

Vergaderjaar 1995–1996

24 844

Financiële verantwoordingen over het jaar 1995

Nr. 15

**FINANCIËLE VERANTWOORDING VAN HET MINISTERIE VAN
VERKEER EN WATERSTAAT (XII)**

Deze financiële verantwoording bestaat uit:

- de rekening van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten, zoals blijkt uit bijgevoegde staten, voorzien van een toelichting;
- de op deze rekening aansluitende saldibalans per 31 december 1995, voorzien van een toelichting.

De financiële verantwoording van het agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut bestaat uit de rekening van baten en lasten en van kapitaaluitgaven en -ontvangsten, zoals blijkt uit de bijgevoegde staten, voorzien van een toelichting en de balans per 31 december 1995, voorzien van een toelichting.

Den Haag, 30 augustus 1996

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Rekening, inclusief toelichting

1	Rekening	3
1.1	Algemeen deel	20
	1.1.1 Budgettaire verloop	20
	1.1.2 M&O-problematiek	22
1.2	Artikelgewijze toelichting	24
	1.2.1 Uitgaven/verplichtingen	24
	1.2.2 Ontvangsten	99

Saldibalans, inclusief toelichting

2	Saldibalans	119
2.1	Inleiding	120
	2.1.1 Algemeen	120
	2.1.2 Samenstelling	120
2.2	Activa	121
	2.2.1 Begrotingsuitgaven	121
	2.2.2 Liquide middelen	121
	2.2.3 Intra-comptabele vorderingen	121
	2.2.4 Extra-comptabele vorderingen	123
	2.2.5 Deelnemingen	126
	2.2.6 Leningen u/g	127
	2.2.7 Voorschotten	129
	2.2.8 Tegenrekeningen	135
2.3	Passiva	135
	2.3.1 Begrotingsontvangsten	135
	2.3.2 Rekening-courantverh. Financiën	135
	2.3.3 Min. van Financiën, overlopende posten	136
	2.3.4 Sluitrekening met Infrastructuurfonds	136
	2.3.5 Intra-comptabele schulden	136
	2.3.6 Extra-comptabele schulden	139
	2.3.7 Leningen o/g	139
	2.3.8 Openstaande verplichtingen	140
	2.3.9 Openstaande garantieverplichtingen	140
2.4	Tegenrekeningen	141
	Bijlage: Staat van garanties	142

Financiële verantwoording agentschap KNMI

3	Financiële verantwoording agentschap KNMI	144
---	---	-----

1. Rekening van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 1995, voorzien van een toelichting

Rekening 1995 (inclusief slotwetmutaties)
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Onderdeel uitgaven en verplichtingen (bedragen x f 1 000)

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Mutaties (+ of -) op grond van eerste suppletore begroting		Mutaties (+ of -) op grond van tweede suppletore begroting	
		verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven
	TOTAAL		7 487 046		111 443		23 877
01	Algemene departementale aangelegenheden		2 341 478				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Centrale diensten	78 616	81 277	11 283	11 283	- 3 322	- 3 277
02	Post-aktieven	39 796	39 796	4 206	4 206	48	48
03	Algemene beleidsaangelegenheden			18 024	17 524	- 1 019	- 1 519
04	Personeelsbeleid	51 829	51 829	1 226	1 226	2 547	2 764
05	Onderzoek en ontwikkeling	4 578	4 578	775	775	34	34
07	Functionele kosten Koninklijk Huis	5 472	5 472	61	61	29	29
08	Crisisbeheersing	4 030	4 030			46	46
09	Raden en commissies	3 403	3 403	11	11	34	34
10	Ruimtevaartactiviteiten	29 906	15 762			78 586	- 177
11	Onvoorziene uitgaven	3 961	3 961	- 894	- 894	- 2 967	- 2 967
12	Loonbijstelling	0	Memorie	43 895	43 895	- 36 664	- 36 664
13	Prijlsbijstelling	- 30 000	- 30 000				
14	Bijdragen aan het Infrastructuurfonds			- 163 011	- 163 011	- 85 144	- 85 144
16	Bijdragen aan het buitenland i.v.m. «Eurovignet»	15 000	15 000			- 15 000	- 15 000
17	Mutaties naar aanleiding van het Regeerackoord	0	0				
02	Rijkswaterstaatsaangelegenheden		1 898 016				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Rijkswaterstaat	888 328	888 328	- 8 297	653	43 318	29 715
02	Zuiderzeesteunwet en uitkeringen aan ex-werknemers van de Maatschappij Overijsselsche Kanalen	900	900				
03	Specifieke uitgaven Rijkswaterstaat	71 905	66 494	- 2 500	290	1 666	766
05	Voorlichtingsuitgaven	500	500	500	500	- 131	
	<i>Waterkeren</i>						
10	Uitkeringen terzake van overneming in beheer en onderhoud van Rijkswaterstaatswerken door derden	0	410				
12	Onderhoud waterkeringen	109 635	124 281	35 300	400	10 005	15 005
14	Onderzoek waterkeringen	5 765	5 765	100	100	- 100	- 100
15	Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg	64 659	134 281		- 40 000		
16	Versterking primaire waterkeringen	117 514	85 483	25 227	6 227	- 73 925	- 29 100
17	Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders	31 053	31 076	5 247	5 247	2 850	2 850
18	Bouwkundige werken IJsselmeerpolders	12 504	35 192	12 000	12 000	6 300	2 000

(4) = (1) + (2) + (3)		(5)		(6) = (5) - (4)	
Totaal beschikbaar		Realisatie ¹		Slotwetmutaties (+ of -) (+ = tekortschietend beschikbaar bedrag)	
verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven
	7 622 366		7 820 392		198 026
	2 114 761		2 425 459		310 698
86 577	89 283	96 747	90 253	10 170	970
44 050	44 050	45 297	45 297	1 247	1 247
46 526	41 875	46 046	40 412	- 480	- 1 463
55 602	55 819	54 765	54 178	- 837	- 1 641
5 387	5 387	5 539	5 446	152	59
5 562	5 562	5 659	5 659	97	97
4 076	4 076	3 141	3 119	- 935	- 957
3 448	3 448	3 348	3 067	- 100	- 381
108 492	15 585	1 843	15 235	- 106 649	- 350
100	100	0	0	- 100	- 100
7 231	7 231	0	0	- 7 231	- 7 231
- 30 000	- 30 000	0	0	30 000	30 000
1 872 345	1 872 345	2 162 793	2 162 793	290 448	290 448
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
	2 109 875		2 046 299		- 63 576
923 349	918 696	939 648	928 829	16 299	10 133
900	900	785	785	- 115	- 115
71 071	67 550	73 214	66 660	2 143	- 890
869	1 000	1 314	1 252	445	252
0	410	0	410	0	0
154 940	139 686	153 121	133 660	- 1 819	- 6 026
5 765	5 765	5 173	4 658	- 592	- 1 107
64 659	94 281	25 023	94 316	- 39 636	35
68 816	62 610	86 634	57 002	17 818	- 5 608
39 150	39 173	38 560	42 739	- 590	3 566
30 804	49 192	24 184	50 851	- 6 620	1 659

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting	verplichtingen	uitgaven	Mutaties (+ of –) op grond van eerste suppletore begroting	verplichtingen	uitgaven
19	Sociaal-economische ontwikkeling IJsselmeerpolders	9 590	9 590	800	800	– 205	– 205
20	Specifieke uitgaven IJsselmeerpolders	10 555	10 555			1 000	– 4 000
21	Garantie ten behoeve van de NV Flevolandse Drinkwatermaatschappij op aangegane en aan te gane geldleningen tot een bedrag van f 50 mln.	0	Memorie				
22	Onderhoud IJsselmeerpolders	0	10 609		– 935		– 4 800
23	Overige uitgaven waterkeringen	2 820	2 720	500	500	3 200	2 900
24	Deltaplan Grote Rivieren			244 000	116 400	121 651	66 600
	<i>Waterbeheeren</i>						
30	Onderzoek en ontwikkeling	10 539	10 539	67	67	– 4	– 4
32	Aanleg waterhuishouding	8 866	9 308	5 760	3 000	– 4 017	
33	Onderhoud waterhuishouding	71 562	80 853	6 083	3 583	12 767	8 850
34	Onderhoud landaanwinning	5 039	5 041	1 000	1 000	– 178	
35	Bijdragen waterhuishouding	12 838	14 188	41 499	8 350	– 3 300	– 10 350
36	Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren	101 170	70 369	– 13 120		– 150	22 950
37	Onderzoek waterbeheer en meting basisgegevens	37 857	39 640	200	365	– 4 813	160
38	Herstel watersystemen	64 430	54 875	27 500	27 540	– 24 072	– 24 350
39	Sanering waterbodems en aanleg bergingslokaties	62 825	63 888	3 000		– 26 600	– 23 300
41	Monitoring waterstaatkundige toestand des lands					4 973	
	<i>Mobiliteit</i>						
50	Garantie van rente en aflossing van een lening van f 17 050 000 ten behoeve van Wagenborg passagiersdiensten voor twee veerboten	0	Memorie				
51	Bijdragen landwegen en oeververbindingen	3 869	50 120	1 246	10 380	361	361
52	Onderzoek en ontwikkeling	23 148	24 326	– 8 000	– 7 000	33 500	3 500
53	Informatieverwerking	9 764	8 764	1 700	1 700		
	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i>						
60	Taakstelling verkeersveiligheidsbeleid	17 557	17 883	– 220	– 372		
61	Stimulering van en bijdragen aan derden	17 571	34 071	291	443	173	173
62	Registratie van en onderzoek naar verkeersonveiligheid	6 967	7 967			1 000	1 000
03	Openbaar vervoer en goederenvervoer		2 456 896				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal voor het vervoer	81 687	81 687	119	119	1 960	1 860
02	Onderzoek en ontwikkeling	54 458	57 157	– 7 250	– 360	69	8 015
03	Specifieke uitgaven	9 131	9 131			– 186	400
04	Voorlichtingsuitgaven	3 552	3 552		155	– 100	– 400
	<i>Mobiliteit</i>						
10	Bijdragen Openbaar Vervoer	2 046 603	2 046 603	5 896	5 896	1 078 638	117 651

(4) = (1) + (2) + (3)		(5)		(6) = (5) - (4)	
Totaal beschikbaar		Realisatie ¹		Slotwetmutaties (+ of -) (+ = tekortschietend beschikbaar bedrag)	
verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven
10 185	10 185	10 174	9 113	- 11	- 1 072
11 555	6 555	8 226	4 463	- 3 329	- 2 092
0	0	0	0	0	0
0	4 874	0	2 990	0	- 1 884
6 520	6 120	3 800	3 426	- 2 720	- 2 694
365 651	183 000	326 079	174 144	- 39 572	- 8 856
10 602	10 602	10 005	10 061	- 597	- 541
10 609	12 308	11 260	11 254	651	- 1 054
90 412	93 286	78 343	84 114	- 12 069	- 9 172
5 861	6 041	7 602	4 811	1 741	- 1 230
51 037	12 188	37 140	13 276	- 13 897	1 088
87 900	93 319	81 827	86 266	- 6 073	- 7 053
33 244	40 165	36 441	39 920	3 197	- 245
67 858	58 065	58 604	51 379	- 9 254	- 6 686
39 225	40 588	25 285	24 180	- 13 940	- 16 408
4 973	0	0	0	- 4 973	0
0	0	0	0	0	0
5 476	60 861	346 651	61 130	341 175	269
48 648	20 826	47 671	15 471	- 977	- 5 355
11 464	10 464	10 473	8 383	- 991	- 2 081
17 337	17 511	15 856	17 626	- 1 481	115
18 035	34 687	14 354	34 548	- 3 681	- 139
7 967	8 967	9 058	8 582	1 091	- 385
	2 565 668		2 537 875		- 27 793
83 766	83 666	81 807	79 979	- 1 959	- 3 687
47 277	64 812	47 156	56 334	- 121	- 8 478
8 945	9 531	8 679	8 442	- 266	- 1 089
3 452	3 307	2 511	2 853	- 941	- 454
3 131 137	2 170 150	3 356 748	2 180 101	225 611	9 951

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting	verplichtingen	uitgaven	Mutaties (+ of –) op grond van eerste suppletore begroting	verplichtingen	uitgaven
11	Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer	0	Memorie			280 000	
12	Kapitaalstorting vervoerbedrijven	92 600	92 600	1 245	1 245	– 38 000	– 38 000
14	Stimulering openbaar vervoer	44 361	66 147	401	401	– 5 367	– 1 714
15	Schone bussen	17 551	15 851			– 10 872	– 4 198
16	Bedrijfsvervoer	7 240	9 883			4 881	3 385
17	Vervoerscoördinatie	4 300	3 300			– 2 300	33
18	Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen	36 348	36 629	– 4 000	– 155	– 76	– 2 355
30	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i> Rijksverkeersinspectie	1 320	1 320			1 155	1 155
40	<i>Voorwaarden scheppen</i> Sector Stimulering Goederenvervoer	7 428	8 145	35 000	15 000	– 168	315
41	Uitkeringen herstructurering binnenvaart	18 815	22 815			2 400	2 400
42	Havenschapsbijdragen	2 076	2 076	– 2 076	– 2 076		
04	Luchtvaartangelegenheden		263 559				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	37 702	37 702	– 686	77	3 884	3 884
02	Bijdrage aan de KLM Luchtvaartschool (KLS)	0	2 900	450		– 450	212
03	Onderhoud en exploitatie van een vliegtuig ten behoeve van de regering en van de leden van het Koninklijk Huis	4 707	4 707				
05	Aanschaf van een nieuw regeringsvliegtuig ten behoeve van de regering en van de leden van het Koninklijk Huis	0	57 600				– 57
	<i>Mobiliteit</i>						
10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	11 743	12 593	– 1 635	52	1 200	– 550
11	Zonering in het kader van de Luchtvaartwet	40 550	41 750	– 22 857	24 347	– 11 120	– 11 120
12	Garanties voor de aflossing en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van luchtvaart	0	Memorie				
20	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i> Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	6 087	6 087	– 83		400	400
21	Bijdrage aan de ZBO Luchtverkeersbeveiliging	29 400	29 400			5 627	3 800
	<i>Voorwaarden scheppen</i>						
30	Bijdragen aan internationale organisaties	2 448	2 448	– 145	– 101	– 187	– 231
31	Onderzoek en ontwikkeling	63 942	68 372	– 1 618	120	2 230	1 769
05	Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden		174 697				
	<i>Algemeen</i>						

(4) = (1) + (2) + (3)		(5)		(6) = (5) - (4)	
Totaal beschikbaar		Realisatie ¹		Slotwetmutaties (+ of -) (+ = tekortschietend beschikbaar bedrag)	
verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven
280 000	0	144 759	0	- 135 241	0
55 845	55 845	55 415	43 415	- 430	- 12 430
39 395	64 834	34 322	58 628	- 5 073	- 6 206
6 679	11 653	5 441	11 318	- 1 238	- 335
12 121	13 268	11 672	12 788	- 449	- 480
2 000	3 333	2 796	3 718	796	385
32 272	34 119	42 140	29 745	9 868	- 4 374
2 475	2 475	2 397	2 450	- 78	- 25
42 260	23 460	42 135	21 975	- 125	- 1 485
21 215	25 215	21 443	26 129	228	914
0	0	0	0	0	0
	286 161		275 525		- 10 636
40 900	41 663	40 289	39 928	- 611	- 1 735
0	3 112	0	3 112	0	0
4 707	4 707	4 687	4 687	- 20	- 20
	57 543	0	57 543		0
11 308	12 09 5	11 154	11 479	- 154	- 616
6 573	54 977	13 610	45 415	7 037	- 9 562
0	0	0	0	0	0
6 404	6 487	6 425	6 395	21	- 92
35 027	33 200	36 395	34 568	1 368	1 368
2 116	2 116	2 081	2 116	- 35	0
64 554	70 261	67 650	70 282	3 096	21
	194 330		192 429		- 1 901

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Mutaties (+ of –) op grond van eerste suppletore begroting		Mutaties (+ of –) op grond van tweede suppletore begroting	
		verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken	61 194	61 237	– 215	– 115	2 573	2 721
02	Informatievoorziening	4 141	4 302	1 823	1 603	1 175	1 235
03	Onderzoek en ontwikkeling	1 657	1 687	– 110	– 50	997	– 260
04	Voorlichtingsuitgaven	350	350			– 186	– 175
	<i>Mobiliteit</i>						
10	Verkeersregeling zeescheepvaart	28 145	23 840	– 2 717	1 373	4 759	– 3 140
11	Vaarwegmarkeringsdienst	17 029	17 259	– 2 432	– 582	1 715	1 520
	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i>						
20	Veiligheid en milieu	4 218	4 320	200		– 554	– 295
21	Scheepvaartinspectie	669	669	437	437		
22	Kustwachtcentrum	9 945	10 200	– 3 720	– 4 000	– 3 268	– 670
	<i>Voorwaarden scheppen</i>						
30	Maritieme politiek	933	933	268	828	614	– 26
31	Stimulering Zeescheepvaartsector	37 105	49 900	1 000	1 124	24 950	18 105
06	Telecommunicatie en postzaken		62 261				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Hoofd- directie Telecommunicatie en Post	39 332	39 332	– 581	– 581	3 192	3 389
	<i>Voorwaarden scheppen</i>						
10	Telecommunicatie en Post	22 699	22 929	2 100	2 100	1 194	1 789
11	Herplaatsing aandelen KPN	0	Memorie			5 400	5 400
07	Meteorologische aangelegenheden		67 332				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Koninklijk Nederlands Meteorologisch Insti- tuum	12 982	12 982	– 7 000	– 7 000	– 5 982	– 5 982
04	Bijdragen internationale organisa- ties	1 315	1 315	3	3	170	170
05	Bijdragen aan het agentschap KNMI	53 035	53 035	800	800	– 1 951	– 1 951
08	Rijksdienst voor het wegverkeer		222 807				
	<i>Algemeen</i>						
01	Personeel en materieel Rijksdienst voor het Wegverkeer	94 238	94 238	2 069	2 769	9 776	7 256
	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i>						
10	Keuringen en toezicht motorvoer- tuigen	14 358	14 443	1 600	1 600	– 5 259	– 6 259
	<i>Voorwaarden scheppen</i>						
20	Informatie motorvoertuigen en rij- bewijzen	34 407	45 460	100	100	– 1 668	– 1 668
21	Afgifte documenten door de Rijks- dienst voor het Wegverkeer en de PTT	16 741	68 666			– 2 764	– 2 764

Mij bekend,
De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

(4) = (1) + (2) + (3)		(5)		(6) = (5) - (4)	
Totaal beschikbaar		Realisatie ¹		Slotwetmutaties (+ of -) (+ = tekortschietend beschikbaar bedrag)	
verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven	verplichtingen	uitgaven
63 552	63 843	62 973	62 790	- 579	- 1 053
7 139	7 140	7 744	7 447	605	307
2 544	1 377	2 154	1 356	- 390	- 21
164	175	109	116	- 55	- 59
30 187	22 073	29 793	20 620	- 394	- 1 453
16 312	18 197	16 229	18 120	- 83	- 77
3 864	4 025	3 776	3 532	- 88	- 493
1 106	1 106	1 040	1 040	- 66	- 66
2 957	5 530	1 302	5 526	- 1 655	- 4
1 815	1 735	1 827	1 390	12	- 345
63 055	69 129	65 339	70 492	2 284	1 363
	74 358		74 404		46
41 943	42 140	43 359	42 726	1 416	586
25 993	26 818	28 885	27 516	2 892	698
5 400	5 400	4 336	4 162	- 1 064	- 1 238
	53 372		53 300		- 72
0	0	0	0	0	0
1 488	1 488	2 902	1 416	1 414	- 72
51 884	51 884	51 884	51 884		0
	223 841		215 101		- 8 740
106 083	104 263	105 146	106 932	- 937	2 669
10 699	9 784	9 012	8 041	- 1 687	- 1 743
32 839	43 892	27 335	38 735	- 5 504	- 5 157
13 977	65 902	5 867	61 393	- 8 110	- 4 509

Rekening 1995 (inclusief slotwetmutaties)
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Onderdeel ontvangsten (bedragen x f 1 000)

Art.	Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastge- stelde begroting	(2) Mutaties (+ of -) op grond van eerste suppletore begroting	(3) Mutaties (+ of -) op grond van tweede suppletore begroting
		ontvangsten	ontvangsten	ontvangsten
	TOTAAL	1 991 210	2 645 647	307 000
01	Algemene departementale aangelegenheden	28 908		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Centrale diensten	1 208	4 800	
10	Ruimtevaartactiviteiten	2 000		2 100
15	Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	25 700	13 300	- 4 050
17	Mutaties naar aanleiding van het Regeerakkoord	0		
02	Rijkswaterstaatsaangelegenheden	209 762		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Rijkswaterstaat	22 647	1 290	7 000
02	Zuiderzeesteunwet en uitkeringen aan ex-werknemers van de Maatschappij Overijsselsche Kanalen	Memorie		
03	Specifieke ontvangsten Rijkswaterstaat	2 400	1 120	
	<i>Waterkeren</i>			
12	Onderhoud waterkeringen	210		169
14	Onderzoek waterkeringen			
15	Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg	10 063		
16	Ontvangsten versterking primaire waterkeringen			
17	Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders	18 401	5 247	2 719
18	Bouwkundige werken IJsselmeerpolders	500		- 250
19	Sociaal-economische ontwikkeling IJsselmeerpolders	29 731	12 800	32 636
23	Specifieke ontvangsten waterkeringen	400		
24	Deltaplan Grote Rivieren			
	<i>Waterbeheren</i>			
32	Aanleg waterhuishouding			
33	Onderhoud waterhuishouding	710		5 000
34	Onderhoud landaanwinning	200	1 000	
36	Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren	121 400		
37	Onderzoek waterbeheer en meting basisgegevens	1 400		
38	Herstel watersystemen	Memorie	1 200	
39	Sanering waterbodems en aanleg bergingslokaties	Memorie		
	<i>Mobiliteit</i>			

(4) = (1) + (2) + (3)	(5)	(6) = (5) - (4)
Totaal geraamd	Realisatie	Slotwetmutaties (+ of -) (+ = meer ontvangen)
ontvangsten	ontvangsten	ontvangsten
4 943 857	4 960 985	17 128
45 058	41 437	- 3 621
6 008	6 613	605
4 100	4 593	493
34 950	30 231	- 4 719
0	0	0
281 193	261 401	- 19 792
30 937	33 834	2 897
0	0	0
3 520	3 575	55
379	1 151	772
0	67	67
10 063	10 663	600
0	606	606
26 367	30 635	4 268
250	167	- 83
75 167	69 559	- 5 608
400	831	431
0	1 761	1 761
0	245	245
5 710	2 997	- 2 713
1 200	12	- 1 188
121 400	97 997	- 23 403
1 400	1 340	- 60
1 200	1 319	119
0	723	723

Art.	Omschrijving	(1)	(2)	(3)
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Mutaties (+ of –) op grond van eerste suppletore begroting	Mutaties (+ of –) op grond van tweede suppletore begroting
		ontvangsten	ontvangsten	ontvangsten
52	Onderzoek en ontwikkeling			500
	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i>			
60	Taakstelling verkeersveiligheidsbeleid			
62	Registratie van en onderzoek naar verkeersonveiligheid	1 700		1 000
03	Openbaar vervoer en goederenvervoer	24 262		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal voor het vervoer	262		145
02	Onderzoek en ontwikkeling	1 200		65
	<i>Mobiliteit</i>			
10	Verrekening van voorschotten Openbaar vervoer	Memorie		
15	Vervoer van gevaarlijke stoffen	60		
18	Ontvangsten mobiliteit			
	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i>			
30	Rijksverkeersinspectie	3 150	100	
	<i>Voorwaarden scheppen</i>			
40	Stimulering goederenvervoer	490		530
41	Herstructurering binnenvaart	19 100		– 3 000
42	Havenschapsbijdragen	Memorie		
04	Luchtvaartangelegenheden	123 327		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	2 433		912
02	Rijksopleiding verkeersvliegers	1 000		
03	Regeringsvliegtuig	1 100		– 416
	<i>Mobiliteit</i>			
10	Dividenden	32 000	16 000	
11	Zonering in het kader van de Luchtvaartwet	38 720	24 347	– 13 120
12	Garantieprovisie	124		
	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i>			
20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	13 135		– 1 900
21	Bijdrage van ZBO Luchtverkeers- beveiliging	27 680		3 325
	<i>Voorwaarden scheppen</i>			
31	Onderzoek en ontwikkeling	7 135		
05	Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden	69 854		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken	530	420	180
05	B.V. Loodswezen	12 000		19 946
	<i>Mobiliteit</i>			
10	Verkeersregeling zeescheepvaart	43 400	– 1 242	– 24 236

(4) = (1) + (2) + (3)	(5)	(6) = (5) - (4)	
Totaal geraamd	Realisatie	Slotwetmutaties (+ of -) (+ = meer ontvangen)	
	ontvangsten	ontvangsten	ontvangsten
	500	414	- 86
	0	269	269
	2 700	3 236	536
	22 102	22 006	- 96
	407	1 289	882
	1 265	679	- 586
	0	429	429
	60	86	26
	0	112	112
	3 250	2 967	- 283
	1 020	1 116	96
	16 100	14 790	- 1 310
	0	538	538
	152 475	148 042	- 4 433
	3 345	3 148	- 197
	1 000	875	- 125
	684	995	311
	48 000	39 006	- 8 994
	49 947	51 656	1 709
	124	0	- 124
	11 235	11 789	554
	31 005	32 662	1 657
	7 135	7 911	776
	68 322	66 759	- 1 563
	1 130	1 613	483
	31 946	31 946	0
	17 922	15 928	- 1 994

Art.	Omschrijving	(1)	(2)	(3)
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Mutaties (+ of –) op grond van eerste suppletore begroting	Mutaties (+ of –) op grond van tweede suppletore begroting
		ontvangsten	ontvangsten	ontvangsten
11	Vaarwegmarkeringsdienst	4 764	1 800	600
21	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i> Scheepvaartinspectie	8 160	1 000	
31	<i>Voorwaarden scheppen</i> Terugvordering steunverlening zeescheepvaart	1 000		
06	Telecommunicatie en postzaken	1 297 596		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Hoofd-directie Telecommunicatie en Post	42		1 000
10	<i>Voorwaarden scheppen</i> Ontvangsten telecommunicatie en post	50 454	1 500	
11	Herplaatsing aandelen KPN	Memorie	2 425 000	209 800
13	Ontvangsten KPN	1 247 100	124 465	52 745
08	Rijksdienst voor het wegverkeer	237 501		
	<i>Algemeen</i>			
01	Personeel en materieel Rijksdienst voor het wegverkeer	271		
10	<i>Veiligheid in verkeer en vervoer</i> Toezicht en keuringen motorvoertuigen	56 447	9 130	1 500
20	<i>Voorwaarden scheppen</i> Informatie motorvoertuigen en rijbewijzen	5 871	2 370	
21	Afgifte documenten door de Rijksdienst voor het wegverkeer en de PTT	174 912		12 100

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

(4) = (1) + (2) + (3)	(5)	(6) = (5) - (4)	
Totaal geraamd	Realisatie	Slotwetmutaties (+ of -) (+ = meer ontvangen)	
	ontvangsten	ontvangsten	ontvangsten
	7 164	7 026	- 138
	9 160	9 381	221
	1 000	865	- 135
	4 112 106	4 144 281	32 175
	1 042	2 337	1 295
	51 954	50 574	- 1 380
	2 634 800	2 634 828	28
	1 424 310	1 456 542	32 232
	262 601	277 059	14 458
	271	860	589
	67 077	70 254	3 177
	8 241	8 307	66
	187 012	197 638	10 626

Rekening 1995 (inclusief slotwetmutaties)
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)
Agentschap KNMI
(bedragen x f 1 000)

Art.	Omschrijving	(1)	(2)	(3)
		Oorspronkelijk vastge- stelde begroting	Mutaties (+ of -) op grond van eerste suppletore begroting	Mutaties (+ of -) op grond van tweede suppletore begroting
	<i>Agentschap KNMI</i>			
	Totale baten		74 903	
	Totale lasten		74 903	
	Saldo van baten en lasten		0	
	Totale kapitaaluitgaven		12 101	
	Totale kapitaalontvangsten		12 101	

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

(4) = (1) + (2) + (3)	(5)	(6) = (5) - (4)	
Totaal geraamd	Realisatie	Slotwetmutaties (+ of -) (+ = tekortschietend t.o.v. beschikbaar bedrag)	
74 903	75 412	509	
74 903	72 080	- 2 823	
0	3 332	3 332	
12 101	7 702	- 4 399	
12 101	10 327	- 1 774	

1.1 Algemeen deel

Overeenkomstig de nieuwe bepalingen in de comptabiliteitswet (zesde wijziging CW), dient met ingang van 1995 een andere invulling te worden gegeven aan de financiële verantwoording. Zo zijn de slotwet en de rekening niet langer één en hetzelfde document; de rekening maakt vanaf 1995 onderdeel uit van de financiële verantwoording.

