voor de eerste helft van 2010 1,2% minder reizigerskilometers gereden ten opzichte van

dezelfde periode ervoor. Verklaring hiervoor zijn de economische ontwikkelingen en een aantal flinke incidenten zoals het winterweer begin 2010.

- Het wetsvoorstel met betrekking tot de implementatie van het derde Spoorpakket is in 2010 door de Tweede Kamer aanvaard. Het ligt nu voor in de Eerste Kamer. De onderliggende wetgeving is in voorbereiding en zal medio 2011 samen met de wetwijziging in werking treden. Daarmee zal de richtlijn liberalisering grensoverschrijdend personenvervoer, de richtlijn certificering machinisten en de passagiersrechtenverordening volledig geïmplementeerd zijn.

- Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding daarvan is de eerste prioriteit. Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

In 2010 heeft ProRail uitvoering gegeven aan het Beheerplan 2010. Onderdeel daarvan zijn het reguliere onderhoud, de geplande vervangingsinvesteringen, de maatregelen uit de tweede fase herstelplan en de uitvoering van een aantal belangrijke functiewijzigingsprogramma's zoals toegankelijkheid en ruimte voor de fiets. In het Beheerplan 2010 zijn de in 2010 te realiseren prestaties afgesproken.

Naar aanleiding van het winterweer in december 2009, heeft ProRail in aanvulling op het Beheerplan een aantal extra maatregelen getroffen voor het winterhard maken van het spoor. Dit betreft met name het vervangen en aanbrengen van verwarming bij 2 300 wissels.

In het vierde kwartaalrapport 2010 heeft ProRail gemeld dat alle afgesproken prestaties uit het Beheerplan 2010 zijn gerealiseerd met uitzondering van de reizigerstevredenheid ten aanzien van «reisinformatie bij ontregelingen». Deze is mede als gevolg van de grote verstoringen in november (brand verkeersleidingspost Utrecht) en december 2010 (winterweer) onder de norm gebleven.

- De concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet is tot 1 januari 2015 in handen van de NS. De prestaties waar de NS jaarlijks aan moeten voldoen zijn vastgelegd in het Vervoerplan 2010.
- In 2010 heeft de minister handhavend opgetreden tegen NS wegens het niet behalen van een van de key prestatie-indicatoren (KPI's; gereden treinen) in 2009.
- Voor het Actieplan 5% groei op het spoor is in de Midterm Review (februari 2010) teruggeblikt op de resultaten in de afgelopen twee jaar. Op basis van de Midterm Review is een vernieuwd Actieplan opgesteld. Voor 2010 is voor het eerst in jaren sprake van een daling van het aantal reizigerskilometers per spoor. Na een vervoersgroei van 3% in 2007, 4,1 % in 2008 en 0,8% in 2009 zijn er voor de eerste helft van 2010 1,2% minder reizigerskilometers gereden ten opzichte van dezelfde periode ervoor. Verklaring hiervoor zijn de economische ontwikkelingen en een aantal flinke incidenten zoals het winterweer begin 2010.
- De High Speed Alliance (HSA) heeft met de Staat een concessie-overeenkomst gesloten op grond waarvan zij het unieke recht hebben om nationaal personen over de HSL te vervoeren. Met HSA is afgesproken dat 1 juli 2009 de Aanvangsdatum voor de concessie is. Voor die datum is dan ook de concessie-overeenkomst omgezet in een concessie conform de Wet Personenvervoer 2000. Deels is de concessie-overeenkomst blijven bestaan. Het daadwerkelijke vervoer over de HSL is gestart in september 2009. HSA is toen éénmaal per uur op werkdagen tussen Amsterdam en

Rotterdam gaan rijden. Met ingang van 12 april 2010 is deze dienst ook in de weekenden aangeboden. Op 4 oktober 2010 is HSA op doorde-weekse dagen 2 keer per uur Amsterdam – Rotterdam gaan rijden. Vanaf 12 december 2010 wordt ook in de weekenden en op feestdagen twee keer per uur Amsterdam – Rotterdam gereden.

In december 2009 is het vervoer over de HSL uitgebreid met de Thalys tussen Amsterdam en Parijs. Deze trein is toen 7 keer per dag gaan rijden. Gedurende 2010 is het aantal Thalysen per dag geleidelijk uitgebreid tot 10 Thalysen per dag (8 vanaf april 2010, 9 vanaf september 2010 en 10 vanaf december 2010).

Er is in 2009 geen concessie voor tijdelijk vervoer afgegeven, omdat meteen vanaf de Aanvangsdatum onder de definitieve concessie gereden wordt.

Gelet op het feit dat HSA nog niet beschikt over het definitieve materieel (de AnsaldoBreda treinen) en er binnenslands met tijdelijk materieel wordt gereden (lagere snelheid, minder comfort en nog geen volledige dienstregeling) zijn met hen afspraken gemaakt over het niet-handhaven van bepaalde verplichtingen uit de concessie.

- Voor het optimaliseren van het gebruik van de Betuweroute wordt onder meer de planstudie corridor Rotterdam – Genua uitgevoerd. Deze planstudie is gericht op realisatie van het derde spoor bij Zevenaar en het opheffen van overgangen tussen verschillende systemen voor beveiliging en voltage. In 2010 is voor het derde spoor de Tracéwetprocedure gestart, evenals de m.e.r.-procedure.
- Met het beleidskader spoorgoederenknooppunten (augustus 2010) is daarnaast de beleidsmatige inzet voor de verdere ontwikkeling van laad- en losplaatsen (railterminals) vastgelegd. Uitgangspunt is een bottom up benadering, waarbij lenM een bijdrage kan leveren aan initiatieven van marktpartijen en decentrale overheden.

In 2010 heeft de IVW zich gericht op veiligheidsattesten spoorwegondernemingen, bedrijfsvergunningen spoorwegondernemingen, inzetcertificaten spoorvoertuigen, verklaringen geen bezwaar spoorvoertuigen en verklaringen regime brugopeningen.

Beleidsprestaties 2010		Realisatie
1.	Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2.	Beheer conform Spoorwegwet	ja
3.	Beheer overig (d.i. niet vallend onder hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail beheerd en uitgevoerd)	ja
4.	Vervoer conform de concessiewet	ja
5.	Vervoer overig (met name vervoer over HSL-zuid door High Speed Alliance (HSA))	ja
6.	Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer	ja
7.	Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel het beheer van de spoorweginfrastructuur als het vervoer erover zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Beheer conform Spoorwegwet, Beheer overig

Binnen de beheerconcessie ProRail worden tussen lenM en ProRail concrete afspraken gemaakt over prestaties op het gebied van het spoor. Deze prestaties worden in het beheerplan uitgewerkt in nadere indicatoren met bijbehorende grenswaarden. Daarnaast levert ProRail inzicht middels informatie-items, waarvoor richtwaarden gelden. Met de Nederlandse Spoorwegen maakt lenM afspraken over het personenvervoer. Deze prestaties werkt NS in het vervoerplan uit in nadere indicatoren met bijbehorende grens- of richtwaarden.

Vanaf 1 januari 2008 worden NS en ProRail (voor wat betreft het concessiedeel) op output gestuurd. Dat betekent dat afspraken worden gemaakt over prestaties in de vorm van grenswaarden. Hieronder zijn de belangrijkste indicatoren opgenomen.

Een uitgebreider overzicht is opgenomen in het beheerplan en vervoerplan en in de onderhoudsparagraaf van het MIRT-projectenboek.

Indicator: Beschikbaarheid Hoofdspoorweginfrastructuur (HSI, dit is incl. de regionale spoorlijnen, maar excl. HSL en BTR)					
Indicator	2006	2007	2008	2009	Realisatie 2010
Beschikbaarheid HSI	99,30%	99,40%	99,62%	99,51%	99,55%

Bron: ProRail, Beheerplan 2010

Toelichting

Ondanks het winterweer eind 2010 ligt de realisatie hoger dan de grenswaarde van 99,53% (afpraak ProRail-Minister)

Indicator: Punctualiteit reizigersniveau Hoofdrailnet (HRN)								
Indicator	Basis- waarde 2003	2007	2008	2009	Grens- waarde 2010	Reali- satie 2010	Streef- waarde 2010	Grens- waarde 2009–2014
Indicator 3 minuten punctualiteit reizigersvervoer HRN ¹	83,1%	87,0%	86,8%	86,6%		86,5%	89–91%	
Indicator 5 minuten punctualiteit reizigersvervoer HRN ¹			93%	92,8%	93,0%	92,5%		93%

¹ Afhankelijk van de uitvoering van de 2e fase van het Herstelplan (2007–2012)

Bron: Vervoerplan 2010, NS

Toelichting

De punctualiteit, waarbij treinen die minder dan 3 minuten te laat aankomen nog gelden als op tijd, ontvangt lenM van NS ter informatie. De punctualiteit, waarbij treinen die minder dan 5 minuten te laat aankomen nog gelden als op tijd, ontvangt lenM van NS in het kader van de sturingsrelatie. Deze punctualiteit is als grenswaarde opgenomen in het Vervoerplan en lenM rekent NS hierop af. NS heeft deze grenswaarde in 2010 niet gehaald. Conform de handhavings systematiek uit de vervoerconcessie (outputsturing) heeft lenM daarvoor een voorwaardelijke boete opgelegd. Als NS de grenswaarde in 2011 niet alsnog haalt, moet de boete daadwerkelijk betaald worden.

Volgens NS is de punctualiteit in grote delen van 2010 ongekend hoog geweest. De prestatie is echter onder druk gekomen door grote calamiteiten met ingrijpende gevolgen voor reizigers, waaronder de winterse weersomstandigheden (januari en december), de (nasleep van de)

bovenleidingbreuk in de Schipholtunnel (juli/augustus) en brand in de verkeersleidingspost van ProRail in Utrecht in november 2010.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2010
IF 13 Spoorwegen	2 645 273
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	31 831
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	53 577
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	33 659

34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer: decentrale overheden in staat stellen een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren

Motivering

Het doel van het beleid decentrale overheden in staat te stellen een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren is:

- een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden in Nederland te realiseren
- ervoor te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn maatschappelijke voorzieningen te bereiken en zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.
- provincies en stadsregio's beter in staat te stellen op regionaal niveau een integrale afweging te maken uitgaande van de mobiliteitsbehoefte van de reiziger, de toekomstige ruimtelijke en vervoerontwikkelingen en de beste daarbij passende regionale bereikbaarheid van deur tot deur te realiseren.

Doelbereiking

Bovenstaande doelen zijn gedeeltelijk bereikt. Zie voor nadere toelichting hieronder.

- De derde tranche experimenten met gratis of goedkoop OV heeft geen nieuwe inzichten opgeleverd ten opzichte van de eerste twee tranches. Gebleken is dat het gratis aanbieden van openbaar vervoer vooral gebruikt is door mensen die reeds met het OV reizen. Afhankelijk van het experiment ziet 0 tot 5 procent van de automobilisten aanleiding in de tariefactie om mee te doen en over te stappen naar het OV. Het merendeel van de projecten heeft echter 1,5 tot 3,5 procent van het aantal automobilisten naar het OV getrokken, sommige helemaal geen. Er is geen effect op de files waargenomen. Voor de deelnemers aan de experimenten was «prijs» een belangrijk argument om mee te doen. Voor de niet deelnemers was «prijs» geen argument. De decentrale overheden krijgen een jaar na het uitzetten van het Nationaal Vervoerbewijs de vrijheid de tarieven vast te stellen. Het is aan hen om, gebruikmakend van de ervaringen van de experimenten met «gratis» OV, te besluiten een lager tarief dan gebruikelijk te hanteren voor het OV. Tariefacties zijn met name zinvol gebleken op die relaties waar het verkeersprobleem door de reiziger als voldoende ernstig wordt ervaren en het OV reistijdwinst geeft ten opzichte van de auto.

In 2009 zijn de volgende experimenten gehouden:

- Vroege Vogel-kaart op de Arriva-trein (provincie Groningen);
- Toerbus Groningen en Drenthe (provincie Groningen);
- Goedkoop OV Zwolle–Kampen (provincie Overijssel);
- Ervaar het OV (winkelkaartje) (provincie Gelderland);
- Destination Work Amersfoort (provincie Utrecht);
- Flevoboulevard-express (provincie Flevoland);
- Gratis Bazaarboot Amsterdam–Beverwijk (provincie Noord-Holland);
- Bewust Mobiel (provincie Zuid-Holland);
- De Zondag Strandexpress (Stadsgewest Haaglanden);
- Kennismaking met het OV na verhuizing (Stadsregio Rotterdam);
- Gratis OV naar de kustgebieden in Zeeland (provincie Zeeland).

Deze experimenten zijn in 2010 geëvalueerd.

- Actieprogramma regionaal OV
Van de 48 projecten uit het actieprogramma regionaal OV zijn er door de decentrale overheden 24 gestart. De overige 24 starten vóór 2013. Nog geen van de projecten is afgerond.
- Gedecentraliseerde spoorlijnen
Voor 19 van de 21 maatregelen, waartoe in 2009 is besloten, zijn de opdrachten tot het verrichten van de planstudies aan ProRail gegeven. Eén maatregel, namelijk het aanleggen van een stuk dubbel spoor en een extra perron bij Sneek Noord, is in 2010 al gerealiseerd en in gebruik genomen. In 2010 is alsnog besloten een extra maatregel te treffen om langere treinen te kunnen inzetten op de lijn Arnhem–Winterswijk: daartoe worden de perrons van een aantal stations aan die lijn verlengd. De opdracht tot de planstudie daarvoor wordt begin 2011 aan ProRail gegeven.
- Fiets
De uitbreiding en vervanging van stationstallingen in het kader van «Ruimte voor de fiets» verloopt zeer voorspoedig. De inschatting van het aantal te realiseren resp. te vervangen stallingsplaatsen (20 000 resp. 10 000) in 2010 is ruim overschreden: er zijn circa 37 000 nieuwe plaatsen gerealiseerd en circa 20 000 plaatsen vervangen. In 2010 zijn er met decentrale overheden afspraken gemaakt over de aanleg van 16 nieuwe fietsroutes. Het Rijk draagt daar € 21 miljoen aan bij.
- Taskforce Mobiliteitsmanagement
Door de Taskforce Mobiliteitsmanagement is het aantal convenantregio's inmiddels van de oorspronkelijke 6 in 2008 uitgegroeid tot 16 in 2010. In 2010 heeft er een evaluatie plaatsgevonden van de activiteiten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Bij brief van 7 oktober 2010 (*kenmerk VENW/BSK-2010/106750*) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de evaluatie. In 2011 zal op basis van de evaluatie en het advies erover van de Taskforce het vervolg worden vormgegeven binnen de nieuwe benuttingsstrategie van het kabinet.
- In 2010 is de Stichting OPC opgeheven (http://opc.webadres.nu/content/over_opc).
- In 2010 heeft een internetconsultatie plaatsgevonden over het Programma van Eisen voor de concessieverlening Waddenveren. Aan het eind van het jaar is het formele proces van concessieverlening gestart. De concessies zullen naar verwachting voorjaar 2011 kunnen worden verleend.
- Een wetsvoorstel lokaal spoor is in 2010 aan de overleggremia Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en het Nationaal Mobiliteitsbeleid (NMB) voorgelegd en daarnaast heeft een internetconsultatie plaatsgevonden.

Beleidsartikel 34

- Het besluit, dat de juridische basis verschaft voor het experiment voor de leeftijdsverlaging van buschauffeurs is in 2010 na een advies- en overlegprocedure door de minister vastgesteld en op 1 januari 2011 in werking getreden.
- De implementatie van de Europese verordeningen inzake toegang tot de markt en toegang tot het beroep voor wegvervoer per bus, coach en vrachtwagen is in 2010 voorbereid. De verordeningen treden op 4 december 2011 in werking. Daarnaast is in 2010 een politieke overeenkomst voorbereid over de nieuwe verordening passagiersrechten busvervoer.
- De algemene maatregel van bestuur, die de toegankelijkheid van het regionaal vervoer voor mensen met een functiebeperking een steviger wettelijke basis geeft, is eind 2010 voorgehangen bij de Eerste en Tweede Kamer en heeft een positief advies van de Raad van State gekregen.
- Het Wetsvoorstel taxi (wetsvoorstel 32 424 – Bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer ingediend) is in juni 2010 bij de Tweede Kamer ingediend. De nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer is in december naar de Tweede Kamer verzonden.
- De OV-chipkaart is in 2010 uitgerold. In het gehele land kan met de OV-chipkaart worden gereisd, met uitzondering van de provincies Groningen en Drenthe. Problemen met de levering van OV-chipkaartapparatuur veroorzaakte een vertraging in de invoer van de OV-chipkaart in deze provincies. Sinds 2009 kan bij de NS al met de chipkaart worden gereisd. Op het regionale spoor wordt de OV-chipkaart vanaf januari 2011 uitgerold.
- De Inspectie voert algemene inspecties uit bij de domeinen busvervoer en taxivervoer. Het toezicht richt zich op ondernemingen, chauffeurs, voertuigen en passagiers. De Inspectie levert een bijdrage aan een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden.
In 2010 heeft de IVW zich gericht op veiligheid bij contractvervoer (leerling- en rolstoelvervoer in kleinere bussen): met het oog op onvoldoende aandacht voor veiligheid en kwaliteitszorgsystemen; marktwerking: intensiever toezicht bij «onderkant» van de markt en verbreding reikwijdte G-4 convenant (doelstelling basiskwaliteit (vergunning, pas, tarieven, geschillen)) naar de overige grote steden.

Beleidsprestaties 2010		Realisatie
1.	Algemene strategie en beleidsvorming	nee
2.	Regionale bereikbaarheid	ja
3.	Verbeteren regionale OV-systemen	ja
4.	OV-chipkaart	ja
5.	Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Toelichting

1. Het doel was om, conform de motie-Cramer, voor de zomer van 2010 te komen tot een visie op het regionaal openbaar vervoer. In het kader van het regeerakkoord wordt deze in de bredere actualisatie van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid uitgewerkt.

Activiteit	Gerealiseerd Ja / Nee
Veiligheid bij contractvervoer (leerling- en rolstoelvervoer in kleinere bussen): met het oog op onvoldoende aandacht voor veiligheid en kwaliteitszorgsystemen	Ja
Marktwerking: intensiever toezicht bij «onderkant» van de markt	Ja
Verbreiding reikwijdte G-4 convenant (doelstelling basiskwaliteit (vergunning, pas, tarieven, geschillen)) naar de overige grotere steden	Ja

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel het regionaal OV-systeem en de regionale bereikbaarheid zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Regionale bereikbaarheid

Klanttevredenheid geeft een indicatie van de waardering van het regionaal OV.

De aanbestedingsgraad geeft een beeld van de ontwikkeling van het procentuele aandeel van het totaal aantal OV bedrijven waarvan het OV is aanbesteed.

De ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers geeft een goed beeld van het gebruik van het OV. De decentrale overheden en de vervoerders zijn hiervoor primair verantwoordelijk. lenM heeft een coördinerende en stimulerende functie.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (www.kpVV.nl) voert jaarlijks in opdracht van lenM en de decentrale concessieverleners een onderzoek uit naar de klanttevredenheid van reizigers in het regionaal OV. Vanwege de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden voor het regionaal OV worden geen landelijke streefcijfers vastgelegd.

Kengetal Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer ¹					
	2006	2007	2008	2009	Realisatie 2010
Algemeen oordeel	7,0	7,0	7,2	7,2	7,2
Informatie en veiligheid	7,4	7,3	7,5	7,5	7,5
Rijcomfort	7,0	7,0	7,2	7,2	7,2
Tijd en doorstroming	6,2	6,0	6,2	6,5	6,5
Prijs	6,3	6,3	6,5	6,3	6,3

¹ Cijfers 2004–2006 zijn in 2007 aangepast (Kamerbrief 12 maart 2008, vergaderjaar 2007–2008, 23 645, nr. 191)

Bron: KpVV – klantenbarometer 2010

Indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV							
	Basis- waarde 2002	2006	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G3) G3-steden (A'dam, R'dam, Den Haag)	5%	56%	72%	92%	92%	92%	100% n.v.t.

Bron: *Infrastructuur en Milieu, 2011*

Toelichting:

In 2010 is de aanbestedingsgraad van het regionaal OV gelijk gebleven. De streefwaarde van 100% zal niet worden gehaald, omdat er voor enkele regionale spoorlijnen en een enkel gebied nog een ontheffing op de aanbestedingsplicht geldt ter overbrugging van een aanbesteding. De G3 zijn wettelijk nog uitgezonderd van aanbesteding. Het regeerakkoord sorteert echter wel voor op aanbesteding in de G3.

Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (excl. regionale trein) (x 1 mrd) ¹							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Stadsregio's	3,5	3,6	3,6	3,6	3,7	3,8	
Provincies	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0	
Totaal	6,2	6,4	6,5	6,4	6,5	6,7	

¹ De reizigerskilometers hebben alleen betrekking op de kilometers afgelegd met bus, trein en metro. De reizigerskilometers die met de regionale treinen zijn afgelegd zijn niet meegeteld. Verschillen t.o.v. het jaarverslag 2009 of de begroting 2011 zijn het gevolg van afrondingsverschillen.

Bron: *Wroov 2010*

Toelichting:

De cijfers t/m 2009 zijn nu definitief. De cijfers van voorgaande jaren zijn iets bijgesteld in verband met nieuwe meetgegevens voor gebruik van de studenten ov-kaart. De cijfers 2010 zijn op een raming gebaseerd.

De ontwikkeling vertoont een min of meer stabiel beeld, met mogelijk een positieve ontwikkeling vanaf 2010. Deze lichte groei kan zijn veroorzaakt door minder zwartrijden in de metro als gevolg van de invoering van de chipkaart.

De dip in de reizigerskilometers in 2008 heeft te maken met de acties en staking in het streekvervoer.

Stimulering marktwerking taxi

Kengetallen taxi			
Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument ¹ (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 2004: niet gemeten 2005: 7,2 (precies: 7,16) 2006: 7,2 (precies: 7,22) 2007: 7,2 2008: 7,3 2009: 7,2 2010: 7,5 2004: + 0,2%	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 2004: niet gemeten 2005: niet gemeten 2006: 7,2 2007: 7,1 2008: 7,4 2009: 7,2 2010: 7,2 2004: + 0,3%
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) ²	Prijzdaling	2005: + 1,7% 2006: + 1,9% 2007: + 3,9% 2008: + 1,2 % 2009: varieert van + 1,2% voor stadsrit en + 1,1% voor buitenrit ² 2010: – 0,9% voor een stadsrit en 0,0% voor een buitenrit	2005: + 1,6% 2006: + 2,6% 2007: + 3,6% 2008: – 24,6% tot + 6% ³ 2009: varieert van 0,1% voor stadsrit en – 0,1% voor buitenrit ² 2010: + 0,2 voor een stadsrit en + 0,4 voor een buitenrit

¹ Jaarlijks vindt onderzoek plaats naar zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi. De gemiddelde waardering in de periode 2000–2010 bedraagt 7,3. In 2010 ligt de landelijke waardering met 7,5 hier duidelijk boven. In de vier grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2000 en 2010 rond de 7,2. Ook in 2010 bedraagt de klantwaardering in de vier grote steden 7,2.

² De landelijke prijsontwikkeling van de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten; één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden) en één met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

³ Vanaf 2008, met invoering van de huidige tariefstructuur (waarin tijd geen rol speelt voor de ritprijs) zijn nieuwe referentieritten gekozen.

Bron «Waardering consument»:

– Vier grote steden: Mysteryshopper Onderzoek 2006–2008; TNS Consult.

– Landelijke ontwikkeling: taximonitor gebruikers 2008–2010; I&O Research.

Bron «Prijsontwikkeling»: De ontwikkeling van bedrijven en hun tarieven in de Nederlandse taximarkt in 2010: TNS Consult.

Kengetallen Naleving taxivervoer	2005	2006	2007	2008	2009	Realisatie 2010
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	0	0	10	10	18	¹
Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	149	9	50	2	14	¹
Aantal wegcontroles	2 972	5 180	8 422	9 545	8 953	4 255
Overtredingspercentages	41%	28,3%	35,2%	38,1%	36,0%	45,7%

¹ Deze gegevens waren niet beschikbaar bij het ter perse gaan van het jaarverslag.

Toelichting

Door gerichte aanpak (dat wil zeggen verschuiving naar systeemtoezicht en inzet voor onderzoeken zware handhaving) is de pakkans gestegen, ondanks een lager aantal wegcontroles. Het overtredingspercentage bij taxivervoer stijgt ook als gevolg van die gerichte aanpak.

Verbeteren regionale OV-systemen

De decentrale overheden en vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor het verbeteren van de regionale OV-systemen. IenM heeft een coördinerende en stimulerende functie.

Voor de invoering van de OV-chipkaart zijn geen meetbare gegevens opgenomen omdat de decentrale overheden en vervoerders verantwoordelijkheid dragen voor de uitrol.

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 miljoen)	
Omschrijving	realisatie 2010
Teruggaaf taxi's	54
Vrijstelling taxi's	52

Overzicht afgeronde onderzoeken

	Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Netwerk weg	34.01	A: 2009 B: 2010	TK 2010–2011, 31 305, nr. 190
	BDU Verkeer en vervoer	34.04	A: 2010 B: 2011	«Spoor in beweging» Rijksoverheid.nl De evaluatie is uitgesteld, omdat de randvoorwaarden van de BDU in de kabinetsformatie zijn gewijzigd. Zowel financieel als betreffende de bestuurlijke organisatie op decentraal niveau.
Effectenonderzoek ex post	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring	http://www.prorail.nl/Publiek/ruimtevoordefiets/

Het concept-deelrapport voor wegen (TK 2010–2011, 31 305, nr. 190) is de basis, waarop de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn geformuleerd. In de gebiedsuitwerking zal worden getoetst in hoeverre de resultaten uit de berekeningen van het nieuwe Landelijk Model Systeem (nationaal verkeer- en vervoermodel) afwijken van de oude resultaten waarop de hoofdlijnenbrief van 29 juni 2010 (TK 2009–2010, 31 305, nr. 180) is gebaseerd.

35 Mainports en logistiek

Algemene doelstelling

Het versterken van de Nederlandse mainports en realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen de randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening.

Doelbereiking

In de Europese Unie is vooruitgang geboekt bij het bewerkstelligen van een level playing field en het verminderen van de administratieve lasten door onder meer de totstandkoming van de richtlijn Meldingsformaliteiten en de Verordening passagiersrechten. Door de Transportraad zijn bovendien conclusies aangenomen gericht op de verdere integratie van scheepvaart in de logistieke keten.

Het level playing field en de concurrentiekracht van de Nederlandse zeevaartsector is geholpen door de verruiming van het fiscale regime en door de maatregelen die zijn opgenomen in het Actieplan Zeevaart van november 2010, waarvan de uitvoering start in 2011.

Het voormalige kabinet heeft in 2010 een binnenvaartambassadeur aangesteld om crisis arrangementen voor de binnenvaart te onderzoeken. Het eindrapport is uitgebracht in november 2010. Het rapport gaf aan dat er aanleiding noch mogelijkheden zijn voor korte termijn crisisarrangementen. Daarnaast gaf het rapport een tiental aanbevelingen om bij te dragen aan een structuurversterking van de binnenvaartsector voor de langere termijn, opdat de sector beter bestand wordt tegen toekomstige marktschommelingen.

Ten aanzien van Schiphol is eind 2010 het experiment met het nieuwe normen- en handavingsstelsel gestart. Het experiment heeft een looptijd van 2 jaar. Op basis van het Aldersadvies Eindhoven heeft het kabinet in 2010 besloten tot een uitbreiding van 25 000 vliegtuigbewegingen voor Eindhoven Airport. Dit in relatie tot onder meer afspraken over de verplaatsing van militaire reserve functies, landzijdige bereikbaarheid en hinderbeperking.

In Europees verband zijn nadere regels omtrent de prestatiebesturing en de heffingensystematiek vastgesteld in het kader van het SES-II pakket. Voor die prestatiebesturing heeft de Commissie doelen vastgesteld op het gebied van kostenefficiëntie, capaciteit en milieu die in 2014 moeten zijn bereikt. Op 2 december 2010 is het zes Statenverdrag inzake het Functionele Luchtruim Blok Europe Central (FABEC) getekend. De ratificatieprocedure is inmiddels gestart. Deze maatregelen passen in het streven van de Commissie om het vliegen in het Europese luchtruim veiliger, met minder vertraging, met lagere emissies en tegen lagere kosten te laten gebeuren.

Maatschappelijke effecten

Door bij te dragen aan versterking van de concurrentiekracht van de Nederlandse zeevaartsector heeft de Nederlandse vloot zich positief ontwikkeld.

De nieuwe Europese regelgeving ondersteunt de Europese luchtvaart en luchthavens en daarmee de West-Europese economieën in het handhaven van hun concurrentiepositie. Dat geldt zeker ook voor de Nederlandse bedrijven in deze sector.

Het akkoord dat ten aanzien van de luchthaven Eindhoven is gesloten draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland.

Beleidsartikel 35

Al met al draagt het beleid zo bij aan een gelijkwaardige concurrentiepositie voor het bedrijfsleven in de mainports en logistieke sector.

Externe factoren

Het luchtverkeer is eind 2010 weer aangetrokken en ook voor 2011 wordt groei verwacht. Dit heeft een positief effect op de positie van de mainport Schiphol.

De dienstverlening door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft zich in 2010 weer hersteld ten opzichte van 2008 en 2009.