Bij het opstellen van de toelichting bij de rekening is aan de afzonderlijke departementen overgelaten hier vorm en inhoud aan te geven. De onderliggende verantwoording beschouw ik dan ook als een eerste stap om te voldoen aan die nieuwe opzet.

Ik ga er daarbij van uit dat in de toekomst verbeteringen kunnen worden aangebracht.

1.1.1 Budgettair verloop

Uitgaven

Onderstaand overzicht geeft (in f mln.) de opbouw van de begroting van Verkeer en Waterstaat afgezet tegen de realisatie daarvan.

Opbouw versus realisatie van de V&W-begroting

	Vastgestelde begroting 1995*	realisatie 1995	Verschil
<i>Beleidssterrein</i>			
01 Algemene departementale aangelegenheden	2 342	2 425	83
02 Rijkswaterstaats- aangelegenheden	1 898	2 046	148
03 Openbaar vervoer en goederenvervoer	2 457	2 538	81
04 Luchtvaartaanleggenheden	264	276	12
05 Zeescheepvaart en maritieme aangeleggenheden	175	192	17
06 Telecommunicatie en post- zaken	62	74	12
07 Meteorologische aangelegen- heden	67	53	- 14
08 Rijksdienst voor het wegver- keer	223	215	- 8
Totaal	7 488	7 819	331

* Stand inclusief nota van wijziging

Uit het overzicht blijkt dat de realisatie 1995 per saldo f 331 mln. hoger is uitgekomen dan de oorspronkelijke raming. De belangrijkste oorzaken zijn onderstaand aangegeven.

Op beleidssterrein 01 komt de verhoging in belangrijke mate voort uit de aanpassing van het bijdrage-artikel met het Infrastructuurfonds. Dit met name door de afspraak in het Kabinet om ook in 1995, met betrekking tot de voeding van het Infrastructuurfonds, te handelen alsof er sprake is van het nieuwe regime waarbij afwijkingen in de realisatie van het belastingdeel van de voeding geen doorwerking meer hebben op het totaal van de ontvangsten van het fonds.

Verder gaat het op dit beleidssterrein om de bij slotwet verstrekte compensatie met betrekking tot de voorfinanciering door het ministerie van Financiën van het aandeel van Verkeer en Waterstaat in de aandelen-

emissie van de KLM in 1994; deze taakstelling was in de begroting 1995 als min-bedrag opgenomen op het artikel Prijsbijstelling.

Op beleidsterrein 02 is de (per saldo) verhoging ontstaan naar aanleiding van de wateroverlast van begin 1995 als gevolg van de extreem hoge watergolven op de Rijn en de Maas.

Op beleidsterrein 03 is de oorzaak van de verhoging gelegen in het budgettair verwerken van de afspraken over de verzelfstandiging van de NS.

Op beleidsterrein 05 heeft er, omdat 1995 het laatste jaar was dat de investeringspremies op basis van de Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ) werden toegekend, een enorme toename van het aantal aanvragen plaatsgevonden. Om enigszins aan de druk tegemoet te komen is besloten om het premiedeel van het WSZ-budget te verhogen.

Ontvangsten

In onderstaand overzicht (in f mln.) is de opbouw van de begroting van Verkeer en Waterstaat afgezet tegen de realisatie.

Opbouw versus realisatie van de V&W-begroting

	Vastgestelde begroting 1995	realisatie 1995	Verschil
<i>Beleidsterrein</i>			
01 Algemene departementale aangelegenheden	29	41	12
02 Rijkswaterstaats- aangelegenheden	210	261	51
03 Openbaar vervoer en goederenvervoer	24	22	- 2
04 Luchtvaartaanlegenheden	123	148	25
05 Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden	70	67	- 3
06 Telecommunicatie en post- zaken	1 298	4 144	2 846
08 Rijksdienst voor het wegver- keer	238	277	39
Totaal	1 992	4 960	2 968

Zoals is af te lezen is de realisatie per saldo bijna f 2 968 mln. hoger dan oorspronkelijk geraamd. De belangrijkste oorzaken zijn onderstaand aangegeven.

Op beleidsterrein 02 gaat het vooral om hogere opbrengsten uit cultuurtechnische werken en sociaal-economische ontwikkeling IJssel-meerpolders. Hier staan binnen dit beleidsterrein evenwel lagere ontvangsten uit de heffingen WVO tegenover.

Op beleidsterrein 04 is de oorzaak van de hogere ontvangsten met name gelegen in de hogere dividenduitkeringen (KLM en NV Luchthaven Schiphol) alsmede zijn meerontvangsten verkregen in het kader van de zonering.

Op beleidsterrein 06 gaat het hoofdzakelijk om de opbrengsten uit de verkoop van de tweede tranche aandelen KPN (aandeel Verkeer en Waterstaat: f 2 635 mln.) en om hoger uitgekeerd dividend door KPN (f 209 mln.).

Op beleidsterrein 08 betreft het hogere opbrengsten uit keuringen en toezicht van motorvoertuigen en uit de afgifte van documenten door de RDW en de PTT.

1.1.2 M&O (Misbruik en Oneigenlijk gebruik)-problematiek

Subsidiebeleid

Eind 1995 is de tweede versie van het binnen Verkeer en Waterstaat ontwikkelde Handboek subsidies gereed gekomen. De wijziging van het handboek betreft een aanvulling met specifieke uitkeringen en steunmaatregelen.

Daarnaast is het handboek naar aanleiding van wijzigingen in de derde tranche van het wetsontwerp Algemene wet bestuursrecht geactualiseerd en wordt verder aandacht besteed aan het aspect BTW ten aanzien van subsidies.

Ter voorbereiding op de invoering van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht is door de werkgroep Wettelijke inkadering van Verkeer en Waterstaat gewerkt aan een kaderwet ter verbetering van de juridische onderbouwing van bestaande regelingen.

Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO)

Het opleggen van heffingen op grond van de WVO geschiedt primair op basis van door heffingplichtigen ingediende aangiftebiljetten. Hierdoor moet met resterende onzekerheden rekening gehouden worden, waarvan de omvang niet kan worden geschat.

Ter controle van de heffingen wordt voor een deel informatie verkregen uit de WVO-vergunningen die aan lozers op rijkswateren zijn verleend en voor een deel uit controlewaarnemingen en -metingen.

In 1995 is een onderzoek verricht naar de effecten van intensivering van de controle-inspanningen. Eind 1995 heeft er op basis van de uitkomsten van dit onderzoek besluitvorming plaatsgevonden.

Deze besluiten zijn in 1996 concreet uitgewerkt in een plan van aanpak. De uitvoering zal in de tweede helft van 1996 starten.

Uitkerings- en wachtgeldregelingen

De minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van de uitkerings- en wachtgeldregelingen voor het Rijkspersoneel. De feitelijke uitvoering heeft tot en met 1995 plaatsgevonden door de Dienst Uitvoering Ontslaguitkeringsregelingen (DUO).

Het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft over 1995 de uitgaven ingevolge deze regelingen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat in rekening gebracht tot een bedrag ad f 88,7 mln.

Een aantal regelingen is gevoelig voor misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) met name ten aanzien van de aspecten arbeidsverleden en neveninkomsten. Op grond van het verstrekken van onjuiste gegevens over deze aspecten kunnen aanvragers onrechtmatig uitkeringen of wachtgeld ontvangen.

De personeelsfunctie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt conform de geldende wet- en regelgeving, en voor zover dat door dit ministerie mogelijk is, de voor de toekenning bepalende gegevens op en geeft deze door aan DUO.

Als extra toets beoordeelt de personeelsfunctie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de van DUO ontvangen gegevens omtrent de beslissing tot toekenning aan de hand van de oorspronkelijke gegevens.

DUO verzorgt de toekenning namens de minister van Binnenlandse Zaken, de uitbetaling, de administratie, de uitvoering van het M&O-beleid en de doorbelasting naar de departementen.

Door niet geheel opgeloste complicaties met betrekking tot het eind 1993 ingevoerde computersysteem DUAS, heeft de minister van Binnenlandse Zaken thans nog geen definitieve accountantsverklaring bij deze uitgaven kunnen overleggen.

Als gevolg daarvan bestaat op dit moment onzekerheid over de rechtmatige uitvoering van een beperkt deel van deze regelingen in 1995 door de minister van Binnenlandse Zaken. Vanaf 1 januari 1996 worden de wachtdregelingen voor de sector Rijk uitgevoerd door de per die datum ingestelde Stichting USZO (Uitvoering Sociale Zekerheid Overheidspersoneel). Dit met uitzondering van de regeling functioneel leeftijdsontslag; deze wordt verzorgd door het ABP.

Over de doorberekening aan de departementen van de door deze instanties gemaakte programma- en apparaatsuitgaven zullen door het ministerie van Binnenlandse Zaken nog voorschriften worden vervaardigd.

Besluit Tegemoetkoming Ziektekosten Rijksperoneel (BTZR)

De tegemoetkoming in de ziektekosten van ambtenaren is sinds 1 april 1994 geregeld in BTZR. In 1995 is op grond van deze regeling een bedrag van f 50,9 mln. (inclusief KNMI) uitgekeerd.

De vergoedingen worden verstrekt op basis van gegevens, naar waarheid door de werknemer ondertekend. De Directie Personeelszaken toetst op de waarschijnlijkheid van een combinatie van deze gegevens. Sinds de invoering van de BTZR is de controle uitgebreid door bij verandering van gegevens het inzenden van bewijsstukken verplicht te stellen. Bij het niet-inzenden hiervan door de aanvrager wordt de uitkering geweigerd.

1.2 ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

1.2.1 Uitgaven/verplichtingen

01 Algemene departementale aangelegenheden

Algemeen

Artikel 01.01 Personeel en materieel centrale diensten

a. Toelichting

In dit artikel zijn opgenomen, naast alle uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van de Centrale Diensten, de kosten die betrekking hebben op de algemeen departementale aangelegenheden.

Voornameijk door hogere huisvestingskosten ten behoeve van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances is er uiteindelijk op dit artikel ruim f 9 mln. meer uitgegeven dan oorspronkelijk was ingeschat. Zo heeft in 1995 ondermeer de herhuisvesting van de diensten die voorheen in het pand van RWS aan de Koningskade gevestigd waren, zijn beslag gekregen.

Verder hebben zich bij het onderdeel Regulier personeel hogere uitgaven voorgedaan. De oorzaak hiervan is met name gelegen in het feit dat halverwege 1995 een aantal medewerkers van RWS en DGSM naar de directie Facilitaire Zaken is overgegaan.

Voor de verplichtingenrealisatie geldt verder dat met betrekking tot de verhuizingen in de regio Den Haag een aantal facilitaire taken van DGSM en RWS naar de Centrale dienst FAZ is overgegaan. In verband hiermee zijn meerjarige (facilitaire) contracten afgesloten in 1995 en als betalingsverplichting vastgelegd. Het gaat om zaken als (centrale en decentrale) kopieer-, catering- en schoonmaakfaciliteiten.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 2 mln.) wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
01.01.01 Act. regulier pers.	47,9	0,6	1,6	1,6	51,7	47,9	0,6	1,6	1,7	51,8
01.01.02 Ov. P-uitgaven CD	5,7	0,5		-1,7	4,5	5,7	0,5		-1,0	5,2
01.01.03 Materieel CD	23,9	10,5	-4,9	10,0	39,5	26,5	10,5	-4,9	0,2	32,3
01.01.04 Repr. Min./Alg. I.	0,2			0,1	0,3	0,2			0,1	0,3
01.01.05 Vervoersdienst	0,9	-0,3		-0,0	0,6	0,9	-0,3		0,1	0,7
Totaal	78,6	11,3	-3,3	10,0	96,6	81,2	11,3	-3,3	1,1	90,3

Artikel 01.02 Post-actieven

a. Toelichting

De hogere wachtgelduitkeringen zijn voor een belangrijk deel technisch van aard, dat wil zeggen afhankelijk van de wijze waarop deze moeten worden geboekt.

Door het ministerie van Binnenlandse Zaken worden aan de voormalige medewerkers van het Zelfstandig Bestuursorgaan Luchtverkeersbeveiliging (ZBO LVB) diverse ontslaguitkeringen verstrekt en bij Verkeer en Waterstaat in rekening gebracht. Vervolgens worden deze uitgaven weer aan het ZBO LVB doorberekend.

In de begrotingsraming is er rekening mee gehouden dat de doorberekeningen aan het ZBO LVB worden ontvangen in het jaar waarin de uitgaven zijn verricht, zodat deze in mindering op de uitgaven kunnen worden gebracht («per saldo nihil»).

In het afgelopen jaar is de door Verkeer en Waterstaat verrichte betaling voor de uitkeringen evenwel niet tijdig terug ontvangen, waardoor de verrekening nu in 1996 ten gunste van de middelen zal worden geboekt. De betalingen zijn derhalve separaat zichtbaar op dit artikel.

Verder is gebleken dat een bij de verzelfstandiging van het ZBO LVB op dit artikel aangebrachte verlaging ten behoeve van de 55+-regeling, voor een deel op uitgavenartikel 01.04 had moeten worden aangebracht.

Voor een toelichting op de achtergronden van de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de diverse wachtgeldregelingen (totaal f 44,5 mln.) wordt verder verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Volume- en prestatiegegevens

Gespecificeerde toedeling naar geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 mln.)

	Raming begroting	Gerealiseerd
Regulier wachtgeld	13,2	27,0
Wet Werkloosheids Voorziening (WWV)	1,8	0,7
Functioneel Leeftijdsontslag	20,8	16,8
Overig	4,0	0,8
Totaal	39,8	45,3

Artikel 01.03 Algemene beleidsaangelegenheden

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor departementale activiteiten op het gebied van voorlichting, internationale betrekkingen, automatisering en specifieke centraal uit te voeren departementale activiteiten.

Op automatisering is begin 1995 de raming voor de exploitatiekosten van het FAIS (Financieel Administratief Informatie Systeem) aangepast. Dit naar aanleiding van het definitieve opstellen van het meerjarig schema voor onderhouds- en beheerskosten voor dit systeem.

De lagere verplichtingenrealisatie op de Specifieke uitgaven (artikel-onderdeel 04) wordt verklaard door het feit dat in de begrotingsraming rekening is gehouden met het in 1995 afsluiten van een nieuwe, meerjarige overeenkomst door de Accountantsdienst in verband met de

inhuur bij controlewerkzaamheden. De vastlegging zal evenwel pas in 1996 plaatsvinden.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
01.03.01 Dep.voorl.activ.	4,3		0,1	1,2	5,6	4,3		0,1	-0,1	4,3
01.03.02 Internat. betrekk.	1,3			0,4	1,7	1,3			0,4	1,7
01.03.03 Automatisering	7,9	16,0	-0,1	6,8	30,6	10,6	15,0	-0,1	0,4	25,9
01.03.04 Specifieke uitg.	16,0	2,0	-1,0	-8,8	8,2	9,7	2,5	-1,5	-2,2	8,5
Totaal	29,5	18,0	-1,0	-0,4	46,1	25,9	17,5	-1,5	-1,5	40,4

Artikel 01.04 Personeelsbeleid

a. Toelichting

Ten opzichte van de oorspronkelijke raming is er ca. f 2,4 mln. meer tot betaling gekomen. Dit is met name het gevolg van een grotere instroom in de 55+-regeling dan het in de begroting verwachte beroep op deze regeling.

Voor de toelichting op de achtergronden van de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de 55+-regeling (f 44,2 mln.) wordt verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
01.04.01 Flankerend beleid	48,7	-1,2	2,7	-1,0	49,2	48,7	-1,2	2,7	-1,4	48,8
01.04.02 Dep. soc. beleid	3,1	2,5	-0,2	0,2	5,6	3,1	2,5	0,1	-0,3	5,4
Totaal	51,8	1,3	2,5	-0,8	54,8	51,8	1,3	2,8	-1,7	54,2

Artikel 01.05 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

Op dit artikel zijn bijdragen van Verkeer en Waterstaat geraamd voor het doen van onderzoeken en het verrichten van werkzaamheden die van belang zijn voor Verkeer en Waterstaat, voorzover deze niet bij de afzonderlijke beleidsterreinen zijn onder te brengen.

In 1995 is een nieuw artikelonderdeel (03) ingevoegd ten behoeve van het Antarctica-onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede de ozonproblematiek. Het daarvoor geraamde budget van f 0,8 mln. is volledig tot betaling gekomen.

b. *Onderverdeling in artikelonderdelen*

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
01.05.01 TNO	4,2			0,0	4,2	4,2			0,0	4,2
01.05.02 NNI	0,4			0,0	0,4	0,4			0,0	0,4
01.05.03 Antarctica		0,8		0,0	0,8		0,8		0,0	0,8
Totaal	4,6	0,8	0,0	0,0	5,4	4,6	0,8	0,0	0,0	5,4

Artikel 01.07 Functionele kosten Koninklijk Huis

a. Toelichting

De in de begroting voor 1995 opgenomen raming voor personele en materiële kosten ten behoeve van het Koninklijk Huis is gedurende het jaar aangepast voor de (doorwerking van de) loonbijstelling en volledig uitgekeerd.

Door de afrekening in 1995 van het in 1994 verstrekte voorschot voor dat jaar, heeft er uiteindelijk een lichte overschrijding van het begrotingsbedrag plaatsgehad.

Artikel 01.08 Crisisbeheersing

a. Toelichting

Op dit artikel worden de kosten verantwoord die de sector crisisbeheersing (op het beleidsterrein van het ministerie) treft ten behoeve van voorzieningen voor voortzetting van het bestuur, instandhouding van het maatschappelijk leven en ondersteuning van de defensie-inspanning in buitengewone omstandigheden.

Verschillende organisatie-onderdelen binnen Verkeer en Waterstaat verrichten hiertoe uitgaven.

Het overschot dat zich over 1995 heeft voorgedaan, houdt deels verband met de veranderende politieke Oost-West verhoudingen en de daarmee samenhangende minder gespannen situatie, waardoor enkele posten kunnen worden afgebouwd.

Daarnaast geldt dat de huidige opzet van de crisisorganisatie niet aansluit bij de huidige mondiale opzet. Voor de opzet van een andere organisatie zou het ministerie van Binnenlandse Zaken een onderzoek (laten) uitvoeren; de overige ministeries/diensten die een deel van het onderwerp Crisisbeheersing in hun portefeuille hebben, betalen hier aan mee. Doordat het onderzoek nog niet in 1995 is gestart, is de hiervoor gereserveerde bijdrage onbesteed gebleven.

Artikel 01.09 Raden en commissies

a. Toelichting

Er is in 1995 voor gekozen om de Spoorwegongevallenraad in het vervolg onder te brengen op dit centrale artikel met betrekking tot de werkzaamheden van de verschillende advies- en overlegorganen op het terrein van Verkeer en Waterstaat; de overboeking (f 32 000) uit de begroting van DGV is bij Najaarsnota geëffectueerd.

Dat er desondanks lagere uitgaven zijn opgetreden op dit artikel is voor een deel het gevolg van (tijdelijk) lagere kosten voor de vergoedingen aan voorzitters; voor een ander deel zijn op het gebied van onderzoek en advies enkele vertragingen ontstaan.

b. Volume- en prestatiegegevens

De budget- en realisatieverdeling naar raad- en adviesorganen voor 1995 is als volgt (bedragen x f 1 mln.):

Gespecificeerde toedeling naar geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 mln.)

	Raming begroting	Gerealiseerd
Raad voor Verkeer en Waterstaat	1,7	1,6
Raad voor de Verkeersveiligheid	0,6	0,6
Nationale Havenraad	0,2	0,2
Departementale overlegorganen	0,8	0,5
Technische cie. grondwaterbeheer	0,1	0,1
Rubriceringscie. gevaarlijke stoffen	0,0	0,0
Spoorwegongevallenraad	0,0	0,0
Totaal	3,4	3,0

Artikel 01.10 Ruimtevaartactiviteiten

a. Toelichting

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor Aardobservatie, een taak die sinds 1988 door het KNMI wordt verzorgd.

Vorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI vanuit haar coördinerende taak.

Door koersverschillen en door een aanpassing van de budgetten van de internationale organisaties was de facto sprake van lagere uitgaven van f 1,8 mln. Met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen is afgesproken dat Verkeer en Waterstaat f 1,3 mln. van de bijdrage van eerstgenoemd departement in het MTP (Meteosat Transition Program) voorfinanciert.

Per saldo leiden beide zaken tot een kasoverschot over 1995 van ongeveer f 0,5 mln.

De planning was dat in 1995 over een groot aantal ruimtevaartprogramma's beslist zou worden door de betrokken internationale organisaties. Deze besluitvorming is echter vertraagd, waardoor er geen verplichtingen door Verkeer en Waterstaat ten behoeve van deze programma's konden worden vastgelegd.

De in 1995 aangegane verplichtingen hebben hoofdzakelijk betrekking op het project OMI (Ozon Monitoring Instrument).

Artikel 01.12 Loonbijstelling

a. Toelichting

Dit (memorie geraamde) artikel is ingevoerd om niet-verdeelde looncompensatie te parkeren, voordat deze wordt verdeeld over de betreffende artikelen.

Door middel van de verschillende begrotingswijzigingen over 1995 is er in totaal f 58,1 mln. aan dit artikel toegevoegd en verdeeld naar de juiste artikelen. Korthedshalve wordt voor een nadere onderbouwing van deze

toevoegingen, verwezen naar het gestelde in de memorie van toelichting bij de verschillende suppletoire begrotingen over 1995.

b. Onderverdeling naar artikelen

Verdeling loonbijstelling (bedragen x f 1 000)

Art.	Omschrijving	Verplichtingen 1995	Uitgaven 1995
01	Algemene departementale aangelegenheden		
01	Personeel en materieel centrale diensten	1 669	1 669
02	Postactieven	171	171
04	Personeelsbeleid	433	433
07	Functionele kosten Koninklijk Huis	29	29
08	Crisisbeheersing	50	50
09	Raden en commissies	2	2
11	Onvoorzienne uitgaven	382	382
12	Loonbijstelling	-58 051	-58 051
14	Bijdragen aan het Infrastructuurfonds	5 518	5 518
02	Rijkswaterstaats-aangelegenheden		
01	Personeel en materieel RWS	25 519	25 519
17	Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders	131	131
30	Onderzoek en ontwikkeling	49	49
51	Bijdragen landwegen en oeververbindingen	361	361
61	Stimulering van en bijdragen aan derden	173	173
03	Openbaar vervoer en goederenvervoer		
01	Personeel en materieel DGV	2 509	2 509
10	Bijdragen openbaar vervoer	14 024	14 024
14	Stimulering openbaar vervoer	286	286
15	Schone bussen	102	102
16	Bedrijfsvervoer	85	85
17	Vervoerscoördinatie	33	33
04	Luchtvaart-aangelegenheden		
01	Personeel en materieel RLD	974	974
10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	54	54
20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	11	11
21	Bijdrage aan de ZBO LVB	132	132
31	Onderzoek en ontwikkeling	327	327
05	Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden		
01	Personeel en materieel DGSM	1 740	1 740
06	Telecommunicatie en post-zaken		
01	Personeel en materieel HDTP	755	755
07	Meteorologische aangelegenheden		
05	Bijdragen aan het agentschap KNMI	1 041	1 041

Art.	Omschrijving	Verplichtingen 1995	Uitgaven 1995
08	Rijksdienst voor het Weg- verkeer		
01	Personeel en materieel RDW	1 491	1 491
	Totaal	0	0

Artikel 01.13 Prijsbijstelling

a. Toelichting

Op de oorspronkelijke begrotingsraming van dit artikel is de nog openstaande terugbetaling van het voorgefinancierde aandeel (f 30 mln.) van Verkeer en Waterstaat in de aandelenemissie van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. geparkeerd.

De dekking is uiteindelijk gevonden binnen het overschot dat zich per saldo op de begroting van Verkeer en Waterstaat na de Najaarsnota heeft voorgedaan.

Artikel 01.14 Bijdragen aan het Infrastructuurfonds

a. Toelichting

Dit artikel is opgebouwd uit de uitgaven voor infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer die voor de inwerkingtreding van het Infrastructuurfonds op hoofdstuk XII werden verantwoord en met ingang van 1994 op het Infrastructuurfonds worden geboekt. In verband met deze overgang wordt via dit bijdrage-artikel de voeding van het Infracfonds aangepast.

Ten opzichte van de oorspronkelijke raming van f 2 120,5 mln. is het bedrag van de daadwerkelijke overboeking (per saldo) f 42,3 mln. hoger uitgekomen.

De budgettaire belangrijkste mutatie betrof de aanpassing naar aanleiding van de afspraak in het Kabinet om ook in 1995, met betrekking tot de voeding van het Infrastructuurfonds, te handelen alsof er sprake is van het nieuwe regime waarbij afwijkingen in de realisatie van het belastingdeel van de voeding geen doorwerking meer hebben op het totaal van de ontvangsten van het fonds.

02 Rijkswaterstaatsaangelegenheden

Algemeen

Artikel 02.01 Personeel en materieel rijkswaterstaat

a. Toelichting

Door de, in het recente verleden opgelegde, financiële taakstellingen op het personele artikel (zoals IBA, efficiency-kortingen, etc.) en voor een kleiner deel door de nog niet geheel gerealiseerde GEO-taakstelling, dreigde de uitvoering van de taken aanleg, benutting, onderhoud en bediening van de RWS in gevaar te komen. Om deze taken op een bedrijfseconomisch en bedrijfsmatig verantwoorde wijze te kunnen (blijven) uitvoeren, bleek extra financiering noodzakelijk.

Hiertoe is – naast compensatie uit hogere ontvangsten door vergoedingen van derden in verband met de doorbelasting van verrichte diensten door Rijkswaterstaat-personeel – in 1995 begrotingsgeld

overgeheveld vanuit het uitbestedingsartikel op het Infrastructuurfonds naar dit artikel.

Deze verschuiving levert geen overschrijding op van het totale budget voor personele uitgaven op dit artikel én de uitbestedingsartikelen, die op het Infrastructuurfonds worden verantwoord. Beide budgetten tesamen kunnen als één budget voor de personele apparaatsuitgaven worden gezien.

Het oude hoofdkantoor aan de Koningskade is medio 1995 verlaten. De bewoners hebben hun intrek genomen in panden aan de Johan de Wittlaan (Hoofddirectie Rijkswaterstaat) en aan de Kortenaerkade (RIKZ), terwijl tijdelijke huisvesting is gevonden in Delft voor het «Haagse» onderdeel van de Meetkundige dienst. Na renovatie van het gebouw Boompjes in Rotterdam is dit beschikbaar gekomen voor de Algemene Verkeer en vervoersdienst (AVV). Het gebouw De Maas is nu geheel in gebruik bij de directie Zuid-Holland.

Verder hebben investeringen in huisvesting geleid tot een gerenoveerd onderkomen «Presikhaaf» in Arnhem voor de samengevoegde directies Overijssel en Gelderland tot de directie Oost-Nederland.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 35,6 mln.) wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.01.01 Act.reg. pers.	732,0	-0,2	36,6	17,2	785,6	732,0	0,2	36,6	10,5	779,3
02.01.02 Overige p-uitg.	36,8	-0,1	1,0	-1,6	36,1	36,8	-0,1	1,0	-2,3	35,4
02.01.03 Materieel	119,5	-8,0	5,7	0,7	117,9	119,5	0,6	-7,9	1,9	114,1
Totaal	888,3	-8,3	43,3	16,3	939,6	888,3	0,7	29,7	10,1	928,8

Artikel 02.02 Zuiderzeesteunwet en uitkeringen aan ex-werknemers van de Maatschappij Overijsselsche Kanalen

a. Toelichting

Evenals in voorgaande jaren, is het beroep op de geldelijke tegemoetkomingen krachtens artikel 13 van de Zuiderzeesteunwet afgenomen.

Hierdoor zijn minder betalingen verricht aan ex-vissers en/of weduwen, die hun bedrijf in verband met de inpoldering hebben moeten staken.

Artikel 02.03 Specifieke uitgaven rijkswaterstaat

a. Toelichting

Het Informatie- en Automatiseringsbeleid heeft zich, door een RWS-brede implementatie in 1995, voortvarend ontwikkeld. De centrale coördinatie bij de RWS-brede projecten is verder geconcentreerd.

In het kader van de ontwikkeling dat medewerkers niet altijd meer vanuit een lokatiegebonden werkplek werken, is – mede in het kader van

technologische vooruitgang en het Verkeer en Waterstaat-beleid rond telewerken – onderzoek gedaan naar:

- E-mail services: nodig voor berichtuitwisseling.
- Documentservices: Binnen Verkeer en Waterstaat circuleren veel documenten, die afgehandeld of geraadpleegd moeten kunnen worden. Hiervoor zijn faciliteiten (Document Information Systems) nodig waarmee dit vanuit de werkplek kan worden gedaan.
- Kantoorautomatiserings-services: Voor de opmaak van documenten, lokale databanken, etc. zijn deze faciliteiten vereist.
- Spraakservices: Veel informatie-uitwisseling vindt nog steeds telefonisch plaats.
- Videoservices: Het gebruik van beeldinformatie biedt weer nieuwe mogelijkheden voor de medewerker bij de uitvoering van zijn taak (bijvoorbeeld videoconferencing), waardoor het reizen kan worden beperkt.
- Bulktransport services: Een toenemende tendens is de overdracht van mega/giga bestanden, bijvoorbeeld voor remote sensing.
- Externe communicatieservices: Veel informatie-uitwisseling vindt plaats met externen. Hiervoor is het vereist dat Verkeer en Waterstaat zich aansluit op gangbare netten voor informatie-uitwisseling, waaronder 400net, RCC-net en Internet.

Met betrekking tot de vaartuigen kan worden genoemd dat het in de planning lag om de vervanging van de peil- en meetvaartuigen Schenge en Breesem door een nieuw (vierde) vaartuig in 1995, te betrekken bij drie reeds eerder aanbestede vaartuigen. Hierdoor zou het mogelijk moeten zijn om de bouw door middel van serieproductie te laten plaatsvinden. De aanbesteding is uiteindelijk niet meer in 1995 gerealiseerd.

Tevens is tijdens de bouw van een containerdrager besloten enkele (kostenverhogende) aanpassingen aan te brengen. Zo is het schip ondermeer langer gemaakt dan oorspronkelijk was voorzien. Dit vanwege de specifieke taken die het vaartuig op de Westerschelde moet gaan uitoefenen.

Wat betreft de specifieke uitgaven (artikelonderdeel 03) geldt dat het programma 1995 vrijwel geheel conform de planning is uitgevoerd. Doordat minder aan het project Remote Sensing is bijgedragen en doordat de bijdrage aan de Internationale Rijn Commissie niet in 1995 tot betaling is gekomen, zijn de uitgaven enigszins achtergebleven.

In 1995 zijn diverse projecten en workshops in het kader van de uitvoering van het programma samenwerking Oost-Europa en Azië gerealiseerd. De financiering heeft grotendeels plaatsgevonden uit middelen die oorspronkelijk geraamd stonden op de begroting van het ministerie van Economische Zaken (multilaterale en bilaterale projecten) en voor een kleiner deel uit de begroting van Verkeer en Waterstaat.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.03.01 Automatisering	47,0	-1,7		3,9	49,2	47,5	-1,7		-1,7	44,1
02.03.02 Vaartuigen	17,0			-5,1	11,9	8,6	1,7		1,6	11,9
02.03.03 Ov. spec. uitgaven	6,9		1,2	3,6	11,7	8,9		0,3	-0,6	8,6
02.03.04 PSO en Azië	1,0	-0,8	0,5	-0,3	0,4	1,6	0,2	0,5	-0,2	2,1
Totaal	71,9	-2,5	1,7	2,1	73,2	66,6	0,2	0,8	-0,9	66,7

Artikel 02.05 Voorlichting

a. Toelichting

Naar aanleiding van de wateroverlast begin 1995 heeft het rijk – in overleg met de lagere overheden – het Deltaplan Grote Rivieren (DGR) opgesteld. In verband met de uitvoering van het communicatieplan DGR zijn hier in 1995 begrotingsgelden (f 0,5 mln.) voor beschikbaar gesteld.

Met de ontwikkeling van de communicatiemiddelen is eind maart 1995 gestart; in deze fase is dan ook sprake geweest van productie- en implementatiekosten.

Waterkeren

Artikel 02.12 Onderhoud waterkeringen

a. Toelichting

De uitgaven voor het onderhoud van de waterkeringen die in beheer van het Rijk zijn alsmede voor de kustlijnzorg, worden onder dit artikel verantwoord.

De lagere realisatie op het beheer en onderhoud van de rijkswateren is deels gelegen in het gunstig aanbesteden van verschillende onderhoudswerken (Ameland, Schiermonnikoog en Terschelling).

Voor een ander deel is er vertraging ontstaan in de uitvoering van het onderhoud in Vlieland, bij de renovatie van de bekleding Houtribdijk en het project Hollandse IJssel. Ook voor het herstel van de veiligheid van de buitenhaven van Vlissingen geldt dat deze als gevolg van problemen met bodemverontreiniging, is vertraagd.

Met betrekking tot het beheer en onderhoud aan de stormvloedkering Oosterschelde is in 1995 extra begrotingsgeld aangevraagd voor niet voorzien onderhoud aan deze Oosterscheldekering. Het betrof hier het repareren van het asfaltmastiek.

Aanvullend geldt dat met de betaling van de declaratie (zesde termijn) met betrekking tot de reparatie aan de loswal Noordland binnenhaven, in 1995 geen rekening was gehouden.

De hogere uitgaven in het kader van de Kustlijnverdediging hebben bijna geheel betrekking op betalingen aan de provincies Noord-Holland en Zeeland ten behoeve van zandsuppleties bij Texel, Zwanemeer/Petten en Schouwen.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat met betrekking tot de suppletie bij de Noord-Oosthoek Vlieland, sprake was van meevallend meerwerk.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.12.01 Beheer en onderhoud rijks-waterkeren	32,4	5,3	2,0	-1,3	38,4	40,7	0,4	-5,0	-5,3	30,8
02.12.02 Beheer en onderhoud stormvloedkering Oosterschelde	27,6	30,0	-10,0	0,0	47,6	24,3		6,0	0,5	30,8
02.12.03 Kustlijn verded.	49,6		18,0	-0,5	67,1	59,3		14,0	-1,3	72,0
Totaal	109,6	35,3	10,0	-1,8	153,1	124,3	0,4	15,0	-6,1	133,6

Artikel 02.14 Onderzoek waterkeringen

a. Toelichting

Voor 1995 kan worden vermeld dat het onderzoeksprogramma waterkeren is doorgelicht. Tevens is een meerjaren-onderzoekprogramma vastgesteld.

De oorzaak van het kasoverschot op dit artikel is gelegen in vertraging die is ontstaan bij het project Uniformering van rekenmethoden bij de bepaling van de hydraulische belasting op waterkeringen.

Artikel 02.15 Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg

a. Toelichting

De uitvoering van de aanleg van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg vordert volgens de planning. Voor een meer uitgebreide uiteenzetting hieromtrent wordt korthedshalve verwezen naar de 11e voortgangsrapportage in het kader van controle grote projecten en de binnenkort aan de Kamer toe te zenden 12e voortgangsrapportage.

Artikel 02.16 Versterking primaire waterkeringen

a. Toelichting

Met betrekking tot dit onderwerp wordt verwezen naar het gestelde hieromtrent in de eerste voortgangsrapportage Deltaplan Grote Rivieren en de binnenkort aan de Kamer toe te zenden tweede voortgangsrapportage.

b. *Onderverdeling in artikelonderdelen*

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.16.01 Aanv.werken SVKW (bijdr.)	10,2		7,0	-2,2	15,0	23,2		-2,0	3,3	24,5
02.16.02 Aanv.werken SVKW (Rijk)	-		11,0	-10,5	0,5	5,0			0,0	5,0
02.16.03 Ov.prim.waterk. (bijdr.)	46,8		-27,8	25,0	44,0	24,7		-17,0	-2,9	4,8
02.16.04 Verst.prim.wk. (Rijk)	56,2	26,0	-64,2	4,4	22,4	26,8	7,0	-10,1	-6,3	17,4
02.16.05 Ov.kn. prim.wk.	4,3	-0,8	0,1	1,2	4,8	5,8	-0,8		0,3	5,3
Totaal	117,5	25,2	-73,9	17,9	86,7	85,5	6,2	-29,1	-5,6	57,0

Artikel 02.17 Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders

a. Toelichting

In het kader van het Besluit Uitvoering Heroverweging RIJP is het eind van de afbouw van de hoofdafdeling Landinrichting (LI) voorzien per 1 januari 1997.

Het beleid is er op gericht de personeelsafbouw te realiseren door middel van privatiseringen, overdrachten en stimulering van het overig personeelsverloop.

Met name de overdracht van de vuilstort Almere, de privatisering van het biologisch landbouwbedrijf (NZ 27) en de overdracht aan Staatsbosbeheer (SBB) zijn nog niet, of later dan gepland, geëffectueerd.

In de vigerende meerjarencijfers is er van uitgegaan dat de vuilstort Almere reeds zou zijn overgedragen. Dit is tot heden niet gerealiseerd.

Hierdoor zijn de exploitatiekosten van de vuilstort en de uitvoeringskosten van de lopende zorgmaatregelen geheel ten laste van de uitgavenbegroting blijven komen, evenals de inkomsten van de exploitatie ten gunste van het overeenkomstige ontvangstenartikel komen.

Met name de zorgmaatregelen – een harde randvoorwaarde voor een eventuele overdracht – is sterk afhankelijk van de strengere wettelijke voorschriften.

Voorheen werden de exploitatiekosten van contractteelt-gewassen in mindering van de opbrengsten geboekt. Thans dienen zowel de uitgaven als de ontvangsten separaat binnen de begroting te worden gebracht. Als gevolg hiervan zijn het uitgaven- en ontvangstenartikel evenredig verhoogd. Zowel de werkelijke kosten als ook de ontvangsten zijn duidelijk hoger uitgevallen dan aanvankelijk gepland.

Het Drainage Executive Management Project (DEMP) in Egypte wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat (Directie IJsselmeergebied) ten behoeve van het ministerie van Buitenlandse Zaken (Ontwikkelingssamenwerking). Om dit project in 1995 uit te kunnen voeren is zowel het uitgaven- als het ontvangstenartikel hiervoor verhoogd.

Artikel 02.18 Bouwkundige werken IJsselmeerpolders

a. Toelichting

De werkzaamheden betreffen de planvoorbereiding en uitvoering van bouwkundige en civieltechnische projecten in de woonkernen Almere en

Zeewolde – ingevolge met die gemeenten gesloten bestuurs-overeenkomsten – en overige werken in het landelijk gebied.

In 1995 zijn extra uitgaven noodzakelijk gebleken voor de renovatie van het Smeedingshuis (onder andere aanpassingen op grond van de regelgeving door de RGD en ARBO-voorschriften, wijzigingen in verband met aanvullende eisen van de brandweer) en ten behoeve van de inrichtingswerken in Zuidelijk Flevoland.

Per 1 januari 1996 is verder de bestuursovereenkomst van het Rijk met de gemeenten Almere en Zeewolde beëindigd. De in 1983 voorgenomen werken zijn op die datum voor 98 procent gerealiseerd. In 1996 rest nog de afwikkeling van enkele onderhanden projecten.

Artikel 02.19 Sociaal-economische ontwikkeling IJsselmeerpolders.

a. Toelichting

De werkzaamheden betreffen het stimuleren van de vestiging van personen, bedrijven en instellingen, het uitoefenen van het bijzonder domeinbeheer en het uitvoeren van landmeetkundig werk.

De kosten van het bijzonder domeinbeheer zijn lager uitgevallen dan gepland; de beheerstaken zijn volledig uitgevoerd.

Het landmeetkundig werk in Zuidelijk Flevoland is conform de planning verlopen.

Door vertraging in procedures en bij het afsluiten van overeenkomsten ten behoeve van bodemsaneringen, is er een kasoverschot ontstaan. Zo is eerst onderzoek naar mogelijke bodemverontreiniging nodig, alvorens tot verkoop van landbouwgronden kan worden overgegaan.

Artikel 02.20 Specifieke uitgaven IJsselmeerpolders

a. Toelichting

Op dit artikel worden de algemene uitgaven verantwoord die voortvloeien uit het beleid gericht op de afbouw van rijksdienst voor de IJsselmeerpolders door overdrachten, privatiseringen en verloopbevorderende maatregelen.

In de eerste plaats kunnen de lager gerealiseerde uitgaven worden verklaard door meevallende kosten aan flankerend beleid (met name wachtgeld).

In de tweede plaats kon volstaan worden met een lager beroep op frictiekosten. Dit voornamelijk als gevolg van het (nog) niet doorgaan van enkele overdrachten zoals het biologisch landbouwbedrijf NZ27 en de vuilstort Almere.

Artikel 02.22 Onderhoud IJsselmeerpolders

a. Toelichting

De op dit artikel verantwoorde werken worden uitgevoerd in het kader van de bij de overdracht van diverse werken aan provincie, waterschappen en gemeenten gemaakte bestuurlijke afspraken.

Het overeengekomen afwerkprogramma is in 1993 afgerond; voor 1995 en verder resteert het dijkversterkingsprogramma voor de dijken van het Heemraadschap Fleverwaard.

In 1995 is de versterking van de Eemmeerdijk, de Gooimeerdijk en de IJmeerdijk conform het afwerkprogramma Fleverwaard afgerond.

Op dit afwerkprogramma resteert nog de versterking van de Oostvaardersdijk (noordelijk gedeelte) en de Houtribhoogte.

Voor de Oostvaardersdijk is de MER-procedure gestart. In de oorspronkelijke planning is deze niet voorzien zodat (grote) vertraging is opgetreden ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Ook de inspraak vergt veel tijd door het grote aantal betrokkenen en belanghebbenden.

Voor de Houtribhoogte (deels MER-plichtig) zijn in 1995 voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. De aanleg van een kade langs een deel van de dijk start in 1996.

Vooruitlopend op de uitvoering van de dijkversterking is in 1995 een kleidepot ingericht. Bij de Houtribhoogte zijn enkele steigers verplaatst.

Artikel 02.23 Overige uitgaven waterkeringen

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord die voortvloeien uit de uitvoering van de Waterstaatswet 1900 (oppertoezicht waterkeringen), de Deltawet, de (concept) Wet op de Waterkering en de Ontgrondingswet, voorzover deze uitgaven niet al op specifieke waterkeringsartikelen worden verantwoord.

Eenzijds is er in 1995 sprake geweest van niet voorziene hogere uitgaven. Zo zijn er kosten gemaakt voor de in 1994 gestarte ontwikkeling van een stormvloedwaarschuwingssysteem.

Verder zijn de kosten van het onderzoek Bescherming tegen het Maaswater van de commissie Watersnood Maas onder leiding van dhr. Boertien – naar aanleiding van het uitzonderlijk hoge Maaswater eind 1993 – hoger uitgevallen.

Tenslotte zijn hogere uitgaven ontstaan in het kader van de herberekening van de maatgevende hoogwaterstanden van de Maas.

Anderzijds is er vertraging opgetreden bij het project MHWE-IJsselmeergebied en bij de voorbereiding van leidraden (richtlijnen met betrekking tot het bepalen van de hoogte van de aan te leggen waterkeringen). Dit als gevolg van het hoge water in 1995, waardoor de betreffende personeelscapaciteit elders moest worden ingezet (met name advisering). Ondanks verschillende acties is het niet gelukt de opgelopen vertraging geheel in te halen.

Artikel 02.24 Deltaplan Grote Rivieren

Om de bijdragen aan de lagere overheden in de kosten van de uitvoering van het Deltaplan Grote Rivieren te kunnen verantwoorden, is dit artikel in de begroting voor 1995 ingevoegd.

De bijdragen betreffen vergoedingen aan waterschappen wegens rentekosten voor het aantrekken van extra kapitaal ten behoeve van de versnelde uitvoering van de dijkversterkingen in het rivierengebied alsmede een bijdrage in de kosten voor de aanleg van kades en bijkomende werken in het onbedijkte deel van de Maas.

Met mijn brief van 10 februari jl. (Kamerstukken II, 1994/1995, 18 106, nr. 53) aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, heb ik de Kamer geïnformeerd over het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is opgesteld naar aanleiding van de wateroverlast begin 1995, als gevolg van extreem hoge waterstanden op de Rijn en de Maas.

Voor een meer uitgebreide toelichting omtrent de voortgang van dit project verwijs ik kortheidshalve naar de eerste voortgangsrapportage Deltaplan Grote Rivieren in het kader van de controle van grote projecten

en de binnenkort aan de Kamer toe te zenden tweede voortgangsrapportage.

Waterbeheren

Artikel 02.30 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

Onder dit artikel worden die uitgaven aan kennisverwerving en -vernieuwing verantwoord die nodig zijn om de taken van RWS doelgericht en doelmatig te kunnen uitvoeren. Het gaat hier zowel om strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek (voor doelgerichtheid) als om beleidsuitvoerend onderzoek (ten behoeve van doelmatigheid).

Over 1995 zijn de volgende «wapenfeiten» te melden.

- Er zijn scenario's uitgebracht en geïmplementeerd in de strategische besluitvorming.

- De 3e fase van het project «Bestuur voor de Spiegel» is afgerond.

Hierin stond de verbetering van de dialoog met de omgeving centraal.

- De audit «Onderzoek» is uitgevoerd en afgerond.

- Er is een aanvang gemaakt met de verkenning van het kennismanagement en het technologiebeleid binnen RWS.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.30.01 Onderz. in eigen beh.	3,1			-0,3	2,8	3,1			-0,4	2,7
02.30.02 SWL	7,4	0,1		-0,2	7,3		7,4	0,1	-0,1	7,4
02.30.03 Ov. subsidies				0,0	0,0				0,0	0,0
Totaal	10,5	0,1	0,0	-0,5	10,1	10,5	0,1	0,0	-0,5	10,1

Artikel 02.32 Aanleg waterhuishouding

a. Toelichting

Op dit artikel worden verantwoord die werken van aanleg van de waterhuishouding die al waren ingepland voordat de derde Nota waterhuishouding werd uitgebracht. De werken die voortkomen uit het nieuwe beleid zijn opgenomen onder de uitgavenartikelen 02.38 en 02.39.

Ten behoeve van het herstel van de door de watersnood ontstane schade aan de meetsystemen in de Maas, is in 1995 extra geld besteed.

Hiertegenover staan evenwel lagere uitgaven als gevolg van vertraging in de besluitvorming met betrekking tot de nieuwbouw van informatiesystemen alsmede op enkele kleinere projecten (zoals de biologische monitoring).

Artikel 02.33 Onderhoud waterhuishouding

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord die nodig zijn voor het

beheer en het onderhoud van waterstaatswerken, die een functie vervullen in de waterhuishouding én (nog) in beheer zijn bij het Rijk.

Door de watersnood van begin 1995 zijn extra kosten gemaakt ten behoeve van het herstel van met name de oevers en het afwateringskanaal Den Bosch-Drongelen in Noord-Brabant.

Tevens bleken voor het herstel van de conservering van de Haringvliet-sluizen aanvullende uitgaven noodzakelijk. Deze tegenvaller is ontstaan als gevolg van plaatselijke onthechtingen.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat op een groot aantal posten afwijkingen zijn ontstaan ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Zo hebben hogere uitgaven plaatsgevonden voor het groot onderhoud aan het meetstation Kampen en een aanpassing van het berichtgevingssysteem (Laboratorium RIZA), de financiering voor het WSV (Waterstelsysteem verkenning)-informatiesysteem, diverse waterhuishoudkundige informatiesystemen, het meetinstrumentarium voor de Groene poot in Flevoland en voor diverse onderhoudsprojecten in Noord-Brabant.

Aan de andere kant zijn vertragingen ontstaan bij de aanbesteding van het groot onderhoud aan de sluizen in de Afsluitdijk en bij de projecten Oostvoornse Meer, bio-accumulatie van effluenten, Aqualarm, nieuwbouw REVIEW en beheerskosten WVO.

b. Volume- en prestatiegegevens

Gespecificeerde toedeling naar geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 mln.)

	Raming begroting	Gerealiseerd
oevers	0,9	1,7
bodems	5,8	5,5
kunstwerken	30,9	26,2
WVO	22,6	13,6
Overig	20,7	37,1
Totaal	80,9	84,1

Artikel 02.34 Onderhoud landaanwinning

a. Toelichting

Het voor 1995 geplande programma is nagenoeg geheel uitgevoerd.

Het is echter niet gelukt om de extra kosten voor de aanleg van een proefdam in de Lauwerszee te realiseren.

Artikel 02.35 Bijdragen waterhuishouding

a. Toelichting

Het merendeel van de oorspronkelijke reguliere werkzaamheden is conform de planning uitgevoerd. Alleen met betrekking tot de bouw en inrichting van het Waterpaviljoen op het voormalige werk-eiland Neeltje Jans was sprake van forse vertraging.

In 1995 zijn extra bijdragen aan de inzamelstations verstrekt waardoor de binnenscheepvaart de mogelijkheid is geboden om milieu-gevaarlijke stoffen in te leveren.

Tevens is een hogere bijdrage verleend voor de uitvoering van het wateraanvoerplan Drenthe.

Met betrekking tot de uit het Fonds economische structuurversterking (Fes) gefinancierde land-water impulsprojecten kan worden vermeld dat

er ten opzichte van de oorspronkelijke begroting in 1995 een actualisering van het kasritme van deze projecten heeft plaatsgevonden.

Artikel 02.36 Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

a. Toelichting

Op grond van de medio 1995 reeds ontvangen declaraties was de verwachting dat er een overschrijding zou optreden van f 23 mln. Met de declaraties van een vijftal bedrijven was geen rekening gehouden. Doordat er echter niet declaraties zijn ingediend, zijn de hogere uitgaven niet in die mate opgetreden.

Verder is er vertraging ontstaan op projecten in het kader van de Stimulerings Regeling Milieu Technologie.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.36.01 Uitkeringsreg.	95,2	-12,5	-6,0	76,7	64,4	23,0	-5,6	81,8		
02.36.02 Ov. WVO-uitgaven	6,0	-0,6	-0,2	-0,1	5,1	6,0		-0,1	-1,5	4,4
Totaal	101,2	-13,1	-0,2	-6,1	81,8	70,4	0,0	22,9	-7,1	86,2

Artikel 02.37 Onderzoek waterbeheer en meting basisgegevens

a. Toelichting

De uitgaven op dit artikel hebben betrekking op strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek alsmede op beleidsonderbouwend onderzoek met betrekking tot het gehele waterbeheer en het inwinnen, beheren en distribueren van basisgegevens.

Het programma 1995 is volledig uitgevoerd. Zo is veel aandacht besteed aan de watersysteemverkenningen ter voorbereiding op de vierde Nota waterhuishouding en aan rivieronderzoek om de mogelijkheden van herinrichting van de uiterwaarden (natuur aan het werk, werk met werk maken bij de dijkversterkingen en dergelijke) te bepalen; oftewel hoe kan de veiligheid worden vergroot terwijl ook de rivier natuurlijker wordt.

Ook is verder onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van scheiden en reinigen van vervuilde baggerspecie. Betere technieken zullen zorgen voor kleinere hoeveelheden te bergen baggerspecie en zullen daarmee leiden tot een lagere behoefte aan bergingslokaties.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.37.01 Onderz. waterbeh.	19,4	0,2	0,2	-1,0	18,8	19,8	0,4	0,2	0,8	21,2
02.37.02 Meting basisgeg.	18,5		-5,0	4,1	17,6	19,8			-1,1	18,7
Totaal	37,9	0,2	-4,8	3,1	36,4	39,6	0,4	0,2	-0,3	39,9

Artikel 02.38 Herstel watersystemen

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord van nieuw beleid voortvloeiend uit de derde Nota waterhuishouding en de Evaluatienota Water (onder andere de inrichting van oevers en uiterwaarden, maatregelen gericht op duurzaam herstel van watersystemen en de gebiedsgerichte bestrijding van verdroging).

Het in dit kader licht achterblijven van de realisatie bij de oorspronkelijke raming is voornamelijk veroorzaakt door de grote inspanning die een aantal directies heeft moeten leveren bij de aanvang van het jaar om de hoge rivier(water) afvoeren het hoofd te kunnen bieden. De hierdoor ontstane vertraging is naderhand niet meer ingelopen.

Voor een meer uitvoerige toelichting met betrekking tot de projecten waarop zich vertragingen hebben voorgedaan, wordt korthedshalve verwezen naar de memorie van toelichting bij de derde begrotingswijziging over 1995 (slotwet).