Het innovatief vermogen logistieke sector heeft een impuls gekregen met het innovatieprogramma Logistiek en het verder operationeel worden van het Topinstituut voor Logistiek in Breda (Dinalog). Twee tenders zijn succesvol uitgevoerd.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
35. Mainports en logistiek	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	81 002	69 330	62 414	77 554	43 281	58 899	- 15 618	¹ - 29 051
Uitgaven	63 101	68 734	58 521	86 527	71 606	60 417	11 189	-307
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg.Luchthavens</i>	<i>5 287</i>	<i>7 326</i>	<i>7 324</i>	<i>7 126</i>	<i>4 970</i>	<i>5 387</i>	<i>- 417</i>	<i>- 3 091</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	359	24	37	5	40	0	40	² - 6
35.01.02 Luchthavens en omgeving	858	5 378	5 282	4 905	3 733	3 505	228	- 1 350
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	2 159	61	0	0	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en Luchthavenbesl.	299	2	0	0	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 612	1 331	1 452	1 615	1 197	1 262	- 65	- 1 735
35.01.06 Inspectie Verkeer en Waterstaat		530	553	601	0	620	- 620	³ 0
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>4 420</i>	<i>2 678</i>	<i>2 775</i>	<i>1 941</i>	<i>1 263</i>	<i>1 579</i>	<i>- 316</i>	<i>- 217</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	1 111	1 107	1 244	845	891	954	- 63	- 52
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	670	665	593	426	205	227	- 22	- 12
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	2 639	906	938	670	167	398	- 231	⁴ - 153
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>36 687</i>	<i>31 999</i>	<i>31 863</i>	<i>43 334</i>	<i>35 912</i>	<i>32 990</i>	<i>2 922</i>	<i>- 668</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	33 106	24 141	24 821	35 881	27 272	25 816	1 456	- 27
35.03.02 Luchtruim	2 225	2 889	2 494	1 974	2 054	2 146	- 92	- 416
35.03.03 Marktordening en markttoegang	1 356	2 063	2 187	2 853	2 931	2 304	627	- 225
35.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat		2 906	2 361	2 626	3 655	2 724	931	0
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>16 707</i>	<i>26 731</i>	<i>16 559</i>	<i>34 126</i>	<i>29 461</i>	<i>20 461</i>	<i>9 000</i>	<i>3 669</i>
35.04.01 Vergroting strategische en internat.oriëntatie	1 957	2 732	1 910	4 792	4 325	4 248	77	- 223
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 347	4 031	5 268	5 324	6 575	4 824	1 751	1 168
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	1 574	2 048	1 981	4 227	5 793	3 397	2 396	⁵ 732
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	3 765	3 861	4 959	5 819	3 904	4 654	- 750	558

Beleidsartikel 35

35. Mainports en logistiek	Realisatie				Begroting		Vershil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	5 064	13 882	2 257	13 762	8 864	3 132	5 732	⁶	1 434
35.04.06 Inspectie Verkeer en Waterstaat		177	184	202	0	206	- 206	⁷	0
Van totale uitgaven:									
– Apparaatsuitgaven	8 007	8 902	9 184	14 578	14 462	12 220	2 242		
– Baten-lastendiensten	3 559	7 306	6 608	7 099	5 676	7 225	- 1 549		
– Restant	51 535	52 526	42 729	64 850	51 468	40 972	10 496		
Ontvangsten	14 488	21 928	26 681	9 868	10 646	5 681	4 965		4 885
35.09.01 Ontv.St.Buisleidingen-straat	13	0	0	2 876	0	2 042	- 2 042	⁸	-2 042
35.09.02 Overige ontvangsten	14 475	21 928	26 681	6 992	10 646	3 639	7 007	⁹	6 927

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met enerzijds de hogere realisatie op Kennis luchtvaart en luchthavens, Marktor-dening en markttoegang, Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart, Logistieke efficiëntie binnenvaart (zie toelichting 5) en anderzijds een lagere reali-satie op Logistieke efficiëntie wegvervoer en op Logistieke efficiëntie spoorvervoer (zie toelichting 6).

Verder zijn de betalingsverplichtingen voor de programmafinanciering en de instandhoudingsbijdrage NLR over 2011 als uitvloeisel van het Regeer-akkoord aan het ministerie van EL&I overgedragen. Hierdoor zijn deze verplichtingen bij lenM negatief bijgesteld.

² De laatste facturen voor het jaar 2009 die aan de Dienst Landelijk Gebied moesten worden betaald, zijn te laat ontvangen. De uiteindelijke betaling heeft in 2010 plaatsgevonden.

³ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁴ Verschil wordt met name veroorzaakt door lagere onderzoeksuitgaven voor instandhouden en verbeteren infracapaciteit.

⁵ De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt door een versnelling in het betaalritme van de tijdelijke subsidieregeling innovatie binnenvaart (SIB).

⁶ De hogere uitgaven worden veroorzaakt door snellere afronding dan verwacht door Agentschap NL van subsidies voor ombouw en/of upgrade van locomotieven met ERTMS, bijdrage aan BZK voor piketdiensten HSL/BR door de brandweer en hogere personeelskosten dan begroot.

⁷ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

⁸ Conform de met de Stichting Buisleidingenstraat gemaakte afspraken, heeft de stichting de mogelijkheid de door hen ontvangen entreegelden in te zetten voor investeringen. De verwachte ontvangsten zijn derhalve niet opgetreden.

⁹ De ontvangsten hebben voor een belangrijk deel betrekking op EU subsidies ERTMS. Daarnaast zijn er diverse (kleinere) bedragen ontvangen als gevolg van subsidievestigingen uit voorgaande jaren.

35.01 Het versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en de overige luchthavens

Motivering

De netwerkqualiteit van de mainport Schiphol en de infrastructurele voorzieningen van de luchthavens verbeteren zodat de economie, de internationale concurrentiepositie en bereikbaarheid van Nederland structureel worden versterkt.

Doelbereiking

In het kader van de uitwerking van het Aldersadvies Schiphol van 1 oktober 2008 – over de selectieve ontwikkeling van de Schiphol tot 2020 in balans met hinderbeperking en omgevingskwaliteit – zijn de belang-rijkste bereikte mijlpalen in 2010:

- Op 19 augustus 2010 bracht de Alderstafel Schiphol haar advies uit ten aanzien van de uitwerking van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Dit heeft geleid tot het huidige, breed gedragen, voorstel voor een twee jaar durend experiment dat inmiddels ook door de Tweede Kamer wordt gesteund. Op 1 november 2010 heeft de staatssecretaris het startschot voor het experiment gegeven.

- KLM, Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol zijn op 21 oktober 2010 een eenjarig experiment gestart om de spreiding van het vliegverkeer op de Spijkerboorroute vanaf de Kaagbaan te beperken. Vrijwel alle vliegtuigen van KLM maken vanaf die datum op deze route gebruik van de «vaste bochtstraaltechniek». Door een technische aanpassing in de navigatieapparatuur van het toestel kunnen vliegtuigen de route nauwkeuriger vliegen en in de eerste bocht na de start precies over het dunbevolkte gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep vliegen. Hierdoor wordt de geluidhinder naar verwachting per saldo beperkt.
- In juni 2010 heeft de heer Alders zijn advies over Eindhoven aangeboden aan het kabinet. Met dit advies is de afspraak om 70 000 niet-mainportgebonden vluchten op andere luchthavens te accommoderen een stap dichterbij gebracht. Het advies maakt de uitbreiding van Eindhoven Airport met 25 000 extra vliegtuigbewegingen gefaseerd (tot 2015 en na 2015) mogelijk. Dit zal in 2012 in een Luchthavenbesluit worden vastgelegd.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Kostenconvenant Schiphol	Ja
2. Luchthavens en omgeving	Ja
5. Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	Ja
6. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Nee

Toelichting

6. Met de herstructurering van IVW per september 2010 zijn de activiteiten van het Regiebureau Schiphol ingebed binnen de nieuwe lijnorganisatie. Concreet heeft het geresulteerd in een convenant tussen Schiphol en een aantal toezichtorganisaties, waaronder IVW. Hierin is de samenwerking verankerd en wordt ruimte geboden aan verdere afspraken om onder andere administratieve lastenverlichting voor bedrijven en een effectiever toezicht vanuit de overheid te realiseren.

Meetbare gegevens

Luchthavens en omgeving

Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkkwaliteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. De netwerkkwaliteit wordt mede bepaald door overheidstarieven en –maatregelen, maar is voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar door het Rijk. Onderstaande kengetallen geven een indruk van de netwerkkwaliteit van Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens. Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal bestemmingen waarnaar gevlogen wordt.

Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven						
Luchthaven	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	243	251	260	245	253	264
Frankfurt	279	283	287	293	282	288
London Heathrow	182	187	181	176	172	165
Parijs Charles de Gaulle	236	247	261	275	273	268
Brussel	133	131	159	194	184	186

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat, januari 2011

Toelichting

Het aantal bestemmingen vanaf Schiphol is in 2010 sterker gestegen dan op andere luchthavens. Op Londen Heathrow en Parijs Charles de Gaulle is het aantal bestemmingen gedaald ten opzichte van 2009. Er wordt niet meer gerapporteerd over het aantal vluchten per week per luchthaven, zie ook OB 2011. Deze is vervangen door het aantal vliegbewegingen per luchthaven.

Kengetal: Aantal vliegbewegingen per luchthaven (x 1 000)						
	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	405	423	436	428	391	386
Frankfurt	482	482	485	480	458	458
London Heathrow	472	471	476	473	460	449
Parijs Charles de Gaulle	514	533	544	551	518	492
Brussel	231	232	241	236	212	205

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Toelichting

Op de meeste luchthavens daalt het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van 2009. Alleen Frankfurt kent geen daling. De afname van het aantal vliegtuigbewegingen is op Schiphol minder groot dan op Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Brussel.

Kengetal: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven						
	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	44	46	48	47	44	45
Frankfurt	52	53	54	53	51	53
London Heathrow	68	67	68	67	66	66
Parijs Charles de Gaulle	54	57	60	61	58	58
Brussel	16	17	18	19	17	17

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Toelichting

Alleen op Frankfurt en Schiphol is sprake van een duidelijke stijging van het aantal passagiers ten opzichte van 2009. De stijging op Frankfurt is groter dan op Schiphol.

Kengetal: Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)						
	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010
Amsterdam	1 450	1 527	1 610	1 568	1 286	1 512
Frankfurt	1 864	2 031	2 074	2 021	1 808	2 199
London Heathrow	1 306	1 306	1 314	1 401	1 278	1 473
Parijs Charles de Gaulle	1 767	1 884	2 053	2 039	1 819	2 177
Brussel	700	706	762	659	449	476

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Toelichting

Op alle luchthavens neemt de vervoerde vracht in 2010 fors toe. De toename is het grootst op Frankfurt.

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Streefwaarde 2020
Gerealiseerd aantal vliegtuigbewegingen tov plafond 510 000	390 000 76%	386 000 76%	510 000 100%

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Voor de luchthaven Schiphol is tot 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen aan de orde. Met het oog op netwerkqualiteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer. In het convenant *behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol* is tussen Schiphol en het Rijk overeen gekomen dat op het moment dat 95% van het plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gerealiseerd wordt de afspraken uit het convenant in werking treden. Het Rijk is hierbij verantwoordelijk voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. De marktontwikkeling op Schiphol is (en blijft) daarom nauwlettend gevolgd.

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2015	Streefwaarde 2020
Luchthavencapaciteit Eindhoven	0	0	0	10 000	15 000
Luchthavencapaciteit Lelystad	0	0	0	5 000	30 000–40 000

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Toelichting

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70 000 extra vliegtuigbewegingen per jaar) vindt plaats in een tempo en uitvoering waarmee de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt doordat Schiphol hiermee meer ruimte krijgt voor écht mainportverkeer, conform het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit Schiphol.

Op basis van het Aldersadvies Eindhoven heeft het kabinet in 2010 besloten tot uitvoering van de afspraken over het accommoderen en in een luchthavenbesluit vastleggen van 25 000 vliegtuigbewegingen. De feitelijke toevoeging van capaciteit vindt plaats op het moment dat deze is vastgelegd in het Luchthavenbesluit. De procedure hiervoor start in 2011 en zal naar verwachting in 2012 worden afgerond. Deze indicator is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Voor de ontwikkeling van Lelystad is aan de heer Alders gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken voor een scenario van de ontwikkeling van totaal 35 000 – 45 000 vliegtuigbewegingen.

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

Deze indicator geeft een beeld van de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de oude wetgeving (aanwijzingen en beroepsprocedures) zijn afgerond. Onder het oude wettelijke regime waren vVenW en vVROM bevoegd gezag voor alle luchthavens. Pas na de afronding van de omzettingsbesluiten op basis van de RBML kunnen de taken en verantwoordelijkheden van het Rijk voor de luchthavens van regionale betekenis

worden overgedragen aan de provincies. De verantwoordelijkheid voor de luchthavens van nationale betekenis blijft bij het Rijk liggen.

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)

Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad	2009	nvt	2011
Budel	Gereed	nvt	
Ameland	Gereed	nvt	
Hoogeveen	Gereed	nvt	
Texel	Gereed	nvt	
Terlet	Gereed	nvt	
Seppe	Gereed	nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	nvt	
Teuge	Gereed	2009	2011
Maastricht	Gereed	2011	evt
Midden-Zeeland	Gereed	nvt	
Eelde	Gereed	2010	2011
Rotterdam	2010	nvt	2011
Hilversum	Gereed	nvt	
Drachten	Gereed	nvt	

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

evt = mogelijk van toepassing; er is nog steeds mogelijkheid van beroep

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu , januari 2011

Toelichting

Voor Rotterdam the Hague Airport is in juni 2010 een concept-wijzigingsbesluit ter voorhang aangeboden aan de Tweede Kamer. In oktober heeft de vaste commissie voor IenM de voorhangprocedure afgerond en is het wijzigingsbesluit vervolgens officieel vastgesteld. Het wijzigingsbesluit maakt 627 extra vluchten overdag mogelijk. Met deze extra ruimte kan het regeringsvliegverkeer geacommodeerd worden dat door de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg daar niet meer terecht kan.

Op 19 februari 2010 hebben de ministers van VhVenW en VhVROM hun handtekening gezet onder de nieuwe beslissing op bezwaar inzake de Aanwijzing met een verlengde landingsbaan voor Groningen Airport Eelde. Het nemen van deze beslissing op bezwaar was mogelijk geworden door de uitspraak van de Europese Commissie op 19 november 2009 over de rechtmatigheid van de overheidsfinanciering van de baanverlenging ten opzichte van het EG-Verdrag. De beslissing op bezwaar is na een positieve uitspraak van de Europese Commissie over staatssteun genomen.

In mei 2010 is de aanwijzing Lelystad in werking getreden (in oktober 2009 was deze reeds vastgesteld). Deze maakt het mogelijk dat Lelystad Airport zich ontwikkelt tot een zakenluchthaven met een beperkte hoeveelheid groot verkeer (5000 vluchten).

Het bevoegd gezag over de luchthavens, die geen functie hebben voor groot handelsverkeer en internationale bereikbaarheid en daarmee een beperkt nationaal belang dienen, is met de wet RBML (die in november 2009 in werking trad) gedecentraliseerd naar de provincies, omdat die

beter in staat zijn om op regionaal niveau de lusten en de lasten van deze luchthavens af te wegen. Dit zijn de zogenaamde luchthavens van regionale betekenis. Zowel voor de luchthavens van regionale betekenis als van nationale betekenis moeten omzettingsbesluiten worden genomen. De wettelijke termijn voor een eerste luchthavenbesluit voor de luchthavens van nationale betekenis loopt tot 1 november 2014.

Indicator: Stand van zaken omzettings- en luchthavenbesluiten

Veld	Gereed	
	Luchthavenbesluit	Omzettingsbesluit
Midden-Zeeland		2011
Hoogeveen		2010
Teuge		2010
Seppe		2011
Budel		2011
Drachten		2010
Ameland		2011
Stadskanaal		2012
Terlet		2012
Hilversum		2011
Texel		2011
Maastricht	voor 2015	
Lelystad	voor 2015	
Rotterdam	voor 2015	
Groningen-Eelde	voor 2015	

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011

Toelichting

In het kader van de RBML-regelgeving zullen de aanwijzingen van alle luchthavens van regionale en nationale betekenis worden omgezet. In 2010 is een start gemaakt met de omzettingsregelingen van zes luchthavens van regionale betekenis. De omzettingsregelingen van de luchthavens Drachten, Hoogeveen en Teuge zijn in december 2010 gepubliceerd in de Staatscourant en zijn per 1 januari 2011 in werking getreden. Hiermee zijn de bevoegdheden van deze luchthavens gedecentraliseerd naar de provincies.

In de planning stonden voor 2010 ook de luchthavens Midden-Zeeland en Seppe genoemd (in plaats van Drachten). De reden dat luchthavens Midden-Zeeland en Seppe nog niet zijn omgezet heeft te maken met het ontbreken van de mogelijkheid ontheffingen te verlenen op het moment dat de omzettingsregeling is vastgesteld. Drachten (evenals Teuge en Hoogeveen) hebben geen problemen met het ontbreken van deze mogelijkheid, en zij konden dus zonder bezwaar worden omgezet. De omzettingsregelingen voor de luchthavens Midden-Zeeland en Seppe zijn al wel gereed, maar zullen worden genomen zodra het luchthavenbesluit (waarin gewenst nieuw gebruik kan worden opgenomen) in concept gereed is, of zoveel eerder als mogelijk. Deze indicator is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

35.02 Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens als vervoersknooppunt en vestigingsplaats voor bedrijven

Motivering

Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats laten blijven en de in Nederland gevestigde bedrijven een gunstige internationale concurrentiepositie geven.

Doelbereiking

Ten behoeve van de Tweede Maasvlakte is een start gemaakt met de aanleg van de kademuren voor de Rotterdam World Gateway (RWG) terminal en met de aanleg van 3,5 km harde zeewering aan de noordwestkant van de Tweede Maasvlakte. Eind 2010 was bijna driekwart van het benodigde zand opgespoten. De uitvoering van de aanleg van de Tweede Maasvlakte verloopt conform de planning.

De gemeenteraad van Albrandswaard heeft het bestemmingsplan voor Het Buitenland van Rhoon met uitwerkingsplicht (150 ha) vastgesteld. De beroepsprocedure loopt. Het bestemmingsplan Schiezone is in februari 2010 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld. De beroepsprocedure daarvoor loopt nog. Het bestemmingsplan Vlinderstrik is december 2010 aan de gemeenteraad van Rotterdam gezonden voor vaststelling.

De intensiveringsopgave is in zijn geheel gerealiseerd en een deel van de leefbaarheidsprojecten is reeds afgerond.

In 2010 zijn door de Alliantie Zeehavens (bestaande uit Haven Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Groningen Seaports, Zeeland Seaports en de ministeries van IenM en EL&I) drie samenhangende studies gestart:

- verwachte goederenstromen op langere termijn per haven (2020–2040);
- mogelijkheden van verdergaande samenwerking en marktfocus van de havens;
- verwachte vereiste fysieke ruimte voor de verwerking van de verwachte goederenstromen per haven (2020–2040).

De verzelfstandiging van Haven Amsterdam is een project van de Gemeente Amsterdam. Haalbaarheidsstudies zijn uitgevoerd en door B&W positief ontvangen.

Na ondertekening van het bestuurlijk convenant over de zeesluis IJmuiden in november 2009 heeft in 2010 de concrete uitwerking met convenantpartners plaatsgevonden. Voor de uitvoering van de planstudie is een projectorganisatie ingericht. Een nadere uitwerking, met name voor wat betreft de scope van het project, heeft plaatsgevonden en heeft geleid tot een uitvraag aan de markt voor de diverse studies. Met het ministerie van Financiën is voortgang geboekt in de optimalisatie van de financierbaarheid van het project. De Europese Commissie heeft in het kader van de Trans-Europese Netwerken (TEN-T) een studiesubsidie van € 1,75 mln toegekend.

In het kader van de onderhandelingen tussen Vlaanderen en Nederland over een nieuwe sluis bij Terneuzen is in 2010 een business case uitgevoerd en afgerond. Tevens is de Kosten Batenanalyse (KBA) herzien en vastgesteld. Daarnaast zijn er vier onderhandelingsbijeenkomsten geweest.

De verkenning verbreding Maasgeul is opgeleverd en het project is inmiddels overgegaan naar de planstudiefase.

Tegen het Tracébesluit verdieping vaargeul Eemshaven zijn beroepen ingesteld bij de Raad van State. De Raad van State heeft aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) een deskundigenadvies gevraagd. De StAB heeft op 14 oktober haar advies uitgebracht. De minister van IenM heeft in november haar zienswijze op het deskundigenverslag aan de Raad van State gezonden. Als voorbereiding op de verruiming van de vaargeul zijn in 2010 een aantal wrakken verwijderd. Afhankelijk van de beroepen bij de Raad van State is de start van de realisatie voorzien in 2012.

De werkzaamheden om de verplaatsing van de verkeersbegeleiding in Den Helder naar het nieuwe verkeersleidingscentrum zijn in 2010 begonnen en zullen begin 2011 worden afgerond. De werkzaamheden voor de walradarketen langs het Noordzeekanaal zijn gestart. In de Voorhaven van IJmuiden worden te diep stekende schepen gedeeltelijk gelost (gelichter) om verder naar Amsterdam te kunnen varen. Hiervoor is een andere locatie benodigd. Daarom zal het bestaande slibdepot, de vroegere Averijhaven worden omgebouwd tot insteekhaven. De planstudie loopt en wordt in 2012 afgerond.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Verbetering marktwerking	Ja
2. Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	Ja
3. Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	Ja

Meetbare gegevens

Verbetering marktwerking, formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

De verbetering van de marktwerking wordt gemeten door de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde van Nederlandse zeehavens in de periode 2002–2008. De inzet van de rijksoverheid (nationaal zeehavenbeleid) is hierbij slechts één van de beïnvloedende factoren.

Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2003 tot en met 2008 (in mrd. Euro, prijzen 2002)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	19,5	21,3	24,0	25,0	27,4	29,6
<i>In % van het BBP</i>	4,1%	4,3%	4,7%	4,6%	4,8%	5,0%
Indirecte toegevoegde waarde	9,7	9,8	10,6	11,6	13,0	14,7
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%	2,5%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	29,2	31,1	34,6	36,7	40,4	44,2
<i>In % van het BBP</i>	6,1%	6,3%	6,7%	6,8%	7,1%	7,4%
Bruto binnenlands product (BBP)	476,9	491,2	513,4	539,9	567,1	595,9

Bron: Erasmus Universiteit Rotterdam Havenmonitor 2008, mei 2010

Toelichting

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industrieel complex gemeten. De toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens over de periode 2003–2008

vertoont, conform het streven, een lichte stijging. Er zijn nog geen cijfers beschikbaar voor de jaren 2009 en 2010.

De onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in aantallen werkzame personen in de periode 2003–2008. De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk. De inzet van de rijksoverheid is hierbij slechts één van de beïnvloedende factoren.

Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2003 tot en met 2008 (in aantallen werkzame personen)						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	162 547	158 159	160 608	163 041	166 760	169 219
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,9%</i>
Indirecte werkgelegenheid	103 433	102 948	104 622	109 634	118 857	120 753
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>1,2%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,3%</i>	<i>1,4%</i>	<i>1,4%</i>
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	265 980	261 107	265 230	272 675	285 617	289 972
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,2%</i>	<i>3,3%</i>	<i>3,3%</i>
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 283 000	8 211 000	8 231 000	8 383 000	8 613 000	8 734 000

Bron: Erasmus Universiteit Rotterdam Havenmonitor 2008, mei 2010

Toelichting

Het streven is de directe werkgelegenheid ten minste in hetzelfde tempo te laten groeien als de nationale werkgelegenheid; de indirecte werkgelegenheid dient behouden te blijven. De werkgelegenheid over de periode 2003–2008 is conform het streven stabiel als percentage van de Nederlandse werkgelegenheid.

Onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van de private investeringen in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in absolute bedragen en relatief ten opzichte van de totale private investeringen in de periode 2003–2007. De ontwikkeling van de private investeringen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk. De inzet van de rijksoverheid is hierbij slechts één van de beïnvloedende factoren.

Kengetal: Private investeringen in Nederlandse zeehavens (x € 1 000 excl. BTW in marktprijzen)					
	2003	2004	2005	2006	2007
Nederlandse zeehavens	2 096 000	2 285 968	2 203 792	2 967 344	3 025 369
Nederland totaal	x	x	6 609 163	8 562 016	9 277 817
Percentage			33%	35%	33%

Bron: Erasmus Universiteit Rotterdam Havenmonitor 2008, mei 2010

x: cijfers nog niet beschikbaar

Toelichting

De cijfers over de private investeringen in de zeehavens zijn door de jaren heen vrij constant, circa 1/3 van het totaal aan investeringen vindt plaats in de Nederlandse zeehavens.

De onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavengebieden in de periode 2003–2008. De ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk. De inzet van de rijksoverheid is hierbij slechts één van de beïnvloedende factoren.

Kengetal: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen 2003–2008

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Totaal aantal bedrijfsvestigingen	3 143	3 129	3 116	3 060	2 994	2 975

Bron: Erasmus Universiteit Rotterdam Havenmonitor 2008, mei 2010

Toelichting

Het aantal bedrijfsvestigingen in De Nederlandse zeehavens vertoont, vooral in verband met schaalvergroting, een licht dalende tendens. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

Onderstaand kengetal geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest Europese havenrange (de zogenaamde Hamburg–Le Havre range). De inzet van de rijksoverheid is hierbij slechts één van de beïnvloedende factoren. Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg–Le Havre range») ten minste te handhaven dan wel te versterken.

Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg–Le Havre range»)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9	47,8
Mainport Rotterdam	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0	37,0
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8

Bron: Nationale Havenraad, www.Havenraad.nl, maart 2011

Toelichting

Na een jarenlange stabilisatie van het marktaandeel is het marktaandeel in 2009 en 2010 aanzienlijk toegenomen. Met name de Mainport Rotterdam blijkt het relatief beter te doen dan de voornaamste concurrenten.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	Realisatie 2010
IF 16.01.02 PMR realisatie	14 206

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

Het zeker stellen van de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht.

Doelbereiking

Medio 2010 zijn de belangrijkste afspraken, de zogenaamde State assurances, tussen de Staat en Air France KLM verlengd. Deze State assurances (die zonder verlenging in 2012 zouden aflopen) waren gemaakt bij de fusie tussen Air France en KLM in 2004 om de publieke belangen te borgen inzake netwerkqualiteit en markttoegang (behoud Nederlandse verkeersrechten in licht van internationale nationaliteitsrechten).

In december 2010 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een wetsvoorstel inzake implementatie van de EU richtlijn inzake luchthavengelden die tot doel heeft een aantal basisprincipes te borgen bij vaststelling van luchthaventarieven, zoals non-discriminatie, consultatie en transparantie. Ook wordt een onafhankelijke toezichthouder ingesteld. Achterliggend doel is bevordering van het level playing field in Europa. Beoogde datum van inwerkingtreding is 15 maart 2011.

Eind 2010 heeft een evaluatieoverleg plaatsgevonden over de Geschillencommissie Luchtvaart met de belanghebbende partijen. Naar aanleiding daarvan heeft de staatssecretaris besloten om een wetsvoorstel voor te bereiden om aansluiting van alle in Nederland actieve luchtvaartmaatschappijen bij een onafhankelijke vorm van geschilbeslechting wettelijk te verplichten. Dat is gunstig voor de consument en bevordert het level playing field.

In 2010 zijn de onderhandelingen over de tweede fase van het luchtvaartakkoord tussen de EU en de VS met succes afgerond en is het verdrag geratificeerd. Wat betreft de bilaterale luchtvaartbetrekkingen zijn belangrijke stappen gezet naar uitbreiding van verkeersrechten in de relaties met China, Rusland, Vietnam, Israël, Rwanda, Oeganda, Ecuador en de Dominicaanse Republiek.

De civiel-militaire samenwerking heeft geresulteerd in een optimalisering van het luchtruimgebruik op de route Schiphol – Frankfurt. Voor de civiel-militaire samenwerking is een haalbaarheidsstudie gestart naar het onderbrengen van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening in één organisatie.

De prestatiesturing van de LVNL is in de loop van 2010 verfijnd. De kostenreductie bij LVNL en KNMI heeft er in sterke mate toe bijgedragen dat het Nederlandse luchtverkeersdienstverleningsstarief in 2011 niet is gestegen in vergelijking met 2010. Dit is van belang voor de concurrentiepositie van KLM en Schiphol.

Samen met de andere FABEC-lidstaten zijn de voorbereidingen gestart voor een FABEC prestatieplan, gericht op het gezamenlijk bereiken van doelen op het gebied van capaciteit en milieu.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Kennis luchtvaart en luchthavens	Ja
2. Luchtruim	Ja
3. Marktordening en markttoegang	Ja
4. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Meetbare gegevens

Kennis luchtvaart en luchthavens

Kengetal: Aantal vervaardigde NLR rapporten in het kader van de vraaggestuurde onderzoeksprogrammering van het Rijk (= actueel resultaat)

	2006	2007	2008	2009
Technical Publications	53	65	65	64
Contract Reports	127	154	202	119
Technical Reports	18	46	63	59
Totaal aantal rapporten	198	265	330	242
Totaal waarvan peer reviewed	-	-	-	-

Bron: NLR, januari 2011

Toelichting

In 2009 heeft het NLR 242 rapporten vervaardigd in het kader van de vraaggestuurde onderzoeksprogrammering van het Rijk. Het verschil ten opzichte van 2008 laat zich verklaren doordat er in 2008 relatief veel Contract Reports zijn opgesteld in het kader van de afronding van een aantal EU-projecten van het Zesde Kaderprogramma. Bij de afronding daarvan werden tientallen eindrapporten opgeleverd. Het jaar 2008 betrof daarmee een uitzondering. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Indicator: Klanttevredenheid NLR

		Realisatie	Norm
	De Algemene klanttevredenheid NLR (overheid, bedrijfsleven en buitenland)	De Algemene klanttevredenheid NLR (alleen overheid)	De Norm voor Onderzoeksorganisaties
2007	4,20	4,14	4,10
2009	4,35	4,34	4,10

Bron: NLR, april 2010

De uitkomsten zijn gebaseerd op een vijfpuntsschaal (1 = erg ontevreden, 2 = ontevreden, 3 = niet ontevreden, 4 = tevreden, 5 = erg tevreden)

Toelichting

In 2011 wordt de klanttevredenheid weer onderzocht. In 2009 scoorde het NLR boven de norm voor onderzoeksorganisaties (4,10). Het streven is om in 2011 minimaal de norm te halen. Deze indicator is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Luchtruim

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Dit kengetal is een internationaal gemiddelde en wordt bepaald door operationele factoren, zoals capaciteitsplanning en human resource management. Dit kengetal geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	2,8	2,44	2,08	1,72	1,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Gerealiseerd	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6	1,9	1,2	0,9

Bron: Eurocontrol, Performance Review Report 2009, www.eurocontrol.int

Toelichting

De taakstelling geldt Eurocontrol-breed. LVNL en MUAC hebben in 2010 ondanks de aswolk een gemiddelde vertraging gerealiseerd van 0,0, resp. 0,2 minuten en scoren daarmee ver onder het doel.