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.38.01 Herst.wat.syst.Rijk	64,4	3,0	0,4	-9,2	58,6	54,9	3,0	0,2	-6,7	51,4
02.38.02 Herst.wat.syst. bij prov./waterschap.				0,0	0,0				0,0	0,0
02.38.03 onderz./herinr.		24,5	-24,5	0,0	0,0		24,5	-24,5	0,0	0,0
Totaal	64,4	27,5	-24,1	-9,2	58,6	54,9	27,5	-24,3	-6,7	51,4

Artikel 02.39 Sanering waterbodems en aanleg bergingslokaties

a. Toelichting

Op dit artikel worden alle uitgaven verantwoord die betrekking hebben op de sanering van waterbodems die door het Rijk worden uitgevoerd alsmede de uitgaven voor de realisatie van grootschalige baggerdepots.

Sanering waterbodems

Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting is er meer besteed aan saneringen dan geraamd. De voortgang in saneringsonderzoeken is voornamelijk zichtbaar op die lokaties waar de eerste saneringen zijn te verwachten.

Voor de volledigheid wordt in dit kader verwezen naar het jaarlijks uitgebrachte saneringsprogramma waterbodems rijkswateren en het wetsvoorstel met betrekking tot de sanering van de waterbodems (WBB) dat naar de Tweede Kamer is gezonden.

Voor de proefsanering in het Spijkerboor in de Brabantse Biesbosch, is begin 1995 een verhoging van f 4,7 mln. opgenomen om de juiste manieren van baggeren en het verwerken van de vervuilde baggerspecie op praktijkschaal te kunnen testen.

Op dit project (alsmede op het project Batenoord) is echter door juridische problemen en door problemen bij de thermostatische isolatie niet het volledige bedrag tot betaling gekomen.

Ook met betrekking tot de sanering van het Zeehavenkanaal in Delfzijl geldt dat de hiervoor opgenomen verhoging met f 2,2 mln. niet volledig is gerealiseerd.

Tenslotte zijn hogere uitgaven ontstaan voor de proefsanering «Waterinjectie baggeren Haringvliet», de voorbereidingskosten van de inrichting van het regionaal depot Batenoord in Zeeland en voor de ontwikkeling van de verwerkingsprocessen in het kader van de POSW-II (Periodiek Overleg Sanering Waterbodems II). Dit laatste heeft met name betrekking op de pilotsanering van de Petroleumhaven te Amsterdam.

Aanleg bergingslokaties

Op de aanleg van het depot Hollandsch Diep is vertraging ontstaan door planologische problemen met de gemeente Willemstad.

Voornamelijk vanwege vertraging bij de vergunningverlening van het Ketelmeerdepot, is er op dat project eveneens geld onbesteed gebleven.

De vergunningen voor de depots Ketelmeer en Averijhaven (Velsen) zijn verleend. Voor het depot Ketelmeer loopt de aanbestedingsprocedure.

Daarnaast geldt dat voor de nog aan te leggen depots in Gelderland, Limburg en Zeeland door het bevoegde gezag (provincie), de lokaties zijn aangewezen voor het inrichten van een depot (via een MER).

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.39.01 San. waterbodems	11,1	12,3	0,7	-5,6	18,5	12,4	7,2	2,2	-4,2	17,6
02.39.02 Aanl. berg.lokaties	51,8	-9,3	-27,3	-8,4	6,8	51,5	-7,2	-25,5	-12,2	6,6
Totaal	62,9	3,0	-26,6	-14,0	25,3	63,9	0,0	-23,3	-16,4	24,2

Mobiliteit

Artikel 02.51 Bijdragen landwegen en oeververbindingen

a. Toelichting

Als gevolg van de ontwikkelingen rond de Westerschelde Oeververbinding is het in 1991 met de provincie Zeeland gesloten convenant inzake een bijdrage in de exploitatie van de Westerscheldeveren in 1995 vervangen door een nieuw contract.

Daarnaast is de exploitatie van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal vanaf 1995 uitbesteed waarbij het Rijk bijdraagt in de exploitatietekorten van deze veren.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.51.01 Bijdr. veerdiensten	2,7	1,2	0,4	341,1	345,4	48,9	10,4	0,4	0,4	60,1
02.51.02 Overige bijdragen	1,2			0,1	1,3	1,2			-0,2	1,0
Totaal	3,9	1,2	0,4	341,2	346,7	50,1	10,4	0,4	0,2	61,1

Artikel 02.52 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

Tussen Rijkswaterstaat (RWS) en het Directoraat-Generaal voor het Vervoer (DGV) is overeengekomen dat de laatstgenoemde de projecten in het kader van de Transporttechnologie zal begeleiden. Dit houdt tevens in dat de daarmee verband houdende middelen aan DGV zijn overgedragen.

In het kader van de invulling van de organisatorisch-juridische structuur van het Fes-project «Ondergronds bouwen», is er in 1995 een bijdrage-regeling met de Stichting Centrum Ondergronds Bouwen i.o. tot stand gekomen.

Van de Stichting, die zorg draagt voor de uitvoering van het project, is gedurende het jaar een aangepaste begroting ontvangen, waardoor een kasverschuiving is aangebracht ten opzichte van de begroting zoals gepresenteerd in het Impulsprogramma Kennisinstructuur Ondergronds Bouwen. De totale omvang van de Fes-bijdrage bleef gehandhaafd op f 40 mln. en is dit jaar in haar geheel als betalingsverplichting vastgelegd.

Uiteindelijk heeft zich op dit project een kasoverschot voorgedaan.

Wat betreft de reguliere (niet-Fes) werken op dit artikel kan worden vermeld dat aan de projecten Drive en Verkenning Hoofdvaarwegen minder is uitgegeven dan geraamd en dat de gereserveerde gelden voor anticiperend onderzoek niet meer in 1995 zijn verplicht en betaald.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.52.01 Stim.maatregelen	-			0,0	0,0	-			0,0	0,0
02.52.02 Onderzoek vaarwegen	2,5			0,6	3,1	3,7			-0,7	3,0
02.52.03 Onderzoek rijksw.	20,7	-8,0	33,5	-1,7	44,5	20,7	-7,0	3,5	-4,8	12,4
Totaal	23,2	-8,0	33,5	-1,1	47,6	24,4	-7,0	3,5	-5,5	15,4

Artikel 02.53 Informatieverwerking

a. Toelichting

De activiteiten zijn gericht op het totstandkomen en het instandhouden van een goede informatie- en gegevensstructuur ter ondersteuning van de kerntaak «Faciliteren, beheersen en geleiden van mobiliteit».

Begin 1995 zijn de automatiseringsbudgetten die op uitgavenartikel 02.03 (Specifieke uitgaven) waren begroot overgeboekt naar dit artikel. Het gaat hierbij om budgetten die specifiek aangewend worden voor automatiseringsactiviteiten in de kerntaak Mobiliteit en Infrastructuur binnen hoofdstuk XII.

De uiteindelijk opgetreden vertraging etaleert zich met name in de ontwikkeling van deze (RWS-brede) activiteiten, zoals bij het project Sluisbedrijf inwinning en tijdelijke opslag scheepvaartgegevens (Sitos) en de koppeling daarvan aan het systeem Berekening en Analyse Seinvoering (BAS).

Veiligheid in verkeer en vervoer

In 1995 is gestart met de opzet van het vierde Meerjaren Programma Verkeersveiligheid (MPV 4). Aangezien externe consultaties hebben uitgewezen, dat het beleidskader zoals dat in MPV 3 is neergezet (Duurzaam Veilig en geïntensiverde speerpunten) nog steeds actueel is, zal het accent in MPV 4 liggen op de realisering van dat beleid.

Het MPV 4 zal daartoe bestaan uit een set van afspraken met betrokken actoren over die realisering. Immers, realisering van het beleid en daarmee van de taakstelling is alleen mogelijk, wanneer alle betrokken actoren daarin hun verantwoordelijkheid nemen. Het MPV 4 zal tot stand komen middels een open planproces, dat gepaard gaat met consultaties van deze betrokkenen.

Bij een terugblik op het programma 1995 blijkt dat de aanpak, die is gericht op het betrekken van de partners bij de uitvoering van het beleid zich begint te bewijzen. Enerzijds zijn er enkele beleidsinhoudelijke mijlpalen bereikt, anderzijds zijn er procesmatige successen geboekt, die aantonen dat de partners in toenemende mate hun verantwoordelijkheid nemen.

Artikel 02.60 Taakstelling verkeersveiligheid

a. Toelichting

Op het gebied van Duurzaam Veilig zijn demonstratieprojecten

voorbereid. Er is een pakket van tien projecten geselecteerd. Daarvan zijn er tot nu toe vier gehonoreerd; twee daarvan zullen in 1996 van start gaan, de andere in 1997.

Daarnaast is grote aandacht geschonken aan het verkrijgen van draagvlak voor de implementatie van het Duurzaam Veilig-concept. Hiertoe is samen met gemeenten en provincies de Stuurgroep Duurzaam Veilig opgericht. De Stuurgroep moet eind 1996 komen met een gezamenlijk uitvoeringsprogramma. Verder zijn in 1995 mogelijke bestuurlijke maatregelen geïnventariseerd. Daartoe heeft de Stuurgroep onder andere op bestuurlijk niveau gesprekken gevoerd in alle provincies.

Alternatieve financiering (het aanboren van andere financieringsbronnen dan de Verkeer en Waterstaat-begroting) van verkeersveiligheidsmaatregelen wordt een steeds belangrijker onderwerp.

Waar in eerste instantie alleen is ingestoken op de implementatie van Duurzaam Veilig, wordt dit onderwerp nu breder en op hoog bestuurlijk niveau opgepakt. Voor veel betrokken actoren wordt langzaam maar zeker duidelijk, dat verkeersveiligheidsmaatregelen lonend kunnen zijn doordat ze zichzelf terugverdienen. Met name de verzekeraars pakken dit onderwerp inmiddels voortvarend op met schadepreventieprojecten.

Na intensief overleg met de betrokken organisaties uit het wegvervoer kon met ingang van 1 januari 1995 voor het Zwaar Verkeer een verplichte snelheidsbegrenzer worden ingevoerd.

Tevens zijn proefprojecten uitgevoerd op het gebied van zij-afscherming. In het najaar is op een tweetal lokaties op het hoofdwegennet gestart met een proef met een selectief inhaalverbod voor vrachtwagens. Doel is het vaststellen van de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid. De evaluatie, waarbij de organisaties eveneens betrokken zullen zijn, is voorzien in de eerste helft van 1996.

Op het gebied van Snelheden is in 1995 het succesvolle Gericht Verkeerstoezicht (GVT)-project op de A2 (tussen Amsterdam en Utrecht) uitgebreid met het traject Utrecht-Zaltbommel én is een derde project op de A12 opgestart.

In het najaar heeft de Tweede Kamer aangegeven dat de huidige snelheidslimieten effectiever gehandhaafd moeten gaan worden teneinde de CO₂-milieudoelstellingen te kunnen halen. Dit zal naar verwachting leiden tot een verdere uitbreiding van het aantal GVT-projecten.

In het kader van Telematica is in 1995 een strategische verkenning uitgevoerd, waarbij kansen en bedreigingen voor verkeersveiligheid in beeld zijn gebracht. Daarbij is aan diverse organisaties, onder andere uit de auto-branche, gevraagd naar hun visie op de relatie tussen verkeersveiligheid en Telematica-ontwikkelingen.

Met betrekking tot de kansen is een studie uitgevoerd naar de kosten en de haalbaarheid van invoering van een intelligente snelheidsbegrenzer voor personenauto's. Gebleken is dat er nog te veel onzekerheden zijn om een pilot-project te rechtvaardigen. Nader onderzoek zal worden ingebed in Europese onderzoeksprogramma's.

In het kader van Beveiligingsmiddelen is het gelukt om een samenwerkingsverband van elf organisaties tot stand te brengen (twee departementen en negen particuliere organisaties).

Het belangrijke wapenfeit in dit verband is de van start gegane whiplash-campagne. Afgezien van het feit dat het hier gaat om een campagne ter preventie van een veelvuldig voorkomend en ernstig verkeersonveiligheidsletsel is het relevant om vast te stellen dat met deze campagne sprake is van een partnership, waarin naast de overheid ook anderen (verzekeraars, autobranche) een fors deel van de kosten dragen.

De Kamer heeft in 1995 ingestemd met het voorstel van de ministers van Verkeer en Waterstaat en Justitie om af te zien van de indiening van het wetsvoorstel met betrekking tot de invoering van een Puntenstelsel in Nederland voor bestuurders van motorrijtuigen. Een ter hand genomen aanscherping van de regelgeving rondom de invorderingsmogelijkheden van het rijbewijs, vooral bij grote snelheidsoverschrijdingen, moet de gemiste beleidseffecten deels gaan compenseren.

De invoering van Hoofdstuk 6, rijvaardigheid en rijbevoegdheid, van de Wegenverkeerswet 1994 is in 1995 uitgesteld tot 1 juni 1996. Inmiddels zijn de voorbereidingen nagenoeg afgerond.

De toenemende zorg over de handhaving van verkeersmaatregelen door de politie heeft geleid tot een onderzoek in opdracht van Justitie naar de relatie tussen het niveau van handhaving en de reorganisatie van de politie. Doel van het onderzoek is het verkrijgen van een basis om in deze situatie verbeteringen aan te brengen. Voor degenen die betrokken zijn bij het opzetten en uitvoeren van Gericht Verkeerstoezicht-projecten, is dit jaar een handleiding beschikbaar gekomen.

In maart 1995 heeft de Tweede Kamer in een motie gevraagd om een plan van aanpak voor de invoering van voorrang voor fietsers van rechts. De minister heeft aangegeven zich te beraden over de uitvoering van deze motie omdat vrees bestaat voor ongunstige effecten op de verkeersveiligheid. Deze vrees kan worden weggenomen door aanpassingen aan de weg.

Teneinde meer zicht te krijgen op de noodzaak en effecten van aanpassingen, zal onderzoek worden gedaan naar de concrete situatie in vijf gemeenten. De resultaten worden in 1996 verwacht. Op basis daarvan zal worden bepaald of de maatregel wordt ingevoerd.

Artikel 02.61 Stimulering van en bijdragen aan derden

a. Toelichting

In 1995 is voor de tweede keer een doeluitkering aan de provinciën verstrekt in het kader van het Decentralisatie Impuls (DI)-accord verkeersveiligheid.

De doeluitkering wordt jaarlijks verstrekt op basis van een voorstel van het IPO over de verdeling van de doeluitkering over de verschillende provinciën. De doeluitkering voor 1995 is geregeld in het Besluit gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid (stb. 1994, 788). In dit besluit worden de criteria gegeven voor de besteding van de doeluitkering, te weten:

- het moet gaan om concrete activiteiten;
- het moeten activiteiten zijn gericht op de bestrijding van de verkeers-
onveiligheid;
- het moet gaan om activiteiten i.h.k.v. de regionale samenwerking in
die provincie.

De financiële verantwoording over de besteding van de gelden door de provincie vindt plaats conform het vastgesteld model van het financiële verslag en van de accountantsverklaring. De derde accountant toetst of de bijdrage conform de gegeven criteria is besteed.

Zoals te doen gebruikelijk zijn ook in 1995 ten laste van dit artikel-
onderdeel 01 subsidies verstrekt aan de landelijke particuliere verkeersveiligheidsorganisaties en de SWOV. Verder ontving het CBR een doeluitkering in het kader van vorderingen. Het landelijk orgaan slachtofferhulp (LOS) ontving in het kader van een proefproject een subsidie.

Ten aanzien van de particuliere organisaties is komen vast te staan, dat de voorziene outputfinanciering niet tot de mogelijkheden behoort. De lijn is nu, dat in nader overleg met de organisaties zal worden bezien langs welke weg gekomen kan worden tot een efficiëntere aanpak en werkwijze, en tot een meer zakelijke verhouding tussen organisaties en de overheid. Uitgangspunt daarbij is, dat duidelijkheid hierover in 1996 zal worden bereikt.

Ten aanzien van kennisveld geldt als een tekortkoming, dat de coördinatie van de ontwikkeling en de toegankelijkheid van uitvoeringsgerichte kennis onvoldoende is. Er is een traject ingezet, waarbij deze lacune middels een andere positionering van de SWOV moet worden weggenomen. Overleg met het SWOV-bestuur hierover heeft inmiddels geresulteerd in een eerste schets van zo'n nieuw gepositioneerde SWOV. Daarover bestaat overeenstemming. De komende periode zal hieraan nader inhoud en uitwerking worden gegeven.

Over de opvang van verkeersslachtoffers door de Buro's Slachtofferhulp is in september 1995 een advies uitgebracht. Daarin wordt gesteld dat het op de weg van het ministerie van Justitie ligt om de kosten voor een structurele voorziening op zich te nemen. Het aantal uitgebrachte vorderingen is in 1995 gestegen tot 3000.

Rond Vorderingen doet zich een aantal ontwikkelingen voor. Om te beginnen neemt als gevolg van het gevoerde beleid het aantal uitgebrachte vorderingen al enige jaren toe, een trend die zich zal voortzetten.

In de tweede plaats brengt de afwikkeling van vorderingen als gevolg van de invoering van de Algemene Wet Bestuursrecht meer werk met zich mee.

In de derde plaats houdt de inwerkingtreding van Hoofdstuk 6 van de WVV 1994 per 1-6-1996, die de introductie behelst van de educatieve maatregel alcohol (EMA), een uitbreiding van het takenpakket in. Dit leidt tot hogere kosten voor het CBR.

Per 1 januari 1995 is de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) 1993 in werking getreden. Omdat 1995 als overgangsjaar is aangemerkt waarin ook nog het examen «oude stijl» kon worden afgelegd, is de vergoeding van hiermee verband houdende aanloop- en exploitatieverliezen van het exameninstituut Innovam dit jaar gecontinueerd.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.61.01 Stim. verkeersveil.	0,2	-0,1		-0,1	0,0	16,6	-0,1		-0,0	16,5
02.61.02 Bijdr. aan org.	17,3	0,4	0,2	-3,5	14,4	17,5	0,5	0,2	-0,2	18,0
Totaal	17,5	0,3	0,2	-3,6	14,4	34,1	0,4	0,2	-0,2	34,5

Artikel 02.62 Registratie van en onderzoek naar verkeersonveiligheid

a. Toelichting

In het kader van de verbetering van de Verkeersongevallenregistratie zal eind dit jaar nog een eerste beschrijving van een andere wijze van gegevensverzameling gereedkomen. Dit voorlopige registratieconcept zal in 1996 in één politieregio worden beproefd. Bij deze proef zijn, naast de overheid, de ziekenhuizen, de politie, het verbond van verzekeraars en de ambulancediensten betrokken. Invoering van de nieuwe systematiek is voorzien voor 1997.

03 Openbaar vervoer en goederenvervoer

Algemeen

Artikel 03.01 Personeel en materieel directoraat-generaal voor het vervoer

a. Toelichting

Op dit artikel worden alle verplichtingen en uitgaven verantwoord die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van DGV.

De oorzaak van het overschot op het personeelsbudget van DGV is gelegen in het feit dat de projectdirectie Betuweroute in 1995 nog in opbouw was en nog slechts een geringe bezetting kende.

Daarnaast bleek de uiteindelijke inhuur lager te zijn dan aanvankelijk was geraamd.

Op de overige personeelsuitgaven, waar de kosten worden verantwoord van het niet-regulier ambtelijk personeel, vorming en opleiding, werving en selectie, kinderopvang en langdurig ziek personeel, is minder gerealiseerd dan oorspronkelijk geraamd.

Aan het materiële artikelonderdeel is in de loop van 1995 suppletoir begrotingsgeld toegevoegd ten behoeve van verhogingen van de budgetten voor representatie, reiskosten binnen- en buitenland en kosten in het kader van het reorganisatieproces.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 2,6 mln.) wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.01.01 Act.reg.personeel	72,4	-0,5	1,5	-0,8	72,6	72,4	-0,5	1,4	-2,6	70,7
03.01.02 Ov. P-uitgaven	3,4		-0,4	-0,8	2,2	3,4		-0,4	-0,8	2,2
03.01.03 Materieel	5,9	0,6	0,8	-0,3	7,0	5,9	0,6	0,8	-0,2	7,1
Totaal	81,7	0,1	1,9	-1,9	81,8	81,7	0,1	1,8	-3,6	80,0

Artikel 03.02 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

Binnen dit artikel wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds vervoerstudies en experimenten en anderzijds bijdragen aan wetenschappelijke instellingen.

Wat betreft de laatstgenoemde bijdragen, geldt dat in de eerste plaats een bijdrage wordt verstrekt aan het NEA (Nederlands centrum voor advisering en onderwijs op het gebied van verkeer en vervoer) ten behoeve van haar autonoom onderzoek.

Daarnaast wordt jaarlijks een bijdrage verleend in de apparaatskosten van CEMT (Conferentie van Europese ministers van verkeer).

Onderstaand wordt ingegaan op de op dit artikel opgenomen uitgaven met betrekking tot de onderzoeks- en stimuleringsprojecten op het gebied van openbaar- en het besloten personenvervoer alsmede het goederenvervoer.

Onderzoek

Onderzoek voor de beleidsdirecties in Den Haag

Onder deze categorie valt al het beleidsvoorbereidend, sectorondersteunend en beleidsevaluerend onderzoek ten behoeve van de beleidsdirecties. Gedurende het jaar bleek een verhoging noodzakelijk in het kader van de stimulering van het beleidsvoorbereidend onderzoek op het gebied van de integrale prioriteitenstelling ten aanzien van infrastructuur en het besloten personenvervoer.

Onderzoek voor de regio

In dit kader is onderzoek verricht ten behoeve van algemene regionale verkeers- en vervoersstudies. De ter beschikking gestelde budgetten zijn vrijwel uitgeput.

Basisgegevens en basisprodukten

Basisprodukten worden uit het oogpunt van efficiency op gestandaardiseerde wijze voor alle gebruikers vervaardigd en onderhouden. Geproduceerd zijn ondermeer rekenmodellen, meetnetten en verkeersstellingen. Deze produkten vormen onder andere de basis voor de beleidseffectenrapportage.

Overige onderzoeken

Deze onderzoeken zijn gedaan ten behoeve van het openbaar vervoer. Het betroffen onderzoeken in het kader van:

- De actualisatie van het WROOV-systeem;
- Uitkeringssystemen: normering tram-, metro en trolleysector;
- Uitvoering van de aanbevelingen van de commissies De Boer en Wijffels.

Bij Najaarsnota is ondermeer f 5,5 mln. toegevoegd ten behoeve van de projectgroep MOVER die het overgangsproces van de NS naar een zelfstandige organisatie begeleidt. Het betrof hier onvoorziene kosten als gevolg van externe onderzoeken naar de gewijzigde financieringsbehoefte van de NS en de vaststelling van de hoogte van de contractsector begin dit jaar.

De compensatie heeft deels plaatsgevonden uit het artikel bijdragen openbaar vervoer; de resterende dekking is uit de gereserveerde middelen voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen gekomen.

Deze middelen waren een aanvulling op het budget voor het doen van evaluatieonderzoeken onder andere naar infrastructuurprojecten, het gedrag van ex-studentkaarthouders en aanbestedingen in het openbaar vervoer. Tevens werden de frictiekosten (aanloop- en startkosten vervoerregio's) gedekt.

Stimulering

Schone, stille en zuiniger voertuigen

In het kader van schone voertuigen zijn in 1995 afspraken gemaakt met de automobielenindustrie om te komen tot een schoner wagenpark qua brandstofverbruik. Tevens is een Projectgroep Verkeer Milieu en Techniek opgestart. Hierin werken het bedrijfsleven en de overheid aan acties die op korte termijn zijn te realiseren en kosten-effectief zijn. Daarbij wordt onder andere gewerkt aan invoering van aardgasbussen en de inbouw van econometers in personenauto's.

Stimulering alternatieven vermindering autogebruik

De activiteiten binnen dit cluster hebben zich gericht op het beperken van de groei van de automobiliteit. Om dit te bereiken is begin 1995 het «kennisplatform SVV Stad» van start gegaan. Hierin hebben naast Verkeer en Waterstaat, de gemeenten, de VNG en de ministeries van VROM en EZ zitting. Zij heeft een aantal thema's onderscheiden waarop de kennisontwikkeling zich gaat richten. Vervolgens is een aantal projecten van start gegaan.

Daarnaast is het informatiepakket «Uw auto kan best een dagje zonder u» tot stand gekomen. Hierin zijn ervaringen beschreven van het autoluw maken van de binnenstad.

Goederenvervoer

Onder dit cluster worden de volgende grote programma's/projecten uitgevoerd:

- Transactie (waaronder transportefficiency)

In 1995 is meer geld uitgegeven aan communicatie dan aanvankelijk was begroot. Dit met name als gevolg van het feit dat het is gelukt om al in 1995 met het Transactie Bulletin op «de markt» te komen. Daarnaast is een «Milieukaart Goederenvervoer» uitgebracht.

Op het gebied van voertuigtechnologie is in 1995 een eerste inventarisatie gemaakt van de mogelijkheden. De concrete projecten die zich aandienend lagen vooral op logistiek terrein (transportefficiency).

– Bilgewater

In 1995 is samen met het ministerie van VROM in totaal f 4 mln. (50/50) subsidie verstrekt aan de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) ter overbrugging van de periode tot de inwerkingtreding van de internationale regeling. De subsidieregeling loopt tot en met 1996.

– Stimulering binnenvaart (van Duursen)

Ten behoeve van het stimuleren van de binnenvaart zijn enkele acties ondernomen. In het kader van de actie Container Uitwisselpunt Binnenvaart (CUB) is door de stichting RIL (Rotterdam Interne Logistiek) een voorstudie uitgevoerd naar de haalbaarheid van een CUB in het achterland.

Voor wat betreft het Innovatief binnenvaartvervoer loopt er een vervolgstudie van TRAIL op het onderzoek Wijnolst, die maart 1996 afloopt. Daarmee komt in beginsel ook een einde aan deze actie, wat betreft de financiële inbreng van Verkeer en Waterstaat.

– Veiligheid van Transport (vervoer van gevaarlijke stoffen)

Om de risico-situatie rondom het «knelpunt» emplacementen te verkleinen, zijn in het kader van het project PAGE maatregelen gegeneerd en de kosten daarvan ingeschat. Deze maatregelen hebben betrekking op infrastructurele (bijvoorbeeld elektrificatie van spoorlijnen), materiële (bijvoorbeeld multi-courante locs) en bedrijfsvoeringstechnische maatregelen. Een van de veelbelovende maatregelen (ATB-nieuwe generatie) bleek op emplacementen niet toepasbaar. Voor dit systeem zijn alternatieven beschouwd met eenzelfde risico-reducerend effect. De verwachting is dat rond de zomer van 1996 het project afgerond kan worden met een rapportage aan de Tweede Kamer.

– Buisleidingen

In 1995 is een bijdrage verstrekt in een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden van een ondergronds transportsysteem tussen de bloemenveiling Aalsmeer, luchthaven Schiphol en een eventueel rail-overslagcentrum bij Hoofddorp.

Het project Unit Transport by Pipe (UTP) heeft enige vertraging opgelopen. Het betreft een onderzoek naar de technische en economische haalbaarheid van het transport per pijpleiding van andere dan vloeibare of gasvormige stoffen. De Stuurgroep Buisleidingen zal haar visie nu in het voorjaar van 1996 presenteren.

Intermodaal vervoer

Aan dit cluster is bij Najaarsnota ca. f 0,1 mln. toegevoegd.

In 1995 is een marktverkenning/strategieontwikkeling-project opgestart (uitvoering Stichting Intermodaal Transport) naar het in de markt zetten van de Eco-carrier (een opvouwbare container) ter optimalisatie van de efficiency in het intermodaal vervoer.

De uitvoering van de regeling shuttleverbindingen is vertraagd vanwege interne procedures bij de Europese Commissie, waardoor het grootste deel van de projecten die voor 1995 gepland waren in de studiefase zijn blijven steken.

Projecten waar in 1995 wel in enigerlei vorm aan is bijgedragen zijn Twente-Poznan, Rotterdam-Praag, Rotterdam-Moskou en Rotterdam-Hongarije.

In de voortgangsnota Telematica Verkeer en Vervoer zijn 5 prioritaire integrale thema's geformuleerd die ook in 1995 de leidraad van het telematica onderzoek waren. Deze zijn:

– Ketenbenadering goederenvervoer (telematica gebruik bij de besturing en beheersing van goederenstromen in de logistieke keten);

Op basis van een evaluatieonderzoek voor lopende projecten uit de tweede tender is aangetoond, dat een kilometer-reductie van 3 tot 7 procent in het wegvervoer mogelijk is door een betere planning van ritten en routes. Bovendien is aangetoond, dat bedrijven in de toekomst bereid zijn meer te investeren in telematicatoepassingen en dat samenwerking in de binnenvaart en het intermodale vervoer (keten) tot goede resultaten kan leiden als het gaat om het uitwisselen van elektronische berichten (EDI).

Circa de helft van de projecten uit de tweede tender heeft in de loop van 1995 vertraging ondervonden als gevolg van een moeizame integratie van technische deelsystemen en organisatorische problemen (cultuur, structuur) bij de invoering. Over deze bevindingen is voorlichting gegeven in samenwerking met de branche-organisaties en wordt een brochure gemaakt.

In het kader van de derde tender heeft Senter aan de directie Goederenvervoer geadviseerd 12 telematicaprojecten te honoreren. In 1995 konden deze projecten nog niet tot uitvoering komen, omdat de inschrijvings-termijn op verzoek van het Overlegorgaan Goederenvervoer 2 maanden werd verlengd en omdat definitieve goedkeuring van de derde tender door de Europese Commissie eerst in februari 1996 wordt verwacht.

– Telematica infrastructuur;

Telematica-infrastructuur of de Electronische Snelweg moet voor het goederenvervoer nog handen en voeten gaan krijgen. In 1995 heeft de Stichting Ediforum (nationaal coördinatieorgaan voor EDI) haar voorstel ingetrokken om het standaardiseren van EDI-berichten in transport beter af te stemmen met marktpartijen en andere standaardisatie-organen. Projectvoorstellen van NS-Cargo (standaardisatie gevaarlijke stoffen) en Sea-Land (containerplanning vanuit Rotterdam) bleken niet haalbaar te zijn.

– Multimodale reisinformatie;

Deze informatie heeft als doel de automobilist bewuster te laten kiezen voor zijn vervoerwijze door het verschaffen van reis- en verkeersinformatie.

– Dynamische verkeersbeheersing (Logistieke Beheerssystemen OV LBS);

Het voor de helft realiseren van het budget van bijna f 1 mln. kent verschillende oorzaken.

Bij een pilot zijn problemen ontstaan met een van de leveranciers van benodigde apparatuur, waardoor vertraging is opgetreden. Bij een ander project bleek dat het opgeleverde produkt onvoldoende aan de gestelde kwaliteitsstandaards voldeed waardoor de betaling niet in 1995 kon plaatsvinden.

Tenslotte loopt het LBS-project in de huidige vorm af, waardoor met betrekking tot nieuwe pilot-projecten terughoudendheid wordt betracht.

– Chipcard technologie;

De ontwikkeling van een elektronisch kaartstelsel voor het openbaar vervoer is in 1995 in een stroomversnelling gekomen. De bedrijfstak heeft

de eerste stappen gezet tot een gezamenlijke definitiestudie ten aanzien van de functionaliteit van een elektronisch kaartsysteem.

Daarnaast worden er experimenten uitgevoerd met de toepassing van dergelijke systemen in het openbaar vervoer in Asten, Zwolle en Alphen aan de Rijn. De proef in Asten wordt door Verkeer en Waterstaat ook financieel gesteund.

Verder zijn grootschalige projecten in Zeeland en Haaglanden in voorbereiding. Deze projecten hebben een landelijke uitstraling en zijn/worden getoetst aan het bestaande en aan het toekomstige Verkeer en Waterstaat-beleid. Zij worden begeleid door vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat.

Overige onderzoeken

Voor de projecten Regionale voorbeeldprojecten, kwaliteit OV en OV-bereikbaarheid Schiphol geldt dat er in 1995 geen voorstellen zijn ingediend. De belangrijkste reden hiervoor is dat dergelijke projecten in toenemende mate op decentraal niveau worden geplaatst.

– Zeehavens;

Op de Kade Westpoint bleek het aantal schepen dat wekelijks wordt ontvangen, groter dan gedacht. De ontstane wachttijden ondermijnden de kwaliteit van Westpoint, waardoor met spoed een extra kade is aangelegd. In 1995 is een bijdrage aan het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam toegekend (f 2,5 mln).

Projecten in het kader van de 10% herstructurering (Fruithaven) lopen vooralsnog volgens planning; Kramer/Verolme heeft vanwege tegenvallende procedures wat achterstand opgelopen.

In het kader van het Plan van aanpak Rijnmond zijn in 1995 bijdragen verstrekt aan het Empty depots project en aan het project Nachtrijden (totaal ca. f 0,4 mln.; uitvoering door de stichting Rotterdam Interne logistiek).

– Programma stimulering Oost-Europa (PSO);

In het jaar 1995 zijn de 5 laatste projecten uit het PSO-oude stijl tot afronding gekomen.

b. Volume- en prestatiegegevens

De volumegegevens hieronder geven een inzicht in de verdeling van onderzoeks- en stimuleringsuitgaven binnen artikelonderdeel 01.

	Aandeel 1993	Aandeel 1994	Geraamd Aandeel 1995	Gerealiseerd Aandeel 1995
1. Onderzoeksuitgaven	34%	56%	43%	65%
2. Stimuleringsuitgaven	66%	44%	57%	35%

c. *Onderverdeling in artikelonderdelen*

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.02.01 Verv.stud. en exp.	54,0	-7,3	0,1	-0,0	46,8	56,7	-0,4	8,0	-8,3	56,0
03.02.02 Bijdr. wet.instell.	0,5			-0,1	0,4	0,5			-0,1	0,4
Totaal	54,5	-7,3	0,1	-0,1	47,2	57,2	-0,4	8,0	-8,4	56,4

Artikel 03.03 Specifieke uitgaven

a. Toelichting

Binnen dit artikel worden de kosten geraamd voor informatie-management en automatisering en de overige specifieke kosten voor DGV.

Automatiseringsuitgaven

Door de automatiseringsafdeling van DGV zijn voor de overige Verkeer en Waterstaat-diensten WP-licenties voorgefinancierd. Verder zijn voor het project Comi-P (Computer Ondersteund Management Informatiesysteem voor Personeelszaken) computerfaciliteiten door DGV beschikbaar gesteld. Deze voorgefinancierde kosten (totaal ca. f 0,1 mln) zijn via de middelen geheel terug ontvangen.

Verder is het budget met eenzelfde bedrag verhoogd voor de aanschaf van automatiseringsapparatuur voor controles op de overbelading door de Rijksverkeersinspectie.

Verkeer en Vervoerbeleid en Overige

De inspanningen op het gebied van de versterking van de informatie-managementfunctie binnen de DGV-organisatie zijn in 1995 onverminderd voortgezet. De verbeteringen die zijn aangebracht liggen voornamelijk op organisatorisch gebied en minder op investeringen in de informatietechnologie, waardoor de uitgaven niet het geraamde niveau hebben gehaald.

De middelen zijn in 1995 voornamelijk ingezet voor kosten voortvloeiend uit het veranderingsproces en onderlinge communicatie van de DGV-onderdelen in het kader van het 50-jarig jubileum van DGV. In verband met de kosten met betrekking tot de ontwikkeling van het communicatieplan bij DGV is in 1995 f 0,2 mln. aan het artikel toegevoegd.

De mogelijkheden om met de huidige technische IT (Informatie Technologie)-infrastructuur een visueel aantrekkelijke weergave te geven, zijn op dit moment te beperkt. Hierdoor is ca. f 0,2 mln. niet besteed. In 1996 wordt de introductie van Windows binnen DGV voorzien, wat nieuwe mogelijkheden biedt.

Verder is als gevolg van uitloop van het BIC-project (Bestuurlijke Informatievoorziening Controle) bij de Rijksverkeersinspectie, ca. f 0,5 mln. niet gerealiseerd.

Automatiseringuitgaven

Begrotingsjaar	Geraamd aantal werk- nemers	Geraamd bedrag per werknemer	Geraamd totaal- bedrag (x f 1 000)	Gerealiseerd totaalbedrag (x f 1 000)
1995	722,2	f 10 523	7 600	7 016

Artikel 03.04 Voorlichting

a. Toelichting

Op dit artikel worden uitgaven voor grote voorlichtingsprojecten verantwoord. De communicatiestrategie is daarbij opgehangen aan twee (reeds langer bestaande) thema's: Natuur- en Milieu-Educatie (NME) en Publiekscampagnes.

Op verzoek van de Tweede Kamer werken 7 departementen samen in het NME-project. De uiteindelijke bijdrage is iets lager uitgevallen dan de oorspronkelijke raming.

De publiekscampagnes bestaan uit twee sporen, te weten gedragsbeïnvloeding en imagocampagne.

Om de impact van de campagne «De auto kan best een dagje zonder U» niet verloren te laten gaan, was een tussentijdse campagne (foldermateriaal dat via de ANWB wordt verspreid) noodzakelijk. Als gevolg van het ontbreken van voldoende overeenstemming tussen de ANWB, Veilig Verkeer Nederland en Verkeer en Waterstaat zijn bij overige nog te voeren voorlichtingscampagnes opstartproblemen ontstaan.

Het resterende overschot wordt met name veroorzaakt doordat de publiekscampagne later tot ontwikkeling is gekomen door de inpassing in de discussie over de herziening van het SVV.

Mobiliteit

Artikel 03.10 Bijdragen openbaar vervoer

a. Toelichting

Bijdragen lokaal openbaar vervoer voor BOV/BOS

De bijdrage in de exploitatietekorten aan het lokaal openbaar vervoer, BOV-steden en BOS-steden, is gebaseerd op de Wet Personenvervoer. De bijdrage heeft een taakstellend karakter en komt tot stand als het saldo van genormeerde kosten en taakstellende opbrengsten. De vaststelling van de kostenkant van de rijksbijdrage is geformaliseerd in de ministeriële regeling kosten lokaal en interlokaal openbaar vervoer (in 1995 is er slechts één ministeriële regeling voor de kosten van zowel lokaal als interlokaal openbaar vervoer). De vaststelling van de opbrengsten is geformaliseerd in de ministeriële regeling vervoeropbrengsten.

In 1995 is voor het lokaal openbaar vervoer het bestaande vraagafhankelijke normeringssysteem gehandhaafd. Ongeveer 90% van de rijksbijdrage is direct gerelateerd aan de vervoerprestaties in de vorm van reizigerskilometers. Slechts 10% van de rijksbijdrage is in mindere mate direct vraagafhankelijk omdat daarvoor voor 1995 een vaste kostenvergoeding van f 13,69 (prijspeil 1994) per inwoner is overeengekomen.

In 1995 is invulling gegeven aan de financiële taakstelling van f 25 mln. die het kabinet het openbaar vervoer heeft opgelegd. De gemiddelde kostendekkingsgraad voor het lokaal openbaar vervoer was in 1995 inclusief kosten van infrastructuur 33%. Dit omdat het deel van de infrakosten moet worden meegerekend.

In 1995 is verder gezocht naar het oplossen van een aantal financiële knelpunten bij het stadsvervoer. De meest cruciale is de structurele bekostiging van de vervangingswaarde-problematiek van huisvesting in de railsector.

In de loop van 1995 zijn de verantwoordelijkheden voor het lokaal en interlokaal vervoer naar Kaderwetgebieden overgegaan. Vanaf 1 januari 1996 wordt de bijdrage aan deze gebieden uitgekeerd.

De goedkeuring van de Kaderwet heeft tot gevolg dat er bestuurlijke regio's bevoegd zijn. Het gaat daarbij om een zevental van de zogenaamde Bestuur op Niveau-regio's (BON), te weten: Haaglanden, Regionaal Orgaan Amsterdam, Stadsregio Rotterdam, Bestuur Regio Utrecht, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Regio Twente en Knooppunt Arnhem-Nijmegen.

De regionale openbare lichamen zullen verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De bijdragen voor de afdekking van de exploitatie-tekorten zullen direct ter beschikking worden gesteld aan deze dan bestaande openbare lichamen.

De invoering van de Kaderwetgebieden heeft reeds in 1995 geleid tot aanpassingen in de verplichtingenraming (zie ook het verslag houdende de lijst van vragen en antwoorden met betrekking tot de tweede begrotingswijziging over 1995; Kamerstukken II, 1995-1996, 24 528, XII, nr. 3)).

Bijdrage Streekvervoer

De bijdrage in de exploitatietekorten aan het interlokaal openbaar vervoer, streekvervoer, is gebaseerd op de Wet Personenvervoer. De bijdrage heeft een taakstellend karakter en komt tot stand als het saldo van kosten en taakstellende opbrengsten. De vaststelling van de kostenkant van de rijksbijdrage ligt vast in de ministeriële regeling kosten lokaal en interlokaal openbaar vervoer. De vaststelling van de hoogte van de taakstellende opbrengsten is geformaliseerd in de ministeriële regeling vervoeropbrengsten.

Het streven is er op gericht de streekvervoerbedrijven te bekostigen op basis van genormeerde kosten. Om bedrijfseconomische en maatschappelijke redenen is echter besloten de teruggang in de kostenvergoeding op weg naar de genormeerde kosten geleidelijk te realiseren.

Omdat er in 1995 bij het streekvervoer niet is bezuinigd, is ook de kostendekking ten opzichte van 1994 ongewijzigd gebleven op 42%.

Bijdrage NS-personenvervoer

Medio 1995 werd na langdurig en moeizaam onderhandelen het overgangscontract met de NS getekend. Dit als uitwerking voor de periode 1995-2000 van de beleidsvoornemens uit het kabinetsstandpunt Wijffels. Het contract heeft betrekking op alle aspecten van de nieuwe relatie overheid-NS, zoals de aansturing van de taaksectoren, de interne structuur, de prestatie van het reizigersbedrijf en de toekomst van NS-Cargo.

Via een aanvullende overeenkomst van 20 december 1995 is geregeld dat tot medio 1998 de bestaande treinseries blijven gehandhaafd en dat de NS daarnaast een lump-sum ontvangt in verband met de omstandigheid dat de NS in de tweede helft van 1996 minder mogelijkheden heeft tot het rendabeler maken van haar bedrijfsvoering. Als af te bouwen

generieke exploitatiebijdrage werd voor 1995 f 280 mln. (prijspeil 1994) overeengekomen.

In de overeenkomst op hoofdlijnen met NS van 29 juni 1995 is mede een eenmalige bijdrage van f 350 mln. over de periode tot 2000 overeengekomen. Deze bijdrage maakt ook onderdeel uit van het openbare dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS. Deze eenmalige bijdrage compenseert ter finale de toeneming van de loonkosten als gevolg van de verzelfstandiging van het Spoorwegpensioenfonds (SPF). Voor 1995 is een tranche van f 30 mln. uitgekeerd.

Aansluitend op het advies van de commissie Wijffels werden in het kabinetsstandpunt de kosten voor capaciteitsmanagement op f 60 mln. geraamd. Lopende de implementatie bleken deze kosten aanmerkelijk hoger te liggen, namelijk f 170,2 mln.

Aan McKinsey & Compagny is gevraagd nader onderzoek te verrichten. Hierbij is de filosofie van het advies van de commissie Wijffels gevolgd. McKinsey heeft in haar rapportage verklaard dat de feitelijke (hogere) kostenontwikkeling van de taaksector, waaronder Railned BV en NS-Verkeersleiding BV, over de afgelopen 5 jaar verklaarbaar is. Het bedrag van f 170,2 mln. is vervolgens overeengekomen tussen beide partijen in de overeenkomst van 29 juni 1995 en vervolgens in de Najaarsnota verwerkt.

b. Volume- en prestatiegegevens

Prestatie-eenheden (uit ministeriële regeling 1995)

	reizigerskilometers (x 1 mln.)		Kosten per reizigerskilometer	
	Geraamd aantal	Gereali- seerd aantal	Geraamde kosten	Gerealiseerde kosten
			(p.p. 1994)	(p.p. 1994)
<i>Lokaal openbaar vervoer:</i>				
- Bus (BOV-steden)	947	957	f 0,50	f 0,52
- Bus (BOS-steden)	538	529	f 0,50	f 0,52
- Tram	603	623	f 0,49	f 0,51
- Sneltram/metro	649	651	f 0,23	f 0,25
<i>Interlokaal openbaar vervoer:</i>				
- Bus	3 408	3 349	f 0,32	f 0,33
- Sneltram	58	59	f 0,33	f 0,34

NB: Kosten per reizigerskilometer zijn exclusief de bijdrage:

- per inwoner;
- voor bestrijding zwartrijden;
- voor buurtbus;
- overgangsregeling

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begro- ting 1995	Eerste wizj.	Tweede wizj.	Derde wizj.	Real- satie	Begro- ting 1995	Eerste wizj.	Tweede wizj.	Derde wizj.	Real- satie
03.10.01 Bijdr. BOV	718,5	8,1	373,4	-87,9	1 012,1	718,5	8,1	-0,3	11,0	737,3
03.10.02 Bijdr. BOS	261,6	0,8	-32,2	10,5	240,7	261,6	0,8	1,8	1,7	265,9
03.10.03 Bijdr. Str.vv.	684,8		-264,1	88,1	508,8	684,8		4,4	1,9	691,1
03.10.04 Bijdr. NS-pers.	321,7	-3,0	891,3	215,0	1 425,0	321,7	-3,0	1,5	-4,6	315,6
03.10.05 Cap.management	60,0		110,2	-0,0	170,2	60,0		110,2	-0,0	170,2
Totaal	2 046,6	5,9	1 078,6	225,7	3 356,8	2 046,6	5,9	117,6	10,0	2 180,1

Artikel 03.11 Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer

a. Toelichting

Bij de financiële en bestuurlijke afspraken in het kader van de verzelfstandiging van de NS – eind juni 1995 – is contractueel vastgelegd dat NS tot het jaar 2000 (onder voorwaarden) maximaal f 800 mln. aan leningen voor rollend materieel kan opnemen.

Volgens opgave NS is er in 1995 in totaal f 144,8 mln. aan Eurofimaleningen opgenomen.

Artikel 03.12 Kapitaalstorting vervoerbedrijven

a. Toelichting

Op dit artikel worden de kapitaalstortingten ten behoeve van de Nederlandse Spoorwegen en het Verenigd Streekvervoer Nederland verantwoord. Op grond van de contractueel verplicht uit te keren prijscompensatie aan het Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN) is er in 1995 voor de jaren 1994 en 1995 f 1,2 mln. toegevoegd.

In het kader van de adviezen van de Commissie Wijffels naar de verzelfstandiging van de NS zal ook NS-Cargo zelfstandig gaan opereren. Teneinde een goede financiële uitgangspositie te bewerkstelligen zal de Staat aan NS-Cargo een kapitaaldotatie verstrekken. Over de hoogte van en de voorwaarden waaronder een kapitaaldotatie aan NS-Cargo wordt verstrekt is in 1995 geen overeenstemming bereikt. Naar verwachting zal dat in 1996 wel het geval zijn; de hiervoor in 1995 geraamde uitgaven (f 50 mln.) zijn derhalve niet betaald.

In totaal was er op de begroting van Verkeer en Waterstaat f 150 mln. beschikbaar. In de overeenkomst op hoofdlijnen tussen Staat en NS is opgenomen dat de Rijksoverheid voor één jaar de rentelasten (8%) over f 150 mln., zijnde f 12 mln., aan de NS zal vergoeden. De vergoeding zou worden uitbetaald nadat de Tweede Kamer deze overeenkomst heeft goedgekeurd. Bij gelegenheid van het besluit tot het wel of niet verstrekken van de kapitaaldotatie.

Met betrekking tot het door NS opgestelde nieuwe business-plan zal door het rijk worden getoetst of een heldere strategie voor de levensvatbaarheid van het bedrijf is neergezet, zodanig dat op afzienbare termijn zicht bestaat op een rendabele exploitatie. Als het businessplan aan deze voorwaarde voldoet (de afronding van de besprekingen wordt vòòr half 1996 verwacht) dan kan de definitieve start van concurrerend goederenvervoer per spoor (railway-rennaissance) een aanvang nemen.

Met VSN is afgesproken om de solvabiliteit op een zodanig niveau te brengen dat VSN zonder staatsgarantie tegen marktconforme tarieven geld kan aantrekken. Daartoe is ook in 1995 aandelenkapitaal beschikbaar gesteld. Het betreft een kapitaalstorting van f 43,4 mln. (inclusief prijscompensatie 1995).

Inmiddels is de rijksoverheid vanuit haar positie van aandeelhouder tot de conclusie gekomen dat de solvabiliteitspositie van VSN sterk genoeg is om ook zonder verdere kapitaaldotaties tegen marktconforme tarieven geld te kunnen aantrekken. Het gevolg daarvan is dat vanaf 1996 geen verdere kapitaaldotaties aan VSN worden verstrekt.

b. Volume- en prestatiegegevens

Vermogenspositie VSN

	Kapitaalstorting Streekvervoer (x f 1 000)	Solvabiliteit (eigen vermogen/totaal vermogen)
1992	40 000	26%
1993	42 350	28%
1994	42 600	30%
1995	43 415	34%

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.12.01 Kap.stort.NS-R	-			0,0	0,0	-			0,0	0,0
03.12.02 Kap.stort.Streek	42,6	1,2		-0,4	43,4	42,6	1,2		-0,4	43,4
03.12.03 Kap.stort.NS-G	50,0		-38,0	0,0	12,0	50,0		-38,0	-12,0	0,0
Totaal	92,6	1,2	-38,0	-0,4	55,4	92,6	1,2	-38,0	-12,4	43,4

Artikel 03.14 Stimulering openbaar vervoer

a. Toelichting

Binnen dit artikel worden ten behoeve van het openbaar vervoer specifieke uitgaven verantwoord die geen direct verband houden met de reguliere exploitatiebijdragen op uitgavenartikel 03.10.

Doel van het project Sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer is te komen tot een structureel veiligheidsbeleid. De aanvankelijke duur van drie jaar bleek te vooruitstrevend zodat het project is verlengd. In 1995 is een redelijke vooruitgang geboekt op weg naar een structureel veiligheidsbeleid bij de vervoerbedrijven. Wat betreft het oorspronkelijk toegekende budget, geldt dat dit nagenoeg geheel is uitgegeven.

In het kader van Gehandicaptenvoorzieningen in het openbaar vervoer, zijn in 1995 middelen beschikbaar gesteld aan gemeenten en vervoerbedrijven om maatregelen te nemen die de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren, zoals de aankoop van lage-vloerbussen en -trams. Daarnaast zijn in 1995 bijdragen verstrekt voor uitvoering en evaluatie van experimenten met rolstoeltoegankelijke lage vloerbussen.

In opdracht van Verkeer en Waterstaat heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de verbetering van reisinformatie vooraf en onderweg ten behoeve van de fysieke toegankelijkheid voor auditief en visueel gehandicapten.

Het overschot wordt veroorzaakt doordat de kosten voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor gehandicapten zijn geïntegreerd in de rijksbijdrage (U 03.10) en daardoor niet ten laste zijn gebracht van artikelonderdeel 02 Gehandicaptenvoorzieningen.

Met betrekking tot de reizigersinformatie op dit artikel geldt dat het hier het deelbudget betreft voor reisinformatie over het gehele openbaar vervoer. In 1995 is de financiële en beleidsmatige steun aan de OVR voortgezet.

De financiële steun bestond uit een bijdrage in de exploitatie van f 16 mln.; daarnaast is nog voor ca. f 1,1 mln. deelgenomen in telematicaprojecten.

De plannen ter verbetering van de efficiency bij het Geïntegreerd Geautomatiseerd Reizigers Informatiesysteem (GGRI), zoals aangekondigd in de Najaarsnota, konden niet geheel in 1995 worden gerealiseerd; hierdoor is een klein overschot ontstaan.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.14.01 Agress.bestrijd.	35,1	0,4	-5,0	1,6	32,1	39,8	0,4	-1,7	1,4	39,9
03.14.02 Gehandic.voorz.	7,3		-0,4	-6,3	0,6	8,5			-7,2	1,3
03.14.03 GGRI	1,9			-0,3	1,6	17,8			-0,4	17,4
Totaal	44,3	0,4	-5,4	-5,0	34,3	66,1	0,4	-1,7	-6,2	58,6

Artikel 03.15 Schone bussen

a. Toelichting

Er zijn enkele oorzaken aan te geven voor het achterblijven van de realisaties op dit artikel ten opzichte van de oorspronkelijke begrotingsramingen.

Als eerste kan worden genoemd het achterwege blijven van goedkeuring voor de SSZ (stiller, schoner en zuiniger)-bijdrageregeling uit Brussel.

Daarnaast werd aanvankelijk rekening gehouden met uitgaven in het kader van het project FROG (een elektronisch aangedreven personenvervoersysteem); deze uitgaven zijn evenwel ten laste van uitgavenartikel 03.02(.01) verantwoord. Het restant wordt verklaard door het saldo van vertragingen op diverse kleine projecten.

Artikel 03.16 Bedrijfsvervoer

a. Toelichting

De regeling Bedrijfsvervoer beoogt in verband met de belasting van het milieu en de slechte bereikbaarheid van bepaalde delen van Nederland het individueel gebruik van de auto te verminderen in het woon-werkverkeer.

De regeling liep tot 1 oktober 1995. Bij het bepalen van het uitgavenbudget was evenwel geen rekening gehouden met de betaling in 1995 van het vierde kwartaal 1994. Doordat het aantal gerealiseerde reizigerskilometers daarentegen iets achter bleef bij de raming, is er uiteindelijk f 2,9 mln. meer uitgegeven.

Inmiddels is besloten de regeling te continueren, waardoor dit jaar tevens een bijstelling van de verplichtingenruimte noodzakelijk was; de

nieuwe regeling zal gelden tot 31 december 1997. Daarna zullen de financiële middelen worden gedecentraliseerd.

Naast de nieuwe regeling zijn in 1995 in het kader van het bedrijfsvervoer twee adviezen afgegeven door een werkgroep met bedrijfstak en vervoerders.

b. Volume- en prestatiegegevens

Begrotingsjaar	Geraamd aantal-bedrijven	Geraamd aantal reiz.km. (x 1000)	Geraamd subsidie-bedrag (x f 1 000)	Gerealiseerd subsidie bedrag (x f 1 000)
1995	190	270 000	9 900	12 787

Artikel 03.17 Vervoerscoördinatie

a. Toelichting

De uitgaven voortkomend uit dit artikel zijn bedoeld ter ontwikkeling en introductie van vervoersmanagement bij bedrijven en in bedrijfsgebieden.

Het McKinsey-rapport «Benutten naast bouwen» constateert dat intensivering van vervoersmanagement een effectieve methode is om congestie te beperken. De bedrijfsgerichte aanpak van vervoersmanagement begint steeds meer vruchten te dragen. Steeds meer bedrijven passen vervoersmanagement toe.