De realisatie over het jaar 2010 is een voorlopig cijfer. De uiteindelijke cijfers worden gepresenteerd in het Performance Review Report 2010 dat in mei 2011 wordt uitgebracht.

Indicator: Stand van zaken experimenten

Omschrijving experiment	Start	Besluit obv evaluatie
Bochtstraal Hoofddorp/Nieuw Vennep	2010	2011
Uitbreiden CDA's	eind 2012	
Alternatief M17	eind 2011	
Nieuw normen en handhavingstelsel	2010	begin 2013
Overige routemaatregelen	vanaf eind 2011	

Bron: voor start Staatscourant en voor besluiten brieven aan de Tweede Kamer

Toelichting

Eind 2010 is een experiment gestart waarbij meerdere vliegtuigtypen gebruik maken van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep. Daarvoor maakten alleen de Boeing 737's van KLM gebruik van deze techniek, waarmee de spreiding van vliegtuigen kan worden beperkt en de hinder in de omgeving per saldo afneemt.

Ten aanzien van de uitbreiding van het gebruik van CDA's (glijvluchten) is in 2010 geen experiment gestart. In overleg aan de Alderstafel is een stapsgewijze aanpak overeengekomen waarbij als eerste vaste naderingsroutes zullen worden ontworpen die zowel overdag als in de nacht gevlogen kunnen worden. De verwachting is dat een experiment hiervoor in 2012 kan plaatsvinden.

Het experiment «alternatief maatregel 17» is in 2010 niet gestart. Wel is besloten om de huidige maatregel 17 – verlengen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures – voor de periode van een half jaar te verlengen tot 5 mei 2011. Deze indicator is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Marktordening en markttoegang

Het streven is om de huidige positie van Schiphol onder die van Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle te houden.

Indicator: Luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen (aeronautical kosten)

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
London Heathrow (LHR)		1
Parijs (CDG)		2
Frankfurt (FRA)		3
Gatwick		6
Schiphol	< LHR, FRA, CDG	5
Zürich		4
München		7
Brussel		8
Madrid		9

Bron: SEO, 2010

Toelichting

Elk jaar worden de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en een aantal concurrerende luchthavens vergeleken. SEO berekent dan wat er in de zomer van het betreffende jaar betaald moet worden voor eenzelfde pakket starts en landingen op de verschillende luchthavens. Dit pakket is ongeveer gelijk aan het jaarlijkse verkeer op Schiphol. Door de afschaffing van de vliegbelasting en in combinatie daarmee de kostenreducerende maatregelen die Schiphol met het kabinet heeft afgesproken, is Schiphol medio 2010 weer op een 5e positie gekomen (medio 2008 was Schiphol nog de op één na duurste). Schiphol is duidelijk goedkoper dan Londen Heathrow (de duurste), Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt. Het prijspeil van Zürich en van Londen Gatwick is vergelijkbaar met dat van Schiphol: Zürich is iets duurder en Gatwick iets goedkoper.

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair op transactiebasis

	Realisatie 2010
Vrijstelling luchtvaartuigen	1 086

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

Motivering

De ontwikkeling en concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven en de mainports bevorderen en zo bijdragen aan de concurrentiepositie van Nederland als geheel door een efficiënte en duurzame afwikkeling van het goederenvervoer.

Doelbereiking

In Randstad 2040 zijn voor de mainports en logistiek relevante projecten uitgevoerd dan wel nog in uitvoering.

Er is gewerkt aan verkennend onderzoek naar de lange termijn ontwikkelingen voor de mainports. Deze onderzoeken zullen in 2011 gebruikt worden bij de actualisatie van de nota ruimte en nota mobiliteit. De lenM-brede nota Internationale Strategie 2008–2010 is geactualiseerd voor het jaar 2010. Hierin werden de prioriteiten voor de Europese en internationale inzet van lenM voor 2010 benoemd. Prioriteiten voor 2010 waren onder meer de herziening van de TEN-T richtsnoeren, «Holland branding», Witboek Transport, interne markt, Europese agentschappen, comitologie en een nieuw mondiaal klimaatakkoord.

Naast de reguliere gremia zoals de EU transportraden, ICAO- en IMO bijeenkomsten en raads werkgroepen e.d. heeft lenM actief deelgenomen aan het International Transport Forum (mei).

In 2010 zijn er weer een aantal inkomende en uitgaande werkbezoeken geweest van bewindslieden en hebben de vHV-bewindslieden handelsmissies geleid naar Brazilië (april) en China/Hongkong/ Singapore (september).

De SBIR-(Small Business Innovation Research) Klein Schip is in 2010 afgerond. De uitgewerkte ideeën worden verspreid onder de relevante doelgroep en het is nu aan de markt de voorstellen verder op te pakken. Deze voorstellen worden ook meegenomen in het door de sector in uitvoering genomen actieplan Klein Schip, dat eind 2011 wordt afgerond.

In 2010 is voor de laatste keer een tender opengesteld in het kader van de Tijdelijke Subsidieregeling Innovatie Binnenvaart. Het totale budget van € 1,3 miljoen is toegewezen aan innovatieve projecten.

De laatste tender Subsidieregeling Maritieme Innovatie is opengesteld. De sector stelde in samenwerking met EL&I en lenM de Maritieme Innovatie Agenda op.

Verbetering van de interne maritieme markt en verlaging van administratieve lasten wordt bereikt met de totstandkoming van de Richtlijn Meldingsformaliteiten (inclusief «single window»), vereenvoudiging van regelgeving met betrekking tot reguliere scheepvaartdiensten en overeenstemming over een pilot project dat laat zien hoe met de nieuwste surveillance technologie douanecontroles kunnen worden teruggebracht. Op het gebied van arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden wordt dit bereikt met het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV), waarvan de stukken bij de Tweede Kamer zijn ingediend.

Verder zijn van belang de vaststelling van het HNS Protocol (Hazardous and Noxious Substance), het besluit over de ratificatie van de Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, het van start gaan van de Tijdelijke subsidieregeling kennismakingsstages scheepvaart en de oplevering van de hernieuwde analyse van de Maritieme Cluster.

Op het gebied van het internationale wegvervoer zijn afspraken gemaakt over het opheffen van enkele praktische knelpunten van de toepassing van de digitale tachograaf. Er is ook een aanpassing van het AETR verdrag (Pan Europees verdrag over rij- en rusttijden) van kracht geworden zodat de regelgeving is gestroomlijnd met de EU regelgeving. Er is een resolutie aanvaard met betrekking tot de categorisering van parkeerplaatsen mede ter bestrijding van de criminaliteit in de transportsector. Het nieuwe wegvervoeroverdrag met de Russische Federatie is in werking getreden. In 2010 is een evaluatie uitgevoerd van de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid beroepschauffeurs met betrekking tot de nascholing. De Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen dat verantwoordelijk voor de examens is, zal de aanbevelingen omzetten in een plan van aanpak.

De beladingsgraad van vrachtwagens is primair afhankelijk van bedrijfs-economische overwegingen van transporteurs en de logistieke ketens waar ze onderdeel vanuit maken. Het ministerie bevordert de efficiëntie van het wegvervoer door in te zetten op het wegnemen van belemmeringen in de sfeer van wet- en regelgeving. Zo zijn via de door het ministerie aangestelde Ambassadeur Stedelijke Distributie acties in gang gezet om de stedelijke distributie efficiënter te doen verlopen (zie artikel 34.01). Internationaal blijft het ministerie aandacht vragen voor het verruimen van de cabotageregels, zodat op retourritten in het buitenland de vrachtauto onbeperkt ladingen mag vervoeren.

In maart 2010 is een rapportage van het ministerie gepubliceerd waarin een samenvatting is gegeven van conclusies uit alle Nederlandse LZV (Lange en Zwaardere Vrachtwagens) onderzoeken en praktijkproeven. Daarin werd bevestigd dat LZV's in Nederland grotere vrachtauto's vervangen, met name voor het transport van grote dagelijkse volumes op vaste routes. De dagelijkse inzet van circa 500 LZV's (stand in 2010) verloopt vrijwel ongemerkt voor het overige verkeer. Bovendien levert dit naast ruim 30% kostenvoordeel (minder chauffeurs, brandstof, trekkende voertuigen) voor het bedrijfsleven ook CO₂ en NOx reducties op tot 14%. Als onderdeel van de uitvoering van het dieselakkoord 2008 is in 2010 de campagne «De Belangrijkste Baan» gestart. Doel van de campagne is om de beeldvorming rond logistiek te verbeteren, zowel onder jongeren en andere potentiële werknemers zoals bestaande chauffeurs en logistiek medewerkers.

In 2010 is onderzoek verricht naar de gerealiseerde reductie van de administratieve lasten in de transportsector als gevolg van ingezette acties naar aanleiding van de adviezen van de Commissie Noordzij. In 2011 zal de Tweede Kamer daarover worden geïnformeerd.

Efficiënter goederenvervoer wordt meegenomen in het aangekondigde programma Benutten dat zich richt op een efficiënt gebruik van alle beschikbare infrastructuur.

Het verbeteren en bewaken van vrij verkeer van goederen en het internationale level playing field (concurrentievoorwaarden) door betere regelgeving, gelijke implementatie van wetgeving in de lidstaten en de harmonisatie van uitvoering en handhaving heeft continue aandacht en staat centraal bij de inbreng ion Europese fora. Hierover is regelmatig contact met de belangrijkste spelers in Europa.

Dankzij de ingebruikname van de ERTMS en 25 kV op de Havenspoorlijn was het in 2010 (voor het eerst) mogelijk dat elektrische locomotieven direct van de terminals in de haven van Rotterdam naar hun bestemming in Duitsland rijden. Het aandeel e-locs (tov diesellocs) nam dan ook toe in de loop van 2010.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Vergroting strategische en internationale oriëntatie	Ja
2. Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	Nee
3. Logistieke efficiëntie binnenvaart	Ja
4. Logistieke efficiëntie wegvervoer	Ja
5. Logistieke efficiëntie spoorvervoer	Ja
6. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Toelichting

- De directe toegevoegde waarde van de zeevaartsector is fors afgenomen, voornamelijk door de wereldwijde recessie. Dit heeft echter geen negatieve gevolgen gehad voor de omvang van de Nederlandse vloot, die een groei te zien gaf.

Meetbare gegevens

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Daarnaast voert het CBS in opdracht van lenM een jaarlijkse monitor uit waarbij de ontwikkelingen van het logistieke bedrijfsleven in kaart worden gebracht. Dit kan onder andere worden gebruikt bij het beoordelen van de vorderingen van het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains.

De verwachting is dat deze nieuwe indicator in de begroting 2012 kan worden gepresenteerd.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen en meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt. De inzet van de Rijksoverheid is slechts één van vele beïnvloedende factoren.

Kengetal: Directe toegevoegde waarde zeevaart en maritieme cluster (in € miljard)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	0,8
Overige maritieme sector/ dienstverlening	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3				
Totaal brede maritieme sector ¹	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5				
Totaal maritieme cluster ²						10,3	11,2	11,4	10,6

¹ totaal brede maritieme sector: Zeevaart, Binnenvaart, Laad-, los en overslagactiviteiten, Opslag, Expediteurs, Dienstverlening vervoer water, Nieuwbouw en reparatie van schepen, Natte waterbouw (baggeren etc.), Verhuur van schepen, Groothandel in scheepsbenodigdheden.

² totaal maritieme cluster: Zeevaart, Scheepsbouw, Offshore, Binnenvaart, Waterbouw, Havens, Marine, Visserij, Maritieme dienstverlening, Watersportindustrie en Maritieme toeleveranciers.

De laatst genoemde definitie sluit aan bij de clusteractiviteiten van NML en bij de behoefte aan informatie over een breder spectrum van de onderdelen van de maritieme cluster.

Bron: cijfers 2001–2005 uit Ecorys, Beleidsmonitor 2008, cijfers 2006–2009 uit PRC Maritieme monitor 2010

Toelichting

In 2009 bedroeg de directe toegevoegde waarde van de zeevaartsector € 847 mln. Dat betekende een afname van bijna 29% ten opzichte van het jaar ervoor. Voornaamste oorzaak voor het verlies van toegevoegde waarde was de wereldwijde recessie waardoor de vraag sterk terugviel en de vrachttarieven een historisch dieptepunt behaalden met als gevolg een negatieve beïnvloeding van de bedrijfsresultaten.

Onderstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. De groei c.q. afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar van meerdere factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

Beleidsartikel 35

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag ¹

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Aantallen</i>											
Handelsvaart	591	607	619	622	600	570	574	566	640	688	725
Zeesleepvaart	164	176	191	164	168	164	174	212	222	222	249
Waterbouw	150	156	157	156	160	151	148	139	118	121	120
Totaal	905	939	967	942	928	885	896	917	980	1 031	1 094
<i>Bruto tonnage (GT) (x1000)</i>											
Handelsvaart	4 393	4 760	4 780	4 755	4 934	4 932	5 031	5 114	5 980	6 313	6 075
Zeesleepvaart	194	205	228	188	186	178	181	243	264	237	310
Waterbouw	466	509	521	535	570	498	509	477	375	441	450
Totaal	5 053	5 474	5 529	5 478	5 690	5 608	5 721	5 834	6 619	6 991	6 835

¹ schepen > 100 GT en pontons > 1 000 GT

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, februari 2011

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer ¹

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Aantallen</i>											
Handelsvaart	309	411	448	435	418	375	434	462	395	410	433
Zeesleepvaart	246	262	272	301	306	329	284	332	358	406	459
Waterbouw	29	37	33	31	34	37	39	45	52	66	63
Totaal	584	710	753	767	758	741	757	839	805	882	955
<i>Bruto tonnage (GT) (x1000)</i>											
Handelsvaart	3 740	5 718	5 656	5 384	5 244	4 692	5 566	6 278	4 542	5 057	5 259
Zeesleepvaart	312	1 071	1 773	1 741	1 786	2 704	2 782	1 903	1 423	1 217	1 011
Waterbouw	90	76	86	79	75	99	102	122	184	225	251
Totaal	4 142	6 865	7 515	7 204	7 105	7 495	8 450	8 303	6 149	6 499	6 521

¹ schepen > 100 GT en pontons > 1 000 GT

Bron: cijfers tot 2006 Ecorys (dec 2008), cijfers 2006–2009 Policy Research Corporation (april 2010), cijfers 2010 IVW (april 2011). Alle cijfers op basis van Lloyd's Register Fairplay.

De cijfers vanaf 2006 zijn berekend op basis van een herijkte methodologie die transparant en eenvoudig te actualiseren is door het meer direct aansluiten bij publiek beschikbare data.

Toelichting

De Nederlandse vloot – handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw – onder Nederlandse en buitenlandse vlag is in 2010 met 136 schepen toegenomen, een groei van 7%. Op peildatum 31 december 2010 telde de totale vloot 2 049 schepen en had een bruto tonnage van bijna 13,4 mln. De sterkste toename vond plaats bij de vloot onder buitenlandse vlag. Deze groeide van 882 schepen naar 955 schepen, een groei van 8%. Maar ook de vloot onder Nederlandse vlag nam in 2010 toe van 1 031 schepen naar 1 094 schepen, een groei van 6%. Net als eerdere jaren is in 2010 de vloot van in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag weer toegenomen en wel met 63 schepen, een groei van 6%. Op de peildatum 31 december 2010 telde de vloot onder Nederlandse vlag 1 094 schepen met een bruto tonnage van ruim 6,8 mln. Het bruto tonnage is echter afgenomen met 2,2% doordat enkele relatief grote (container) schepen zijn uitgevlagd, terwijl daar een toename van relatief minder grote schepen tegenover stond. Deze kengetallen zijn niet opgenomen in

Beleidsartikel 35

de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

Onderstaand kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde binnenvaart in constante prijzen en meet hoe sterk de binnenvaart zich ontwikkelt. De inzet van de Rijksoverheid is slechts één van vele beïnvloedende factoren.

Kengetal: Toegevoegde waarde binnenvaart in lopende prijzen (in € miljard)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Binnenvaart	0,76	0,68	0,73	0,78	0,72	0,78	0,80	0,83	0,72

Bron: cijfers tot 2006 Goederenvervoermonitor Ecorys, december 2008 en cijfers vanaf 2006 De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor, oktober 2010

De cijfers in de Begroting zijn gebaseerd op constante prijzen, de cijfers in het Jaarverslag zijn gebaseerd op lopende prijzen. Dit verklaart het verschil tussen de cijfers voor de jaren 2006 t/m 2008 in de Begroting 2011 en dit Jaarverslag. Voortaan zullen zowel in de Begroting als het Jaarverslag de cijfers gebaseerd op lopende prijzen worden opgenomen.

Toelichting

De forse daling van het toegevoegde waarde cijfer in 2009 t.o.v. 2008 moet worden verklaard door de wereldwijde economisch crisis en de hiermee samenhangende daling van internationale vervoersstromen die in 2009 grote consequenties had voor de logistieke sector en voor de binnenvaart in het bijzonder. Dit uitte zich in dalende vrachtvolumes en (mede vanwege overcapaciteit in aanbod van tonnage), in scherp dalende vrachtprijzen waardoor de sector te kampen had met een grote omzetsdaling. De winstdaling wordt geschat op 16%. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Logistieke efficiëntie wegvervoer

In het kader van het programma Benutten zal dit onderwerp opnieuw onder de loep worden genomen. Voor 2010 waren hier geen resultaatafspraken over opgenomen.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

De indicator «aantal omgebouwde ETCS-locomotieven» wordt vervangen door de nieuwe indicator «aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van de Betuwelijn». Deze indicator geeft in tegenstelling tot de eerdere indicator inzicht in de omvang van het gebruik van dit tracé. (ETCS – UIC – International Union of Railways – Union Internationale des Chemins de fer)

Indicator: Aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van Betuwelijn

	2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
Aantal treinbewegingen	220	350	400

Bron: KeyRail

Toelichting

Realisatie 2010 is 400. Dankzij de instroom van nieuwe (elektrische) locomotieven kon in 2010 meer verkeer over de Betuweroute dan vooraf gepland. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	Realisatie 2010
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	1 233

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair op transactiebasis

	Realisatie 2010
Willekeurige afschrijving zeeschepen	3
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	81
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	100
Vrijstelling cummunaitaire wateren	890

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken

	Onderzoek onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	35.02	2009	2011	
	Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer	35.04	2010	PM	
Overig evaluatieonderzoek	Evaluatie subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land	35.04	2008	2009	zie toelichting

Mainport Rotterdam en overige zeehavens

In 2010 is gestart met een beleidsdoorlichting van artikel 35.02. De resultaten van deze beleidsdoorlichting zullen begin 2011 worden opgeleverd.

Evaluatie subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land

In het Jaarverslag 2009 is reeds een toelichting gegeven op dit evaluatie onderzoek.

36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit

Algemene doelstelling	Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.
Doelbereiking	<p>Bij de VN klimaatop in Cancún eind 2010 zijn enkele besluiten genomen, onder andere op het gebied van fondsen (oprichting Green Climate fund), voorkomen van ontbossing, mitigatie (vastlegging van de 2 graden doelstellingen) en adaptatie (vaststelling Cancún Adaptatie Raamwerk). Er zijn in Cancún geen afspraken over internationale luchtvaart en zeevaart gemaakt.</p> <p>Parallel hieraan zijn in 2010 in IMO- en ICAO-verband alsmede in EU-verband over CO₂ reductiemaatregelen voor transportmodaliteiten onderhandelingen gevoerd. In IMO heeft dit geleid tot het in werking treden van de procedure die in 2010 zou moeten leiden tot het verplicht maken van energie efficiency normen voor nieuwe schepen. De ICAO Assembly heeft – met van een aantal landen reserveringen – een resolutie aangenomen waarin mondiale afspraken voor de reductie van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart zijn vastgelegd. In EU verband zijn CO₂ emissienormen voor lichte bedrijfsvoertuigen aangenomen.</p> <p>Het internationale proces om te komen tot nieuwe, stringenter motoremissienormen voor de binnenvaart is nog gaande. Uitgangspunt blijft het nastreven van ambitieus internationaal bronbeleid.</p> <p>In 2010 zijn strengere normen ten aanzien van de zwaveluitstoot van schepen van kracht geworden en werden in IMO stappen gezet naar een internationaal akkoord over CO₂ reductie.</p> <p>De overdracht van de innovatieactiviteiten Innovatieprogramma Geluid naar de bestaande organisaties is voltooid.</p> <p>Voorjaar 2010 hebben ECN en PBL de Referentieraming energie en emissies 2010 – 2020 uitgevoerd tbv tussenevaluatie Kabinetsprogramma Schoon en Zuinig. Uit de referentieraming blijkt dat bij volledige uitvoering van vaststaand en voorgenomen beleid de meeste sectoren op koers liggen om de gestelde doelstellingen voor 2011 te realiseren en er worden aanzienlijke stappen richting 2020 gezet.</p> <p>In de sector verkeer worden met name personen-voertuigen door o.a. EU bronbeleid en fiscale vergroening steeds schoner en zuiniger. Het verduurzamen van het goederenvervoer blijft hier nog bij achter.</p>
Maatschappelijke effecten	<p>Door middel van CO₂ normering voertuigen (bestelverkeer) en de innovatie impuls vanuit de Proeftuinen voor duurzame mobiliteit is een bijdrage geleverd aan het verduurzamen van mobiliteit en het terugdringen van de emissies. Zoals een landelijke dekking van tankstations met alternatieve brandstoffen, stimuleren van hybride en elektrisch rijden en het programma Truck van de Toekomst.</p> <p>De scheepvaart levert een bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit.</p>
Externe factoren	De crisis heeft er aan bijgedragen dat de groei in transport is afgenomen en heeft geleid tot minder emissies. Dat heeft ook bijgedragen aan het binnen bereik komen van de doelstelling uit Schoon en Zuinig.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	141 912	79 802	47 234	63 782	66 551	90 137	- 23 586	¹ - 30 006
Uitgaven	74 701	74 888	77 126	64 684	77 592	115 391	- 37 799	- 2 706
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>23 400</i>	<i>25 423</i>	<i>22 171</i>	<i>25 206</i>	<i>24 237</i>	<i>35 181</i>	<i>- 10 944</i>	<i>- 856</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	820	587	643	1 111	1 528	823	705	² - 198
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	6 382	6 236	3 080	4 648	5 764	2 829	2 935	³ 530
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	5 571	7 121	10 372	13 308	11 764	25 284	- 13 520	⁴ - 577
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	4 967	6 337	924	935	1 070	1 102	- 32	- 32
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oploss.wegverv.	163	191	207	175	169	150	19	19
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 497	4 951	6 945	5 029	3 942	4 993	- 1 051	- 598
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 127</i>	<i>9 131</i>	<i>9 137</i>	<i>9 157</i>	<i>9 195</i>	<i>9 120</i>	<i>75</i>	<i>75</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	0	0	0	0	0	0	0	0
36.02.02 Bev.geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	51	55	61	81	119	44	75	⁵ 75
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	0	0
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>40 304</i>	<i>38 271</i>	<i>43 205</i>	<i>27 651</i>	<i>41 529</i>	<i>67 825</i>	<i>- 26 296</i>	<i>- 1 446</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	9 842	10 047	9 615	10 708	9 878	12 365	- 2 487	- 2 487
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	19 957	17 282	5 828	589	416	0	416	⁶ 216
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	207	2 407	4 950	7 646	14 510	43 534	- 29 024	⁷ - 1 890
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	9	138	987	240	101	919	- 818	⁸ - 49
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	121	178	29	0	11	0	11	⁹ - 13
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	6 878	5 287	5 123	5 065	13 453	8 373	5 080	¹⁰ 3 453
36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzonen Schiphol	1 168	576	284	1 270	802	1 348	- 546	- 518
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	266	338	2 356	894	567	0	567	¹¹ 44
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaimsregionale luchthavens	59	120	5	188	1	0	1	- 111
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 322	1 238	11 057	449	1 790	649	1 141	¹² - 91
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	435	117	2 403	0	0	0	0	0
36.03.12 Inspectie Verkeer en Waterstaat		543	568	602	0	637	- 637	¹³ 0
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>1 870</i>	<i>2 063</i>	<i>2 613</i>	<i>2 670</i>	<i>2 631</i>	<i>3 265</i>	<i>- 634</i>	<i>- 479</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	791	629	503	470	532	773	- 241	- 104
36.04.02 Duurzame zeehavens	190	208	293	181	962	188	774	¹⁴ 66
36.04.03 Duurzame binnenvaart	889	631	1 197	1 263	1 137	1 609	- 472	- 441
36.04.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat		595	620	756	0	695	- 695	¹⁵ 0
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven	2 074	1 604	1 801	2 024	2 352	1 527	825	
- Baten-lastendiensten	306	1 459	1 552	2 013	766	1 715	- 949	

Beleidsartikel 36

36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
– Restant	72 281	71 825	73 773	60 647	74 474	112 149	– 37 675	
36.09 Ontvangsten	53 833	55 021	56 806	49 622	37 318	39 353	– 2 035	– 2 035
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1	9 662	10 107	10 684	9 577	9 914	12 362	– 2 448	– 2 448
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1	0	68	147	16	0	0	0	0
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	33 352	33 604	34 084	29 731	16 849	15 028	1 821	1 821
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3	93	6	147	97	216	0	216	¹⁶ 216
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	10 326	10 690	11 009	9 780	10 085	11 688	– 1 603	– 1 603
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	243	200	221	171	197	250	– 53	– 53
36.09.07 Overige ontvangsten	157	346	514	250	57	25	32	¹⁷ 32

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De lagere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met de hogere realisatie op Investerings-impuls voor innovatie (zie toelichting 3), de lagere realisatie op Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer (zie toelichting 4), de lagere realisatie op Duurzaam weggoederenvervoer (zie toelichting 5), de lagere realisatie op Doorstortingen heffingen GIS-1, de lagere realisatie op Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (zie toelichting 7), de hogere realisatie op Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol (zie toelichting 12) en de hogere realisatie op Duurzame Luchtvaart (zie toelichting 13).

² Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

³ De hogere uitgaven zijn een gevolg van vertragingen in voorgaande jaren en zijn grotendeels gedekt door FES-verschuivingen.

⁴ De lagere uitgaven zijn hoofdzakelijk een gevolg van vertragingen in de start van uit FES gefinancierde activiteiten in het kader van Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer doordat de FES gelden niet tijdig beschikbaar waren. Daarnaast waren er vertragingen in de subsidieaanvragen voor biobrandstoffen.

⁵ De hogere uitgaven worden veroorzaakt door hogere personeelskosten.

⁶ Voor het GIS 2 project worden nog kosten gemaakt in verband met een claim die Progis heeft gelegd op een grote aannemer. Dit heeft geleid tot een bodemprocedure. Hiervoor worden de nodige kosten gemaakt (RWS adviseur, Landsadvocaat, arbitrage commissie)

⁷ Uit de PRI 2009 is gebleken dat het totale projectbudget lager uitkomt dan eerder geraamd (minder woningen en aanbestedingsvoordelen).

Daarnaast is door een aantal oorzaken een deel van het programma niet tot besteding gekomen. Een aantal woningen blijkt namelijk al voldoende geluidwerend te zijn, er is vertraging bij het akoestisch onderzoek en ontwerp en de kosten van isolatie voor de in 2010 opgeleverde woningen blijken lager te liggen dan geraamd.

⁸ Betreft uitgaven voor de Klacht en Garantieregeling GIS 2 en GIS 3. De werkelijke uitgaven worden bepaald door klachten van eigenaren van woningen en zijn daarom moeilijk in te schatten.

⁹ In de initiële begroting waren aanvankelijk geen middelen geraamd. De realisatie heeft betrekking op de sloopkosten van het laatste woonschip.

¹⁰ De hogere uitgaven worden veroorzaakt doordat het Schadeschap een versnelling heeft weten te bereiken in de afhandeling van claims.

¹¹ De gerealiseerde uitgaven hebben m.n. betrekking op de realisatie van het project Maastricht–Aachen–Airport.

¹² De hogere realisatie is het gevolg van de overboeking van FES-middelen voor de Proeftuinen duurzame mobiliteit Luchtvaart.

¹³ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

¹⁴ De hogere realisatie is het gevolg van de overboeking van FES-middelen voor de Proeftuinen duurzame mobiliteit Zeehavens.

¹⁵ Voor de agentschapsbijdragen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een herallocatie en indikking plaatsgevonden binnen de lenM begroting. De herschikking is per saldo budgettair neutraal.

¹⁶ Het gerealiseerde bedrag betreft de ontvangsten m.b.t. wensvoorzieningen in 2010.

¹⁷ Hogere ontvangst is het gevolg van een subsidievaststelling.

36.01 Leefomgeving Hoofdwegen: Uitstoot van schadelijke stoffen en van CO₂ verminderen, lokale luchtkwaliteit verbeteren, te hoge geluidsbelastingen door wegvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door hoofdwegen in de ecologische hoofdstructuur oplossen

Motivering

De nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieu-kwaliteit nakomen en op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren.

Doelbereiking

Uit de referentieraming van Schoon en Zuinig blijkt dat de doelstelling voor broeikasgassen binnen bereik komt als vaststaand en voorgenomen beleid uitgevoerd wordt geëffectueerd. Voorgenomen beleid kan op belangrijke punten echter niet meer worden uitgevoerd. Dit is ondermeer het gevolg van het niet doorvoeren van Anders Betalen voor Mobiliteit (rekening rijden) en veranderingen in de EU CO₂ normen voor voertuigen (bestelverkeer). Desalniettemin blijft voor de sector verkeer de gestelde bandbreedte van de te behalen doelstelling CO₂ reductie (27–37 Mton) voor zover nu kan worden beoordeeld binnen bereik.