Het Call-a-Car concept slaat aan. Een belangrijk maatschappelijk succes is de start van de Stichting Gedeeld Autogebruik. Deze stichting krijgt een belangrijke rol bij stimulerende en faciliterende activiteiten.

Samenwerken tussen alle betrokken partijen op gemeentelijk niveau is voor Call-a-Car een succesformule gebleken. Uit onderzoek blijkt dat Call-a-car daadwerkelijk bijdraagt aan de mobiliteitsreductie en de reductie van het autobezit.

De overschrijding van de uitgaven is veroorzaakt door de campagne autoverhuur van NOVEM/BOVAG. Deze oorspronkelijk in 1994 geraamde gelden zijn door vertraging van het project in dat jaar, eerst in 1995 gerealiseerd. De verplichtingenbijstelling houdt verband met het vanaf het jaar 1996 overhevelen van de begrotingsbedragen naar artikel 03.18.

Artikel 03.18 Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen

a. Toelichting

Dit artikel dient om het kennisniveau ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersbeleid op peil te houden. Daarnaast betreft het gelden die dienen ter stimulering van alternatieven en de reductie van het autogebruik alsmede ter stimulering van de bestuurlijke samenwerking op het gebied van het regionale verkeer- en vervoerbeleid.

B&M maatregelen

Op dit artikelonderdeel worden de gelden verantwoord die zijn uitgetrokken voor het stimuleren van maatschappelijk gewenst verplaatsingsgedrag. De doelstelling valt uiteen in de volgende clusters.

– Parkeren;

Alhoewel het parkeerbeleid niet zozeer in de belangstelling heeft gestaan heeft er op dit gebied nuttig werk plaatsgevonden.

Van het ministerie van Binnenlandse Zaken is een bijdrage verkregen in het onderzoek naar de handhaving van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Doordat voor het parkeer-project met het bedrijf MU-consult een twee-in plaats van een éénjarig contract is getekend, is het verplichtingen-budget overschreden. Verder zijn er reeds in 1995 verplichtingen aangegaan die pas in 1996 tot betalingen leiden.

– Verkeersinformatie;

Implementatie van RDS/TMS is in 1995 een stap dichterbij gekomen en op het gebied van multi-modale reizigersinformatie is opdracht verstrekt aan de markt. Op de ruit rond Rotterdam is een begin gemaakt met het verstrekken van dynamische verkeersinformatie.

Mede doordat de projecten in het kader van de Verkeersinformatie langzamer zijn verlopen en de uitgaven uit andere bronnen zijn gefinancierd, is van de beschikbare f 2 mln. maar f 0,2 mln. uitgegeven. Deels is de vrijval aangewend voor projecten in de regio.

– Transferia;

Het beleidsgebied transferia mag zich in een hernieuwde belangstelling verheugen. Naast de opening van transferium Noorddijk is zekerheidsstelling verkregen voor de uitvoering van voorbeeldtransferia door het verkrijgen van experimentenstatus. Het beschikbare (centrale) budget (f 0,8 mln) is lopende het jaar overgeboekt naar decentraal niveau.

Alternatieven

– Carpoolen;

Het begrip carpoolen is inmiddels ingeburgerd en de houding van Nederlanders is over het algemeen positief.

In 1995 was een budget gereserveerd voor de informatielijn carpoolen en het toezenden van informatiepakketten. Er werden echter minder pakketten verstuurd dan voorzien. Daarnaast is de eindafrekening van Veilig Verkeer Nederland goedkoper uitgevallen. Beide factoren hebben er toe geleid dat van de beschikbare f 2,2 mln. ongeveer f 0,3 mln. onbesteed is gebleven.

– Stimulering fiets;

De waardering voor het fietsgebruik neemt toe. Dit blijkt ondermeer uit de groeiende belangstelling van OV-bedrijven (zowel NS alsmede busmaatschappijen) voor het gebruik van de fiets als voor- en natransport. Een aantal regionale Masterplan Fiets-projecten is wegens succes geprolongeerd en uitgebreid.

Door een taakstellende korting op het budget is een aantal voorbeeld-projecten komen te vervallen, waardoor van het aanvankelijk beschikbare budget (f 3,2 mln.) uiteindelijk ca. f 2 mln. is uitgegeven.

Onderzoek rijkswegen

Prijsbeleid

Prijsbeleid wordt meer en meer gezien als een nuttig en noodzakelijk hulpmiddel om het beleid te effectueren en de mobiliteit te beïnvloeden.

Onderzoek

De onder het tweede cluster opgenomen onderzoeken ondersteunen en evalueren de werkingen van het SVV beleid.

– Geleiding en beperking mobiliteit;

De omgevingsverkenning blijkt, zowel in- als extern, in een behoefte te voorzien.

– Bereikbaarheid/Instrument ontwikkeling;

In de loop van 1995 heeft een heroriëntering plaatsgevonden om middelen vrij te maken ten behoeve van de uitwerking van de Filebrief. Er was ondermeer extra geld nodig voor een onderzoek van McKinsey ten behoeve van de stadsregio Rotterdam. Dit onderzoek heeft de basis gelegd voor de file-aanpak in en om Rotterdam.

– Rekening rijden;

In 1995 is de beleidsvisie Rekening rijden gepresenteerd waarop instemming van de Tweede Kamer is verkregen. Uit de in de eerste helft van 1995 uitgevoerde planvorming is gebleken dat in 1995 minder geld nodig zou zijn dan beschikbaar was.

Gedurende de uitvoering bleek dat een contract onder de Europese aanbesteding viel waardoor een langere aanlooptijd nodig was en het contract pas in 1996 kon worden verplicht.

b. Volume- en prestatiegegevens

Onderstaand zijn de begrote gelden voor het stimuleren van maatschappelijk gewenst verplaatsingsgedrag gespecificeerd naar clusters, afgezet tegen de realisatie (in f 1 mln.).

	Begroting 1995	Realisatie 1995
B&M maatregelen		
Parkeren	0,5	0,6
Stimulering fiets	3,2	2,0
Carpoolen	2,2	1,9
Transferia	0,8	0,0
Verkeersinformatie	2,0	0,2
Totaal	8,7	4,7
Onderzoek rijkswegen		
Geleiding en beperking mobiliteit	1,0	1,7
bereikbaarheid/instrument ontwikkeling	0,9	4,8
Prijsbeleid	0,3	0,1
Spitsbijdrage/AUTOL	9,0	3,2
Totaal	11,2	9,8

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.18.01 B&M	17,3	-2,0	1,5	9,1	25,9	17,4	-0,2	-0,7	-1,6	14,9
03.18.02 Onderz. Rijkswegen	19,1	-2,0	-1,6	0,7	16,2	19,3		-1,7	-2,8	14,8
Totaal	36,4	-4,0	-0,1	9,8	42,1	36,7	-0,2	-2,4	-4,4	29,7

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 03.30 Rijksverkeersinspectie

a. Toelichting

Binnen dit artikel worden de specifieke uitgaven van de Rijksverkeersinspectie (RVI) verantwoord. De hiermee verband houdende ontvangsten worden onder het overeenkomstige artikel bij de ontvangstenbegroting verantwoord.

Op het gebied van personen- en goederenvervoer is de RVI belast met het toezicht op en de handhaving van de vervoerwetgeving, de rij- en rusttijdenwetgeving en de wetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De uitgaven hebben betrekking op ondermeer aanschaf en onderhoud van vervoer- en verkeersmiddelen, uitrusting van controleurs en meetapparatuur ten behoeve van het onderzoek van monsters van gevaarlijke stoffen.

In verband met de controles op overbelading en de aanschaf van nieuwe wetboeken in verband met de nieuwe wetgeving Gevaarlijke stoffen is uiteindelijk f 1,1 mln. meer gerealiseerd dan oorspronkelijk geraamd.

b. Volume- en prestatiegegevens

Soort controle	Raming 1995	Realisatie 1995
a-selecte controles	18 000	17 542
staande-houdingen wegvervoer	32 000	38 005
staande-houdingen vervoer gevaarlijke stoffen		
over de weg en binnenvaart	28 000	11 720
bedrijfscontroles	300	238
deelmarktonderzoeken	300	232
taxi-onderzoeken	100	85
fraude-onderzoeken	30	13
staandehoudingen binnenvaart	1 100	3 141
reguliere staandehoudingen zee	1 600	1 482
reguliere staandehoudingen luchtvaart	2 800	2 184
reguliere staandehoudingen spoor	1 400	1 270
onderzoeken snelheidsbegrenzer	2 500	12 054
EU-taakstelling/ overbelading	0	11 222
Totaal	88 130	99 188

Voorwaarden scheppen

Artikel 03.40 Sector stimulering goederenvervoer

a. Toelichting

De uitgaven die op dit artikel worden verantwoord, hebben betrekking op acties ter versterking van de concurrentiepositie van het Nederlands vervoerend bedrijfsleven. Het artikel is onderverdeeld in de volgende vijf deelbudgetten:

Sector Stimulering

Binnen dit deelbudget vallen bijvoorbeeld de kosten in het kader van voorlichting, assen- en risicomangement, promotie, onderwijs en internationale samenwerking.

De hogere uitgaven betreffen een aantal verrekeringen op dit deelbudget. Tevens was sprake van een hogere bijdrage aan de Stichting Bureau Voorlichting Binnenvaart.

Als laatste geldt dat voor de uitvoering van projecten in respectievelijk Vietnam en Oost-Europa extra gelden ter beschikking zijn gesteld.

Nederland Distributieland (NDL)

Naar aanleiding van de samen met het ministerie van EZ gehouden audit is door de minister besloten om de per 30 juni aflopende overeenkomst met de stichting NDL te verlengen tot en met 30 juni 1999. Daarnaast is de bijdrage aan NDL in 1995 hoger uitgekomen als gevolg van het werken met gebroken boekjaren door NDL.

Flankerend beleid Albeda

De beschikbare gelden zijn niet volledig uitgegeven. De oorzaak is met name gelegen in het later gereed komen van de «Tijdelijke subsidie-regeling binnenvaart».

SBG (Straßenbenutzungsgebühr)-geld

In 1995 zijn in het kader van SBG diverse subsidies en bijdragen verleend aan het bedrijfsleven waaronder Trailstar en Stichting Intermodaal Transport (SIT).

Het verzoek om een additionele bijdrage van SIT is in 1995 te laat ontvangen waardoor de afhandeling vertraagd is.

Voor de Bijdrageregeling Aanschaf Materieel, in het kader van het intermodaal Vervoer, is goedkeuring van Brussel vereist. De goedkeuring door Brussel werd pas op 13 november 1995 verleend, waardoor aanzienlijke vertraging is ontstaan.

Transporttechnologie

In 1994 is vastgesteld dat het Fes-project inzake de transporttechnologie wordt begeleid vanuit DGV. De hiervoor benodigde middelen, i.c. f 35 mln. aan verplichtingenruimte en f 15 mln. aan kasruimte, zijn bij Voorjaarsnota toegevoegd aan het artikel.

De declaratie van de Stichting Transporttechnologie bleek uiteindelijk ca. f 0,9 mln. lager.

b. Volume- en prestatiegegevens

	Geraamd aandeel	Gerealiseerd aandeel
Voorlichting	5,9%	3,6%
Promotie	1,5%	0,2%
Risicomangement	1,8%	1,6%
Beter soc.econ.fun.	1,2%	0,0%
Onderwijs	2,4%	0,0%
Internat.betekkingen	4,9%	4,6%
SBG-projecten	73,7%	18,5%
Nederland Distributieland	8,6%	5,0%
Assenmanagement	0,0%	0,9%
Albech	0,0%	1,2%
Transporttechnologie	0,0%	64,3%

Artikel 03.41 Uitkeringen herstructurering binnenvaart

a. Toelichting

Op de sloopregeling sleep-, duw-, en duwsleepboten met een

voortstuwingsvermogen van minder dan 300 kw. is in 1995 door de schippers geen beroep gedaan; er zijn derhalve geen uitgaven gerealiseerd.

Wat betreft de regeling op grond van de verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad, geldt dat in het kader van de solidariteitsverevening in 1995 ca. f 4,6 mln. aan de betrokken lidstaten is betaald. Verder is voor bijna f 0,3 mln. restituties uitgekeerd, als gevolg van in de afgelopen jaren opgelegde heffingen.

Sedert 1 januari 1993 kunnen ingevolge Commissieverordening 3690/92 opnieuw sloopaanvragen worden ingediend. In het kader hiervan werd in 1995 f 3 mln. aan de schippers betaald.

Daarnaast is via de Solidariteitsverevening f 1 mln. aan de betrokken lidstaten betaald en is voor f 1,5 mln. gerestitueerd in verband met een in het verleden geïnde (te hoge) ontvangst in het kader van de oud-voor-nieuw regeling.

Op de Europese sloopregeling (ex verordening 3039/94) zijn de uitgaven ten behoeve van een incidentele sloopactie verantwoord. Met deze verordening van 14 december 1994 wordt uitvoering gegeven aan het besluit het aantal «wachtende» schepen versneld te slopen. Voor Nederland werd voor 1995 op f 19 mln. aan sloouitkeringen gerekend.

Voor deze regeling zijn in totaal 95 beschikkingen afgegeven ten bedrage van f 15,5 mln. Van 91 schepen heeft de sloop en de uitkering daadwerkelijk in 1995 plaatsgevonden; het restant van de sloouitkering zal in 1996 worden betaald.

In het kader van de EG-Verordening nr. 2839/95 van 1995 is een financiële bijdrage van de Gemeenschap van in totaal 5 mln. ECU voor de sloop van droge-lading schepen en duwboten en de sloop van tankschepen beschikbaar gesteld. De verordening is ingegaan per 8 december 1995. In Nederland is in 1995 voor f 0,5 mln. toezeggingen gedaan, die in 1996 tot betaling zullen komen.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.41.01 Sl.reg. Sleepboten	0,7		-0,7	0,0	0,0	0,7		-0,7	0,0	0,0
03.41.02 EG-reg. (1101/89)	15,0	-15,0	0,8	0,1	0,9	19,0	-15,0	0,8	0,1	4,9
03.41.03 EG-reg. (3690/92)	3,1		-1,7	2,9	4,3	3,1		-1,7	4,1	5,5
03.41.04 EG-san.sl.reg. (3039/94)		15,0	4,0	-2,7	16,3		15,0	4,0	-3,2	15,8
Totaal	18,8	0,0	2,4	0,3	21,5	22,8	0,0	2,4	1,0	26,2

Artikel 03.42 Havenschapsbijdragen

a. Toelichting

Naar aanleiding van de eind 1994 tussen de Zeeuwse havenschappen en het Rijk overeengekomen uittreding van het Rijk, zijn de ramingen bij dit artikel ten behoeve van de rijksbijdrage in het nadelige exploitatiesaldo op nihil gesteld.

04 Luchtvaartangelegenheden

Algemeen

Artikel 04.01 Personeel en materieel rijksluchtvaartdienst

a. Toelichting

Tijdens de begrotingsuitvoering 1995 is gebleken dat de Rijksluchtvaartdienst (RLD) over onvoldoende personeelsbudget beschikt om de haar opgedragen taken te kunnen financieren. Binnen het geheel van de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn hiervoor gelden vrijgemaakt.

Tevens zijn vooruitlopend op de personele uitbreiding voor 1996 enkele van de meest nijpende problemen opgelost door middel van het inhuren van externen. Deze kosten konden binnen het materiële budget worden opgevangen door ruimte op de posten voor advies- en proceskosten, drukwerk opdrachten en overige dienstverlening.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 1,1 mln.) wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Volume- en prestatiegegevens

In de onderstaande tabel is de personeelsraming (bedragen x f 1 000) per dienstonderdeel binnen de RLD afgezet tegen de realisatie.

Dienstonderdeel	Begroting 1995	Realisatie 1995
- DG, Staf en PMMS	7 834	8 407
- Vervoer en infrastructuur	5 020	5 517
- Luchtvaartinspectie	14 902	16 166
Totaal	27 756	30 090

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.01.01 Act.reg.pers.	27,8	-0,4	2,3	0,2	29,9	27,8	0,1	2,3	-0,1	30,1
04.01.02 Ov.pers.uitg.	0,7			0,0	0,7	0,7			0,0	0,7
04.01.03 Materieel	9,2	-0,3	1,6	-0,8	9,7	9,2		1,6	-1,6	9,2
Totaal	37,7	-0,7	3,9	-0,6	40,3	37,7	0,1	3,9	-1,7	40,0

Artikel 04.02 Bijdrage aan KLM luchtvaartschool (KLS)

a. Toelichting

Ten laste van dit artikel wordt een bijdrage geleverd aan de opleiding van verkeersvliegers bij de KLM luchtvaartschool (KLS).

Het gaat hierbij om de voorgerecalculeerde exploitatieverliezen tot en met 1 juli 1996. In de loop van 1995 heeft een correctie plaatsgevonden (f 0,2

mln.) voor het prijsindex-cijfer van werknemers met een inkomen beneden de ziekenfondsgrens.

Artikel 04.03 Onderhoud en exploitatie van een vliegtuig ten behoeve van de regering en van de leden van het Koninklijk Huis

a. Toelichting

Voor het onderhoud en de exploitatie van het regeringsvliegtuig is in 1995 overeenkomstig de oorspronkelijke begrotingsraming ca. f 4,7 mln. uitgegeven.

Artikel 04.05 Aanschaf van een vliegtuig ten behoeve van de regering en van de leden van het Koninklijk Huis

a. Toelichting

De Staat heeft in 1994 besloten tot de aanschaf van een nieuw regeringsvliegtuig. Het gaat hierbij om een Fokker-70 VIP waarvan de totaalprijs f 78,2 mln. bedraagt. In 1995 is de tweede betaling (f 57,5 mln.) verricht. De oplevering van het toestel heeft in 1996 plaatsgevonden.

Mobiliteit

Artikel 04.10 Beheer en ontwikkeling luchthavens

a. Toelichting

Het beleid ten aanzien van de regionale luchthavens, neergelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, bevindt zich thans middels de nota RELUS (Regionale Luchthaven Strategie) in een fase van heroriëntatie.

Ten aanzien van de nota RELUS was de planning gericht op aanbidding van de nota aan het Parlement in 1995. Politieke discussie, met name over de toekomst van Maastricht-Aachen Airport, heeft echter geleid tot veel aanvullend onderzoek op het vlak van nachtvluchten. Deze discussie over Maastricht-Aachen Airport kon in 1995 niet worden afgerond, zodat ook de nota RELUS niet in 1995 aan het Parlement kon worden aangeboden.

Voor 1995 was voor de ontwikkeling van infrastructuur op de luchthavens (onderdeel 01) een bijdrage voorzien van f 1,75 mln. in de kosten van baanoverlaging van het veld Lelystad.

Deze bijdrage maakt onderdeel uit van het beleid om Lelystad de mogelijkheid te bieden uit te groeien tot business-airport. Doordat de procedures voor de baanoverlaging evenwel niet tijdig konden worden afgerond, kon ook de betaling van de bijdrage niet in 1995 plaatsvinden. De bijdrage wordt nu voorzien in het jaar 1998.

De bijdrage in de exploitatie van de luchthavens wordt in het jaar voorafgaand aan de betaling als juridische verplichting vastgelegd. In 1995 is een lager bedrag verplicht voor de luchthavens Texel, Maastricht en Eelde.

Verkeer en Waterstaat draagt maximaal 40% bij in het exploitatietekort van verschillende regionale luchthavens. Door betere resultaten bij de luchthavens dan verwacht, is er een meevaller op deze bijdragen ontstaan.

Ook de bijdrage aan het Ministerie van Defensie voor de door haar verleende diensten op de luchthavens Twente en Eindhoven was lager dan geraamd (f 0,5 mln.).

Ondanks de betere resultaten van de regionale luchthavens is er ten opzichte van de Najaarsnota 1995 per saldo f 0,1 mln. meer uitgegeven.

Deze hogere realisatie hangt samen met de uitgaven voor bomopsporing Schiphol. Tussen de N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS) en de ministeries van Financiën en Verkeer en Waterstaat/RLD bestaat de afspraak dat de kosten die samenhangen met activiteiten uit hoofde van het opsporen en opruimen van bommen ten laste van de Staat komen.

In 1994 zijn voor de bouw van een kantoorgebouw ten behoeve van de Luchtverkeersbeveiliging (LVB) op Schiphol-Oost uitgaven verricht voor bom-opsporing en -opruiming. Het gaat hierbij om een (vooralsnog) incidentele betaling van ca. f 1,2 mln.

Dit bedrag was door de NVLS in mindering gebracht op de over 1994 uitgekeerde dividenden. Begrotingstechnisch zijn deze kosten echter «bruto» verwerkt door het volledige dividendbedrag aan de ontvangsten-zijde als realisatie op te voeren; aan de uitgavenkant zijn de kosten op het overeenkomstige artikel verantwoord.

De PKB Schiphol en omgeving is medio juli 1995 door de Tweede Kamer vastgesteld. Tevens is de uitvoering van de PKB door de Kamer aangemerkt als een zogeheten Groot Project wat onder andere inhoudt dat jaarlijks aan de Kamer zal worden gerapporteerd over de financiële en de beleidsmatige voortgang.

Naast deze rapportageverplichting geldt overigens onverkort het in de PKB afgesproken omvangrijke programma van evaluatie en monitoring.

Het definitieve aanwijzingsbesluit Schiphol zal waarschijnlijk medio 1996 worden genomen. De oorspronkelijke planning voorzag in een definitieve aanwijzing per eind 1995.

De oorzaak van de vertraging is met name gelegen in de door de nieuwe spreiding noodzakelijk geworden herberekening van de geluids-zones.

De aanwijzing voor daggebruik met betrekking tot Maastricht is in 1995 definitief geworden.

Ten aanzien van Eelde is in 1995 de Milieu Effect Rapportage (MER) voor de voorgenomen baanverlenging aan het bevoegd gezag aangeboden. De aanwijzing zal in 1996 in procedure worden gebracht. Voor Lelystad zijn de inspanningen in 1995, conform het gestelde in de PKB Schiphol, gericht op het ontwikkelen van een business-airport.

Hiervoor wordt successievelijk een aanwijzing voor het huidige terrein opgesteld en een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) voorbereid als basis voor een tweede aanwijzing.

Het aanwijzingsprogramma voor de kleine velden is in 1995 goed op gang gekomen. De aanwijzingen voor Hoogeveen, Terlet, Budel, Texel en Noord-Oostpolder zijn in 1995 afgedaan. De aanwijzing van een achttal overige kleine velden volgt in 1996.

In het kader van de PKB-Schiphol is door het kabinet in 1995 besloten een verkenning uit te voeren naar de Toekomstige Nederlandse Luchthaven Infrastructuur (TNLI). Centraal staat de vraag naar nut en noodzaak van verdere uitbreiding van de infrastructuur ten behoeve van de luchtvaart. Het tijdsbestek waarbinnen de verkenning dient te worden uitgevoerd is één jaar. Het TNLI-project vormt belangrijke input voor de op te stellen herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. In 1995 is reeds een start gemaakt met activiteiten voor TNLI en SBL.

b. Volume- en prestatiegegevens

In onderstaand overzicht zijn de geraamde en de geboekte uitgaven wat

betreft de ontwikkeling van infrastructuur luchthavens en de aanwijzingskosten luchthavens gespecificeerd weergegeven.

Geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Ontwikkeling Infrastructuur Luchthavens:		
- Lelystad	1 750	0
Exploitatiebijdragen Luchthavens:		
- N.V. Luchtvaartterrein Texel	41	0
- Groningen Airport Eelde N.V.	1 505	1 368
- N.V. Luchthaven Maastricht	2 458	2 164
- Twente Airport	320	320
- Stichting vliegveld Welschap	775	628
- Defensie/militaire verkeersleiding	1 597	1 078
- Bomopsporing Schiphol	0	1 247
Totaal	8 446	6 805

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.10.01 Ontw.infra luchth.	0,9	-0,9		0,0	0,0	1,8		-1,8	0,0	0,0
04.10.02 Expl. luchthavens	6,6	0,1		-0,2	6,5	6,6	0,1		0,1	6,8
04.10.03 Aanwijz. luchth.	4,2	-0,8		-0,0	3,4	4,2			-0,5	3,7
04.10.06 SBL			1,2	0,1	1,3			1,2	-0,3	0,9
Totaal	11,7	-1,6	1,2	-0,1	11,2	12,6	0,1	-0,6	-0,7	11,4

Artikel 04.11 Zonering in het kader van de luchtvaartwet

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord met betrekking tot het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen danwel het amoveren van woningen rond de luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens.

De isolatie-inspanningen rond Schiphol vallen in twee fasen uiteen.

De eerste fase omvat de sanering van woningen conform de geluidcontouren van het huidige vierbanen-stelsel van Schiphol (de zogenaamde pre-sanering). De bijgestelde planning was er op gericht om de eerste fase in 1995 af te ronden. Nu wordt voorzien dat de eerste fase in 1996 zal worden afgerond.

De oorzaak van de vertraging moet met name worden gezocht in de grote hoeveelheid door de bewoners in gang gezette bezwaar- en beroepsprocedures.

De voorbereidingen voor de tweede fase geluidsisolatie zijn in 1995 in gang gezet (uitgaven 1995: f 1,3 mln.). De tweede fase moet in 1996 beginnen en omvat de isolatie van woningen conform de contouren van het toekomstige vijfbanen-stelsel alsmede de isolatie van woningen uit hoofde van de nachtnorm.

Behoudens een gering uitgavenbedrag ten behoeve van Eelde is er, mede samenhangend met de formele aanwijzingsprocedures, op de

regionale velden in 1995 niet geïsoleerd noch zijn er ruimtelijke maatregelen getroffen.

b. Volume- en prestatiegegevens

In het onderstaande overzicht zijn de op dit artikel geboekte uitgaven gespecificeerd opgenomen.

Geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Isolatie Schiphol	25 500	45 396
Terugbetaling Schiphol	1 200	0
Terugbetaling SGIS	15 050	0
Ruimtelijke maatregelen	pm	0
Totaal	41 750	45 396

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.11.01 Isolatie Schiphol	40,6	-22,9	-11,1	7,0	13,6	41,8	24,3	-11,1	-9,6	45,4
04.11.02 Isolatie regio	-			0,0	0,0	-			0,0	0,0
04.11.03 Isolatie Maastricht	-			0,0	0,0	-			0,0	0,0
04.11.04 Ruimtelijke maat'n	-			0,0	0,0	-			0,0	0,0
Totaal	40,6	-22,9	-11,1	7,0	13,6	41,8	24,3	-11,1	-9,6	45,4

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 04.20 Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

a. Toelichting

Het beleid is er op gericht om in het licht van de ontwikkelingen in de luchtvaart toezichthoudende taken uit te voeren ter handhaving van het veiligheidsniveau en de milieunormen zowel in de lucht als op de luchthaven.

Artikelonderdeel 01 bevat de operationele kosten verbonden aan het veiligheidstoezicht uitgevoerd door de directie Luchtvaartinspectie. Met name de vliegopleidingen en het onderhouden van de vliegvaardigheid van de inspecteurs nemen hier een belangrijke plaats in.