Op grond van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is voor 5 ecoducten de schop in de grond gegaan. Hierbij werken de provincies, Rijkswaterstaat en ProRail nauw samen.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT zijn afspraken gemaakt over de prioritering en programmering van het programma tot en met 2018.

Het BSIK/KIS-project Transumo is op 15 januari 2010 afgerond. De eindrapportages en verantwoording zijn te vinden op www.transumofootprint.nl. Door de Transumo-participanten zijn middelen vrijgemaakt om deze footprint ook nog de komende jaren «levend» te houden.

Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer.

Afgelopen jaar zijn de volgende stappen gezet in het bronbeleid:

CO₂ normering voertuigen (bestelverkeer) en innovatie middels de Proeftuinen duurzame mobiliteit. Het programma De Nieuwe Band (DNB) is eveneens het programma Het Nieuwe Rijden (HNR) overgedragen aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM).

Subsidies voor verduurzaming eigen verkeer en vervoer door organisaties heeft een goedwerkend prototype van een open standaard opgeleverd. Dit vormt de basis om berichtenverkeer te faciliteren tussen rijdende voertuigen onderling en tussen voertuigen en wal. Hiermee kan dienstverlening van dynamisch verkeersmanagement sterk verbeteren.

- In 2010 zijn in Rotterdam en Enschede de ontwikkelde bussen vanwege de Experimentenregeling Duurzaam Openbaar Vervoer in gebruik genomen. Van de 7 projecten bevinden zich nog 2 in de ontwikkel-/bouw fase.
- Nederland is door Nissan/Renault, Mitsubishi (Opel) als prioritair land geoormerkt voor de levering van de eerste batch van seriegeproduceerde elektrische auto's (circa 3 000). De fase van opschaling komt daarmee sneller in beeld. In 2010 is een robuust netwerk aangelegd van laadpunten die allen met één pas toegankelijk zijn. Bovendien is er in gezamenlijkheid voor gekozen één type stekker en één laadprotocol als norm in Nederland te hanteren. Hierin loopt Nederland voorop in de ontwikkelingen.

De eerste volledig elektrisch aangedreven auto's zijn in 2010 door RWS aangeschaft.

- Op het gebied van de proeftuin Waterstof heeft de tender nog geen resultaat opgeleverd. Op basis van de ervaring is aangegeven een aangepast programma te ontwikkelen.
- Voor de brandstof aardgas/groen gas geldt het tarief van 3 ct/m³. Toch neemt de ontwikkeling van aardgasauto's nog geen grote vlucht. Redenen zijn de onbekendheid en ook het geringe aantal aardgaspompen. Op korte termijn zal sprake zijn van een landsdekkend netwerk van aardgaspompen als gevolg van nieuwbouw die mogelijk is gemaakt door reeds verleende subsidies (Tankstations Alternatieve Brandstoffen – TAB).
- De duurzaamheidsaspecten van biobrandstoffen staan centraal. De Commissie Corbeij heeft aan de toenmalige minister van VROM advies uitgebracht over de ILUC-factor (Indirect LandUse Change). De EU

moet hierover nog een standpunt innemen. Een wetsvoorstel om de Richtlijn Hernieuwbare Energie om te zetten in Nederlandse wetgeving is in voorbereiding.

- Uitvoering is gegeven aan het realiseren van de Proeftuinen voor duurzame mobiliteit. Voorbeelden daarvan zijn: hybride en elektrisch rijden en programma Truck van de Toekomst.

Met een pakket aan maatregelen in het vigerend Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit (NSL; Luchtkwaliteit) wordt gewaarborgd dat overal in Nederland tijdig aan de normen voor luchtkwaliteit (PM10 en NO₂) wordt voldaan. Daarnaast is in 2010 specifiek ingezet op een verbetering van de prestaties van de Euronormen naar aanleiding van de tegenvallende prestaties in de praktijk van Euro V vrachtauto's. Dit heeft in 2010 geleid tot een eerste pakket maatregelen van Brussel ter verbetering van de testcyclus voor de nog op de markt te komen Euro VI voor vrachtauto's.

De voorbereiding van de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) (Mirt 2010, Mirt 2011) is in volle gang. Er zijn stappen gezet die leiden tot samenvoeging van de budgetten van de Nota Mobiliteit en van de bestaande saneringsoperatie. Dit leidt tot één budget voor het MJPG in het infrastructuurfonds, dat een onderverdeling kent naar weg en spoor. De uitvoerders zijn inmiddels gestart met het vormgeven van de organisatie voor de uitvoering van het programma. De eerste concrete saneringsprojecten zijn vooruitlopend op het MJPG reeds uitgevoerd of in uitvoering. Het betreffen zogenaamde «Pre-NoMo projecten» zoals de aanleg van dunne geluidreducerende deklagen op de N65 bij Helvoirt, geluidschermen langs de A59 bij Heusden en de aanleg van raildempers op diverse locaties.

De nazorg van het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) is gericht op overdracht van de innovatieactiviteiten naar de bestaande organisaties. De overdracht is voltooid en innovatieactiviteiten gericht op reductie van geluid zijn ondergebracht in de reguliere werkzaamheden van de betrokken organisaties. VhVenW, vhVROM en ProRail hebben in 2010 onder andere de volgende resultaten bereikt:

- Afronding van het experiment met een proefvak van het super stille wegdek met rubber op een verzorgingsplaats langs de A50. Het wegdek is inderdaad superstil gebleken (2 dB stiller dan het meest stille thans toepasbare wegdek tweelaags ZOAB), maar de levensduur is onvoldoende.
- Bij Rijkswaterstaat is de vrijgave van nieuwe type stillere wegdekken in voorbereiding. Het gaat om tweelaags ZOAB met fijne toplaag en de zogenaamde dunne geluidreducerende wegdekken.
- Het robuuste en stille wegdek «modieslab» is door Rijkswaterstaat vrijgegeven voor toepassing op autosnelwegen.
- Het vergroten van de kennis over de prestaties van stille wegdekken op rijkswegen door het uitvoeren van een monitoringsprogramma.
- ProRail heeft een experiment gedaan met railimpregnatie en railprofilering gericht op het reduceren van het piepen van treinen in krappe bogen. Er is een aanzienlijke reductie gehaald maar de levensduur van de oplossing vergt nog verdere verbetering.
- De internationale samenwerking gericht op versnelling van de ombouw van de Europese vloot van lawaaiige goederenwagens is voortgezet.
- Er zijn geluidmetingen aan banden verricht en er is een bandenlijst voor bestelauto's gepubliceerd ter stimulering van het toepassen van stille banden.

Op 25 juni 2010 heeft de Minister het Plan van Aanpak Truck van de Toekomst aangeboden aan de Tweede Kamer (TK 2009–2010, 31 209,

nr. 122). Met dit Plan van Aanpak wordt uitvoering gegeven aan de ambitie om het goederenvervoer over de weg te verduurzamen door bestaande kansen voor brandstofbesparing en CO₂-reductie te stimuleren door demonstratie in de praktijk. In het kader van het Plan van Aanpak is op 21 september 2010 het Subsidieprogramma Proeftuinen Duurzame Mobiliteit: Truck van de Toekomst gepubliceerd en is aan TNO opdracht verleend een demonstratieprogramma Truck van de Toekomst op te zetten.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Algemene strategie- en beleidsvorming	Ja
2. Investeringsimpuls voor innovatie	Ja
3. Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	Ja
4. Maatregelen lokale luchtkwaliteit	Ja
5. Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	Ja
6. Duurzaam weggoederenvervoer	Ja

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op klimaatbeleid personenvervoer, de enveloppe Innovatie en Energiebesparing, maatregelen lokale luchtkwaliteit, het bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer, duurzaam weggoederenvervoer, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer, lokale luchtkwaliteiten het bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor wegvervoer, duurzaam weggoederenvervoer

Het streven is de emissies van verkeer en vervoer terug te dringen, de luchtkwaliteit te verbeteren en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen op te lossen.

Sinds 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (Dossier Luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Dit is een gezamenlijk programma van rijk en decentrale overheden gericht op het tijdig halen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Met het NSL beschermen we de gezondheid van de Nederlandse bevolking en ontstaat er ruimte voor noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Door middel van jaarlijkse monitoring wordt gegarandeerd dat de normen voor luchtkwaliteit gehaald worden. De CO₂-uitstoot geeft een indicatie van de effectiviteit van het klimaat- en energiebeleid dat voor verkeer en vervoer wordt ingezet. Nationaal is het beleid hiervoor merendeels in het programma Schoon en Zuinig (Schoon en Zuinig) en de Innovatieagenda Energietransitie (SenterNovem – EnergieTransitie) verankerd.

De uitstoot van NO_x, SO₂, VOS en NO₂ geven een indicatie van de maatregelen ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit. De indicatoren met betrekking tot knelpunten geven informatie over objecten, voornamelijk woningen in de (onmiddellijke) nabijheid van rijkswegen, waar de geluidsbelasting te hoog is volgens de geldende normen.

Beleidsartikel 36

Indicatoren								
Indicator	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Basis- waarde peildatum	Streef- waarde peildatum
Emissie NO_x^{1, 2}								
Bron:							268 kton	158 kton
CBS-stat-line, natuur en milieu/lucht	205,6	196,9	192,7	185,2	170,5		2000	2010
Emissie SO₂^{1, 2}								
Bron:							9 kton	4 kton
CBS-stat-line, natuur en milieu/lucht	5,8	5,7	5,4	3,2	2,6		2000	2010
Emissie VOS (NM)^{1, 2}								
	56,2	51,4	48,9	47,3	44,6		90 kton	55 kton
Bron:							2000	2010
CBS-stat-line, natuur en milieu/lucht								
Emissie CO₂ in verkeer en vervoer³								
IPCC/CBS	38,9	39,7	38,9	39,8	38,06		36,6 Mton	30–34 mton
<i>IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change</i>								
Bron:								
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl								
Referentiecode: PBL/sep10/0168							2000	2020
Lokale luchtkwaliteit NO₂⁴ linebreak								
Bron: RWS/DVS								0 knelpunten langs rijkswegen 2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen⁵								
Bron: RWS/DVS	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	0
Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd (6)								
Bron: RWS/DVS	10	17	29	41	43	55	0	208
http://www.mjpo.nl/downloads/100267-DWW-Jaarverslag09_LR1.pdf								

¹ Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer berekend volgens het NEC-protocol. De nationale streefwaarden voor de sector verkeer en vervoer zijn 158 ton NO_x, 4 ton SO₂, 55 kton VOS in 2010. Bron: CBS-stat-line, natuur en milieu/lucht (statline.cbs.nl).

In bovenstaande cijfers zijn alle nieuwe inzichten verwerkt, waaronder de hoge NO_x-emissies van Euro-V vrachtauto's.

De voorlopige emissiecijfers voor 2010 zijn nog niet bekend.

De vaststelling van de NEC-plafonds voor het jaar 2020 voor de stoffen NO_x, SO₂ en VOS zal binnen enkele jaren plaatsvinden. Binnen de Emissie-Registratie wordt jaarlijks een nieuwe reeks emissiecijfers voor de hele periode vanaf 1990 tot het jaar t-1 berekend. Dit omdat er vaak nieuwe inzichten ontstaan die van invloed zijn op meerdere jaren uit de tijdreeks en Emissieregistratie altijd een consistente emissietijdreeks wil opleveren. De emissiecijfers voor reeds gerapporteerde jaren kunnen daardoor wijzigen bij het opleveren van een nieuwe tijdreeks.

² Betreft mobiele bronnen, totaal. Mobiele bronnen zijn transportmiddelen en mobiele werktuigen met een verbrandingsmotor, inclusief buitenlandse transportmiddelen. Exclusief zeevaart.

³ Voor 2009 zijn de cijfers nog gebaseerd op voorlopige energie- en productiestatistieken van het CBS. De oude jaren zijn aangepast aan de referentiebron van 2009, zijnde PBL (Planbureau voor de Leefomgeving); dit was CBS.

⁴ Voor lokale luchtkwaliteit geldt dat uiterlijk 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald moet worden. Tussentijdse waarden zijn niet vastgesteld. Voor PM₁₀ geldt dat op alle locaties langs rijkswegen aan de grenswaarde wordt voldaan vóór juni 2011.

⁵ De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (> 65 dB L_{den}) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. Voor 10% van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en zal de belasting boven de 65 dB blijven. In 2010 zijn 12 MJPO-knelpunten geheel opgelost. Deze zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Beleidsartikel 36

nr	Provincie	Locatie	Voorziening	Opgelost	Onderdeel
FL9	Flevoland	A6 Kuindervaart	Kleine faunatunnel	Geheel	Wegen
Fr 9	Friesland	N31 Langdeel	Aquaduct met doorlopende oever	Geheel	Wegen
GE19	Gelderland	A2 Beesd	Ecoduct	Geheel	Wegen
Gr 9	Groningen	N33 Holwierde	Brug met doorlopende oever	Geheel	Wegen
Li 16	Limburg	A2 Wessem	Kleine faunatunnel	Geheel	Wegen
NH 7	Noord-Holland	A7 Middenmeer	Kleine faunatunnel	Geheel	Wegen
NH 9	Noord-Holland	A7 Purmerend Noord	Kleine faunatunnel	Geheel	Wegen
Ut 12	Utrecht	A2 Abcoude	watergang	Geheel	Wegen
Ut 13	Utrecht	A2 Loenersloot	Grote faunatunnel	Geheel	Robuuste verbinding
Ut 19	Utrecht	A2 Vianen	Ecoduct natuurbrug	Geheel	Wegen
ZE 13	Zeeland	N61 Otheensche kreek	Brug met doorlopende oever	Geheel	Wegen
ZH 11	Zuid-Holland	A4 Hoogmade	Duiker met doorlopende oever	Geheel	Wegen

Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: In 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn (zie ook het Jaarverslag 2008 MJPO, (www.mjpo.nl/actueel/?page=laatste_nieuws&type=detail&id=77)).

De reeks voor het oplossen van de knelpunten zoals opgenomen in de nota Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004 (www.mjpo.nl/downloads/MJPO_2004.pdf) ziet er als volgt uit:

Indicator: aantal opgeloste MJPO knelpunten														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal opgeloste knelpunten MJPO	10	7	12	12	11	12	17	11	11	13	21	26	22	23
Totaal aantal	10	17	29	41	52	64	81	92	103	116	137	163	185	208

Bron: DVS, MJPO Jaarverslag 2008, mei 2009

Toelichting

De tabel geeft een indicatie van de planning van de aanpak van de MJPO-knelpunten.

De gevolgen van de kabinetswisseling in 2010 zijn voor het MJPO op het moment van totstandkoming van dit Jaarverslag ongewis.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2010
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	1 209 404
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	1 709 262

36.02 Leefomgeving Spoorwegen: te hoge geluidsbelastingen door spoorvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door spoorwegen in de ecologische hoofdstructuur en in de bodem oplossen

Motivering

Alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit nakomen en op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem realiseren.

Doelbereiking

In 2010 is de invoeringswet voor SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering Nieuw Geluidbeleid) opgesteld en voor advies aan de Raad van State gestuurd. Ook is de onderliggende wet- en regelgeving verder uitgewerkt.

In 2010 zijn 2 MJPO-projecten voor het spoorgedeelte geheel uitgevoerd.

- Er is in 2010 verder gewerkt aan het vormgeven van het uitvoeringsprogramma voor de periode 2011–2020 voor de aanpak van situaties inzake zeer hoge geluidbelastingen langs rijksinfrastructuur. Dit programma is opgenomen in het MIRT onder de naam Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG; mirt 2010, mirt 2011);
- ProRail heeft in een aantal situaties met hoge geluidsbelastingen, vooruitlopend op het MJPG, maatregelen getroffen door middel van het toepassen van innovatieve maatregelen;
- In 2010 is verder gewerkt aan de implementeren van nieuwe maatregelen voor geluidsreductie die een aantrekkelijk alternatief zijn voor geluidsschermen. Het gaat hierbij om implementatie van maatregelen uit het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG) en de doorontwikkeling en de bepaling van de Life Cycle Costs (LCC) van enkele producten uit dat programma, waaronder de proeven met LL-blokken op goederentreinen en het bevorderen van een internationale vrijgave van LL-blokken;
- In 2010 zijn maatregelen getroffen om emplacementen te laten voldoen aan de milieuvergunningen.

NS en de voormalige ministeries van VenW en VROM dragen bij aan de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen, in uitvoering bij de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen (SBNS). Het jaarverslag van SBNS verschijnt jaarlijks in juni op www.sbns.nl.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
2. Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	Ja
3. Bodemsanering NS percelen	Ja

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op het bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Beleidsartikel 36

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor

Het streven is de geluidsemissies van verkeer en vervoer terug te dringen en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen op te lossen. Door toenemende (verkeers)intensiteiten kan het aantal geluidsbelaste woningen toenemen.

Prestatie-indicator Leefomgeving spoorwegen							
	Basis- waarde peildatum	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Streef- waarde peildatum 2
Geluidknelpunten langs spoorwegen	12 500 woningen	7 500 woningen	8 900 woningen	7 200 woningen	zie toelichting		0 (in 2020)
Aantal opgeloste MJPO knelpunten	0 (in 2004)	0	0	0	3	2	79 (in 2018)

Bron: (1) ProRail, (2) www.mjpo.nl/downloads/100267-DWW-Jaarverslag09_LR1.pdf

Toelichting

Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) zal na invoering van de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) kunnen starten. In het MJPG worden naast de knelpunten die zijn beschreven in de Nota Mobiliteit (NoMo) ook de resterende saneringswoningen die vallen onder de huidige Wet geluidhinder en de grote groeigevalen gesaneerd. De scope van het programma zal dus breder zijn dan alleen het oplossen van de NoMo-knelpunten. Voor de jaren 2009 en 2010 zijn daarom geen tellingen meer gedaan. Als SWUNG in werking treedt zal de saneringsvoorraad bekend worden en kan het MJPG formeel starten. Vanaf dat moment zal over de knelpunten uit het MJPG worden gerapporteerd.

nr.	Provincie	Locatie	Voorziening	Opgelost	Onderdeel
Li 18	Limburg	Het Ijzerenbosch	Brug met doorlopende oever	Gedeeltelijk, het spoordeel geheel	Spoor
OV2	Overijssel	Nijverdal	Grote faunatunnel	Gedeeltelijk, het spoordeel geheel	Spoor

MJPO-knelpunten bestaan vaak uit deelknelpunten, waardoor het kan voorkomen dat een aantal maatregelen, bijv. aan spoorse zijde al zijn uitgevoerd, maar in hetzelfde gebied nog meer maatregelen moeten worden uitgevoerd. In 2010 zijn 2 projecten voor het spoorgedeelte geheel uitgevoerd: Het Ijzerenbosch (Li 18, brug met doorlopende oever) en Nijverdal (OV 2, grote faunatunnel). Bovendien is mede door het MJPO een spoorbrug tussen Sittard en Susteren over de Vloedgraaf vernieuwd, waarmee een oud knelpunt in de afvoer van de Vloedgraaf en de passage voor mens en dier onder het spoor opgelost.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	realisatie 2010
IF 13.03 Ontsnippering	2 000
IF 13.03 Geluid sanering spoorwegen	16 565

36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Motivering

Groei van de luchtvaart mogelijk maken binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu en leefomgeving.

Doelbereiking

In 2010 is deelgenomen aan internationaal overleg met als doel afspraken te maken over reductie van CO₂-emissies in de luchtvaart. De resultaten zijn ingebracht in de klimaat/milieu-discussie tijdens de 37ste ICAO Assembly en dit heeft geleid tot afspraken over klimaatdoelen.

Beleidsprestaties 2010

Realisatie

1. Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	Ja
2. Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	Ja
3. Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	Nee
4. Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	Ja
5. Woonschepen geluidszones Schiphol	Ja
6. Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	Ja
7. Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	Nee
8. Geluidsisolatie regionale luchthavens	Ja
9. Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	Ja
10. Duurzame luchtvaart	Ja
11. Groenvoorziening Schiphol	Ja
12. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Toelichting

- Afronding van de geluidsisolatie onder GIS-3 is, behoudens de administratieve afwikkeling, voorzien voor medio 2011.
- Zie de toelichting onder de prestatie-indicator: «Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidszone Schiphol».

Meetbare gegevens

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in het isolatiegebied GIS-3 liggen, zijn er 5205 opgenomen in het isolatieprogramma. Tot eind 2010 hebben 2256 eigenaren aangegeven geen prijs te stellen op (verdere) deelname aan het isolatieproject. Uit onderzoek is gebleken dat 1820 objecten geen recht hebben op aanvullende geluidwederende voorzieningen. Daarnaast zijn er 659 objecten geïsoleerd opgeleverd. Dit betekent dat 4753 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Naar huidige inzichten zullen onder GIS-3 circa 1100 objecten worden geïsoleerd. De isolatie van woningen in het kader van GIS-3 project kan naar verwachting in 2011 worden afgerond.

Aankoop LIB geluidsloopzones Schiphol

Kengetal: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsloopzones Schiphol

	Tot en met 2005	2006	2007	2008	2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	Totaal
>65 Ke	5	0	1	1	3	3	2	5	17
55 – 65 Ke	24	2	0	0	0	0	0	0	26
Totaal	29	2	1	1	3	3	2	5	43

Bron: Rijkswaterstaat, Voortgangsrapportage GIS nr. 13, tweede halfjaar 2010 (Kamerstuk 2010-2011, 26 959, nr. 136)

Toelichting

In 2010 zijn 2 objecten in de geluidsloopzones aangekocht conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol. Met deze aankoop komt het totaal aantal aangekochte woningen op 38. Eigenaren kunnen als gevolg van de motie Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27 603, nr. 73) niet worden gedwongen hun woning te verlaten. Een einddatum kan daarom niet worden vastgesteld.

Opgemerkt wordt dat sinds de ingebruikname van de 5^{de} baan (en de daarmee samenhangende wijzigingen in de Wet Luchtvaart) aankoop en sloop van woningen alleen mogelijk is indien de geluidsbelasting meer dan 65 Ke bedraagt. Behoudens woningen waarvoor de onderhandelingen tot aankoop gestart waren zijn er in de periode na ingebruikname 5de baan alleen woningen aangekocht met een geluidsbelasting boven de 65 Ke. In verband hiermede wordt thans geen onderscheid meer gemaakt naar de hoogte van de geluidsbelasting en zijn de cijfers vanaf 2009 als gevolg hiervan gecorrigeerd.

Duurzame luchtvaart

lenM draagt bij aan het maken van internationale afspraken om de uitstoot van gassen te beperken, maar lenM heeft geen directe invloed op het maximum take off weight van de vliegtuigen. Het onderstaande kengetal geeft een goed beeld van de mate waarin de uitstoot van verontreinigende stoffen zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld en de sector in staat is aan de gestelde grenswaarden te voldoen.

Kengetal: De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)

Stof						realisatie		grenswaarden	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005-2009	vanaf 2010	
CO	59,3	56,6	55,1	54,1	53,4	54,1	58,1	55,0	
NO _x	66,3	66,8	67,4	67,1	67,6	69,7	74,6	74,6	
VOS	10,1	9,0	8,6	8,2	7,9	8,0	9,9	8,4	
SO ₂	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	
PM10	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	

Bron: Schiphol Group, januari 2011

Toelichting

In 2010 zijn de emissies van CO, NO_x, VOS en PM10 licht gestegen. Die van SO₂ is gelijk gebleven. Alle in 2010 gerealiseerde emissies liggen onder de grenswaarde, zoals die met ingang van 2010 geldt.

Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn voor de luchthaven Schiphol de volgende grenzen gesteld aan de totale hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid, TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren.

Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol

Periode	TVG
Gedurende het gehele etmaal (L _{den})	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L _{night})	54.44 dB(A)

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

Toelichting

In 2010 bedroeg het TVG voor het etmaal (L_{den}) 62,45 dB (A). Daarmee is Schiphol wel binnen de toegestane grenswaarde van 63.46 dB (A) gebleven. In 2010 bedroeg het TVG voor de nacht (L_{night}) 52,47 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarden van 54.44 dB (A) gebleven.

36.04 Scheepvaart: een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Motivering

Nederland aan alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit laten voldoen en op de lange termijn (2030) een transitie te realiseren naar een duurzaam mobiliteitssysteem.

Doelbereiking

Met ingang van 1 januari 2010 zijn schepen die in havens aan de kade liggen verplicht schone brandstof te gebruiken, volgens de zogenaamde EU-Zwavelrichtlijn. De drastisch aangescherpte emissienormen voor zeeschepen (Marpol Annex VI) werden op 1 juli 2010 van kracht. Voor schepen op de Noordzee betekent dit een verplichting om te varen op brandstof met minder zwavel.

In 2010 is Nederland partij geworden bij het Ballastwaterverdrag. Dit verdrag heeft tot doel de introductie van schadelijke aquatische organismen, meegenomen in het ballastwater, te voorkomen. Gezien het aantal landen dat ratificering aan het voorbereiden is, is de verwachting dat het verdrag op afzienbare termijn van kracht wordt.

Er is voortgang geboekt op het IMO klimaatdossier. Zo is overeenstemming bereikt over het verplicht maken van een energie-efficiënte index voor zeeschepen en een scheepsenergie efficiëntie management plan. Medio 2011 zal hierover binnen IMO besluitvorming plaatsvinden. Wat betreft het onderbrengen van de zeevaartemissies in een internationaal klimaatregime zijn in het kader van de internationale klimaatonderhandelingen in Cancun geen substantiële stappen gezet.

Het CO₂-reductieprogramma VoortVarend Besparen is in november 2010 succesvol afgerond en overgedragen aan de markt. Het EICB zal het programma vanaf 2011 voortzetten met voor 2011 een financiële ondersteuning door de overheid.

Beleidsartikel 36

In 2010 is de betalingsinfrastructuur en de wet-en regelgeving afgerond om het financieringssysteem van deel A van het Scheepsafvalstoffenverdrag met ingang van 1 januari 2011 in werking te laten treden. De kosten voor de verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval worden nu geheel door het bedrijfsleven gedragen.

In 2010 heeft verder onderzoek plaatsgevonden naar duurzaamheidsindicatoren, die kunnen rapporteren over de score van de Nederlandse zeehavens op de thema's uit de beleidsbrief duurzame zeehavens, met als doel om in 2011 door alle partijen gedragen duurzaamheidsindicatoren te ontwikkelen.

Ten behoeve van de aankomende herziening van de Europese richtlijn havenontvangstvoorzieningen in 2011 is richting Europese Commissie aangegeven dat Nederland voorstander is van aanscherping van deze richtlijn. De inzet is met relevante partijen afgestemd en in lijn de afspraak met de Kamer in het kader van het incident met de Probo Koala.

De Environmental Shipping Index is in 2010 verder ontwikkeld en gereed gemaakt voor de daadwerkelijke invoering. De Nederlandse havens Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en Dordrecht zullen als eersten de index gaan toepassen per 1 januari 2011.

Later in 2011 zullen Hamburg en Antwerpen volgen, alsmede Zeeland Seaports en Groningen Seaports.

Vanuit het Fonds Economische Structuurversterking is een pilotproject voor de aanleg van walstroomvoorzieningen in de Mainport Rotterdam medegefinancierd. Hiervoor is in 2010 een Subsidieprogramma opgesteld. Een subsidiebedrag van € 750 000 is beschikbaar gesteld voor een terminal van grote ferry-schepen (zowel passagiers- als goederenvervoer). Uit eerder uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken van het havenbedrijf Rotterdam is gebleken dat hier de economische haalbaarheid het grootst is.

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
1. Duurzame zeevaart	Ja
2. Duurzame zeehavens	Ja
3. Duurzame binnenvaart	Ja
4. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

Meetbare gegevens

Duurzame zeevaart en binnenvaart

Het streven is de emissies van verkeer en vervoer terug te dringen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Het streven is om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van de binnenvaart en de zeevaart (Nederlands grondgebied) te verminderen.

Het kengetal laat de feitelijke uitstoot in de jaren 2003 t/m 2009 zien.

Kengetal: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NO_x-emissies goederenvervoer (x mln. kg)							
Binnenvaart	27,1	25,1	24,8	24,2	24,9	24,5	21,9
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	17,3	17,8	18,0	19,1	19,4	23,3	22,0
PM10-emissies goederenvervoer (x mln. kg)							
Binnenvaart	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1	1,3	1,2
VOS-emissies goederenvervoer (x mln. kg)							
Binnenvaart	3,5	3,2	2,3	1,4	1,4	1,3	1,2
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	1,0	0,9
SO₂-emissies goederenvervoer (x mln. kg)							
Binnenvaart	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,1	0,9
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	10,0	10,2	10,0	10,6	9,8	9,5	9,0
CO₂-emissies (x mln. kg)							
Binnenvaart	1 871	1 734	1 713	1 672	1 721	1 693	1 540
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	936	969	983	1 041	1 067	1 466	1 406

¹ De cijfers over 2007 t/m 2009 zijn met een andere, nauwkeuriger methode berekend dan in voorgaande jaren; om die reden zijn de cijfers over deze jaren niet volledig vergelijkbaar met die van voorgaande jaren.

Bron cijfers 2003 t/m 2009: CBS luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine (www.statline.cbs.nl/statweb/), 15 februari 2011.

Toelichting

De emissies in de binnenvaart zijn in 2009 met een afname van circa 10% sterk teruggelopen vergeleken met 2008. Dit is mede te wijten aan de crisis in de binnenvaart, die een afname in totaal vervoerd volume in Nederland heeft laten zien van 329 mln ton in 2008 naar 285 mln ton in 2009 (– 13%; bron: NEA).

Vermindering van de uitstoot in de zeevaartsector is voor een deel het gevolg van maatregelen (dit geldt vooral voor SO₂) en voor een deel het gevolg van de wereldwijde economische crisis.

Het streven is een zo laag mogelijke belasting van het oppervlaktewater door de binnenvaart. Mede hiertoe is destijds het Scheepsafvalstoffenverdrag opgesteld. Nu dit verdrag eind 2009 in werking is getreden, zal naar verwachting het aantal afgiften van scheepsbedrijfsafval door de binnenvaart verder toenemen. Onderstaande kengetallen laten de afgifte van verschillende soorten olie- en vethoudend afval zien voor de periode 2001–2008. De daling vanaf 2003 is enerzijds te verklaren uit een directe betaling bij afgifte die vanaf dat moment is ingevoerd, en anderzijds door het in de markt komen van nieuwe, schonere schepen die minder afval produceren.

Kengetal: Afgifte olie- en vethoudend afval door de binnenvaart									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bilgewater (x miljoen kg)	48,1	46,6	26,7	21,2	21,8	20,1	20,8	21,0	19,2
Schroefassmeervet (x miljoen kg)	0,12	0,15	0,14	0,14	0,12	0,11	0,11	0,12	0,12
Vast oliehoudend afval (x miljoen kg)	0,25	0,38	0,41	0,44	0,32	0,32	0,34	0,38	0,46

Bron: Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), augustus 2010

Toelichting

De verdere daling van de afgifte van bilgewater is te verklaren door het in de markt komen van nog meer nieuwe, schonere schepen, met minder afval.

Beleidsartikel 36

De stijging van de afgifte van vast oliehoudend afval is te verklaren door betere monitoring van de ontvangstvoorzieningen en de ontdoeners, waardoor de volumes nauwkeuriger worden opgegeven en geregistreerd, alsmede door een beter milieugedrag van ontdoeners in het algemeen. Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Duurzame zeehavens

Kengetal: Afgiftecijfers scheepsafval in zeehavens					
	2005	2006	2007	2008	2009
Afgegeven hoeveelheid scheepsafval (m ³)	98 241	104 698	133 517	148 483	149 427
Aantal afgevendende schepen	14 396	18 296	22 486	22 152	22 741
Aantal betalende schepen	34 293	38 410	39 313	39 279	36 580
Het percentage afgevendende schepen van het aantal betalende schepen	42%	48%	57%	56%	62%

Bron: De Nederlandse zeehavens, juli 2010

Toelichting

Dit kengetal is niet opgenomen in de Ontwerpbegroting 2010, maar voor het eerst gepresenteerd in de Ontwerpbegroting 2011.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	GIS	36.03	2010	2011	De opdracht aan Agentschap NL is stopgezet. In 2010 is aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (lvDM) opdracht gegeven Het Nieuwe Rijden uit te voeren om het «dichter bij de markt te brengen». lvDM – Instituut voor Duurzame Mobiliteit: lvDM – Instituut voor Duurzame Mobiliteit: home Kennisplatform duurzaam op weg: Voorpagina zie toelichting
	Het Nieuwe Rijden (evalueren uitvoeringsprogramma Het Nieuwe Rijden en de bijdrage en de CO2-reductie)	36.01	eind 2014	2015	
	Bodemsanering (5-jaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)	36.02	2010	2010	www.sbns.nl

Toelichting

GIS

De afronding van de isolatie van woningen binnen het project GIS 3 is voorzien medio 2011. De voorziene beleidsevaluatie GIS naar de doeltreffendheid van het project zal conform de Rijksbegrotingsvoorschriften worden uitgevoerd op het moment dat het GIS-3 project is afgerond. Zodoende wordt een betere aansluiting op de beleidscyclus gerealiseerd. Op het moment dat het experiment met het nieuwe geluidsstelsel is afgerond, worden tevens de consequenties van wijzigingen in het gebruik van de luchthaven voor het isolatieprogramma inzichtelijk gemaakt. Op

dat moment is definitieve besluitvorming aan de orde of en hoe verdere invulling wordt gegeven aan de isolatie van woningen rond Schiphol.

Bodemsanering (vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS)

De activiteiten van de Stichting Bodemsanering NS vinden plaats op basis van het Convenant Bodemsanering NS-percelen (Oprichting), dat oorspronkelijk op 21 december 1995 voor onbepaalde tijd door de voormalige Ministeries van VenW en VROM, de NS in het algemeen en NS Vastgoed (nu NS Poort) en Railinfrabeheer (nu ProRail) is gesloten (TK 1995–1996, 24 774, nr. 1, De Tweede Kamer: Parlando). Dit teneinde tot een zo spoedig mogelijke sanering van de desbetreffende van vóór 1995 daterende NS-saneringsgevallen te komen. Voor dit doel brengen (voorheen) VenW en (voorheen) VROM (nu samen IenM) en NS Poort een regulier afgesproken bijdrage bijeen, waarmee de Stichting Bodemsanering NS alle uitvoering van onderzoek en sanering ter hand kan nemen. NS Poort draagt daarbij jaarlijks evenveel bij als (voorheen) VenW, nl. € 9,076 mln, en (voorheen) VROM de helft daarvan, € 4,538 mln.

Eens in de 5 jaar wordt de gehele operatie bekeken in het licht van de mate waarin de doelstellingen uit het Convenant worden bereikt, en worden zaken desgewenst, op basis van eenstemmigheid tussen de Convenantpartijen aangepast. De Derde Herijking, terugkijkend naar de periode 2005–2010 en vooruitkijkend naar de periode 2010–2015, heeft in 2010 plaatsgevonden.

37 Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie.

Algemene doelstelling	Bevorderen van de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland.
Doelbereiking	<p>De veiligheid is bevorderd door het uitgeven van een viertal weeralarmen en extreem weer waarschuwingen. De economische ontwikkeling is onder andere bevorderd doordat het KNMI met behulp van metingen en speciaal ontwikkelde producten heeft bijgedragen aan de besluitvorming rond het zo spoedig mogelijk weer openstellen van het Nederlandse luchtruim dat vanwege de vulkaanas enkele dagen gesloten is geweest.</p> <p>Het klimaatonderzoek, in het bijzonder de Climate Service producten gebaseerd op de KNMI'06 klimaatscenario's en het onderzoek ter voorbereiding van de volgende KNMInext klimaatscenario's, hebben bijgedragen aan de huidige en toekomstige besluitvorming rondom het beschermen van Nederland tegen het huidige en verwachte toekomstige klimaat.</p>
Maatschappelijke effecten	<p>De bereikte doelstellingen hebben als effect dat er continue een algemeen weerbericht beschikbaar is voor de Nederlandse samenleving; dat er bij verwachte gevaarlijke weersituaties tijdig een weeralarm is afgegeven; dat er algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart zijn uitgegeven; dat er luchtvaartmeteorologische inlichtingen zijn verstrekt; dat er klimaatscenario's zijn geleverd en dat er vorm is gegeven aan de uitvoering van het aardobservatiebeleid.</p> <p>Zodanig, dat individuele burgers, bedrijven en de (overheids)organisaties tijdig hebben kunnen reageren op de (verwachte) situaties en beleidsmakers konden inspelen op de gesignaleerde ontwikkelingen.</p>
Externe factoren	De externe factoren zijn niet van invloed geweest op het beleid.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
37. Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	Realisatie					Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	55 645	45 375	50 396	0	46 845	42 897	3 948	204
Uitgaven	48 084	51 219	44 822	44 651	45 945	43 633	2 312	40
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>35 258</i>	<i>29 028</i>	<i>29 744</i>	<i>32 181</i>	<i>34 391</i>	<i>32 079</i>	<i>2 312</i>	<i>40</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>23 228</i>	<i>15 478</i>	<i>15 921</i>	<i>17 243</i>	<i>19 456</i>	<i>18 764</i>	<i>692</i>	<i>40</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>9 975</i>	<i>11 360</i>	<i>11 603</i>	<i>12 612</i>	<i>12 565</i>	<i>11 174</i>	<i>1 391</i>	<i>0</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>1 385</i>	<i>1 547</i>	<i>1 497</i>	<i>1 571</i>	<i>1 572</i>	<i>1 405</i>	<i>167</i>	<i>0</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>670</i>	<i>643</i>	<i>723</i>	<i>755</i>	<i>798</i>	<i>736</i>	<i>62</i>	<i>0</i>
<i>37.02 Aardobservatie</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>12 470</i>	<i>11 554</i>	<i>11 554</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>37.02.01 Aardobservatie</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>12 470</i>	<i>11 554</i>	<i>11 554</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Van de totale uitgaven:								
– Apparaatsuitgaven	0	0	0	0	0		0	
– Agentschapsbijdrage	34 556	28 385	29 021	43 796	45 147	42 897	2 250	
– Restant	13 528	22 834	15 801	855	798	736	62	

Beleidsartikel 37

37. Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	Realisatie					Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
37.09 Ontvangsten	834	2 067	0	0	100	0	100	¹	100

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet die gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De ontvangst betreft een terugbetaling door het WMO (Group on Earth Observations (GEO-WMO)) van in 2009 teveel betaalde contributie.

37.01 Weer, klimaat en seismologie

Motivering

Om tot minder ongelukken te komen, om risicovolle situaties ten gevolge van het weer terug te dringen, om veiligheidsrisico's bij calamiteiten waarbij het weer een rol speelt te beperken, om aan de bestrijding en beperking van (chemische en nucleaire) calamiteiten bij te dragen, om aan «droge voeten» bij te dragen, om antwoord te geven op de cruciale vragen hoe het klimaat is veranderd, waarom het klimaat verandert en hoe het klimaat in de toekomst zal veranderen om aldus de nationale vitale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat te beschermen en tenslotte om de seismische risico's in Nederland te beperken. In de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut van 1 november 2001 (Stb. 2001, 562) en de daarbij behorende Ministeriële regeling zijn deze taken opgenomen.

Doelbereiking

Gesteld kan worden gesteld dat het KNMI, mede dankzij de positieve invloed van de succesfactoren, de hierboven vermelde doelen heeft gehaald.

Hoofdproducten

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
Weer	Ja
Klimaat	Ja
Seismologie	Ja
Contributies WMO (HGIS)	Ja

Meetbare gegevens

Weer

Kengetal: Prestatiegegevens Weersverwachtingen						
Kengetal	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>						
- afwijking min.temperatuur (C)			- 0,2	- 0,28	ABS ¹ (<0,50)	- 0,24
- afwijking max.temperatuur (C)			- 0,4	- 0,34	ABS (<0,50)	- 0,21
- gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)			0,4	0,18	ABS (<1,0)	0,04
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>						
- tijdigheid TAF Schiphol (%) ²	98,7	98,7	99,5	99,0	>99	99,0
<i>Maritieme verwachtingen</i>						
- tijdigheid marifoonbericht (%)			96,0	98,4	>99	99,3

¹ Is absolute waarde.

² Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast). Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

Bron: KNMI

Kengetal: Prestatiegegevens aantal uitgegeven weeralarmen			
	Realisatie 2008	Realisatie 2009 ¹	Realisatie 2010
Aantal weeralarmen	1	3	4

¹ De realisatie 2009 in de begroting 2010 is gebaseerd op de eerste helft van 2009. Deze meting is gebaseerd op het hele jaar 2009.

Bron: KNMI

Toelichting weeralarmen

9–10 januari 2010 Sneeuwjacht;
 10–11 juli 2010 Zware regen- en onweersbuien met hagel en zware windstoten;
 14 juli 2010 Zware regen- en onweersbuien, zeer zware windstoten;
 17 december 2010 Zware sneeuwval.

De eerste 3 weeralarmen zijn geëvalueerd. De effecten van het weer op de samenleving waren groot en de weeralarmen zijn goed ontvangen door de samenleving en media. Naar aanleiding van deze evaluaties is een aantal besluiten genomen:

- Het KNMI wil meer gaan investeren in het detecteren van sneeuw;
- Het KNMI neemt zich voor de maatschappelijke partners in het vervolg zeer vroegtijdig te informeren;
- Media en publiek zijn nog onvoldoende op de hoogte van de vernieuwde waarschuwingssystematiek van het KNMI, met name het onderscheid tussen code rood en oranje. Hier is actie op ondernomen door de persvoorlichters.

Het weeralarm van 17 december wordt nog geëvalueerd.

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel, weersysteem en seismologische data en kennis						
Indicator	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streef-waarde 2010	Realisatie 2010
Gereviewde publicaties	96	101	102	89	80	120

Bron: KNMI

Toelichting

De realisatie fluctueert van jaar tot jaar. In 2010 is de realisatie uitzonderlijk hoog uitgevallen. Definitieve conclusies zijn nog niet te trekken, maar dit zou mogelijk een gevolg kunnen zijn van het Vernieuwingsprogramma.

37.02 Aardobservatie

Motivering

Om in internationaal verband permanent aardobservatiemiddelen in te zetten ten behoeve van weer en klimaat.

Doelbereiking

Beleidsprestaties 2010	Realisatie
Aardobservatiebeleid	Ja

Meetbare gegevens

Indicator	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streef-waarde 2010	Realisatie 2010
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten	95	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5 ¹

¹ Dit is de realisatie gemiddeld voor de periode januari–juni 2010. De realisatie voor de periode juli–december 2010 komt in de loop van 2011 beschikbaar. Deze realisaties zijn in de afgelopen jaren altijd zeer stabiel gebleken.

Bron: EUMETSAT

Toelichting

De indicator geeft de tijdige beschikbaarheid aan van de meteorologische producten van de METEOSAT satelliet van EUMETSAT op de nulmeridiaan.

De beschikbaarheid van de gegevens van de meteorologische satellieten van EUMETSAT wordt aan de lidstaten gemeld in halfjaarlijkse rapporten.

Toelichting

De conclusie is dat de satelliet vrijwel altijd naar behoren functioneert en de gegevens vrijwel altijd tijdig beschikbaar zijn.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Er zijn in 2010 geen onderzoeken afgerond of uitgevoerd.

5. NIET-BELEIDSARTIKELEN**39 Bijdragen IF en BDU.**

Omschrijving

Op dit artikel zijn de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord. Deze middelen zijn ingezet om het beleid uit te kunnen voeren op het Infrastructuurfonds en binnen de kaders van de wet BDU Verkeer en Vervoer.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
39. Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	6 635 504	6 877 829	6 783 365	8 577 155	8 454 078	8 837 286	- 383 208	21 406
Uitgaven	6 210 425	6 975 034	6 597 874	8 311 743	8 707 892	9 044 744	- 336 852	7 097
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	<i>4 705 018</i>	<i>5 041 955</i>	<i>4 747 940</i>	<i>6 290 754</i>	<i>6 430 684</i>	<i>6 878 243</i>	<i>- 447 559</i>	<i>6 100</i>
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>	<i>1 505 407</i>	<i>1 933 079</i>	<i>1 849 934</i>	<i>2 020 989</i>	<i>2 277 208</i>	<i>2 166 501</i>	<i>110 707</i>	<i>997</i>
Ontvangsten	0	285	72	1	92	0	92	1 92

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet die gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De hogere ontvangsten betreffen diverse niet begrote ontvangsten.

40 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

Niet van toepassing op dit artikel

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
40. Nominaal en onvoorzien					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *	
Verplichtingen	0	0	0	0	0	- 14 526	14 526	¹	0
Uitgaven	0	0	0	0	0	- 14 526	14 526	¹	0
waarvan Verzameluitkering IenM									

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillende in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ Het in de begroting geraamde negatieve begrotingsbedrag, dat voornamelijk bestaat uit geparkeerde bedragen in verband met nog aan te brengen taakstellingen op het gebied van bedrijfsvoering, inhuur en subsidies, is binnen de begroting van HXII verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven gebracht.

41 Ondersteuning functioneren Infrastructuur en Milieu

Algemene doelstelling	De strategische en uitvoerende besturing- en bedrijfsvoeringtaken en de ondersteunende diensten continue verbeteren.
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	Om op centraal niveau de ambtelijke en politieke leiding te adviseren en te ondersteunen bij de besturing van het departement en om de Directoraten-generaal te ondersteunen en te adviseren bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid. Om (interne) klanten binnen het verzorgingsgebied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van de uitvoering van de bedrijfsvoering.
Succesfactoren	De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld shared services concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkooptrajecten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
41. Ondersteuning functioneren lenM	Realisatie				Begroting		Verschil	Slotwetmutaties
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	2010 *
Verplichtingen	258 164	238 226	318 172	238 511	216 477	207 310	9 167	- 15 393
Uitgaven	241 654	233 816	247 826	272 798	236 519	229 106	7 413	- 7 582
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>128 598</i>	<i>123 033</i>	<i>140 220</i>	<i>143 630</i>	<i>116 536</i>	<i>134 166</i>	<i>- 17 630</i>	<i>-990</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie I&M	19 767	9 322	7 567	9 278	8 369	10 349	- 1 980	- 1 758
41.01.02 Bedrijfsvoering lenM	29 968	33 047	41 831	58 423	45 039	43 872	1 167	2 906
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	4 884	5 896	5 780	6 924	7 271	9 381	- 2 110	- 428
41.01.04 Internationaal beleid lenM	2 715	2 575	2 612	39	0	0	0	0
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	9 036	8 142	8 497	8 589	8 747	9 395	- 648	- 388
41.01.06 Financieel en operationeel auditing	6 008	7 015	7 150	7 857	7 167	6 424	743	- 1 118
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	3 411	4 820	4 511	4 578	5 911	3 924	1 987	¹ - 980
41.01.08 HGIS-gelden	1 557	1 735	2 183	2 248	1 903	2 365	- 462	- 201
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijd.r.derden	50 900	48 166	56 840	42 638	28 570	41 598	- 13 028	² 1 189
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	352	2 315	3 249	3 056	3 559	6 858	- 3 299	³ - 212
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>91 731</i>	<i>89 390</i>	<i>88 227</i>	<i>108 252</i>	<i>101 979</i>	<i>73 902</i>	<i>28 077</i>	<i>- 5 715</i>
41.02.01 ICT dienstverlening	13 582	16 131	17 200	33 731	35 070	14 753	20 317	⁴ - 1 382
41.02.02 Facilitaire dienstverlening	51 977	42 777	43 004	44 171	40 554	34 786	5 768	⁴ - 2 355
41.02.03 Personele dienstverlening	10 530	12 489	13 340	16 548	15 019	11 697	3 322	⁴ 90
41.02.04 Financiële dienstverlening	7 012	5 032	5 961	8 364	8 242	9 315	- 1 073	- 385
41.02.05 Communicatie en strategie	8 630	12 961	8 722	5 438	3 094	3 351	- 257	- 1 683
<i>41.03 Algemene uitgaven dep. onderd.</i>	<i>21 325</i>	<i>21 393</i>	<i>19 379</i>	<i>20 916</i>	<i>18 004</i>	<i>21 038</i>	<i>- 3 034</i>	<i>- 877</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	6 676	5 895	6 038	9 758	6 240	6 426	- 186	- 386
41.03.02 Personeel en materieel DGMO	3 713	4 217	4 597	3 888	4 498	4 154	344	550
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	8 226	8 495	6 667	5 455	4 802	7 288	- 2 486	- 855
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 710	2 786	2 077	1 815	2 464	3 170	- 706	- 186

41. Ondersteuning functioneren lenM					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwet-
	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2010	mutaties 2010 *
Van de totale uitgaven:								
– Apparaatsuitgaven		193 431	221 716	240 851	216 302	206 238	10 064	
– Agentschapsbijdrage		2 959	4 207	8 122	616	4 615	– 3 999	
– Restant		37 430	21 903	23 825	19 601	18 253	1 348	
41.09 Ontvangsten	282 641	34 491	22 048	35 117	34 381	22 110	12 271	⁵ – 5 361

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillende in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2010, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

¹ De hogere uitgaven zijn veroorzaakt door uitgaven voor het centrum publieksparticipatie en de samenvoeging van drie secretariaten (Raad voor het Landelijk gebied, Raad voor Verkeer Waterstaat en de VROM-raad) in een nieuw Secretariaat RLI. Tegenover deze hogere uitgaven staan bijdragen van het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het huidige ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

² De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat er minder beroep is gedaan op de algemene middelen, alsmede doordat de begrote uitgaven voor de IVW op dit artikelonderdeel naar diverse artikelen binnen de begroting van HXII zijn overgeboekt. Daarnaast heeft er uit dit artikelonderdeel compensatie plaatsgevonden voor hogere uitgaven binnen de begroting van HXII.

³ De lagere uitgaven zijn veroorzaakt doordat er minder onderzoeken zijn uitgevoerd dan gepland, zulks als gevolg van onderbezetting. Analooft daaraan heeft de onderbezetting geleid tot lagere personeelskosten.

⁴ In de ontwerpbegroting zijn alleen de personele kosten en de kosten voor mobiele telefonie opgenomen. Voor de overige uitgaven voor de ICT dienstverlening wordt budget van de afnemers ontvangen. Dit betreft deels budgettair neutraal (binnen de begroting van lenM) en deels niet budgettair neutraal (ministerie van VWS). Met deze budgetteringssystematiek is de realisatie altijd groter dan het in de begroting opgenomen bedrag. Het voorgaande is eveneens van toepassing bij de facilitaire en personele dienstverlening.

⁵ De per saldo hogere ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op:

- Bijdragen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) ten behoeve van uit het FES gefinancierde projecten;
- Een vergoeding voor de boekwaarde van de aan 4FM overgedragen inventaris;
- Een ontvangst van RWS voor in 2009 verrichte uitgaven in het kader van de met de SSO afgesloten

Dienstverleningsovereenkomst, een teruggaaf op het beheercontract met KLM Cityhopper (doordat in 2009 mindervluchten met het regeringsvliegtuig zijn uitgevoerd) alsmede een betaling door het ministerie van BZK voor in 2009 geleverde ICT dienstverlening;

- Bijdragen van derden ten behoeve van het Inpraakpunt.

41.01 Centrale Diensten

41.02 Shared Services Organisatie

41.03 Algemene uitgaven departementsonderdelen

Tegen de achtergrond van het programma Vernieuwing Rijksdienst en de Vernieuwing VenW hebben de Centrale Diensten en de SSO ook in 2010 naast het leveren van de reguliere producten en diensten op het gebied van advisering en ondersteuning van de ambtelijke leiding en politieke leiding van het departement en de Directoraten-generaal, bijgedragen aan een verdere verbetering van de departementale efficiëntie en effectiviteit en het verminderen van ambtelijke drukte. In het verslagjaar is de invoering van de rijksbrede huisstijl en één internet voor de rijksoverheid afgerond. De behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer om de Raad voor Verkeer en Waterstaat samen te voegen met de Raad voor het Landelijk Gebied (RLG) en de VROM-raad tot de nieuwe Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur is als gevolg van de lange demissionaire status van het Kabinet in 2010 uitgesteld. Vooruitlopend daarop zijn de secretariaten van deze raden wel al samengevoegd. De Centrale Diensten zijn in 2010 intensief betrokken geweest bij de voorbereiding van het departement op de nieuwe kabinetsperiode. Het regeerakkoord heeft geleid tot een samenvoeging van het voormalige departement van Verkeer en Waterstaat met delen van het voormalige departement van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu tot het nieuwe departement van Infrastructuur en Milieu. Dit heeft in 2010 vooral voor de directe ondersteunende Centrale Diensten geleid tot een snelle integratie. Daarbij heeft de continuering van de ondersteuning van de ambtelijke en politieke leiding voorop gestaan.

Niet-beleidsartikel 41

In het verslagjaar is de facilitaire ondersteuning van het kerndepartement en de Inspectie Verkeer en Waterstaat overgedragen aan de baten lastendienst 4FM. Om de nu op afstand staande uitvoering te kunnen blijven sturen is een regieorganisatie ingericht.

Daarnaast heeft SSO binnen de bestuurskern de nieuwe Digitale Werkplek Rijk uitgerold. Met deze initiatieven levert IenM een bijdrage aan de beoogde departementale bundeling en standaardisering van de bedrijfsvoering.

Meetbare gegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in € 1 000)							
	2006	2007	2008	2009	Streef- waarde 2010	Realisatie 2010	Vershil
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern	41 715	33 826	32 492	35 190	35 274	31 234	- 4 040

Toelichting

De huisvestingsindicator bestaat uit de huisvestingskosten en overige facilitaire kosten van de bestuurskern, zijnde de Directoraten Generaal, de Centrale stafdiensten en de SSO.

De lagere realisatie in 2010 wordt verklaard door lagere inhuur, afstoting van enkele panden en diverse overige posten, waaronder het saldo van afrekeningen met 4FM.

6. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF 2010

Rechtmatigheid

Uit de controlebevindingen van de Departementale Auditdienst (DAD) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de baten-lastendiensten) van het ministerie over 2010 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen.

Totstandkoming beleidsinformatie

In de departementale begroting en verantwoording wordt beleidsinformatie opgenomen over doelen, prestaties en middelen. Het ministerie heeft in 2010 erop ingezet om de beschikbaarheid, bruikbaarheid en betrouwbaarheid van deze informatie verder te vergroten. De resultaten hiervan hebben zich vertaald in de verbetering van de beleidsinformatie in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) voor 2011. De beleidsinformatie is in deze begroting meer specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd, waar mogelijk door prestatiegegevens onderbouwd. Dit blijkt ook uit de beoordeling van de Algemene Rekenkamer naar de kwaliteit van de beschikbaarheid van beleidsinformatie in de begroting 2011 van voorheen VenW (vhVenW). Daarnaast is er ook in 2010 aandacht besteed aan de organisatie van het proces van totstandkoming van beleidsinformatie om de betrouwbaarheid van deze informatie verder te verbeteren. In 2009 richtte deze aandacht zich in belangrijke mate op aanleverende organisaties buiten het ministerie. In 2010 heeft deze aandacht zich verlegd naar de binnen het ministerie aanleverende organisaties, zoals Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW).

Financieel en materieel beheer

Over het geheel genomen is het financieel en materieel beheer van het ministerie van voldoende niveau. In 2010 zijn op basis van een risicoanalyse de belangrijkste aandachtspunten voor de bedrijfsvoering benoemd en zijn kwaliteitsverbeteringen, daar waar nodig, doorgevoerd. De bedrijfsvoeringsprocessen zijn voldoende beschreven en gecommuniceerd en het instrumentarium voor een toereikende monitoring op het financieel en materieel beheer is aanwezig. Hierna wordt op de belangrijkste onderdelen en ontwikkelingen ingegaan.

Contractbeheer bij RWS

In februari 2009 is een Plan van Aanpak voor RWS-brede verankering van zogenoemde Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) vastgesteld. Dit is een methode waarmee de uitvoering van de grond-, weg- en waterbouw (GWW) werken kunnen worden beheerst. Het doel van RWS is deze methode van contractbeheersing uiterlijk in 2012 RWS-breed voor zowel aanleg, beheer als onderhoud te hebben geïmplementeerd. De contractbeheersing op basis van SCB is in 2010 verder verankerd en de mijlpalen hierin voor 2010 zijn nagenoeg gerealiseerd. Zo wordt bij alle aanlegprojecten momenteel SCB toegepast. Daarnaast is om de sleutelfiguren beter in hun rol te laten komen in april 2010 een «Protocol versterken management aandacht SCB» opgesteld waarin de rollen en taken verder zijn uitgewerkt. De mate van functioneren van SCB is nog wel wisselend. Er is een kopgroep die SCB toepast zoals bedoeld. Voor de middengroep en startersgroep zijn er nog ontwikkelpunten en is er nog management aandacht nodig. Momenteel is er nog een toets op het

Bedrijfsvoeringsparagraaf

betaalcriterium voorgeschreven als aanvullende zekerheid dat de betalingen rechtmatig zijn.

De beheersing van de prestatiecontracten «oude stijl» voor beheer en onderhoud was begin 2010 op orde, maar ondanks extra managementaandacht heeft deze beheersing bij een aantal diensten tijdelijk een terugval laten zien. Hierover zijn aanvullende afspraken gemaakt, zodat de beheersing van deze contracten eind 2010 weer nagenoeg op orde was. Met de invoering van SCB wordt deze vorm van contractbeheersing uitgefaseerd en is de financiële omvang van deze contractvorm inmiddels niet meer materieel.

Ontvangstenbeheer bij RWS

De ontvangsten van RWS zijn onder te verdelen in verschillende categorieën. In 2010 is specifieke aandacht geweest voor het borgen van het ontvangstenbeheer voor ontvangsten die betrekking hebben op werkzaamheden die RWS uitvoert voor decentrale overheden. Het resultaat is dat het ontvangstenbeheer nu van een voldoende niveau is. Dit beeld wordt bevestigd door een in 2010 door de Departementale Auditdienst uitgevoerde audit.

Verplichtingenbeheer Bestuurskern

In 2010 heeft het verplichtingenbeheer extra aandacht gehad. Het verplichtingenbeheer als zodanig is op orde. De rechtmatigheid is niet in het geding. De aandacht heeft zich gericht op het verder verbeteren van het interne proces, onder meer met betrekking tot de tijdigheid van het ondertekening van contracten voor aanvang van de werkzaamheden. Er is een aantal procesverbeteringen doorgevoerd, zo is bijvoorbeeld voor de opdrachtverlening aan derden via intranet een wizard ontwikkeld en beschikbaar gesteld, waarmee de opdrachtgever door het inkoopproces heen wordt geleid. De uitbouw van (electronisch) bestellen en factureren zal het verplichtingen- en contractbeheer efficiënter en kwalitatief beter maken.

Inkoopproces

Het ministerie heeft de afgelopen jaren fors erop ingezet om de bedrijfsvoeringsprocessen in relatie tot het primaire proces verder te verbeteren, te vereenvoudigen en te stroomlijnen. Dit betrof onder meer het inkoopproces, voor wat betreft de opdrachten tot € 15 000. De Algemene Rekenkamer signaleerde in het rapport Rijk Verantwoord 2009 dat het mondeling bestellen op gespannen voet staat met artikel 35 van de CW 2001, waarin is opgenomen dat bestellen bewijsbaar dienen te worden vastgelegd. In lijn met de gemaakte opmerkingen door de Algemene Rekenkamer is het inkoopproces voor de kleinere opdrachten aangepast. De mondelinge opdrachtverlening blijft mogelijk, maar deze dient schriftelijk te worden bevestigd voor aanvang van de werkzaamheden. Uit een recent gehouden audit is gebleken dat deze schriftelijke bevestiging nog niet bij alle diensten volledig is geïmplementeerd. Er zijn reeds aanvullende maatregelen in gang gezet.