Veiligheid in de luchtvaart is een kwestie die met name internationaal wordt opgepakt. Daartoe sloot Nederland als eerste Europees land een Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA) met de USA. Onder dit verdrag zullen implementatieprocedures worden overeengekomen, waarin de verdragpartners op basis van wederkerigheid elkaars safety-procedures erkennen, hetgeen de toegankelijkheid tot elkaars markten zal vereenvoudigen.

De ontwikkeling van implementatieprocedures zal in JAA (Joint Authority Aviation)-verband geschieden.

De problematiek van de luchtwaardigheid van buitenlandse luchtvaartuigen wordt op drie niveaus aangepakt:

Op wereldschaal werkt ICAO (International Civil Aviation Organization) aan de ontwikkeling van het «Improvement of Safety Oversight programme», gericht op verbetering van de toezichtorganisaties van ICAO-lidstaten. Nederland levert een actieve bijdrage aan de ontwikkeling van dit programma middels de detachering, per september 1995, van een safety-expert bij ICAO Headquarters.

Op Europees niveau heeft ECAC (European Civil Aviation Conference) recentelijk een programma voor Safety of Foreign Aircraft (SAFA) goedgekeurd. Onder dit programma gaan (gepland vanaf 1996) de ECAC-lidstaten, onder coördinatie van JAA Headquarters, op hun luchthavens zogenaamde «ramp inspections» uitvoeren op bezoekende luchtvaartuigen uit niet-ECAC landen indien daarover meldingen van vermoede onvoldoende luchtwaardigheid worden ontvangen (bijvoorbeeld van Air Traffic Control- of luchthaven-personeel). Waar nodig zullen in ECAC-verband maatregelen worden getroffen in de richting van de operator of de nationale autoriteit van registratie.

Met deze Europese aanpak wordt voorkomen dat als gevolg van acties van individuele staten repercussies in de bilaterale sfeer ontstaan.

Bovengenoemde ontwikkelingen passen in het nationale programma dat werd opgestart op basis van de aanbevelingen uit het door RAND Corporation uitgevoerde onderzoek naar de veiligheidsontwikkeling van Schiphol.

Overigens is tijdens overleg in juli 1995 met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de reactie op de aanbevelingen van de Raad voor de Luchtvaart inzake het El-Al ongeval, toegezegd te komen met een nota over het beleid inzake de veiligheid van buitenlandse luchtvaartuigen.

In 1995 werd, middels een zeer brede consultatieronde van de Nederlandse luchtvaartwereld over problemen en oorzaken rond de veiligheid van de burgerluchtvaart, een start gemaakt met de Nota Veiligheidsbeleid. Doel van de nota is het beschrijven welk beleid de overheid momenteel voert ten aanzien van de veiligheid in de luchtvaart en aangeven welk samenhangend en gedragen beleid de overheid gaat voeren ten aanzien van de luchtvaart(infrastructuur).

Op artikelonderdeel 02 worden uitgaven verantwoord ten behoeve van examencommissies, milieucommissies en enkele andere instanties. De hogere uitgaven op dit onderdeel worden grotendeels veroorzaakt door een niet voorziene bijdrage van de RLD aan de Dutch Dakota Association.

b. Volume- en prestatiegegevens

In de tabel is een specificatie verstrekt van de geraamde versus de gerealiseerde bijdragen en vergoedingen.

Geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Examencommissies	1 950	1 758
Milieucommissies	950	908
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	1 127	1 090
Dutch Dakota Association	-	300
Overig	-	596
Totaal	4 027	4 652

c. *Onderverdeling in artikelonderdelen*

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.20.01 Luchtvaartinspectie	2,1			-0,4	1,7	2,1			-0,4	1,7
04.20.02 Bijdr. en vergoed.	4,0		0,4	0,3	4,7	4,0		0,4	0,3	4,7
Totaal	6,1	0,0	0,4	-0,1	6,4	6,1	0,0	0,4	-0,1	6,4

Artikel 04.21 Bijdrage aan ZBO luchtverkeersbeveiliging

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van de Nederlandse verkeersleidingsdienstverlening. Het beleid is er op gericht om een veilige en zo efficiënt mogelijke afwikkeling van het verkeer te waarborgen.

Op de regionale velden is f 4,7 mln. meer tot betaling gekomen dan voorzien bij het opstellen van de plannen.

Voor f 2,2 mln. houdt dit verband met een met de LVB getroffen interim-regeling ter overbrugging van de verhoogde kosten voor meteorologische dienstverlening. Een en ander staat in directe relatie met het feit dat het KNMI met het oog op de verzelfstandiging volledig kostendekkende tarieven aan de afnemers, waaronder de LVB, in rekening brengt.

Een bedrag van f 1,1 mln houdt verband met de huurpenningen van enkele opstallen op vliegveld Eelde. Hierover is de Kamer bij tweede supplettoire begroting over 1995 (Kamerstukken II, 1995-1996, 24 528, XII; Wet van 26 januari 1996, Stb. 78) geïnformeerd.

Een technische mutatie van f 1,4 mln. tenslotte completeert het overschrijdingenbeeld (zie ook het gestelde hieromtrent onder het gelijkkluidende ontvangstenartikel).

Door de RLD werd een substantiële bijdrage geleverd aan de evaluatie door de Algemene Rekenkamer van de verzelfstandiging van de Luchtverkeersbeveiliging (LVB). Mede in verband hiermee is de in de Wet Luchtverkeer voor 1996 voorziene evaluatie van de LVB-verzelfstandiging verschoven naar 1995. Dwars door deze evaluatie heen liep de V&W-brede uitwerking van een ander onderzoek van de Algemene Rekenkamer, en wel het onderzoek naar zbo's en ministeriële verantwoordelijkheid. In het kader hiervan is getoetst in hoeverre de huidige relatie tussen Verkeer en Waterstaat en het zbo LVB voldoet aan de in juli 1995 gepresenteerde «concept-aanwijzingen voor zbo's».

Het eindrapport is eind 1995 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Een belangrijke beleidsconclusie van het rapport is dat er geen aanleiding is om te twifelen aan het bestaansrecht van de LVB-organisatie als zbo. Daarnaast moet echter een samenhangend beleidskader met betrekking tot luchtverkeersbeveiliging worden opgezet, alsmede een stelsel van prestatie-indicatoren. Vanzelfsprekend dient ook een goede scheiding tussen beleid en uitvoering enerzijds en beleid en toezicht anderzijds te bestaan.

In de verslagperiode werd nieuw ICAO-beleid vastgesteld voor de overgang van de huidige Instrument Landingssystemen (ILS) naar

toekomstige systemen, waarbij het gaat om de keuze tussen baan-gebonden systemen (microwave technologie: MLS) of onafhankelijke systemen gebaseerd op satellietnavigatie. Op betrekkelijk korte termijn zal hieruit voor Nederland een beleidskeuze moeten worden gemaakt. De consequenties van de keuze zijn groot voor luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigindustrie en er zal derhalve een uitgebreide consultatie worden gehouden.

In samenwerking met de LVB is een uitwerking tot stand gekomen van de wijziging van de grondslag van de tariefberekening voor de zogeheten nationale heffing. Naast praktische overwegingen speelde met name de wens een rol om te komen tot een verbeterde kosten/baten verhouding op de regionale velden waar de LVB zijn diensten verleent (Rotterdam, Eelde en Maastricht). Een en ander leidt na een overgangperiode tot een opbrengstverhoging op de regionale velden van ca. f 2 mln. per jaar. Afgezet tegen de huidige tariefopbrengst op de regio van circa f 4 mln. per jaar is dit dus een verhoging met ca. 50%. De rijksbijdrage voor deze velden kan dan ook met f 2 mln. neerwaarts worden bijgesteld.

De uitgavenoverschrijding ad f 0,5 mln. op Vrijgestelde vluchten heeft betrekking op een bijstelling uit hoofde van afrekeningen over 1993 en 1994.

Het beleid ten aanzien van vrijgestelde vluchten heeft in het verslagjaar geen wijziging ondergaan. Krachtens aanhangsel III van de toepassingsvoorwaarden voor het vaststellen van de kostengrondslag van het en-route verkeer is een aantal categorieën vluchten vrijgesteld van betaling van de lvb-heffingen.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.21.04 Reg. velden	24,3		5,1	1,4	30,8	24,3		3,3	1,4	29,0
04.21.05 Vrijgest.vluchten	5,1		0,5	0,0	5,6	5,1		0,5	0,0	5,6
Totaal	29,4	0,0	5,6	1,4	36,4	29,4	0,0	3,8	1,4	34,6

Voorwaarden scheppen

Artikel 04.30 Bijdragen aan internationale organisaties

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven uit hoofde van lidmaatschappen van internationale organisaties verantwoord, alsmede de uitgaven samenhangend met het Programma Samenwerking Oost-Europa.

De lagere uitgaven ten opzichte van de planning op dit artikel worden veroorzaakt door fluctuaties in de dollarkoers.

b. Volume- en prestatiegegevens

Geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
International Civil Aviation Organization (ICAO)	1 562	1 391
European Civil Aviation Conference (ECAC)	220	183
European Organization for Civil Aviation Electronics (Eurocae)	10	10
Bijdrage aan IJsland en Denemarken	310	168
Overige bijdragen	346	362
Totaal	2 448	2 114

Artikel 04.31 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

De RLD verstrekt onderzoeksopdrachten aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en aan het Nationaal Lucht- en RuimtevaartGeneeskundig Centrum (NLRGC). Het onderzoeksbeleid is er op gericht om de gespecialiseerde expertise van het NLR breder te benutten voor beleidsadviserend en -ondersteunend onderzoek.

De artikelonderdelen 02 en 03 bevatten de min of meer vaste bijdragen aan het NLR voor exploitatie en investeringen. De ramingen op deze onderdelen zijn volledig gerealiseerd.

Op artikelonderdeel 04 worden verantwoord de uitgaven uit hoofde van dataverzameling, prognoses, onderzoek naar geluidhinder, externe veiligheid en luchtverontreiniging door de luchtvaart.

In 1995 is de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (Lulu) aan de Tweede Kamer aangeboden. Een belangrijke beleidsconclusie van de nota is dat de luchtvaart een zodanige rol speelt bij de belasting van het mondiale milieu dat een beleid gerechtvaardigd is. Voor nationaal beleid op het gebied van luchtverontreiniging is vanwege het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart nauwelijks ruimte. Een internationale aanpak is dan ook uitgangspunt van het te formuleren beleid.

Eén van de actiepunten uit de nota LuLu betreft een gedegen beleidsanalytische studie naar de effecten van luchtvaartemissies op klimaatveranderingen en luchtverontreiniging, het zogenaamde AERO-project (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options). Het AERO-project loopt in 1996 door.

De ten opzichte van de ontwerpbegroting aanmerkelijk hogere uitgaven op artikelonderdeel 05 PMMS worden veroorzaakt door het feit dat de PMMS-begroting voor 1995 eerst later in het jaar bekend was. Overigens kan, met het aanvaarden door de Tweede Kamer van de PKB, de taak van de projectdirectie Mainport en Milieu Schiphol als afgerond worden beschouwd.

b. *Onderverdeling in artikelonderdelen*

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.31.01 Opdr. NLR/NLRGC	3,7		0,2	0,6	4,5	3,7		0,2	0,1	4,0
04.31.02 Exploitatie NLR	40,8		0,1	-0,1	40,8	40,8			0,0	40,8
04.31.03 Invest. NLR en ETW	16,1			0,0	16,1	20,5			0,0	20,5
04.31.04 Onderz. luchtvaart	3,1	-1,7	1,0	2,8	5,2	3,1		0,2	0,1	3,4
04.31.05 Onderz. PMMS	0,3	0,1	0,9	-0,3	1,0	0,3	0,1	1,4	-0,3	1,5
Totaal	64,0	-1,6	2,2	3,0	67,6	68,4	0,1	1,8	-0,1	70,2

05 Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden

Algemeen

Artikel 05.01 Personeel en materieel directoraat-generaal scheepvaart en maritieme zaken

a. Toelichting

Begin 1995 is een verhoging (f 1,5 mln.) van het personele budget opgenomen voor het verwachte tekort als gevolg van de taakstelling in het Regeerakkoord en door de 1993 in gang gezette reorganisaties (ondermeer de beleidskern, afbouw Vaarwegmarkeringsdienst, rationalisatie van bedrijfsvoering Scheepvaartinspectie en overdracht Kustwachtercentrum). Overigens slaat dit tekort door het treffen van een aantal maatregelen om in een overschot in latere jaren.

Aan de andere kant is dit budget verlaagd door de overdracht van taken aan het openbaar lichaam Nautisch Beheer Noordzee-kanaalgebied.

Per saldo hebben beide ontwikkelingen geleid tot een verlaging van de begrotingsraming bij Voorjaarsnota.

Als gevolg van de beslissing om DGSM vooralsnog niet te verhuizen van Rijswijk naar Den Haag (Plesmanweg), heeft in 1995 het huidige pand van DGSM een grondige opknapping ondergaan.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 2,2 mln.) wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
05.01.01 Act.reg.pers.	50,0	-1,2	1,3	0,3	50,4	50,0	-1,2	1,4	0,1	50,3
05.01.02 Ov.pers.utgaven	3,0	-0,2	0,1	-0,2	2,7	3,1	-0,1		-0,5	2,5
05.01.03 Materieel	8,2	1,1	1,3	-0,7	9,9	8,2	1,1	1,3	-0,7	9,9
Totaal	61,2	-0,3	2,7	-0,6	63,0	61,3	-0,2	2,7	-1,1	62,7

Artikel 05.02 Informatievoorziening

a. Toelichting

Het project ESTRADAGO (Expertsysteem on the transportation of dangerous goods), dat nu OASE (Overdracht Afhandeling Samenladingen met behulp van een Expertsysteem) heet, heeft vanwege de afhankelijkheid van het project «Inspectiediensten Rotterdamse havens» vertraging opgelopen. Participatie van de rijksverkeersinspectie (RVI) in het project is onmisbaar. Het project heeft inmiddels een verbreding ondergaan. Thans is de doelstelling om behalve het overdragen aan de RVI van de taak van het verlenen van toestemmingen voor het samenladen van verpakte gevaarlijke stoffen, deze dienst ook aanspreekpunt te laten zijn voor de industrie met betrekking tot de problematiek van de IMDG (International Maritime Dangerous Goods)-Code.

De uitvoering van het informatie-strategieplan (ISP) is op een aantal onderdelen trager verlopen dan verwacht. De hierdoor ontstane overschotten zijn ingezet voor onder meer de tekorten op de infrastructurele projecten, waaronder netwerk Bordewijkstraat en het netwerk SI-Examencommissie. Tevens is een pilotproject workflow-management opgestart.

Artikel 05.03 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

In 1995 is in de havengebieden van Rotterdam en Amsterdam overlegd over de concurrentiekracht van de havens op grond van hun kosten-niveau. De uitkomsten van de vertrouwelijke rapportages uit deze werkgroepen zijn in de Voortgangsnota zeehavens verwerkt. De Nederlandse havens blijken redelijk concurrerend te zijn, waarbij als totaalindruk de Duitse havens ongeveer even duur zijn en de Belgische havens goedkoper.

Verbeteringen zijn mogelijk door een scherpere keuze tussen kwaliteit en prijs, verlaging kosten containerfeeders, uitbreiding dienstenpakket en versterking van de stukgoedsector. Afgesproken is om in 1996 de prestatiezijde van de dienstverlening als vervolgactie in beeld te brengen. Een en ander moet tot een genuanceerd beeld van prijs en prestatieverhoudingen leiden.

Bij bovenstaande exercitie is gebruik gemaakt van het in 1995 geactualiseerde Havenaanloopkosten-model. Dit model is vervolgens in juni aan de gemeentelijke havenautoriteiten ter beschikking gesteld.

Naar aanleiding van de Nationale Havenraad-notitie «Bedreigingen van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens» is aan een aantal onderwerpen als geluidshinder en baggerspecie hogere prioriteit gegeven.

In het kader van het loodsen- annex scheepvaartverkeersdossier is ook van belang geweest de instelling – in juni – van de commissie Frissen, die uiterlijk medio 1997 moet adviseren over de toekomstige structuur van het loodsen van zeeschepen.

In het kader van dit plan kunnen verder worden genoemd belangrijke Europese ontwikkelingen op het vlak van informatienetwerken voor het scheepvaartverkeersmanagement in Europese wateren, zowel in het verband van de Trans Europese Netwerken (TEN/VTMIS) als in dat van het Maritime Information Society (MARIS/SAFEMAR)-programma en het Vierde Kader (onderzoeks-programma). Zowel in IMO- als in EU-verband

is voorts sprake van een toenemende aandacht voor een toekomstig wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS). Daarnaast vragen de voorzichtige initiatieven van de Europese Commissie rond de invoering van het «user pays»-principe in de zeescheepvaart de nodige aandacht, mede tegen de achtergrond van de mogelijke consequenties voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

In mei 1995 werd in IMO-verband een definitief akkoord bereikt over een wijziging van het SOLAS (Safety of Life at Sea)-verdrag die het mogelijk maakt om vanaf 1 januari 1997 het gebruik van bepaalde scheepvaart-routes verplicht voor te schrijven. Nederland bereidt tezamen met Duitsland en het Verenigd Koninkrijk een voorstel voor om de zogeheten diepwaterroute op de Noordzee een dergelijke status te geven voor schepen met (milieu-)gevaarlijke ladingen. Voorts werd in september in de IMO overeenstemming bereikt over de door Nederland gepropageerde (herziene) richtlijnen voor verkeersbegeleiding (VTS-Guidelines), en werd goede voortgang geboekt m.b.t. de invoering van transponders, de acceptatie van GPS als wereldwijd navigatiesysteem en de herziening – op grond van een functionele benadering – van het hoofdstuk over navigatieveiligheid in het SOLAS-verdrag.

In het kader van het «Beleid ten aanzien van het Schip» is zowel in IMO- als in EU-verband veel aandacht besteed aan de verbetering van de veiligheid van roll-on roll-off passagiersschepen (ro-ro's). Inmiddels is in de EU een verordening betreffende het vervroegd invoeren van de International Safety Management Code (ISM Code) voor ro-ro's opgesteld en in de Transportraad afgerond. De resultaten van een door CMO, DGSM en North Sea Ferries uitgevoerd onderzoek met betrekking tot verbetering van de lekstabiliteit van ro-ro's zijn ingediend bij het internationale veiligheidspanel van de IMO. Dit panel is door de IMO ingesteld naar aanleiding van de ramp met de Estonia.

Het onderzoek naar de lekstabiliteit en waterdichte indeling van bestaande zeilende passagiersschepen is afgerond. De nationale voorschriften die hierop betrekking hebben zijn, voorzover mogelijk, in voldoende mate in overeenstemming gebracht met de internationale veiligheidsvoorschriften, hoewel deze voorschriften niet in deze categorie schepen voorziet.

Het vervolg op het in 1994 gehouden onderzoek vaartijd/simulatortijd is afgerond. Het betreft hier een onderzoek naar de mate van geoefendheid van de oorspronkelijke simulatorgroep nadat zij 1 jaar hebben gevaren teneinde te bezien of simulatortraining ook op termijn een positief effect sorteert. De resultaten geven aan dat het vaardigheidsniveau van degene die de simulatortraining hebben gevolgd beduidend hoger is dan van degene die deze niet hebben gevolgd. Van een aantal bemanningsexperimenten is inmiddels de rapportageperiode afgelopen. De aanpassing van de regelgeving wacht op zeevaartbemanningswet. Inmiddels is een evaluatie van het Bemanningsbesluit afgerond en aan de Tweede Kamer gezonden.

Vooruitlopend op de nieuwe zeevaartbemanningswet zal conform mijn toezegging tijdens de behandeling van de nota Zeescheepvaartbeleid in de Tweede Kamer reeds ruimhartiger met het toestaan van experimenten en met het toelaten van niet-EU officieren worden omgegaan.

In het kader van de haalbaarheidsstudie voor containerbakens (project Overboord Containers) wordt mogelijk nog dit jaar een proef met «tag»technieken op binnenvaartschepen onder leiding van de coördinator Telematica van V&W uitgevoerd. De resultaten van die proef kunnen de

realisatie van een prototype van een container opsporingssysteem dichterbij brengen.

Artikel 05.04 Voorlichting

a. Toelichting

De Beleidsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (BSN), waarin de resultaten van het gevoerde beleid, de methodische beleidsontwikkeling alsmede (mineure) beleidsaanpassingen tegen de achtergrond van recente en voorzienbare ontwikkelingen op hoofdlijnen worden geschetst, zal in de loop van 1996 aan de Staten-Generaal worden aangeboden.

Door het uitblijven van politieke overeenstemming tussen Nederland en de Nederlandse Antillen over de Kustwacht is de realisatie van GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) in de Nederlandse Antillen en Aruba vertraagd.

Onder de noemer van het Milieubeleidsplan voor de Scheepvaart is op een aantal fronten vooruitgang geboekt. In beginsel is overeenstemming bereikt over de uitbreiding van de werkingssfeer van het MBS door opname daarin van binnenvaart-milieu-aspecten. Consequentie hiervan is wel dat het (verbrede) MBS (Milieubeleidsplan voor de scheepvaart) niet vóór medio 1996 gereed zal komen.

Mobiliteit

Artikel 05.10 Verkeersregeling zeescheepvaart

a. Toelichting

De belangrijkste mijlpaal in het kader van het beleid ten aanzien van de verkeersafwikkeling was de implementatie van de herziene Scheepvaartverkeers- en Loodsenwetgeving per 1 oktober 1995. Behalve op de betreffende wetgeving is veel energie gericht geweest op het overleg met Douane (voorzieningen voor de inning van het VBS-tarief) en met de Rijkshavenmeesters (uitvoeringsafspraken), en op een gericht voorlichtingstraject. Mede als gevolg van het intensieve voorbereidings-traject is de invoering vrijwel probleemloos verlopen.

Het VBS-tarief is per 1 oktober 1995 ingevoerd. Met de Douane zijn de laatste voor de inning van het tarief noodzakelijke voorzieningen getroffen.

Met de gemeente Rotterdam is in afwachting van een definitieve financiële regeling met betrekking tot VBS-investeringen een voorschot-verstreking afgesproken in het kader van de rijksbijdrage aan de midlife-conversie van het VBS-Rotterdam.

Per 1 juli is de verkeersdienstsimulator te Wageningen in eigendom overgedragen aan MSCN. De Nationale Nautische Verkeersdienstopleiding (NNVO) zal nu voortaan de simulatortrainingen openbaar aanbesteden, met mogelijke consequenties voor de opleidingstarieven.

Sinds 15 juli is het bergingsvaartuig «Waker» operationeel inzetbaar op de Noordzee op basis van een met het bergingsconsortium «SWI» gesloten contract. De operationele inzet van het vaartuig voor bergings- en SAR (Search And Rescue)-activiteiten berust bij de Kustwacht.

In het kader van het nautisch beheer van de zeescheepvaartwegen heeft de ondertekening van het (nieuwe) Convenant voor de Kustwacht plaats gehad. Hiermee werd een belangrijke stap gezet ter implementatie van het

in 1994 genomen kabinetsbesluit om de operationele leiding van het Kustwachtcentrum aan de Koninklijke Marine op te dragen.

De centralisatie en vernieuwing van radars in het Waddenzeegebied verloopt volgens plan. Door problemen aan de kant van de leverancier heeft de vernieuwing van het havenoperatiecentrum (HOC) te IJmuiden grote vertraging opgelopen. Dit heeft geleid tot een forse kasvertraging.

In 1995 is van het Vlaamse Gewest f 4 mln. ontvangen vanwege de achterstallige betalingen inzake de loodsgeldverrekeningen Westerschelde in de periode 1990 tot en met 1993. Hiermee is de betalingsachterstand van het Vlaamse Gewest volledig ingelopen. Met België is in het kader van de herziening van de Loodsen- en de Scheepvaartverkeerswet overleg gevoerd inzake een nieuwe regeling Westerschelde loodsgeldverrekening. Uitgangspunt is daarbij geweest het zo veel mogelijk verhinderen van het ontstaan van nieuwe achterstanden in de verrekening.

Met het ministerie van Binnenlandse Zaken is afgesproken dat het nautisch beheer onder nadere Verkeer en Waterstaat-voorwaarden opgedragen wordt aan de beoogde Stadsprovincies. Met Amsterdam werd afgesproken dat het Rijk betrokken wordt bij het verdere onderzoek naar verzelfstandiging van het havenbedrijf. Een kader voor de sturingsrelaties rond de vaarwegmarkeringsdienst (beleid, regio's (nautisch beheer) en Vaarwegmarkeringsdienst (uitvoering)) is vastgesteld en wordt nader uitgewerkt. Binnen dit kader zullen nog definitief te ontwikkelen kwaliteitseisen/-normen een belangrijke rol spelen.

Artikel 05.11 Vaarwegmarkeringsdienst

a. Toelichting

De bedrijfsvoering van de Vaarwegmarkeringsdienst (VMD) is, mede als gevolg van de beslissing om de VMD verder te rationaliseren en om over te gaan tot uitbesteding van werkzaamheden, sterk in beweging gekomen. In dit verband wordt onder meer gewezen op de voorbereiding van de verhuizing van het door de VMD gebruikte opslagterrein van Defensie «Vianda» naar Rozenburg en de start van de uitwerking van een kwantitatief bedrijfsmodel, waarmee besluiten inzake de uitbesteding van werkzaamheden van de werkplaatsen alsmede een mogelijke concentratie van de werkzaamheden in de VMD-regio zuid kunnen worden onderbouwd. In het kader van een optimalisering van de bedrijfsvoering is gestart met het verhogen van het voorraadniveau van boeilichamen. Vanuit het voorraadaspect is ook het toenemend aantal schadevaringen van belang. Overigens zijn door het aantal schadevaringen ook de inkomsten meer toegenomen dan verwacht.

De uitgaven inzake bouwkundig onderhoud zijn sterk achtergebleven bij de aanvankelijk planning. De belangrijkste oorzaak daarvoor is dat de afgifte van hinderwetvergunningen en de arbo-eisen etc. steeds meer vertraging geven en meer eigen capaciteit vergen (toezicht op de uitvoering).

Het noodzakelijke budget voor groot onderhoud schepen is in 1995 veel groter geweest dan geraamd. Tegenvallende onderhoudskosten deden zich onder andere voor bij de «Breeveertien» als gevolg van motorschade en de «Rotterdam» en de «Terschelling» met asschades. Nu enige jaren ervaring met de huidige klasse schepen is opgedaan moet worden vastgesteld dat de onderhoudskosten, mede als gevolg van een grotere inzet, tot nu toe structureel te laag zijn geraamd. Additionele uitgaven voor onderhoud schepen zijn in 1995 f 0,7 mln. geweest.

Herkenning van posities door middel van radar wordt naast fysieke waarneming van objecten een steeds belangrijker hulpmiddel bij de vaarwegmarkering. Het aantal raconboeien is in 1995 toegenomen. Ook hiervoor wordt de voorraad aangepast.

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 05.20 Veiligheid en milieu

a. Toelichting

Met betrekking tot de op dit artikel verantwoorde kosten in het kader van de Beleidsnota Scheepvaartverkeer Noordzee en ten behoeve van het Milieubeleidsplan voor de Scheepvaart, wordt verwezen naar het gestelde onder het uitgavenartikel 05.04.

Het project Strategisch Plan van Aanpak Naleving lozingsvoorschriften (SPAN) is afgerond. De aanbevelingen van het project worden nader uitgewerkt en rijp gemaakt voor besluitvorming en implementatie. Het wetsvoorstel tot instelling van een Exclusieve Economische Zone (EEZ) is voor advies aan de Raad van State aangeboden.