Overige aspecten van bedrijfsvoering

Vernieuwing VenW

De Vernieuwing van Verkeer en Waterstaat had betrekking op de periode 2008–2012. In die periode werden de acties gerealiseerd die voortkomen uit het Beleidsvoornemen «Vernieuwen Verbinden Vertrouwen» (januari 2008), dat in lijn met het programma Vernieuwing Rijksdienst is opgesteld.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

De kernthema's van de Vernieuwing van VenW waren «integraler, minder en beter». Doelen voor 2012 waren: VenW werkt – intern en binnen het verband van de rijksdienst – compacter en meer programmatisch, activiteiten worden samengevoegd en er wordt minder gecoördineerd, er wordt minder bestuurlijke en ambtelijke drukte gegenereerd, minder advies en controle georganiseerd en gewerkt op basis van vertrouwen.

Begin 2010 is het programma Vernieuwing VenW geëvalueerd. Belangrijkste resultaten uit de Monitor waren dat:

- burgers positiever staan tegenover VenW
- men beter weet wat VenW doet
- VenW beter scoort op slagvaardigheid, daadkracht tonen en transparantie
- Resultaatgericht werken in de praktijk zichtbaar is
- Stakeholders een positiever beeld hebben, een duidelijke verbeterlag zien die te koppelen is aan de ravo waarden (realisatiedrang, betere aanspreekbaarheid, op samenwerking gericht, beter omgevingsbewustzijn, transparanter)

Het jaar 2010 heeft in het teken gestaan van consolideren van de vernieuwingsthema's en voorbereiden van een nieuwe kabinetsperiode.

In het kader van de integratie met voorheen VROM wordt bezien in hoeverre de doelen uit Vernieuwing van VenW ook voor lenM relevant zijn en op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven. Inmiddels is er een plan van aanpak vastgesteld waar langs een aantal peilers en integratiedomeinen de komende jaren vorm en inhoud aan deze integratie zal worden gegeven. Daarin is ook een eerste uitwerking opgenomen van de taakstelling kabinet Rutte.

lenM zal de taakstelling uit de vorige kabinetsperiode (Balkenende IV) schoon opleveren. Concreet zullen er in 2011 nog circa 450 fte (exclusief fte-reductie ZBO's/RWT) gerealiseerd moeten worden. Op basis van het regeerakkoord heeft lenM een aanzienlijke taakstelling gekregen die samen met de te realiseren besparingen van het aanvullende beleidsakkoord en augustusbrief circa € 325 miljoen belopen, te realiseren in de periode tot en met 2015 met een uitloop tot 2018. De percentuele onderverdeling binnen lenM is daarbij als volgt: beleid 25%, kennis en raden 25 %, stafdiensten 35%, bedrijfsvoering 35%, inspectie 10%, KNMI 7,5%, NEA 17,5 % en RWS 17,5%.

Organisatie- en bedrijfsvoeringontwikkelingen

Met ingang van het nieuwe Kabinet is met KB van 14 oktober 2010 het Ministerie van VenW opgeheven. De taken van VenW zijn overgegaan naar lenM. De integratie van voorheen VenW en delen van voorheen VROM in het nieuwe ministerie van lenM is een complex en omvangrijk proces. De complexiteit en ingrijpendheid zijn bij uitstek aan de orde in de bedrijfsvoering in brede zin. In 2010 zijn reeds voorzieningen getroffen om het going concern op de korte termijn binnen en voor de samenstellende delen van lenM te borgen. Er is voorts een programma-aanpak opgesteld voor de integratie van lenM. Deze aanpak beschrijft hoe dit veranderingsproces wordt aangepakt en waar het toe zal leiden. Dit met inachtneming van de opdracht waarvoor lenM staat, de integratie tussen voormalige ministeries van VenW en VROM en een forse personele taakstelling.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

Interdepartementale samenwerking

VenW neemt actief deel aan de interdepartementale ontwikkeling en verbetering van de bedrijfsvoering in goed overleg met BZK. Dit in lijn met het programma Vernieuwing Rijksdienst welke onder meer inzet op een betere en efficiëntere bedrijfsvoering. Dat betekent een doelmatige dienstverlening, standaardisatie waar mogelijk, samenwerking en heldere verantwoordelijkheden met een proportioneel stelsel van regels en controle. In 2010 was onder meer sprake van de uitrol van de digitale werkplek bij de bestuurskern, de vorming van 4FM en de overdracht van taken en personeel voor de facilitaire bedrijfsvoering naar BZK, de voorbereiding voor een zorgvuldige overgang van SSO-ICT naar BZK en de voorbereiding van de transitie van HRM-taken naar P-Direkt en het Expertisecentrum P&O (onderdeel van De Werkmaatschappij). Op financieel administratief terrein heeft vhVenW medegebruik van het ICT-systeem (SAP-Financieel) voor het kerndepartement van vhVROM gerealiseerd.

Vermindering administratieve lasten en regeldruk

Het uitvoeringsprogramma ter vermindering van administratieve lasten en regeldruk, dat in november 2008 aan de Kamer is aangeboden, is grotendeels voltooid. In 2010 zijn de administratieve lasten voor bedrijven met € 11 miljoen verminderd. Deze vermindering is gerealiseerd o.a. door de wijziging van een wekelijkse inspectie in een maandelijkse inspectie als gevolg van de implementatie van het maritieme arbeidsverdrag, aanpassing van de APK-frequentie en het vervallen van de vergunningplicht op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken voor bedrijven die in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat werkzaamheden uitvoeren aan waterstaatswerken.

Dit brengt de totale vermindering van administratieve lasten voor bedrijven op € 112 miljoen ofwel 26% ten opzichte van de peildatum 1 maart 2007. De doelstelling om in 2011 de administratieve lasten voor bedrijven ten opzichte van 2007 met 21% te verminderen wordt hiermee ruimschoots gehaald.

Evaluatie RWS

Bij de instelling van de baten-lastendienst RWS per 1 januari 2006 is met de Tweede kamer afgesproken dat het functioneren van de dienst na drie jaar door een extern bureau wordt geëvalueerd. Het evaluatierapport is op 8 juni 2010 (Tweede kamer, 2009–2010, 30 873, nr. 3) door de voormalige Minister van VenW aan de Tweede kamer aangeboden. Hierin is geconstateerd dat RWS zich in de goede richting ontwikkelt en de afgelopen jaren een grote slag heeft gemaakt.

Op basis van de aanbevelingen van het rapport zijn op onderdelen verbeteringen in gang gezet, zoals het verder uitrollen van assetmanagement, life cycle ramen, het integraal afwegen van aanleg en beheer en onderhoud, het versterken van de gebiedsgerichte samenwerking en bundeling van expertise en uitvoering. Daarnaast is de bekostiging van RWS aangepast en – meer specifiek – de gehanteerde 20% opslag bij aanlegprojecten vervangen. Deze aanpassing werd noodzakelijk geacht om aan te sluiten bij het huidige sturingsmodel, de transparantie van de geldstromen voor interne en externe stakeholders te vergroten en om voldoende prikkels tot het vergroten van doelmatigheid in te bouwen.

Duurzaam inkopen

Het ministerie heeft in 2010 de bestaande duurzaamheidcriteria bij de aanbestedingen toegepast. Dat wil zeggen dat de vastgestelde duurzaamheidseisen bij de inkoop worden toegepast en dat indien er goede redenen

Bedrijfsvoeringsparagraaf

zijn de duurzaamheideisen niet toe te passen daarvan verantwoording zal plaatsvinden.

Betaalgedrag

Over de periode januari tot en met april 2010 is een rijksbrede audit naar het betaalgedrag bij de departementen uitgevoerd. Hierin bleek dat bij voorheen VenW gemiddeld 93% van de facturen tijdig wordt betaald. VenW voldoet daarmee aan de kabinetsdoelstelling dat minimaal 90% van de facturen binnen 30 dagen wordt betaald.

DEEL C. DE JAARREKENING

7. VERANTWOORDINGSSTATEN

7.1 Departementale verantwoordingsstaat 2010 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)

Bedragen in EUR 1 000										
Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
	TOTAAL		9 732 128	71 912		9 441 404	84 653		- 290 724	12 741
	Beleidsartikelen									
31	Integraal waterbeleid	68 310	70 564	570	67 419	72 825	275	- 891	2 261	- 295
32	Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	49 605	49 680	4 100	56 689	57 676	1 285	7 084	7 996	- 2 815
33	Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	64 889	63 508	0	67 543	66 033	6	2 654	2 525	6
34	Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid	64 090	69 611	98	68 851	105 316	550	4 761	35 705	452
35	Mainports en logistiek	58 899	60 417	5 681	43 281	71 606	10 646	- 15 618	11 189	4 965
36	Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	90 137	115 391	39 353	66 551	77 592	37 318	- 23 586	- 37 799	- 2 035
37	Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	42 897	43 633	0	46 845	45 945	100	3 948	2 312	100
	Niet-beleidsartikelen	0	0	0						
39	Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	8 837 286	9 044 744	0	8 454 078	8 707 892	92	- 383 208	- 336 852	92
40	Nominaal en onvoorzien	- 14 526	- 14 526	0	0	0	0	14 526	14 526	
41	Ondersteuning functioneren IenM	207 310	229 106	22 110	216 477	236 519	34 381	9 167	7 413	12 271

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

7.2 VERANTWOORDINGSSTATEN BATEN-LASTENDIENSTEN**Samenvattende verantwoordingsstaat 2010 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)**

Bedragen in EUR 1 000			
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
Baten-lastendienst KNMI			
Totale baten	59 889	58 080	- 1 809
Totale lasten	59 909	58 189	- 1 720
Saldo van baten en lasten	- 20	- 109	- 89
Totale kapitaalontvangsten	2 000	4 994	2 994
Totale kapitaaluitgaven	1 634	5 596	3 962

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000).

Bedragen in EUR 1 000			
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
Baten-lastendienst RWS			
Totale baten	2 270 479	2 570 857	300 378
Totale lasten	2 270 479	2 545 260	274 781
Saldo van baten en lasten	0	25 597	25 597
Totale kapitaalontvangsten	85 000	70 918	-14 082
Totale kapitaaluitgaven	152 000	116 733	-35 267

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000).

Bedragen in EUR 1 000			
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
Baten-lastendienst IVW			
Totale baten	100 242	105 655	5 413
Totale lasten	100 242	104 570	4 328
Saldo van baten en lasten	0	1 085	1 085
Totale kapitaalontvangsten	7 155	0	- 7 155
Totale kapitaaluitgaven	12 333	3 339	- 8 994

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000).

Saldibalans

7.3 Saldibalans per 31 december 2010 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 9 441 399 794,99
Liquide middelen	€ 380,00
Intra-comptabele vorderingen	€ 2 304 485,63
Extra-comptabele vorderingen	€ 23 400 388,35
Leningen u/g	€ 6 645 157,48
Voorschotten	€ 5 027 747 035,45
Tegenrekening leningen o/g	€ 5 846 825,04
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 2 500 629 926,28
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 97 000 000,00
Totaal-activa	€ 17 104 973 993,22

Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 84 652 986,02
Rekening-courant RHB	€ 8 970 175 670,77
Intra-comptabele schulden	€ 34 113 570,23
Leningen o/g	€ 5 846 825,04
Openstaande verplichtingen	€ 2 500 629 926,28
Openstaande garantieverplichtingen	€ 97 000 000,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 23 400 388,35
Tegenrekening leningen u/g	€ 6 645 157,48
Tegenrekening voorschotten	€ 5 027 747 035,45
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	€ 354 762 433,60
Totaal-passiva	€ 17 104 973 993,22

7.3.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP 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 Infrastructuur en Milieu (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, zijn deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

7.3.2 Activa*7.3.2.1 Begrotingsuitgaven € 9 441 399 794,99*

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

7.3.2.2 Liquide middelen € 380,00

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

7.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen € 2 304 485,63

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2010 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2008 en 2009 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2010		2009		2008	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	65	1 430	60	5 282	95	3 705
posten > 1 jaar	155	874	130	2 334	95	2 832
Totaal	220	2 304	190	7 616	190	6 537

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

7.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen € 23 400 388,35

De cijfers

Tabel 2 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2010 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2008 en 2009 te vermelden.

Saldibalans

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2010		2009		2008	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	40	877	45	7 127	55	1 679
posten > 1 jaar	530	22 523	550	18 634	540	17 956
Totaal	570	23 400	595	25 761	595	19 635

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

Een direct opeisbare vordering heeft betrekking op de regeling Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ), omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van lenM waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan. Het Hof heeft op 23 juni 2009 het arrest bekrachtigd en de debiteur daarbij veroordeelt in de kosten van het hoger beroep. Door proces- en rentekosten is de oorspronkelijke vordering van circa € 3 mln. bijgesteld tot circa € 7 mln.. Inmiddels is de debiteur in cassatie gegaan bij de Hoge Raad.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat circa 500 vorderingen van geringe omvang uitstaan met een gezamenlijk bedrag van circa € 15 mln. en welke voornamelijk betrekking hebben op het Progis-project. Noemenswaardig is een tweetal vorderingen in dat kader. Een op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 mln.) en één op BAM-Wilma (circa € 4 mln.) door onenigheid.

7.3.2.5 Leningen u/g € 6 645 157,48

Grondslag

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

De cijfers

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

Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)

Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
Totaal	6 645

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva wordt gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op

Saldibalans

een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen. Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 mln.

Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

7.3.2.6 Voorschotten € 5 027 747 035,45

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 4 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2010 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2008 en 2009 te vermelden.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2010		2009		2008	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	240	383 196	295	4 183 518	375	3 236 043
posten > 1 jaar	275	4 644 551	445	1 528 519	330	1 298 730
Totaal	515	5 027 747	740	5 712 037	705	4 534 773

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2010 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2010	5 712 037
In 2010 vastgelegde voorschotten	2 681 237
	8 393 274
In 2010 afgerekende voorschotten	- 3 365 527
Openstaand per 31 december 2010	5 027 747

Toelichting

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn tot en met 2010 voorschotten verstrekt.

In totaal is ruim € 4 437 mln. verstrekt aan onder andere de provincies (€ 1 973 mln.), Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 871 mln.), de Stadsregio Rotterdam (€ 546 mln.), het Bestuur Regio Utrecht (€ 299 mln.), het Stadsgewest Haaglanden (€ 313 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 180 mln.), de regio Twente (€ 118 mln.) en de regio Eindhoven (€ 133 mln.).

Afwikkeling vindt vermoedelijk in de jaren 2011 tot en met 2013 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Vanaf 2005 is

Saldibalans

voor een totaalbedrag van circa € 244 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in de komende jaren tot en met 2012 wordt verwacht.

Aan het NLR zijn in de jaren 2009 en 2010 voorschotten verstrekt van ruim € 37 mln. als bijdragen in de exploitatie- en investeringenkosten. Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2011 plaats. Daarnaast zijn vanaf 2004 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2006 tot en met 2010 voor ruim € 62 mln. aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2011 of 2012 afgewikkeld.

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van ruim € 40 mln. verstrekt aan de luchthaven Maastricht Aachen Airport, (€ 38 mln.) voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting en in drie tranches een investeringssubsidie welke in 2015 worden afgerekend alsmede (ruim € 2 mln.) voor het verleggen van baandrempels. Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Groningen Airport Eelde (circa € 29 mln.) en Enschede Airport Twente (€ 2 mln.). Indien de voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie en een afwateringssysteem, moet tot terugbetaling worden overgegaan. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2011 plaats.

Ook zijn sinds 2005 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 23 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan onder andere het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), aan Nederland Maritiem Land (NML), Agentschap NL (voorheen Senter Novem) en aan de Stichting Nederland is Logistiek. De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2011 worden afgewikkeld.

Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden te realiseren, de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien zijn aan diverse lagere overheden en vervoersaanbieders voor ruim € 26 mln. aan voorschotten verstrekt. Dit voor onder andere het Taxiconvenant, Mobiliteitsmanagement, Superbus, OV- chipkaart en Tunnelveiligheid.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van circa € 25 mln. verstrekt aan onder andere het CBR, de RDW, de SWOV en VVN.

Om de CO₂ uitstoot te beperken zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden, het CO₂-reductieplan, SSZ (Stil, Schoon en Zuinig) en roetfilters voor bussen, voorschotten verstrekt voor ruim € 15 mln., aan onder andere het Agentschap NL.

Saldibalans

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie en voor projecten samenhangende met integraal waterbeleid zijn aan Deltares voor ruim € 17 mln. aan voorschotten verstrekt. Afwikkeling zal vermoedelijk in 2011 plaatsvinden.

In het kader van het waterbeheer zijn vanaf 2005 voorschotten verstrekt aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water (€ 20 mln.) Afrekening wordt in 2011 verwacht.

Om duurzame luchtvaart te bewerkstelligen en in stand te houden zijn voorschotten verstrekt van ruim € 12 mln. aan onder andere de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio (€ 10 mln.) door het ondertekenen van het convenant Omgevingskwaliteit. Doel van het convenant is om de leefkwaliteit van gebieden waar de hinder van luchtvaartactiviteiten aanwezig is in stand te houden dan wel te verbeteren.

Aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen is in 2008 is het kader van leefomgeving spoorwegen een bedrag van ruim € 9 mln. verstrekt voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS percelen. Afwikkeling wordt in 2011 verwacht.

Tot slot zijn aan de Stichting Mainport en Groen voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 6 mln. vanwege de groenvoorziening van Schiphol Afwikkeling vindt in 2012 plaats.

7.3.2.7 Tegenrekeningen € 2 603 476 751,32

Grondslag

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

Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

7.3.3 Passiva

7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 84 652 986,02

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het ministerie sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII), welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

7.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB € 8 970 175 670,77

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministeries van Financiën en IenM. Dit saldo is gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2010, welke met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 10 februari 2011, kenmerk BZ/2011/23 M, aan het ministerie kenbaar is gemaakt.

7.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 34 113 570,23

De cijfers

Tabel 6 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2010 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2008 en 2009 te vermelden.

Saldibalans

Tabel 6: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2010		2009		2008	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	332	33 939	175	31 690	85	30 337
posten > 1 jaar	13	174	20	1 878	15	1 543
Totaal	345	34 114	195	33 568	100	31 880

Toelichting Indien niet expliciet vermeldt, zijn de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2010. Deze bedragen, respectievelijk ruim € 20 mln. en ruim € 12 mln., zijn in januari 2011 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

7.3.3.4 Leningen o/g € 5 846 825,04

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

De cijfers Tabel 7 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 7: Leningen o/g (x € 1 000)

Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	3 124
N.V. Luchthaven Schiphol	2 723
Totaal	5 847

Toelichting Deze leningen zijn gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden als op lange termijn opeisbare schulden aangemerkt. Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. De lening aan de SGIS wordt afgelost uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen. Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

7.3.3.5 Openstaande verplichtingen € 2 500 629 926,28

Grondslag Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2010 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2010 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2010 hebben geleid.

De cijfers Tabel 8 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

Saldibalans

Tabel 8: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2010	2 845 645
Aangegaan in 2010	9 096 385
	11 942 030
Tot betaling gekomen in 2010	- 9 441 400
	2 500 630

In de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt ingegaan op de zogenoemde «Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen» (NUBBBV), bijvoorbeeld in geval van door het Rijk gesloten bestuursovereenkomsten of – convenanten met decentrale overheden. Dergelijke bestuurlijke verplichtingen kunnen niet altijd als juridische verplichtingen worden aangemerkt en maken daardoor geen deel uit van de openstaande verplichtingen, zoals opgenomen in de saldibalans.

Dit is ook bij lenM het geval. Met name in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

In het kader van de NUBBBV is bij lenM gewerkt aan de totstandkoming van een centraal register met bestuurlijke afspraken. In dit kader zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegane verplichting in de financiële administratie opgenomen.

7.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen € 97 000 000,00

Grondslag

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

Toelichting

Een tweetal wijzigingen ten opzichte van de saldibalans 2009 is vermeldenswaardig.

Ten eerste is de lening die met ministerie van Financiën in 2003, onder garantstelling van lenM, verstrekte aan de Rijksdienst Wegverkeer van € 12 mln. in 2010 conform de leningsvoorwaarden afgelost waardoor deze garantstelling is komen te vervallen.

Ten tweede heeft het ministerie van Financiën, onder garantstelling van lenM, aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een lening verstrekt van € 29 mln. met een looptijd tot 1 juli 2028.

Saldibalans

De cijfers

Tabel 9 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2010.

Tabel 9: Garantieverplichtingen (x € 1 000)

Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
2003	n.n.b.	RDW	RC krediet	23 000
2005	n.n.b.	LVNL	RC krediet	10 000
2005	n.n.b.	CBR	RC krediet	5 000
2009	n.n.b.	LVNL	RC krediet	30 000
2010	2028	LVNL	Lening	29 000
Openstaande per 31 december 2010				97 000

Tabel 10 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

Tabel 10: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2010	80 000
Nieuw verstrekt in 2010	29 000
	<hr/>
	109 000
Afname van het risico in 2010	- 12 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2010	97 000

7.3.3.7 Tegenrekeningen € 5 057 792 581,28

Grondslag

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

7.3.3.8 Sluitrekening Infrastructuurfonds € 354 762 433,60

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

7.4 BALANSEN PER 31 DECEMBER 2010 VAN DE BATEN-LASTENDIENSTEN VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

KNMI

Gespecificeerde Staat van baten en lasten per 31 december 2010				
Bedragen x € 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting 2010	Realisatie 2010	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2009
Baten				
Opbrengst moederdepartement	42 897	38 089	- 4 808	36 818
Opbrengst overige departementen	112	887	775	1 165
Opbrengst derden	16 855	18 878	2 023	18 451
Rentebaten	25	1	- 24	3
Vrijval voorzieningen		223	223	222
Bijzondere baten		2	2	91
Totaal baten	59 889	58 080	- 1 809	56 750
Lasten				
Apparaatskosten				
* personele kosten	30 745	34 326	3 581	34 419
* materiële kosten	26 963	21 675	- 5 288	20 414
Rentelasten	204	152	- 52	140
Afschrijvingskosten	1 997	2 036	39	1 813
* materieel				
* immaterieel				
Overige Lasten				
* dotaties voorzieningen		0	0	64
* bijzondere lasten		0	0	0
Totaal lasten	59 909	58 189	- 1 720	56 850
Saldo van baten en lasten	- 20	- 109	- 89	- 100

Toelichting op de verantwoordingsstaat

Opbrengsten moederdepartement

Voor onder andere Aardobservatie en het Deltaplan werden bijdragen ontvangen van het moederdepartement. Deze bijdragen waren echter niet gelijk aan de hiervoor door het KNMI gemaakte kosten. Het «teveel» ontvangen bedrag wordt niet als opbrengst verantwoord, maar wordt gereserveerd voor toekomstige jaren. Omdat de kosten van Aardobservatie (€ 3,6 mln.) en het Deltaplan (€ 1,8 mln.) lager zijn uitgevallen, zijn ook de verantwoorde opbrengsten lager dan begroot. Hier stonden enkele kleine posten tegenover die een stijging veroorzaakten.

Opbrengst overige departementen

De niet begrote opbrengsten door werkzaamheden voor het ministerie van Defensie zijn uitgekomen op een bedrag van € 0,89 mln.

Opbrengst derden

Extra projectopbrengsten (subsidies) van € 2,4 mln. De kosten zijn echter met bijna hetzelfde bedrag gestegen.

Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie € 0,11 mln. lager dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door

Baten-lastendienst KNMI

lagere projectkosten enerzijds en hogere kosten door met name de stijging van de lonen anderzijds.

Vrijval voorzieningen

Er zijn 2 voorzieningen voor een deel vrijgevallen.

- € 0,16 mln. op de voorziening voor het Vernieuwingsprogramma; omdat de loonstijging in 2010 lager is uitgevallen dan begroot.
- € 0,06 mln. op de voorziening dubieuze debiteuren.

Opbrengsten per productgroep

De opbrengsten gespecificeerd naar productgroep zijn:

Bedragen x € 1 000	Realisatie 2010	Realisatie 2009
Totaal	58 080	56 750
Weer	30 346	30 078
Klimaat	17 673	17 916
Seismologie	1 926	1 943
Aardobservatie	7 909	6 497
Rentebaten	1	3
Vrijval voorzieningen	223	222
Buitengewone baten	2	91

Personele lasten

De personele kosten zijn hoger dan begroot. De stijging wordt veroorzaakt door de in de CAO afgesproken loonstijging (3,4% ca. € 1 mln.), extra kosten voor medewerkers gefinancierd uit externe projecten (ca. € 0,4 mln. reiskosten en ca. € 0,4 mln. salariskosten), hogere toelagen (ca. € 0,4 mln.) en inhuur (ca. € 1,1 mln.).

Materiële lasten

Door vertraging bij het opstarten van nieuwe programma's zijn de opgevraagde en betaalde contributies in het kader van aardobservatie € 3,6 mln. lager dan begroot. Daarnaast zijn door vertragingen in het Deltaplanproject de kosten € 1,7 mln. minder dan geraamd.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn vrijwel gelijk aan de begroting.

Saldo van baten en lasten

Het negatieve resultaat zal ten laste van het Eigen Vermogen worden gebracht. Toekomstige verliezen zullen worden voorkomen door bezuinigingen op de personele kosten (taakstelling in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst).

Balans per 31 december 2010 van Baten Lastendienst KNMI
Bedragen x € 1 000

	Balans 2010	Balans 2009
Activa		
Materiële activa		
* grond en gebouwen	625	372
* installaties en inventarissen	2 677	2 360
* overige materiële vaste activa	2 891	2 699
* in ontwikkeling	2 450	130
Onderhandenwerk	1 277	1 698
Debiteuren	3 512	2 605
Nog te ontvangen	1 844	4 279
Liquide middelen	19 350	8 020
Totaal activa	34 626	22 163
Passiva		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	1 911	1 391
* verplichte reserves	0	0
* onverdeeld resultaat	- 109	- 100
Egalisatierekening	0	0
Leningen bij het MvF	6 964	4 031
Voorzieningen	1 109	1 791
Crediteuren	1 427	715
Nog te betalen	23 324	14 335
Totaal passiva	34 626	22 163

Toelichting op de balans*Materiële activa*

In 2010 heeft met terugwerkende kracht een stelselwijziging plaatsgevonden. De activacategorie waarneemapparatuur en waarneeminfrastructuur had een grensbedrag van € 2 500 per individueel actief. Dit grensbedrag is komen te vervallen. Hierdoor is de boekwaarde van de investeringen verhoogd met € 0,642 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de exploitatiereserve.

Nog te ontvangen

De daling wordt veroorzaakt door het ontvangen van de openstaande bedragen van EUMETSAT (€ 1,24 mln.) en het deels afwikkelen van de nog te betalen bedragen aan de luchtvaartsector.

Liquide middelen

De liquide middelen bestaan uit het saldo op de rekening courant bij de Rijkshoofdboekhouding (RHB) van het ministerie van Financiën en een tweetal deposito's met een totale waarde van € 12 mln.

Nog te betalen

In 2010 zijn bedragen ontvangen waarvan de kosten niet in hetzelfde jaar vallen als de ontvangsten. De ontvangsten waar nog geen kosten tegenover staan worden niet als opbrengst verantwoord, maar als vooruitontvangen (onder de post «Nog te betalen») ter dekking van toekomstige kosten. Zodra de kosten worden gemaakt worden de opbrengsten verantwoord en de vooruitontvangen bedragen verminderd. Het gaat vooral om ontvangsten in het kader van Aardobservatie, Deltaplan en het NMDC (Nationaal Modellen en Data Centrum). Zie ook onderstaande tabel:

Baten-lastendienst KNMI

	Vooruitont- vangen	Ontvangen bijdrage	Opbrengsten lenM	Uitgaven derden	Vooruitont- vangen	Vooruitont- vangen	Kosten lenM
Aardobservatie	5 873	11 554	7 909		3 645	9 518	7 909
Deltaplan	1 083	2 105	278		1 827	2 910	278
NMDC Vooron- derzoek	284		217		- 217	67	217
NMDC		2 000	105	454	1 441	1 441	105

Daarnaast zijn de vooruit ontvangen bedragen in het kader van subsidieprojecten gestegen met € 1,5 mln.

Voorzieningen

De voorzieningen zijn afgenomen van € 1,8 mln. naar € 1,1 mln. De belangrijkste mutaties zijn een onttrekking van € 0,49 mln. en een vrijval van € 0,16 mln. met betrekking tot het Vernieuwingsprogramma.

Van de voorzieningen heeft 50% een looptijd langer dan een jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door de voor het Vernieuwingsprogramma opgenomen voorziening voor FPU+; deze loopt tot en met 2015.

	Infrastructuur de Bilt	Flankerend beleid	ARAR99	Vernieuwings- programma	Totaal
Saldo per 1 jan 2010	180	5	42	1 564	1 791
Bij: dotatie					
Af: vrijval mutaties		3	33	158 488	158 524
Totaal af		3	33	646	682
Saldo per 31 dec 2010	180	2	9	918	1 109

Het Eigen Vermogen bedraagt na verwerking van het verlies en de toevoeging als gevolg van de stelselwijziging activa € 1,8 mln. Dit is 3,3% van de omzet van de afgelopen drie jaar.

Kasstroomoverzicht per 31 december 2010
Bedragen x € 1 000

Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie 2010	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2010 + stand depositorekeningen	3 278	8 019	4 741
2. Totaal operationele kasstroom	1 445	11 932	10 487
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 2 000	- 4 633	- 2 633
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		134	134
3. Totaal investeringskasstroom	- 2 000	- 4 499	- 2 499
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)			
4b. Eenmalige storting door moederdepartement (+)			
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 1 634	- 964	670
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	2 000	4 860	2 860
4. Totaal financieringskasstroom	366	3 896	3 530
5. Rekening-courant RHB 31 december 2010 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 mln. euro)	3 089	19 348	16 259

Operationele kasstroom

De vooruitontvangen en te betalen bedragen (schulden) zijn gestegen met € 8,7 mln. (zie de toelichting op de balans onder «Nog te betalen») en de kortlopende vorderingen zijn afgenomen met € 1,5 mln. Daarnaast is er voor een bedrag van € 12 mln. deposito's geplaatst.

Investeringskasstroom

De belangrijkste investeringen zijn: € 2 mln. in centrale dataopslagsystemen en € 0,4 mln. in tapijt en meubilair. Daarnaast is gestart met de verbouwing die nodig is om de verplaatsing van het computercentrum mogelijk te maken. De uitgaven hiervoor zijn € 1,1 mln.

Financieringskasstroom

Er is een beroep op de leenfaciliteit gedaan van € 4,9 mln. De investeringsuitgaven in 2010 zijn weliswaar lager, maar in het beroep op de leenfaciliteit is ook rekening gehouden met de stelselwijziging. De met terugwerkende kracht als investering aangemerkte uitgaven zijn alsnog in 2010 geleend (€ 0,6 mln.).

Doelmatigheid

Omschrijving Generiek Deel	2007	2008	2009	2010	2010 (Index)
Kostprijs in € per eenheid product					
- percentage overhead	-	20%	20%	17%	85
- fte's overhead	-	98	96	101	103
- kostprijs per fte	-	107	113	116	109
Productievolume (jaar)					
- verhouding productieve uren en normuren	-	69%	69%	67%	97

De fte's overhead worden bepaald op basis van de geschreven uren. Alle uren geschreven op overheadactiviteiten worden daarbij omgerekend naar het corresponderende aantal fte's.

De kostprijs per fte wordt bepaald door de totale kosten exclusief contributies in het kader van aardobservatie, dotaties voorzieningen en bijzondere lasten te delen door het aantal fte's.

Het percentage overhead is sterk gedaald. Hierbij is sprake van effecten die elkaar versterken. Allereerst is sprake van enkele incidentele meevallers, daarnaast is sprake van daadwerkelijk lagere personele en materiële overheadkosten.

Er is geen direct oorzakelijk verband tussen de ontwikkeling van de kostprijs per fte en de ontwikkeling van de doelmatigheid. Zo wordt de stijging van de kostprijs per fte veroorzaakt door een stijging van de loonsom per fte (+ € 4 000). De stijging van de loonsom wordt met name veroorzaakt door een stijging van de bruto salariskosten en de toelagen. Aan de andere kant zijn vooral de inhuurkosten gedaald wat heeft geleid tot een daling van de kostprijs per fte van circa € 1 000.

Het aantal fte's overhead is gestegen doordat meer activiteiten en projecten zijn uitgevoerd die niet direct aan een Productgroep toegerekend konden worden.

RIJKSWATERSTAAT

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2010
Bedragen in EUR 1 000

Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	Realisatie 2009
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verskil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
Baten				
Opbrengst moederdepartement	2 183 175	2 410 095	226 920	2 328 047
Opbrengst overige departementen		36 764	36 764	29 085
Opbrengst derden	81 504	110 698	29 194	89 963
Rentebaten	800	838	38	1 368
Bijzondere baten	5 000	11 363	6 363	22 705
Exploitatiebijdrage				
Vrijval voorzieningen		1 099	1 099	
Totaal baten	2 270 479	2 570 857	300 378	2 471 168
Lasten				
Apparaatskosten	1 033 809	1 081 171	47 362	1 088 579
* personele kosten	753 918	767 973	14 055	758 552
* materiële kosten	279 891	313 198	33 307	330 027
Onderhoud	1 168 954	1 398 933	229 979	1 281 685
Rentelasten	11 370	9 035	- 2 335	9 232
Afschrijvingskosten	56 346	52 317	- 4 029	47 552
* materieel	53 828	50 575	- 3 253	45 420
* immaterieel	2 518	1 742	- 776	2 132
Dotaties voorzieningen				4 163
Bijzondere lasten		3 804	3 804	2 294
Totaal lasten	2 270 479	2 545 260	274 781	2 433 505
Saldo van baten en lasten		25 597	25 597	37 663

Toelichting op de verantwoordingsstaat

Baten

Opbrengst Moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur en verkeersmanagement;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg en onderhoud van infrastructuur;
- capaciteit die Rijkswaterstaat levert in het kader van de kennis- en adviestaken.

De toename van de opbrengsten van het moederdepartement ten opzichte van de begroting zijn grotendeels te verklaren door een toevoeging van middelen voor het versneld uitvoeren van het Beheer en Onderhoud op de netwerken en het uitvoeren van nog uit te voeren werkzaamheden uit 2009.

Specificatie opbrengst moederdepartement	Begroting 2010	Realisatie 2010
Hoofdwatersystemen	331 478	381 307
Hoofdwegen	1 200 889	1 336 103
Hoofdvaarwegen	591 417	632 864
Overig	59 391	59 821
Totaal	2 183 175	2 410 095

Bron: Rijkswaterstaat

Opbrengsten overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen uit hoofde van activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd. Het belangrijkste deel betreft opbrengsten voor de activiteiten van de in 2009 opgerichte Rijksrederij, welke nog niet in de begroting waren opgenomen.

Opbrengsten derden

De opbrengsten derden betreffen voor een belangrijk deel vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen (€ 21,1 mln.) en opbrengsten in het kader van de Waterwet (€ 19,9 mln.). Ook zijn er vergoedingen ontvangen voor personeel dat voor derden heeft gewerkt (€ 13,2 mln.). Daarnaast bestaan de opbrengsten grotendeels uit vergoedingen van onder meer provincies en gemeenten voor diverse werkzaamheden, zoals Verkeersmanagement (Verkeerscentrum Nederland). De opbrengsten zijn hoger dan begroot. Dit komt enerzijds door de genoemde ontvangsten voor personeel en opbrengsten voor leveringen van strooizout, die niet waren begroot, en anderzijds door hogere vergoedingen voor beheer en onderhoud.

Rentebaten

Deze hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijn deposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden. De rentebaten zijn hoger dan begroot als gevolg van een hoger saldo Liquide Middelen dan begroot aan het begin van en gedurende het jaar.

Bijzondere baten

De bijzondere baten betreffen onder meer de teruggave van energiebelasting en heffingrente (€ 3,4 mln.), boekwinsten verkoop van activa (€ 4,0 mln) en een aantal kleine posten.

Vrijval voorzieningen

De vrijval voorzieningen van € 1,0 miljoen betreft de vrijval uit de voorziening dubieuze debiteuren als gevolg van een lagere gemiddelde ouderdom van de openstaande bedragen bij debiteuren.

Lasten

Personele kosten

De personele kosten zijn hoger dan begroot. Dit is het gevolg van de bijstelling van de eindejaarsuitkering, welke niet in de begroting was opgenomen. Daartegenover was de gemiddelde bezetting lager dan de toegestane formatie.

Daarnaast waren de kosten van inhuur enigszins hoger als gevolg van vervangende inhuur op vacatures. Door het beleid terughoudend om te gaan met vervangende inhuur is de hogere realisatie beperkt gebleven. De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op kerntaken van Rijkswaterstaat.

Specificatie	Begroting 2010	Realisatie 2010
Aantal FTE	9 329	9 298
Kosten per FTE	74	76
Eigen personeelskosten	693 918	705 553
Inhuur	60 000	62 420
Totale personele kosten	753 918	767 973

Bron: Rijkswaterstaat

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan onder meer uit: bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen en kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen. De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van de kosten van de Rijksrederij (€ 15 mln), die zowel aan de opbrengsten- als aan de kostenkant niet begroot waren. Daarnaast zijn er extra kosten gemaakt voor de huur van een vervangend schip als gevolg van het uitbranden van het schip «de Waker».

Onderhoud

Onderhoud heeft betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus), die werkzaamheden uitvoeren die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. De hogere realisatie op beheer en onderhoud wordt met name veroorzaakt door het versneld uitvoeren van het onderhoud en het afronden van werkzaamheden die in 2009 gepland waren.

Rentelasten

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten. Deze kosten zijn lager dan begroot als gevolg van een lagere rente en als gevolg van een lager beroep op de leenfaciliteit in zowel 2009 als 2010.

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa. Door een terughoudend beleid met betrekking tot vervangingsinvesteringen in 2009 en 2010 zijn de afschrijvingskosten lager dan begroot.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten zijn veroorzaakt door boekverliezen wegens het afstoten van vaste activa (€ 2,4 mln.), een BTW naheffing (€ 1,2 mln.) en een aantal kleine posten.

Balans per 31 december 2010 van Baten Lastendienst RWS
Bedragen in EUR 1 000

	Balans 2010		Balans 2009	
Activa				
Immateriële activa		4 132		2 146
Materiële activa		295 814		279 429
* grond en gebouwen	131 965		123 783	
* installaties en inventarissen	36 792		31 492	
* overige materiële vaste activa	127 057		124 154	
Financiële vaste activa		112 587		125 487
Voorraden				
MIRT-projecten		9 116 255		8 419 731
Debiteuren		45 296		35 861
Nog te ontvangen		35 996		40 860
Liquide middelen		424 120		307 717
Totaal activa		10 034 200		9 211 231
Passiva				
Eigen Vermogen		85 077		59 480
* exploitatiereserve	59 480		21 817	
* onverdeeld resultaat	25 597		37 663	
Langlopend vreemd vermogen		235 860		223 340
Voorzieningen		1 875		2 168
MIRT-projecten		9 116 255		8 419 731
Crediteuren		62 682		74 886
Nog te betalen		532 451		431 626
Totaal passiva		10 034 200		9 211 231

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting op de balans

Activa

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De toename van de immateriële vaste activa wordt veroorzaakt door investering in verschillende softwarelicenties en -upgrades.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De materiele vaste activa zijn met name toegenomen door investeringen in gladheidsbestrijdingsmaterieel, in voertuigen, in de kantoren in Zwolle en Arnhem en investeringen in kantoorautomatisering en elektrische hulpmiddelen.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgenomen, die ontstaan is bij de vorming van de Baten en Lastendienst in 2006. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2011) is opgenomen onder debiteuren.

MIRT-projecten

Onder de post MIRT-projecten is de som van de directe productie-uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post «MIRT-projecten» voor hetzelfde bedrag. In 2010 is een start gemaakt aan onder andere de volgende projecten: A2 passage Maastricht, A50 Ewijk – Valburg en A74 Venlo. Daarnaast zijn in 2010 onder meer de volgende projecten opgeleverd: Rijksweg 2 Rondweg Den Bosch, A12 Den Haag – Gouda en Verruiming Twentekanalen.

Debiteuren

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. De openstaande bedragen ouder dan 2 jaar zijn 100% voorzien tenzij aannemelijk is gemaakt dat een lagere voorziening volstaat. Overige openstaande bedragen worden afhankelijk van hun ouderdom procentueel voorzien. De gemiddelde ouderdom is afgenomen, waardoor een deel van de voorziening is vrijgevallen.

Nog te ontvangen

«Nog te ontvangen» bestaat uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen alsmede betaalde waarborgsommen.

Liquide middelen

De stijging van de post Liquide Middelen is het gevolg van een ontvangst van het moederdepartement ten behoeve van het basispakket beheer en onderhoud die voorzien was in 2011 maar reeds in 2010 is voldaan.

Passiva

Eigen Vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat. Als gevolg van de wijziging van de regeling Baten en Lastendiensten 2011 is de wettelijke reserve zelfontwikkelde software komen te vervallen. Het resultaat van 2009 van € 37,7 mln. is toegevoegd aan de exploitatiereserve en het resultaat van 2010 staat op het onverdeeld resultaat.

Ontwikkeling Eigen vermogen	Stand per 31/12/08	Stand per 31/12/09	Stand per 31/12/10
Eigen vermogen			
– exploitatiereserve	50 012	21 816	59 480
– verplichte reserve	158	0	0
– onverdeeld resultaat	– 28 353	37 663	25 597
Totaal	21 817	59 480	85 077

Bron: Rijkswaterstaat

Langlopend vreemd vermogen

Het langlopende vreemd vermogen betreft leningen bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit. Deze leningen zijn gebruikt ter financiering van investeringen in vaste activa. Ten behoeve van investeringen is voor € 56,6 mln. in 2010 geleend bij het Ministerie van Financiën (zie toelichting Materiële vaste activa).

Voorzieningen

Bij de vorming van de Rijksrederij in 2009 is de voorziening arbeidsvoorwaardenverschil ontstaan als gevolg van de arbeidsvoorwaardenverschillen voor het personeel dat naar Rijkswaterstaat is overgekomen. In 2010 is 0,3 mln. onttrokken. De looptijd van deze voorziening is uiterlijk tot 2023.

	Stand 1-1-10	Dotatie 2010	Onttrekking 2010	Vrijval 2010	Stand 31-12-10
Voorziening arbeidsvoorwaardenverschil	2 168	0	- 293	0	1 875
Totaal	2 168	0	- 293	0	1 875

Bron: Rijkswaterstaat

MIRT-projecten

Voor een toelichting wordt verwezen naar de debet-post MIRT-projecten.

Crediteuren

De afname in 2010 wordt met name verklaard doordat gestuurd is op de tijdige betaling van facturen (92% tijdig over heel 2010) en dus meer facturen voor de jaargrens zijn verwerkt.

Nog te betalen

Onder «nog te betalen» zijn de nog uit te voeren werkzaamheden (€ 88 mln.) en overige schulden en overlopende passiva opgenomen. De «nog uit te voeren werkzaamheden» zijn op de balans gepassiveerd en zullen in 2011 worden uitgevoerd. De stijging wordt grotendeels veroorzaakt door een in 2010 ontvangen bijdrage voor Beheer en Onderhoud in 2011 (zie ook toelichting liquide middelen).

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2010
Bedragen in EUR 1 000

Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2010 + stand depositorekeningen	4 789	307 708	302 919
2. Totaal operationele kasstroom	58 903	162 218	103 315
Totaal investeringen (-/-)	- 85 000	- 73 507	11 493
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	2 818	2 818
3. Totaal investeringskasstroom	- 85 000	- 70 689	14 311
Storting op deposito (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	11 500	11 500	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 55 500	- 43 226	12 274
Beroep op leenfaciliteit (+)	85 000	56 600	- 28 400
4. Totaal financieringskasstroom	41 000	24 874	- 16 126
5. Rekening-courant RHB 31 december 2010 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)	19 692	424 111	404 419
(maximale roodstand 0,5 mln. euro)			

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2010 uit de reguliere bedrijfsvoering. De mutatie van de operationele kasstroom wordt met name veroorzaakt door de in 2010 ontvangen bijdrage voor beheer en onderhoud voor 2011 (zie toelichting Liquide middelen) en het saldo van baten en lasten. Daartegenover staat een daling van de post Nog uit te voeren werkzaamheden.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. Een belangrijk deel van deze investeringen had betrekking op gebouwen, stroommachines en sneeuwschuivers en nieuwe schepen voor de rijksrederij. Door terughoudendheid in het aangaan van nieuwe investeringen en door desinvesteringen is de investeringskasstroom lager dan begroot.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van het agentschap, te weten:

- Beroep op de leenfaciliteit 56,6 mln
- Aflossingen op leningen 43,2 mln.

Terughoudendheid in het doen van investeringen en het financieren van enkele investeringen uit eigen middelen resulteerden in een lagere financieringskasstroom.

Doelmatigheidsindicatoren

Een doelstelling van de agentschapvorming van Rijkswaterstaat is het verhogen van de doelmatigheid. Om te kunnen beoordelen hoe de doelmatigheid zich ontwikkelt, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren. Met de invoering van de verplichte set aan doelmatigheidsindicatoren in het jaarverslag in 2009 zijn een aantal indicatoren nieuw of anders gedefinieerd dan voorheen. Omdat vanuit de historie sommige cijfers niet vergelijkbaar kunnen worden weergegeven, wordt voor deze kengetallen gebruik gemaakt van de toegestane ingroei. Met ingang van het jaarverslag 2010 zijn nieuwe doelmatigheidsindicatoren toegevoegd, te weten de gebruikers tevredenheid en ontwikkeling pinwaarden.

Omschrijving	2007	2008	2009	2010
Apparaatskosten per eenheid areaal				
Hoofdwegennet	–	–	43 858	43 512
Hoofdvaarwegennet	–	–	39 851	43 407
Hoofdwatersystemen	–	–	2 428	2 293
% Apparaatskosten tov omzet				
% Apparaatskosten tov omzet	30%	24%	23%	22%
Tarieven per FTE				
Kosten per FTE	115 657	117 348	119 733	121 120
Met prijspeilcorrectie	115 657	113 753	112 379	112 990
Omzet BLD per productgroep				
Hoofdwatersystemen	354 755	391 432	428 914	381 307
Hoofdwegen	1 486 019	1 422 386	1 339 801	1 336 103
Hoofdvaarwegen	436 365	545 990	518 546	632 864

Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

Omschrijving	2007	2008	2009	2010
<i>Overig</i>	142 559	81 593	40 786	59 821
TOTAAL	2 419 698	2 441 401	2 328 047	2 410 095
Bezetting				
<i>FTE formatie</i>	9 618	9 545	9 566	9 433
<i>FTE bezetting</i>	8 911	9 083	9 202	9 298
<i>% overhead</i>	19,1%	16,6%	16,1%	15,6%
Exploitatiesaldo				
<i>Exploitatiesaldo</i>	0,4%	-1,1%	1,5%	1,0%
Gebruikerstevredenheid				
<i>automobilisten landelijk</i>				
<i>publieksgerichtheid</i>	-	-	-	6,7
<i>betrouwbare reistijd</i>	-	-	-	6,8
<i>vrachtwagenchauffeurs landelijk</i>				
<i>publieksgerichtheid</i>	-	-	-	6,9
<i>betrouwbare reistijd</i>	-	-	-	5,8
<i>recreatievraart landelijk</i>				
<i>publieksgerichtheid</i>	-	-	-	7,0
<i>betrouwbare reistijd</i>	-	-	-	7,2
Ontwikkeling pinwaarde				
<i>Hoofwatersystemen</i>	-	-	97	100
<i>Hoofdwegen</i>	-	-	101	100
<i>Hoofdvaarwegen</i>	-	-	102	100

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Een dalende trend van de kosten per eenheid areaal geeft een indicatie van een toename in de efficiëntie van de organisatie op het gebied van Beheer en Onderhoud en Verkeersmanagement. Bij het hoofdvaarwegennet zijn de kosten per eenheid areaal gestegen als gevolg van de toevoeging van de Rijksrederij. De definitie van deze indicator wijkt af van de indicator die in de begroting is genoemd. De uitkomsten zijn derhalve niet vergelijkbaar.

% Apparaatskosten tov omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (incl GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. Een daling van dit percentage is een indicatie van een toenemende efficiëntie van de organisatie. Dit jaar is dit percentage wederom gedaald.

Tarieven per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE. Het betreft daarbij zowel de werkelijke kosten per FTE als de kosten gecorrigeerd voor prijsstijgingen. Absoluut stijgen de kosten per FTE over de afgelopen jaren, maar wanneer deze kosten worden gecorrigeerd voor prijspeilstijgingen liggen deze ondanks een afname van de formatie in lijn met de voorgaande jaren.

Omzet per productgroep

In de onderstaande tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden gezien in relatie tot de omvang van het werkpakket. De stijging van de bezetting wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de opvulling van vacatures op cruciale plekken.

Percentage overhead

Deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen Rijkswaterstaat zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo.

Gebruikerstevredenheid

Jaarlijks laat Rijkswaterstaat de gebruikerstevredenheid toetsen bij gebruikers van de netwerken. De waardering van de gebruikers op een schaal van 1 tot 10 is opgenomen als doelmatigheidsindicator.

Ontwikkeling PINwaardes

PINwaarden zijn een weergave van de serviceniveaus van Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud op de netwerken. De cijfers uit eerdere jaren zijn uitgedrukt in een indexcijfer ten opzichte van het verantwoordingsjaar.

Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

Gespecificeerde Staat van baten en lasten per 31 december 2010
Bedragen in EUR 1 000

Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
Baten				
Opbrengst moederdepartement	91 596	89 148	- 2 448	93 207
Opbrengst overige departementen	0	0	0	
Opbrengst derden	8 646	13 649	5 003	17 413
Rentebaten	0	260	260	536
Vrijval voorzieningen	0	2 598	2 598	341
Bijzondere baten	0	0	0	0
Totaal baten	100 242	105 655	5 413	111 497
Lasten				
Apparaatskosten	95 153	96 215	1 062	100 896
* personele kosten	63 082	73 426	10 344	78 094
* materiële kosten	32 071	22 788	- 9 283	22 802
Rentelasten	607	105	- 502	117
Afschrijvingskosten			0	
* materieel	1 332	595	- 737	1 169
* immaterieel	3 150	2 122	- 1 028	1 264
Overige Lasten				
* dotaties voorzieningen	0	5 519	5 519	3 916
* bijzondere lasten	0	13	13	0
Totaal lasten	100 242	104 570	4 328	107 362
Saldo van baten en lasten	0	1 085	1 085	4 135

Staat van baten lasten

Baten

Opbrengst moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie VenW verricht voor het moederdepartement. De gerealiseerde agentschapsbijdrage over 2010 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen) doordat er middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2010 zijn gerealiseerd en omdat ontvangen middelen in 2010 slechts beperkt in 2010 zijn aangesproken en daardoor gereserveerd zijn voor 2011.

Opbrengst derden

De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van het product «vergunningen» in rekening gebrachte tarieven. De uitplaatsing van de vergunningverlenende taken aan KIWA heeft pas halverwege 2010 plaatsgevonden met als gevolg dat de opbrengsten derden in 2010 hoger zijn uitgevallen dan begroot. Aan de lastenzijde resulteert dit in hogere personele kosten.

Rentebaten

De rentebaten zijn hoger dan geraamd door de hogere stand van de liquide middelen.

Lasten

Personele kosten

Als gevolg van de vertraging in de overdracht van de vergunningverlennende taken staan, tegenover de hogere opbrengst derden, ook hogere personele kosten.

Daarnaast is het verschil het gevolg van de inhuurkosten voor twee vertraagde ICT-projecten.

Materiële kosten

Door vertraging in de besluitvorming rondom het BES-project zijn de aanwezige middelen voor uitbestedingswerkzaamheden voor slechts een deel uitgeput. De uitvoeringswerkzaamheden zijn nu in volle gang en zullen in 2011 tot volledige besteding van de gereserveerde middelen leiden.

Rentelasten

De rentelasten zijn lager dan begroot omdat er bij de begroting vanuit werd gegaan dat er voorgaande jaren meer geleend zou worden voor investeringen in het wagenpark en in het Informatieplan; het geleende bedrag is uiteindelijk lager uitgevallen.

Afschrijvingskosten

Vertraging in de besluitvorming over het nieuwe wagenparkbeleid heeft ertoe geleid dat het grotendeels afgeschreven wagenpark nog niet vervangen is. Hierdoor blijven de afschrijvingskosten achter. Doordat een tweetal grote projecten nog «in aanbouw» zijn, worden er ten opzichte van de begroting relatief weinig afschrijvingslasten geboekt onder de immateriële vaste activa.

Balans per 31 december 2010 van Baten Lastendienst IVW Bedragen in EUR 1 000

	Balans 2010	Balans 2009
Activa		
Immateriële activa	4 611	5 961
Materiële activa		
* grond en gebouwen		
* installaties en inventarissen	37	50
* overige materiële vaste activa	1 379	1 692
Voorraden		
Debiteuren	832	1 718
Nog te ontvangen	1 430	1 446
Liquide middelen	68 331	55 828
Totaal activa	76 620	66 695
Passiva		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	4 135	–
* verplichte reserves	–	–
* onverdeeld resultaat	1 085	4 135
Leningen bij het MvF	1 357	2 599
Voorzieningen	6 877	4 630
Crediteuren	3 387	1 855
Nog te betalen	59 780	53 476
Totaal passiva	76 620	66 695

Toelichting balans

Activa

(Im)materiële activa

Doordat er meer is afgeschreven op (im-)materiële vaste activa dan dat erin geïnvesteerd is, is er lagere balanswaarde ontstaan ten opzichte van 2009.

Debiteuren

Het saldo van de debiteuren en van de bijbehorende voorziening is vooral gedaald door de creditering van de facturen voor post-toelating bij Luchtvaart.

Nog te ontvangen

Deze overlopende activa bestaan uit een aantal kleinere posten zoals onderhanden werk en nog te factureren werkzaamheden.

Liquide middelen

De Inspectie V&W heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding. Van de ruim € 68 mln. die per 31 december op de rekening-courant staat, is € 60 mln. als deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Het positieve saldo wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen, die in de loop van 2011 en verder tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden zijn in 2009 aangevangen, waarna de uitgaven in 2010 begonnen zijn en de middelen in 2011 grotendeels besteed zullen zijn.

Passiva

Eigen vermogen

De verplichte reserve hoeft niet meer aangehouden te worden vanwege wijziging van regelgeving. Over 2010 heeft de Inspectie een batig saldo van € 1,085 mln gerealiseerd. Op basis van de gemiddelde omzet over de jaren 2008 t/m 2010 is het rekenkundig plafond voor maximale eigen vermogen € 5,274 mln.

De eigenaar bepaalt hoe het behaalde resultaat wordt aangewend.

Voorzieningen

In 2010 is er één nieuwe voorziening getroffen. Het betreft hier de voorziening in verband met de aanstaande fusie met de VROM-inspectie. De voorziening is grotendeels gevuld met de verwachte kosten als gevolg van de voorgenomen verhuisbewegingen van de IVW. De dotatie is dan ook toegevoegd aan de voorziening huisvesting transitiekosten.

In 2009 was een voorziening getroffen voor de ICT-(migratie)kosten die samenhangen met de reorganisatie(uitplaatsing van taken). Na de eindonderhandelingen zijn deze kosten uiteindelijk weggevallen.

Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie (SB-functie) is, op basis van de FLO-regeling, in 2010 een aanvullende dotatie gedaan voor dat deel dat niet centraal wordt gefinancierd. Het in 2009 getroffen deel van deze voorziening is door afspraken over centrale financiering gedeeltelijk vrijgevallen.

Baten-lastendienst IVW

Tevens heeft de IVW een voorziening getroffen (voor Vrachtunie verhoogd) voor twee claims als gevolg van verloren rechtzaken (Vrachtunie en een civielrechtelijke claim wegens asbestschade) waarbij wel bedragen zijn geclaimd maar waarvoor in 2011 nog het definitief te betalen bedrag moet worden vastgesteld.

Verloopstaat voorziening t/m 31 december 2010							
Bedragen x € 1 000	Reorgani- satie	Huisvesting	FLO	Claims	Dub. Deb.	Wachtgeld	Totaal
Stand begin boekjaar	500	664	2 500	638	2 254	328	6 884
Dotatie ten laste van het resultaat		1 910	2 503	1 040	28	39	5 520
Vrijval ten gunste van het resultaat	- 500		- 1 759		- 150	- 188	- 2 597
Onttrekking voorziening		- 664	- 30			- 103	- 797
Stand eind boekjaar	0	1 910	3 213	1 678	2 132	76	9 009

Voor de verplichtingen richting voormalig personeel (oud-wachtgelders) van de Inspectie V&W is een voorziening gevormd. Het gaat hierbij om nog twee personen die geen deel meer uitmaken van het huidige personeelsbestand. Maandelijks vindt er een onttrekking plaats in verband met de uitkering aan deze personen.

Nog te betalen

Dit betreft nog niet gerealiseerde middelen voor ICT-projecten (€ 27,3 mln), de programmagelden voor het Project Koninkrijk (BES) (€ 15,6 mln). Tevens worden onder deze post onder anderen de verplichtingen aan eigen personeel en vooruitontvangen bedragen van derden verantwoord.

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2010				
Bedragen x € 1 000				
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verskil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
1. Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 1 januari 2010	25 835	55 825	29 990	
2. Totaal operationele kasstroom	2 000	15 841	13 841	
Totaal investeringen (-/-)	- 7 155	- 1 193	5 962	
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0	
3. Totaal investeringskasstroom	- 7 155	- 1 193	5 962	
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0	
Aflossingen op leningen (-/-)	- 5 178	- 2 146	3 032	
Beroep op leenfaciliteit (+)	7 155	0	- 7 155	
4. Totaal financieringskasstroom	1 977	- 2 146	- 4 123	
5. Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 31 december 2010 (=1+2+3+4)	22 657	68 327	45 670	

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Totaal operationele kasstroom

De positieve operationele kasstroom is vooral ontstaan door toename van de vlottende passiva. Het betreft hier vooral de middelen die voor de lopende ICT-projecten en BES ter beschikking zijn gesteld.

Totaal investeringskasstroom

Ten opzichte van de begroting is er minder geïnvesteerd. Dit komt doordat geplande investeringen in het wagenpark momenteel heroverwogen worden en pas later plaats zullen vinden. Ook is een kleiner dan begroot deel van de uitgaven voor zelfontwikkelde software activeerbaar, waardoor deze uitgaven direct als kosten worden gerealiseerd.

Totaal financieringskasstroom

De financieringskasstroom bestaat uit de maandelijks aflossingen op leningen. Door minder te investeren in het wagenpark en door minder activeerbare uitgaven voor zelfontwikkelde software is voor een belangrijk deel de (begrote) basis om een lening aan te vragen weggevallen.

Rekening-courant RHB per 31 december 2010

Het positieve saldo per 31 december wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen, die in de loop van 2011 tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden zijn in 2009 en 2010 gestart. De meeste kosten en uitgaven worden in 2011 verwacht. Het saldo op de rekening-courant dat hierdoor ter vrije beschikking is gekomen, is grotendeels op kortlopende deposito's geplaatst (februari en mei 2011) omdat deze middelen snel aangewend zullen worden.

Doelmatigheidsindicatoren			
Omschrijving Generiek Deel	2008	2009	2010
1. Kostprijzen per product (groep)			
– Handhaving	43 454	43 086	47 840
– Vergunningverlening	29 647	27 826	15 059
– Kennis, advies en berichtgeving	28 329	26 275	19 155
2. Tarieven/uur			
– Handhaving	113	113	107
– Vergunningverlening	106	109	106
– Kennis, advies en berichtgeving	138	133	113
3. Omzet per productgroep (pxq)			
– Handhaving	40 901	43 086	47 840
– Vergunningverlening	29 227	27 826	15 059
– Kennis, advies en berichtgeving	26 664	26 275	19 155
4. FTE-totaal ((gemiddeld) excl. externe inhuur)	981,2	916,6	838,6
5. Saldo van baten en lasten	– 4,11%	3,65%	1,03%
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen			ntb
7. Kwaliteitsindicator 2: ziekteverzuim	4,5	4,2	4,7
Omschrijving Specifiek Deel voor Inspectiediensten			
8. Kostprijs/product:			
<i>Inspectie</i>	43 454	43 086	47 840
<i>Vergunningverlening</i>	29 647	27 826	15 059
<i>Kennis, advies en berichtgeving</i>	28 329	26 275	19 155
9. Kwaliteit Handhaving:			
<i>Klachten(bezwaar & beroep)</i>	0	0	235
<i>Geground verklaard (%)</i>	–	–	14%

Door een relatief snelle daling van de bezetting van voornamelijk staf-medewerkers zijn de tarieven voor alle productgroepen gedaald.

BIJLAGE 1: TOEZICHTRELATIES ZBO'S EN RWT'S

Algemeen

In 2008 heeft VenW een wetsvoorstel voorbereid waarmee zeven zbo's onder de Kaderwet zbo's worden gebracht en een aantal zbo's als zelfstandige bestuursorganen worden opgeheven (Verzamelwet zbo's VenW). Nadat dit wetsvoorstel eind 2008 is voorgelegd aan BZK is met BZK discussie gevoerd over de rol van de Raden van Toezicht. Begin 2010 is overeenstemming bereikt met BZK. Over dit wetsvoorstel heeft de Raad van State op 27 september 2010 positief geadviseerd.

In 2009 is binnen VenW een toezichteenheid uitvoeringsorganisaties geformeerd, die onafhankelijk van beleid onder de DGMO is gepositioneerd. Het doel van de eenheid is om de ministeriële verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat te borgen ten aanzien van de zelfstandige bestuursorganen, door middel van verdere professionalisering van de toezichtfunctie. Met de integratie van VROM en VenW in lenM in 2010 wordt de positionering van de toezichteenheid opnieuw bezien.

De Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn opgenomen in de taakstelling uit het programma Vernieuwing Rijksdienst. De minister heeft geen juridische middelen om een personeelsreductie bij deze organisaties af te dwingen. De betrokken organisaties hebben echter aangegeven de aan hen gevraagde bijdrage aan de personeelsreductie op de aangegeven tijd te zullen realiseren. De daartoe opgestelde plannen van aanpak worden nu uitgevoerd. De voortgang wordt door VenW gemonitord. Beleidsintensiveringen (RDW en CBR) en noodzakelijke kwaliteitsverbeteringen (CBR) leveren spanningen op met de reductiedoelstelling. Ten opzichte van eind 2009 was er eind 2010 sprake van een reductie van het aantal fte bij de desbetreffende ZBO's.

Onderstaand wordt voor een aantal zbo's en rwt's een overzicht gegeven van de toezichtbevindingen over 2010. De bijlage wordt afgesloten met een totaaloverzicht van de zbo's en rwt's die onder de minister van lenM/VenW ressorteren. In de begroting van VenW zijn geen ramingen opgenomen ten aanzien van tariefgefinancierde zbo's. Om die reden wordt ook in het jaarverslag geen overzicht van de realisatie opgenomen. Voor een nader beeld van de financiële realisatie van deze organisaties wordt verwezen naar hun respectievelijke jaarverslagen.

Dienst Wegverkeer (RDW)

Uit het jaarverslag 2009 blijkt dat de kwaliteit van de dienstverlening op nagenoeg alle terreinen voldoet aan de gestelde normen. De doorlooptijd van de afhandeling van ontheffingsaanvragen is op orde gebracht. Het aantal klachten is significant afgenomen. Enerzijds als gevolg van de lagere productie en anderzijds door enkele systeemaanpassingen. Het aantal klachten bij de Nationale ombudsman is in 2009 ten opzichte van 2008 gehalveerd.

De RDW heeft in het verslagjaar meerdere maatregelen getroffen om de dreigende gevolgen van de recessie op te kunnen vangen. Het betrof met name kostenombuigingen, bezuinigingen op het gebied van uitzendkrachten, tijdelijke contractanten en externe inhuur en beperkte vacaturevervulling. Desalniettemin wordt het jaar afgesloten met een negatief resultaat. Dit resultaat komt ten laste van de reserves.

De kostenbesparingen hebben het mogelijk gemaakt om de tarieven in 2011 gemiddeld genomen gelijk te houden ten opzichte van 2010. Dit past binnen het gematigd tarievenbeleid.

Er is in 2009 wederom sprake van een toenemend aantal aanvragen voor informatie uit de registers door politie, justitie en financiën. Dit zal mede van invloed zijn op het bepalen van de strategische koers voor de komende jaren. In 2010 is de 3^e evaluatie van de verzelfstandiging van de RDW uitgevoerd. Deze evaluatie zal begin 2011 de Tweede Kamer worden aangeboden.

In 2008 heeft de RDW een plan opgesteld waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het kabinetsbeleid om een reductie van het aantal fte met 10% per eind 2011 (t.o.v. de peildatum 1-1-2006) te realiseren. In 2009 is geconstateerd dat RDW aanvullende maatregelen moet treffen om de fte reductiedoelstelling te realiseren. Het overleg met de RDW over de feitelijke werklastontwikkeling in relatie tot het aantal fte's bevindt zich in een afrondend stadium.

Eind 2010 is het aantal fte's met ca 70 afgenomen ten opzichte van eind 2009. Daarmee is de in 2009 ingezette daling voortgezet.

De Jaarrekening 2009 is in 2010 met goedkeurende accountantsverklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan Verkeer en Waterstaat ter informatie aangeboden.

CBR

Het CBR heeft ook in 2010 onder verscherpt toezicht gestaan. Dit verscherpt toezicht heeft geleid tot intensivering van de contacten met het departement en het verstrekken van aanvullende periodieke informatie aan het departement. Dit besluit is in 2008 genomen naar aanleiding van onvoldoende prestaties bij de uitvoering van de publieke taak door het CBR. Het ingezette verbetertraject is gericht op het terugdringen van de lange wachttijden voor reservering van rijexamens, verbeteren doorlooptijd en het wegwerken van een achterstand bij het afwickelen van vorderingendossiers en het bekorten van de doorlooptijden bij medische dossiers. De prestatie-indicatoren zijn aanzienlijk verbeterd. De nieuwe reserveringssystematiek heeft geleid tot reserveringstermijnen die vanaf medio 2009 structureel ruimschoots aan de norm voldoen.

Het streven is nu gericht op het verkrijgen van een stabiele situatie, waarbij de prestaties structureel op een hoger niveau zijn gebracht. In 2010 is de reorganisatie van het CBR doorgevoerd. Begin 2010 was hierover overeenstemming bereikt met de medezeggenschap.

Uitgangspunt is een procesgerichte organisatie met een centrale aansturing, in plaats van een regionale indeling. Dit moet leiden tot een verbetering van de prestaties, vergroting van klantgerichtheid en professionalisering van de relatie met de opdrachtgever.

In het in februari 2010 gevoerde overleg met de Tweede Kamer heeft VenW naast de door CBR in gang gezette reorganisatie een toekomstgericht onderzoek bij het CBR aangekondigd gericht op aanvullende verbetermaatregelen (naast de reorganisatie) om de publieke taakuitvoering van het CBR verder te verbeteren. In januari 2011 is de Tweede Kamer over de uitkomsten van dit brede onderzoek geïnformeerd. Zoals eerder aangegeven baart de financiële situatie met name de ontwikkeling van de pensioenlasten zorgen. Onderzoek (januari 2011) heeft uitgewezen dat de pensioenregelingen in de huidige vorm financieel onbeheersbaar en niet houdbaar zijn. In 2010 is een nieuwe directie aangetreden en zijn drie nieuwe leden van de Raad van Toezicht benoemd.

Met het CBR zijn afspraken gemaakt over reductie van de personeelsaantallen. In het verslagjaar is de bezetting met 22 fte afgenomen. De Jaarrekening 2009 is in 2010 met goedkeurende accountantsverklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan Verkeer en Waterstaat ter informatie aangeboden. In de jaarrekening 2009 is een stelselwijziging pensioenen verwerkt. De wijziging in grondslagen heeft het vermogen per 1 januari 2009 negatief beïnvloed voor een bedrag van € 12,4 miljoen. De tarieven voor het jaar 2011 zijn in 2010 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld.

NIWO

Per 1 mei 2009 is de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen in werking getreden, waarmee de regelgeving voor het wegvervoer is versoberd. NIWO (Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) is gecertificeerd volgens de ISO certificering, waarmee aangetoond wordt dat het kwaliteitsmanagementsysteem voldoet aan de normelementen van de ISO. Een onderdeel van het kwaliteitsmanagementsysteem is de klachtenregistratie. Daarnaast is een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoek komt naar voren dat de NIWO klanten over veel zaken tevreden zijn. Verbeterpunten zitten met name in de digitale serviceverlening. Door de NIWO wordt gewerkt aan verbetering hiervan. De begroting 2011 is goedgekeurd, de tarieven zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de begroting 2010, met uitzondering van de jaarlijkse heffing. Na een eerdere forse verlaging van het tarief is besloten het tarief voor 2011 te verhogen met als doel een buffer te vormen voor mogelijke tegenvallende ontwikkelingen, zoals een conjuncturele verslechtering. In principe heeft deze verhoging een tijdelijk karakter en zal over een aantal jaren worden gezien of deze aanpassing nog verdere noodzakelijk is.

Innovam/IBKI

Per 1 juni 2009 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) in werking getreden. Hierdoor zal bij de examenopzet meer aandacht worden besteed aan het opdoen van praktijkervaringen en zal de jaarlijkse applicatietoets worden vervangen door een bijscholing. Met de invoering van de nieuwe WRM is tevens een nieuwe tariefstructuur geïntroduceerd. De kosten voor examens voor het intredings-traject voor een nieuwe instructeur zijn met het nieuwe voorstel verlaagd. Voor bestaande instructeurs zal in de nieuwe situatie over een periode van vijf jaar tweemaal een praktijkbegeleiding worden afgenomen en driemaal een theoretische bijscholing. Het streven van IBKI (IBKI; Innovam | innovatie – inspiratie – innovam) is erop gericht om de examentarieven stabiel en zo laag mogelijk te houden. Uit oogpunt van efficiency wordt overwogen om de administratie rond de uitvoering van steekproeven verder te automatiseren. Op de uitvoering van de examens Wet Rijonderricht Motorvoertuigen, keurmeester APK en installateur LPG wordt toezicht uitgeoefend door zogenoemde Rijksgecommitteerden. Uit de verslagen van de Rijksgecommitteerden WRM en APK is gebleken dat de examens op een goede wijze worden uitgevoerd en zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen. Voor de uitvoering van de publieke taken is geen afzonderlijke reserve gecreëerd.

ProRail

Per 1 januari 2005 zijn Railverkeersleiding, Railned en Railinfrabeheer gefuseerd tot één bedrijf, ProRail bv. In de sturingsrelatie heeft de Staat een aantal rollen. De Staat is allereerst concessieverlener. De relatie Staat – ProRail is gebaseerd op de spoorwegwet en de (beheer)concessie die op grond van de Spoorwegwet per 1 januari 2005 aan ProRail is verleend. Daarnaast is de Staat subsidieverlener. ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor Beheer en Instandhouding, die is gebaseerd op de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Verder is de Staat aandeelhouder. De Staat houdt 100% van de aandelen van Railinfratrust BV die op haar beurt 100% van de aandelen ProRail houdt. Het aandeelhouderschap ligt bij de minister van Infrastructuur en Milieu.

ProRail is een RWT. In 2007 is gewerkt aan de opzet van programmatisch toezicht ter verdere professionalisering van het toezicht. Dit heeft geleid tot een nieuwe toezichtvisie in 2008, waarin ook de overgang naar outputsturing per 1 januari 2008 is verwerkt. In de toezichtvisie is uitgegaan van de hiervoor geschetste rollen van de Staat.

Het toezicht op ProRail is belegd bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Directie Spoorvervoer van het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het aandeelhouderschap zal in 2011 overgaan van de Directie Spoorvervoer naar een separate toezichteenheid binnen het Directoraat-generaal Mobiliteit (DGMo).

ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor de uitvoeren van het beheer en onderhoud van het spoor. Verschillen tussen werkelijke kosten van de uitgevoerde activiteiten en de daarvoor ontvangen subsidie worden verwerkt op de egalisatierekeningen voor exploitatiebijdragen. De stand ultimo 2009 is € 76 miljoen negatief (Bron: Jaarrekening 2009).

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

LVNL heeft in 2010 uitvoering gegeven aan de publieke taken zoals vermeld in de Wet Luchtvaart. Het algemene beeld daarbij is dat de LVNL organisatie over het jaar 2010 qua werking en doeltreffendheid een goede prestatie heeft geleverd. Dit ondanks de onvoorziene en nauwelijks beïnvloedbare omstandigheden, die in 2009 en 2010 hebben plaatsgevonden.

In dit kader kunnen onder andere de gevolgen van de neergaande economische situatie worden genoemd en de gevolgen van de vulkaanuitbarsting op IJsland in april 2010. Deze zijn niet geheel aan LVNL voorbijgegaan. De effecten van deze gebeurtenissen hebben in 2010 impact gehad op LVNL en de gehele luchtvaartsector.

LVNL is zich bewust van haar positie als overheid met verantwoordelijkheid voor de publieke belangen. Als dienstverlener aan de luchtvaartsector dient LVNL zoveel mogelijk te voorkomen dat de luchtvaartsector als gevolg van de economische crisis met onaanvaardbare tariefstijgingen wordt geconfronteerd. Daarom zijn door LVNL in 2010 passende maatregelen genomen zoals een personeelsreductie van de support-staff van 100 fte en een reductie van 5% op de algemene exploitatiekosten. Voor het einde van 2014 zal daarbij nog eens een personeelsreductie van 28 fte op de support-staff worden doorgevoerd.

Het Kabinet zet conform de Luchtvaartnota in op het bevorderen en optimaliseren van de concurrentievoorwaarden en concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart.

In dit kader zijn tussen Rijk en LVNL afspraken gemaakt over een pakket aan interne- en externe kostenbesparende maatregelen alsmede regulering van de LVNL tarieven over de periode 2010 – 2014.

Uitgangspunt hierbij is de continuïteit van bestaande LVNL taken. Deze maatregelen hebben reeds in 2010 tot positieve financiële effecten geleid zodat het financiële resultaat over 2010 nagenoeg gelijk is aan de opgestelde begroting voor 2010.

In het kader van het interne toezicht op LVNL is de Raad van Toezicht van LVNL in 2010 vijf keer bijeengekomen. De Raad van Toezicht werd daarbij vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu vertegenwoordigd door een waarnemer. Ter voorbereiding en advisering van de raadsvergaderingen kwamen de leden van de financiële commissie en de veiligheidscommissie regelmatig bijeen.

De focus van de Raad van Toezicht was in 2010 onder andere gericht op de gevolgen van de vulkaanuitbarsting op IJsland in april 2010 en de effecten van de economische neergang, de implementatie van kostenreductiemaatregelen, tariefstabilisatie over de periode 2010 – 2014, doelmatigheid c.q. doeltreffendheid van de bedrijfsvoering, civiel-militaire samenwerking en de ZBO kaderwet.

Daarnaast is de aandacht van de Raad gericht geweest op de gevolgen van Europese ontwikkelingen zoals Single European Sky (SES), doorvoeren van FABEC performance management voor de 1^{ste} referentieperiode 2012–2014 en de oprichting van Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). FABEC is het gevolg van de herstructurering van het Europese luchtruimbeheer in functional airspace blocks (FAB's) waartoe de Lidstaten van de Europese Unie zich hebben verbonden. FABEC omvat het luchtruim van België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Dit luchtruim is één van de drukste en complexe ter wereld. De meeste van de grote Europese luchthavens, belangrijke civiele luchtroutes en militaire trainingzones bevinden zich binnen FABEC.

In 2010 is uitvoering gegeven aan de Wet luchtvaart voor wat betreft het houden van user consultation meetings. Dit betekent onder meer toepassing van de procedures en beoordeling in het kader van de goedkeuring van de begroting, meerjarenplannen en tarieven. De in 2010 door LVNL ingediende begroting 2011–2015 en tariefvoorstellen zijn goedgekeurd. De raad van toezicht heeft voorafgaand aan de goedkeuring ingestemd met de begroting 2011–2015 en tarieven. De jaarrekening is voorzien van een goedkeurende accountants- en rechtmatigheidsverklaring.

Het LVNL-tarief voor plaatselijk verkeer zal in de periode 2010 tot en met 2014 op hetzelfde niveau worden gefixeerd als in 2009, te weten op € 161,15. Het LVNL-tarief voor *En-route* verkeer zal in de periode 2010 tot en met 2014 elk jaar met maximaal 2% stijgen ten opzichte van het in 2009 gehanteerde tarief van € 42,79. In 2010 was dit tarief € 43,65 en voor 2011 is dit tarief vastgesteld op € 44,52. Het tarief 2010 voor de dienstverlening aan het helikopterverkeer in de NSA Amsterdam was vastgesteld op € 77,36. Voor het jaar 2011 is het tarief vastgesteld op € 80,10.

Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX)

De VAMEX is aangewezen als exameninstelling voor het Klein Vaarbewijs en het diploma Groot Motorschip en is tevens gemandateerd om de Klein Vaarbewijzen en het Groot Pleziervaartbewijs uit te geven. Per 1 januari 2010 geeft de VAMEX bovendien de internationale vaarbewijzen (ICC's) uit die volledig geïntegreerd zijn in het Klein Vaarbewijs zonder dat het tarief daarvan is verhoogd.

In 2010 is het functioneren van de VAMEX over de jaren 2007 t/m 2009 geëvalueerd.

Geconstateerd is dat de VAMEX haar publieke taken op een doeltreffende en doelmatige wijze heeft uitgevoerd, zich robuust heeft betoond in het uitvoeren van bestaande taken en het in beheer nemen van nieuwe taken en dat daarbij de relatie met haar stakeholders voldoende aandacht heeft gekregen.

Het evaluatierapport vormt een belangrijke bouwsteen om te komen tot een beslissing over welke organisatie de examinering vanaf 1 januari 2012 -het moment dat de aanwijzing van de VAMEX afloopt- gaat verzorgen. Deze beslissing zal begin 2011 worden genomen.

De opleving van het aantal kandidaten dat zich in 2009 voordeed heeft zich in 2010 voortgezet, waardoor de omzet – en daardoor ook de egalisatiereserve – sterk gegroeid is. Als gevolg hiervan zijn de tarieven van de VAMEX over bijna de gehele linie per 1 januari 2011 verlaagd. De grootste prijsverlaging heeft plaatsgevonden bij het Klein Vaarbewijs, namelijk 17%.

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	Realisatie	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/ onderdelen	32.01			www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02			www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 000	4 017	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04			www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)		X	slottoewijzing	n.v.t.			www.slotcoordination.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.			www.ibki.nl
stichting Vaarbewijzen en Marifoon Examens (VAMEX)	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.			www.vamex.nl
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV).	X	X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06			www.siev.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart Havenbeheerders		X	div. bevoegdheden	n.v.t.			n.v.t.
		X	zorgdragen voor ontvangstinrichtingen voor scheepsafval	33.02.02			div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02			www.portofrotterdam.com
Nationale Loodsencorporatie (NLC)	div	div	beloodsen van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl

Toezichtsrelaties ZBO's en RWT's

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Raming	Realisatie	URL
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	beloodsen van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965		X	klassificeren van schepen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Plezier- vaartuigen		X	keuren plezier- vaartuigen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Scheep- sustrusting		X	keuren scheepsuit- rusting	n.v.t.			div.
Keuringsartsen Scheepvaart APK-erkenninghouders		X	medische keuring	n.v.t.			div.
		X	keuren motorvoer- tuigen	n.v.t.			div.
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen		X	afnemen examens scheepswerktuigkun- digen	n.v.t.			n.v.t.
Commissie Stuurlieden- examens		X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.			n.v.t.
Commissie Zeevisvaart- examens		X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.			n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.			n.v.t.
Regionale Examencom- missies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.			n.v.t.
Examencommissies luchtvaart		X	afnemen luchtvaart- examens	n.v.t.			n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht		X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01			n.v.t.
Examencommissies Loodsen		X	afnemen loods- examens	33.02.02			n.v.t.
Commissie van Beroep Loodsenexamens		X	beroepsinstantie loodsenexamens	33.02.02			n.v.t.
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examen rij-instructuur	n.v.t.			n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.			www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstof- fenen Vaarbewijzen Binnen- vaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifte- boekje	36.04.03			www.sabni.nl
ProRail	X		beheren spoorinfra- structuur	13.02	1 510 069	1 689 994	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
KIWA	X		Vergunningverlening voor IVW	div.			www.kiwa.nl
Regionale luchthavens	X		div	35.01.05			div.

- Met invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn.
- In de loop van 2011–12 zullen enkele ZBO's, als gevolg van de Kaderwet ZBO's, worden opgeheven of worden samengevoegd met andere ZBO's.
- De RWT status van de NV Westerscheldetunnelmaatschappij is in de loop van 2010 door de Algemene Rekenkamer ingetrokken; dit is het gevolg van de overdracht aan de provincie Zeeland.

BIJLAGE 2: PUBLICATIEPLICHT OP GROND VAN DE WET OPENBAARMAKING UIT PUBLIEKE MIDDELEN GEFINANCIERDE TOPINKOMENS BIJ HET VOORMALIG DEPARTEMENT VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Op grond van artikel 6 van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (Stb. 2006, 95) dient elk departement via het departementaal jaarverslag een overzicht op te nemen van medewerkers die in het verslagjaar meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare jaarloon van een minister. Dit gemiddelde belastbare jaarloon is voor 2010 vastgesteld op € 193 000.

Voor voormalig VenW heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen:

Functie	Belastbaar jaarloon 2009	Pensioenaf- drachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2009	Totaal 2009	Belastbaar jaarloon 2010	Pensioenaf- drachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2010	Ontslag- vergoeding	Totaal 2010	Motivering	Opmerkingen
Geen opgave	-	-	-	-	-	-	-	-	-

In het verslagjaar 2010 heeft voormalig VenW geen medewerkers die meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare jaarloon van een minister welk bedrag voor 2010 is vastgesteld op € 193 000,-.

BIJLAGE 3 EXTERNE INHUUR

Overzicht niet-financiële informatie over inkoop van adviseurs en tijdelijk personeel Uitgaven in 2010 (in € 1 000)

Programma- en apparaatskosten	
1. Interim-management	2 107
2. Organisatie- en Formatieadvies	2 330
3. Beleidsadvies ¹	17 994
4. Communicatieadvisering	2 869
Beleidsgevoelig (som van 1 t/m 4)	25 301
5. Juridisch Advies	2 381
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	17 250
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	6 925
(Beleids)ondersteunend (som van 5 t/m 7)	26 556
8. Uitzendkrachten ²	71 821
Ondersteuning bedrijfsvoering	71 821
Totaal uitgaven externe inhuur (som 1 t/m 8)	123 678

¹ Door IenM vastgelegde inhuuruitgaven welke door derden zijn gefinancierd zijn in deze weergave buiten beschouwing gelaten.

² In de opgave zijn de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS opgenomen, die niet – of niet gemakkelijk – zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur. In 2010 bedroegen deze kosten € 44,8 miljoen. Deze zijn ondergebracht bij categorie 8 (ondersteuning bedrijfsvoering). Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, zijn deels niet opgenomen in het overzicht.

In 2010 gaf het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat € 123,7 miljoen uit aan externe inhuur. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 873,5 miljoen. Het totaalbedrag komt op € 997,2 miljoen uit. Het inhuurpercentage van (voorheen) Verkeer en Waterstaat, conform de Rijksbrede normering, komt op 12,4% uit. Hiermee blijft het voormalige ministerie van VenW binnen de voor 2010 geldende norm van 13,8%.

BIJLAGE 4. AFKORTINGEN

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
ABIS	= Oorspronkelijk: Austria, Belgium, Ireland and Switzerland Group. Op dit moment bestaat de Group uit 7 landen, te weten: Austria, Belgium, The Netherlands, Luxembourg, Ireland, Portugal and Switzerland
ABvM	= Anders Betalen voor Mobiliteit
ADN	= Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
ADNR	= Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin
AIS	= Automatic Identification System
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
AO	= Algemeen Overleg
APK	= Algemene Periodieke Keuring
AR	= Algemene Rekenkamer
ARBO	= Arbeidsomstandighedenwet
ATOS	= anti-errorisme maatregelen op stations
B.	
BDU	= Brede Doeluitkering
BKL	= Basiskustlijn
BOA	= Buitengewoon Opsporingsambtenaar
BSIK	= Besluit Subsidies Investerings Kennisinfrastructuur
BuZa	= Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBRN	= Chemical, Biological, Radiological and Nuclear
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CenD	= Centrale Diensten
CG-Raad	= Chronisch zieken en Gehandicapten Raad
Cie	= Commissie
CO ₂	= Kooldioxide
CPB	= Centraal Planbureau
CVOV	= Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer
CW	= Comptabiliteitswet
D.	
DGMo	= Directoraat Generaal Mobiliteit
DGW	= Directoraat Generaal Water
DNB	= De Nieuwe Band
DVS	= Dienst Verkeer en Scheepvaart
E.	
EASA	= European Aviation Safety Agency
EC	= Europese Commissie
EETS	= European Electronic Toll Systems
ELI	= Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EPCIP	= European Programme for Critical Infrastructure Protection
ERTMS	= European Rail Traffic Management System
ETCS	= European Train Control System

Afkortingen

EU	=	Europese Unie
EUMETSAT	=	European Organisation for the exploitation of Meteorological Satellites
EZ	=	Ministerie van Economische Zaken
F.		
FABEC	=	Functional Airspace Block Europe Central
FAB's	=	functional airspace blocks
FES	=	Fonds Economische Structuurversterking
fte	=	full-time equivalent
G.		
G4	=	Grootste 4 Nederlandse gemeenten
GEVERS	=	Geïntegreerd EV-RekenSysteem
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GNSS	=	Global Navigation Satellite System
GPC	=	Galileo Performance Centre
GSA	=	European GNSS Agency
H.		
HGIS	=	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HNR	=	Het Nieuwe Rijden
HSA	=	High Speed Alliance
HSL	=	Hogesnelheidslijn
HTA	=	Hoofdtransportassen
HWBP	=	Hoogwaterbeschermingsprogramma
I.		
IBKI	=	Innovam Branche Kwalificatie Instituut
ICAO	=	International Civil Aviation Organization
IED	=	Improvised Explosive Device
lenM	=	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	=	Infrastructuurfonds
ILUC	=	Indirect LandUse Change
IMO	=	International Maritime Organization
IOOV	=	Inspectie Openbare Orde en Veiligheid
IPG	=	Innovatieprogramma Geluid
IPO	=	Interprovinciaal Overleg
ISO	=	International Organization for Standardization
IvDM	=	Instituut voor Duurzame Mobiliteit
IVW	=	Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.		
KiM	=	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KIS	=	Kennisinfrastructuur
KIWA	=	keuringsinstituut voor waterleidingartikelen
KLC	=	KLM Cityhopper
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KPI	=	Key Prestatie-Indicatoren
KPVV	=	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	=	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	=	Kiloton (miljoen kilo)
L.		
LCC	=	Life Cycle Costs
LDen	=	Day-evening-night level
LIB	=	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	=	Night Level

Afkortingen

LOCOV	= Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
LPG	= Liquid Petroleum Gas
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland
LZV's	= Langere en Zwaardere Vrachtwagens
M.	
MARPOL	= Maritieme Pollutie
MER	= Milieu Effect Rapportage
MIRT	= Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	= Meerjarenprogramma Ontsnippering
MoU	= Memorandum of Understanding
MWTL	= Monitoring Waterstaatkundige Toestand des Lands
N.	
NAVO	= Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	= Nationaal Bestuursakkoord Water
NIWO	= Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
NLC	= Nationale Loodsencorporatie
NLR	= Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMa	= Nederlandse Mededingingautoriteit
NMCA	= Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NO ₂	= Stikstofdioxide
NoMo	= Nota Mobiliteit
No _x	= Stikstofoxiden
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NTCb	= Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
O.	
OSPAR	= Oslo-Parijs
OV	= Openbaar vervoer
OV SAAL	= Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
P.	
PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PBL	= Planbureau voor de Leefomgeving
PHS	= Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PM10	= Fijnstof
R.	
RBML	= Regelgeving Burgerluchthaven en Militaire Luchthavens
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
ReCAAP	= Regional Co-operation Agreement on Anti-Piracy in Asia
RGP	= Regeling Grote Projecten
RIS	= River Information Services
RIVM	= Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RLC	= Regionale Loodsencorporatie
RLG	= Raad voor het Landelijk Gebied
ROR	= Richtlijn Overstroming Risico's
ROVER	= Reizigers Openbaar Vervoer
RWG	= Rotterdam World Gateway
RWS	= Rijkswaterstaat
RWT	= Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.	
SAB	= Stichting Afvalstoffen vaardocumenten Binnenvaart

Afkortingen

SACN	= Stichting Airport Coordination Netherlands
SBNS	= Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen
SES	= Single European Sky
SGBP's	= stroomgebiedbeheerplannen
SIEV	= Stichting Inschrijving Eigen Vervoer
SO ₂	= Zwaveloxide
SSO	= Shared Services Organisatie
STCW	= International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
STS	= Stoptonend sein
SWOV	= Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	= Samen Werken aan de Uitvoering Nieuw Geluidbeleid
T.	
TAB	= Tankstations Alternatieve Brandstoffen
TAF	= Terminal Aerodrome forecast
TK	= Tweede Kamer
TRG	= Totaal Risico Gewicht
TSI	= Technische Specificaties van Interprobabiliteit
TVG	= Totaal Volume Geluid
U.	
UvW	= Unie van Waterschappen
V.	
VAMEX	= Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VenW	= Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNG	= Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VNK	= Veiligheid Nederland in Kaart
VOS	= Vluchtige Organische Stoffen
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VWS	= Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.	
WMO	= World Meteorological Organization
Wp2000	= Wet personenvervoer 2000
WRM	= Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
WROOV	= Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
Z.	
ZBO	= Zelfstandig Bestuursorgaan
ZOAB	= Zeer Open Asfaltbeton