De Vierde Noordzee-ministersconferentie (juni 1995) is met bevredigende resultaten afgesloten. Op het punt van milieuvervuiling door de scheepvaart werd een aantal afspraken gemaakt, onder andere met betrekking tot de instelling van een «special area» voor Annex I van het MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)-verdrag. Het overleg over scheepsbrandstoffen met de ministeries van VROM en EZ en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam heeft geleid tot gezamenlijk (VROM, Verkeer en Waterstaat) voortgezet onderzoek naar de kwaliteit van scheepsbrandstof.

Mede naar aanleiding van klachten uit de rederswereld wordt in januari 1996 een workshop over de problematiek van de havenontvangstinstallaties in Nederland georganiseerd.

Tijdens MEPC 37 (Maritime Environment Protection Committee) is enige voortgang geboekt bij de totstandkoming van een nieuwe annex betreffende luchtverontreiniging bij het Marpol-verdrag. Afronding van dit proces zal niet eerder dan in 1997 plaatsvinden. Betere voortgang werd geboekt met de integratie van de richtlijnen over havenstaatcontrole. De implementatie van het beoogde meld- en informatiesysteem voor de Noordzee (MIS), inmiddels omgedoopt tot NEREUS, een EDI-systeem dat het Kustwachtcentrum en de zeehavens onderling verbindt ten behoeve van snelle informatie-uitwisseling in geval van calamiteiten, heeft weliswaar niet plaats gehad vóór 13 september 1995 (de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 93/75), maar zal naar het zich laat aanzien in de eerste helft van 1996 gefaseerd plaatsvinden.

In EU-kader is door Nederland een voorstel gedaan tot (electronische) koppeling van NEREUS aan vergelijkbare nationale systemen in (tenminste) Duitsland, België, Finland, Frankrijk en Spanje. Hiertoe is inmiddels een werkgroep geïnstalleerd.

Voorts is in EU-verband gewerkt aan de ontwikkeling van een aantal andere richtlijnen met betrekking tot de veiligheid van schepen die niet onder de internationale veiligheidsregelgeving vallen. De implementatie van SOLAS is opgehouden omdat in de IMO werd besloten voor het hoofdstuk III (reddingsmiddelen) een totaal andere indeling te kiezen. Hierdoor zal de uiteindelijke implementatie pas in december 1996 kunnen starten.

Ten aanzien van de EG-richtlijn Pleziervaartuigen is met de Raad voor de Certificatie afgesproken dat voor het aanwijzen van Notified Bodies door een daartoe ingestelde commissie een certificatieschema zal worden opgesteld aan de hand waarvan de aanvragen zullen worden beoordeeld. Door Nederland zijn in Correspondence group-verband draft Guidelines opgesteld voor de Grandfather clause-procedures. MEPC 37 is accoord gegaan met het voorstel om in een joint working group MSC/MEPC de procedures verder te ontwikkelen en af te ronden.

De uitvoering van het «Beleid ten aanzien van bemanning» is in twee internationale conferenties onder auspiciën van de IMO, na een voorbereiding van 2 jaar met een positief resultaat afgesloten. De ene conferentie omvatte een aantal belangrijke wijzigingen van het Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW/78: International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers), de andere leidde tot een nieuw Verdrag STCW-F. Dit Verdrag kent voor het personeel van vissersvaartuigen vergelijkbare (opleidings-)normen zoals STCW/78 die heeft voor bemanningen van koopvaardij-schepen. Ter zake van deze verdragen wordt nog opgemerkt dat ook in 1995 de coördinatie binnen de EU helaas moeizaam is blijven verlopen. Tegen de pogingen van de Europese Commissie om partij te worden bij deze verdragen, waardoor de lidstaten niet meer onafhankelijk kunnen optreden in de IMO, bestaat verzet.

In het kader van het vierde kaderprogramma van de EU neemt Nederland deel aan een managementcommissie voor concerted action van harmonisatie van zeevarenden-opleidingen in Europa. Dit project is gestart in oktober/november.

Het eindrapport van de uit te voeren Studie naar de problematiek van de schadelijke bulkvloei-stoffen is in het kader van het Beleid ten aanzien van lading, hoewel in concept gereed, nog niet verschenen. De problematiek komt echter internationaal in een stroomversnelling. De verspreiding van het rapport en vooral de daarop volgende besluitvorming moeten daarom op korte termijn plaatsvinden.

De presentatie van de resultaten van een door IMO verricht vooronderzoek kreeg internationaal zoveel bijval dat een aantal landen, waaronder Nederland, een verder vervolgonderzoek gezamenlijk wil oppakken. Het draagvlak voor een meer actuele en strengere indeling van bulkvloei-stoffen naar schadelijkheid begint zich af te tekenen.

In IMO zijn alle voorstellen van Nederland, waar onder een wijziging van de SOLAS, met betrekking tot herziening van internationale sjoorvoorschriften voor containers overgenomen. Nederland heeft tevens het voortouw genomen in de correspondence group die zich bezig zal houden met de afronding van internationale voorschriften met betrekking tot de ladingbehandeling aan boord van offshore supply-schepen. De nationale implementatie van de Bulk Chemical Codes (IBC-en BCH Code) is na lange vertraging thans nagenoeg afgerond. De implementatie van de Internationale Bulk Gas Code (IGC-Code) ondervindt echter nog steeds vertraging.

In het kader van «Terugdringing substandaard schepen» is veel tijd besteed aan het beleid ten aanzien van Havenstaatcontrole. De EU-richtlijn inzake havenstaatcontrole is afgerond. Nationale implementatie geschiedt via een nieuw te ontwikkelen Wet Havenstaatcontrole, waarvan de commentaarroude op het eerste concept eind dit jaar afloopt.

De richtlijn noopt ook tot wijziging van de regionale afspraken inzake havenstaatcontrole in het kader van het Parijse Memorandum; dit amenderingsproces is inmiddels gestart.

In mei jl. werd onder Nederlands voorzitterschap, te Utrecht, een vergadering van het Port State Control (PSC) Committee gehouden.

Na een «fact finding mission» terzake, waaraan door een Nederlandse delegatie werd deelgenomen, heeft het Committee besloten dat de Russische Federatie per 1-1-96 lid wordt van het Parijse MOU; negen Russische havens aan de Barentsz Zee, de Oostzee en de Zwarte Zee nemen vanaf die datum deel aan het samenwerkingsverband onder het MOU (memorandum of Understanding (Port State Control)).

Het nog steeds stijgende aantal gebreken aan boord van schepen en het toenemende aantal aanhoudingen van substandaard schepen hebben geleid tot verdere efficiency maatregelen in MOU-kader; zo zijn er geharmoniseerde inspectie- en aanhoudingscriteria ontwikkeld en wordt er verder gewerkt aan een formule met behulp waarvan de mogelijk onveilige schepen beter kunnen worden geselecteerd voor controle. Het MERC (Maritime Economic Research Centrum) verricht momenteel onderzoek naar de mogelijkheid om de effectiviteit van de havenstaatcontrole onder het MOU te meten. Ook is een onderzoek gestart (GHR) naar de internationale behoefte aan training van PSC-inspecteurs; in EU/MOU-verband wordt momenteel een studie verricht naar het ontwikkelen van trainingsprogramma's voor PSC-inspecteurs.

In IMO-verband is door Nederland een aanzienlijke inbreng geleverd bij het ontwikkelen van voorstellen voor verbetering van de internationale procedures voor havenstaatcontrole. Deze procedures zijn inmiddels aangenomen en zij zullen verschijnen in de vorm van een IMO Resolutie; de resolutie zal weer van invloed zijn op de regionaal (MOU) en in de EU afgesproken procedures.

Met de Scheepvaartinspectie zijn afspraken gemaakt over de inspanningsverplichtingen van VS (afdeling Schip, Lading en bemanning) en SI op het gebied van havenstaatcontrole. Tevens wordt de samenwerkingsregeling inzake MARPOL Annex II met GHR en SI doorgelicht met als doel het evalueren en eventueel bijstellen van het handhavingsbeleid.

De onderhandelingen in IMO over de verbetering van de mondiale verdragsimplementatie hebben geleid tot een aantal voorstellen tot verbetering van rapportages, richtlijnen voor de toepassing van de internationale veiligheids-management code, een internationale model-overeenkomst tussen vlaggestaten en klassebureaus en criteria waaraan klassésurveyors moeten voldoen, alsmede voorstellen voor de ontwikkeling van een internationale databank met scheeps-, inspectie- en ongevallen-gegevens.

Een discussie over het ontwikkelen van normen waaraan vlaggestaten moeten voldoen willen zij op adequate wijze de diverse IMO-verdragen kunnen implementeren en kunnen toezien op de naleving daarvan, alsmede de wijze waarop dit effectief zou kunnen worden vastgelegd (bijvoorbeeld in een nieuw IMO-verdrag) is inmiddels op gang gekomen, zowel in de IMO als in de EU.

Binnen het Codificatieproject Publiek Zeerecht is met name het project Rijkskaderwet zeevaart verstraagd. Dit is het gevolg van het uitblijven van duidelijkheid over de positie van de Nederlandse Antillen en Aruba in het Koninkrijksverband.

Artikel 05.21 Scheepvaartinspectie

a. Toelichting

Op dit artikel worden in hoofdzaak de uitgaven voor het inhuren van

examinatoren verantwoord. Deze uitgaven aan vakantie-gelden zijn lager uitgevallen ondanks dat er meer examens zijn afgenomen.

De oorzaak hiervan ligt in het feit dat er met minder voorbereidingstijd aan de examens hoeft te worden besteed en doordat er minder examinatoren kan worden volstaan.

Artikel 05.22 Kustwachtcentrum

a. Toelichting

In het kader van de communicatie en coördinatie is het Management Taken Informatie Systeem, waarmee gestructureerd over de in ADAS (Action Data system) opgeslagen informatie kan worden beschikt, per 1 september 1995 geïmplementeerd. Daarmee is de automatisering van de Kustwachttaken voltooid.

Toekomstige investeringen op het gebied van automatisering hangen af van ontwikkelingen en de ervaringen met het huidig systeem. Toekomstige investeringen op het gebied van communicatie zijn afhankelijk van nog uit te voeren testen en van internationale regelgeving.

Ten behoeve van de investering in een voice-recorder voor de automatische afwikkeling van de navigatie-berichtgeving heeft een begrotings-overheveling van ca. f 0,4 mln. plaats gehad aan de Koninklijke Marine.

Voor het overige zijn veel werkzaamheden verricht met het oog op de overdracht van het kustwachtcentrum naar de Koninklijke Marine (KM) per 1 januari 1996. Op basis van de bereikte overeenstemming wordt structureel een bedrag van ruim f 6,7 mln. voor personele en materiële uitgaven en voor exploitatie en vervangingsinvesteringen aan KM overgeheveld. Uit dit bedrag dient de KM besparingen te realiseren voor het doen van initiële investeringen in het kader van de collocatie van KM en KWC in Den Helder. Met het oog op die investeringen is voorts éénmalig een bedrag van f 0,4 mln. aan KM betaald.

Het overdrachtsprotocol KWC is op 15 december 1995 getekend.

Voorwaarden scheppen

Artikel 05.30 Maritieme politiek

a. Toelichting

In het kader van de Kustvaart heeft de samenwerking tussen het bedrijfsleven en overheid een structureel karakter gekregen. In dit overleg komen de strategische mogelijkheden van shortsea shipping aan de orde en worden afspraken gemaakt over de richting van het te voeren beleid, gericht op de mogelijkheden tot verbetering van de concurrentiepositie van short sea shipping.

In aansluiting hierop worden in samenwerking met het direct betrokken bedrijfsleven (in de vorm van een «ronde tafel») oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten gezocht en geïmplementeerd. Belangrijke onderwerpen zijn knelpunten in de afhandeling van procedures en in de havens, samenwerking in de keten en de verdere promotie van shortsea shipping.

Een aantal partijen uit de shortsea keten heeft aangegeven deel te willen nemen aan een praktijkproef met EDI (Electronic Data Interchanges).

De informatie over shortsea in de maandelijkse shortsea sailinglist blijkt niet voldoende te zijn om de groep verladere/expediteurs, die geen gebruik maakt van shortsea shipping te interesseren voor shortsea. Onderzocht wordt hoe dit anders opgezet kan worden.

De integratie van kustvaart in het Europese verkeer- en vervoerbeleid heeft in 1995 verder gestalte gekregen. Via het MIF (Maritime Industrie Forum) is input geleverd aan het Europese shortsea shipping beleid. Door de Europese Commissie is in juli een beleidsvisie over shortsea shipping uitgebracht. Deze visie is input voor een, op initiatief van het Spaans Voorzitterschap, op te stellen resolutie. Deze resolutie moet bijdragen aan het opnemen van shortsea shipping als volwaardige modaliteit in het Europese verkeers- en vervoersbeleid. De resultaten van de Nederlandse ronde tafel zijn gebruikt als basis voor de Nederlandse inbreng bij die resolutie.

Daarnaast is in december een rapport uitgebracht ter onderbouwing van projecten van Europees belang in het kader van de TEN-havens en maritiem transport. Het kustvaartnetwerk is daarbij een vooraanstaand criterium geweest. Nederland was rapporteur voor de regionale werkgroep Noordzee, onder voorzitterschap van Duitsland.

In het kader van de vrije toegang tot de markt/lading en facilitatie in buitenlandse havens kunnen de volgende vorderingen worden gemeld:

In EU-verband:

- aanvaarding van de richtlijn van de Raad betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen,
- vaststelling van een verordening van de Raad betreffende een veiligheidsbeleid voor roll-on/roll-off-passagiersschepen, waarmee de International Safety Management (ISM) Code voor alle ro-ro passagiersschepen die opereren in EU-wateren ingaat per 1 juli 1996,
- de Mededeling van de Commissie inzake het Kustvaartbeleid van de Gemeenschap en instemming van de Transportraad met een actieplan ter stimulering van de kustvaart in Europees verband.
- instemming van de Transportraad met een richtlijn van de Raad inzake scheepsuitrusting van zeeschepen teneinde de veiligheid op zee te verbeteren en verontreiniging te voorkomen door middel van een uniforme toepassing door de Lidstaten van de uitreiking van veiligheids-certificaten
- accoord van de Transportraad met coordinatie door de Commissie van de aanvullende regionale overeenkomsten, op basis van richtlijn 83/189/EEG.

Ook in 1995 kwam de Commissie niet met de door haar reeds vele malen aangekondigde Richtsnoeren voor steunverlening. Nederland blijft tot op heden de in 1989 vastgestelde EU-regels voor steunverlening hanteren.

Mondiaal:

De in WTO- en OESO-kader plaats hebbende multilaterale onderhandelingen inzake de liberalisering van de zeescheepvaart hebben niet tot concrete resultaten geleid.

Voorstellen tot ingrijpende wijziging van de Amerikaanse scheepvaartwetgeving (ondermeer op het gebied van de mededinging en lading-reservering) hebben geleid tot overleg op hoog ambtelijk niveau tussen de Consultative Shipping Group en de Verenigde Staten.

Ten aanzien van de bilaterale relaties werd met Letland overeenstemming bereikt over de tekst van een scheepvaartovereenkomst met Nederland. De bilaterale scheepvaartovereenkomsten met Korea en Zuid-Afrika werden ondertekend. Met China werd een Memorandum of Understanding overeengekomen dat het aan Nederlandse scheepvaart-ondernemingen mogelijk maakt om zogenoemde «branch offices» in

China te openen. Zowel met Maleisië als met Polen vond een bijeenkomst van de Gemengde Commissie inzake maritieme aangelegenheden plaats.

Facilitatie:

Ten aanzien van facilitaire maatregelen ter verhoging van de efficiency/minder oponthoud in buitenlandse havens is in 1995 in IMO-verband een begin gemaakt om te komen tot harmonisatie van Electronic Data Interchange voor het in-/uitklaren van schepen.

In het kader van technische samenwerking financiert Nederland het IMO/ESCAP facilitatie-project, waardoor in 1995 in China, Papua New Guinea en Fiji facilitatie seminars konden worden gehouden.

Artikel 05.31 Stimulering zeescheepvaartsector

a. Toelichting

In het kader van het maritiem vestigingsbeleid is met het GHR, het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, het Commissariaat voor Buitenlandse Investerings in Nederland (CBIN/EZ) overeenstemming bereikt over deelname aan een operationele, projektmatige samenwerking op het gebied van de werving van scheepvaart(gerelateerde) bedrijven. De samenwerking heeft in het najaar gestalte gekregen in de vorm van een stuurgroep op directeureniveau en een projektgroep, die de wervingsactiviteiten uitvoert.

Dit «Rotterdamse» projekt is gericht op het aantrekken van hoofdkantoren van rederijen uit de container-, koel/vries- en chemiesektor. Na goedkeuring van het projektplan is gestart met de eerste fasen: marktverkenning en produktontwikkeling (o.a. ontwikkeling van gezamenlijke brochure). Begin 1996 zal, na afronding van deze voorbereidende activiteiten, gestart worden met de «echte» acquisitie-activiteiten.

De werkzaamheden in het kader van de prijs- en kwaliteitsconcurrentie Nederlandse Zeescheepvaart hebben vooral in het teken gestaan van de toekenning van de WSZ-premies en de Nota Zeescheepvaartbeleid.

Tijdens de openstellingsronde van de Wet Stimulering Zeescheepvaart (in de periode 3 april – 14 juli 1995) is voor een investeringsvolume van f 3 miljard WSZ-premie of -aftrek aangevraagd. Met het aanvankelijk in de begroting opgenomen WSZ-budget van f 60 mln. kon voor f 600 mln. investeringsvolume worden gehonoreerd.

In het kader van de afrondende besprekingen rond de Nota Zeescheepvaartbeleid is met Economische Zaken afgesproken om zich in te zetten voor een verhoging van de budgetten in 1995 voor de WSZ respectievelijk de scheepsbouwsteun.

Het ministerie van Economische Zaken heeft vervolgens het beschikbare budget voor 1995 verdubbeld (van f 40 naar f 80 mln.). Verkeer en Waterstaat heeft besloten het budget van de premiefaciliteit in het kader van de WSZ met in totaal f 30 mln. te verhogen. Medio november zijn alle beschikkingen geslagen.

Een van de beroepszaken in het kader van de WSZ 1994-premies is ongunstig afgelopen met een financieel negatief effect van f 0,7 mln. De steunadministratie (IPZ/ISZ/WSZ) is bij wat betreft betalingen en controles.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek van prof. Peeters zijn voor de zeescheepvaartsector nieuwe beleidsvoornemens ontwikkeld, neergelegd in de Nota Zeescheepvaartbeleid. Met de maatregelen, zoals gepresenteerd in deze nota en eind 1995 door de Tweede Kamer goedgekeurd, is het kader voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor zeescheepvaartondernemingen, gecreëerd.

Om van dit verbeterde vestigingsklimaat ten volle te kunnen profiteren zijn in de Nota Zeescheepvaartbeleid maatregelen gepresenteerd gericht op:

- het aantrekken van buitenlandse ondernemingen via promotie en acquisitie;
- de versterking van de op dit moment in Nederland aanwezige zeescheepvaartsector;
- het versterken van de kwaliteit van de maritieme omgeving van zeescheepvaartondernemingen in Nederland.

In het kader van de versterking van de relatie tussen de maritieme infrastructuur en de Nederlandse zeescheepvaartsector heeft de oprichting van het Nederlands Instituut voor Maritiem onderzoek (NIM) plaats gehad. In september heeft een eerste onderzoeks-tender plaats gehad, gevolgd door een tweede tender ultimo 1995.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
05.31.01 Steunverl.zeesch.	30,5	1,0	29,6	2,4	63,5	43,3	1,1	22,7	1,6	68,7
05.31.02 Stim.kennisinfra		6,6	-4,7	-0,1	1,8	6,6		-4,6	-0,2	1,8
Totaal	37,1	1,0	24,9	2,3	65,3	49,9	1,1	18,1	1,4	70,5

06 Telecommunicatie en postzaken

Algemeen

Artikel 06.01 Personeel en materieel hoofddirectie telecommunicatie en post

a. Toelichting

Op het personeelsbudget heeft ten opzichte van de ontwerp-begroting een lichte overschrijding plaatsgevonden. De niet geraamde uitgaven ten behoeve van extra inhuur van personeel, als gevolg van diverse ontwikkelingen, konden voor een deel binnen het artikelonderdeel worden gecompenseerd door enkele vacatures aan te houden.

In 1995 zijn enkele investeringen gefinancierd ter verbetering van de arbeidsomstandigheden. Onderzoek wees namelijk uit dat in (een deel van) de gebouwen te Groningen en Nederhorst den Berg de klimaatbeheersing onvoldoende was, waardoor zich bij diverse medewerkers lichamelijke klachten manifesteerden.

Verder zijn extra materiële uitgaven noodzakelijk gebleken in verband met de voorbereidende werkzaamheden (met name op het gebied van voorlichting) op de agentschapstatus van de directie Operationele Zaken (OZ) met ingang van 1996.

Tenslotte is de nieuwe, op 1 april 1995 van start gegane directie Toezicht Netwerken en Diensten op 1 december van dat jaar verhuisd naar een nieuw (eigen) gebouw in Den Haag.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 1,4 mln.) wordt

verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
06.01.01 Act.reg.pers.	30,6	-0,4		1,5	31,7	30,6	-0,4	0,1	1,2	31,5
06.01.02 Ov.pers.uitg.	1,3		0,2	-0,2	1,3	1,3		0,3	-0,3	1,3
06.01.03 Materieel	7,4	-0,2	3,0	0,2	10,4	7,4	0,2	3,0	-0,7	9,9
Totaal	39,3	-0,6	3,2	1,5	43,4	39,3	-0,2	3,4	0,2	42,7

Voorwaarden scheppen

Artikel 06.10 Telecommunicatie en post

a. Toelichting

De directie Operationele Zaken (OZ) heeft in 1995 extra uitgaven moeten verrichten als gevolg van de vertraagde instroom van medewerkers EMC/Randapparatuur.

De voor 1994 geplande instroom is voor een deel pas laat gerealiseerd, doordat het traject van werving en selectie veel aandacht heeft gevraagd. Vervolgens is een intensief opleidingstraject ingezet om de medewerkers voor te bereiden op dit relatief nieuwe taakveld. Teneinde kapitaalvernietiging tegen te gaan is met de (voor de werkzaamheden benodigde) investeringen gewacht tot de medewerkers operationeel werden.

In 1995 is gekozen voor een departementaal brede invoering van een nieuw personeelsbeheer- en informatiesysteem (COMI-P). OZ heeft, gelet op de voordelen van participatie in die ontwikkeling, het systeem in 1995 aangeschaft.

Door de ontwikkelingen op het gebied van omroepbeheer – de NOZEMA heeft een aantal taken met betrekking tot de planningen en het beheer van omroepfrequenties overgedragen aan OZ – werd de aanschaf van een geautomatiseerd systeem, dat daarin kan ondersteunen, noodzakelijk.

Ter voorbereiding op de agentschapstatus van OZ en meer in het bijzonder de daarmee gepaard gaande invoering van een baten/lastenstelsel is in 1995 een daarop toegesneden FAIS-versie ontwikkeld en geïmplementeerd.

Deze ontwikkelingen hebben tot substantiële meeruitgaven op het gebied van automatisering geleid.

De bijdragen aan de internationale organisaties zijn gestegen in verband met de jaarlijkse bijstelling van de International Telecommunications Union en de verhoging van de overheidsbijdrage aan de Universal Postal Union.

b. Volume- en prestatiegegevens

TABEL PRESTATIE-INDICATOREN 1995 (aantallen)

	Begroot (1)	Realisatie (2)	Vershil (3)=(2)-(1)
1. Infrastructuur vrij gebied			
toewijzing /administratie			
Aantal machtigingen in bestand:			
- professioneel landmobiel	32 500	30 584	-1 916
- maritiem	43 000	43 855	855
- zendamateurs	15 000	14 893	-107
- CAI/GAI/art.21,22,23 WTV	2 300	1 617	-683
Aantal examen kandidaten:			
- amateurs	1 900	1 723	-177
- maritiem	5 100	7 823	2 723
handhaving			
- bezoeken consumenten/leveranciers/fabrikanten	10 000	12 490	2 490
- keuringen	7 700	9 020	1 320
- klachten	1 800	1 620	-180
- verkeersintensiteitsmetingen	5 500	4 250	-1 250
- rapportages IFRB	6 000	4 824	-1 176
- internationale uitwisseling monitoringgegevens	1 500	5 315	3 815
- processen verbaal	1 000	1 030	30
- gerapporteerde illegale handelingen agv spectrum-onderzoek	2 700	3 874	1 174
2. Randapparatuur			
toewijzing/administratie			
- aantal verstrekkingen	500	816	316
handhaving			
- bezoeken	1 200	199	-1 001
- processen verbaal	0	56	56
3. EMC			
handhaving			
- bezoeken leveranciers/fabrikanten	3 500	1 154	-2 346
- klachten	1 500	1 598	98
- processen verbaal	200	255	55

1. Infrastructuur vrij gebied

Prestatie-indicatoren toewijzing/administratie

De dalende lijn van de machtigingsbestanden landmobiel zet zich door. Als algemene oorzaak is hiervoor aan te wijzen dat de potentiële ether-gebruiker meer alternatieven heeft om in zijn communicatie te voorzien dan in het verleden. Bovendien zijn meer machtigingen ingetrokken op grond van wanbetaling. Een en ander heeft te maken met een inhaalactie op dit vlak.

Bij de maritieme machtigingsbestanden is de groei groter dan verwacht; hiervoor is evenwel geen oorzaak aan te geven.

Bij de zendamateurs zet nu een lichte daling in van de bestanden door extra intrekkingen op grond van wanbetaling en relatief meer intrekkingen op verzoek van de machtiginghouder. Deze trekken de machtiging in

omdat zij deze vaak als te «duur» ervaren. In de begrotingsraming was dit niet in die mate voorzien.

Bij de kabelmachtigingen is sprake van onbekendheid met de regeling, waardoor minder artikel 23 machtigingen zijn verstrekt dan voorheen (300). Bovendien zijn er grote achterstanden ontstaan bij artikel 21 machtigingen doordat er meer belang werd gehecht aan een tijdige verstrekking van artikel 23 machtigingen.

Voor tegenvallende aantallen examenkandidaten amateurs is geen directe oorzaak aan te geven.

Op grond van een wijziging van de Wet op de Telecommunicatie Voorzieningen (WTV) worden de mogelijkheden i.c. de bevoegdheden van de bestaande maritieme certificaten veranderd. De bestaande houders van een certificaat kunnen nu, na het behalen van een relatief eenvoudig examen, hun certificaat omzetten. Grote aantallen gecertificeerden maken gebruik van die mogelijkheid.

Prestatie-indicatoren handhaving

Op het gebied van handhaving infrastructuur vrij gebied is een afname van het aantal klachten gesignaleerd. De daardoor vrij gekomen capaciteit is aangewend om het accent te verleggen van correctief naar preventief optreden.

Dat uit zich in de vorm van hogere aantallen bezoeken aan consumenten, leveranciers en fabrikanten en inherent daaraan, een toename van het aantal keuringen.

Het aantal geplande verkeersintensiteitsmetingen is niet gehaald omdat zich bij de nieuwe inrichting van de meetpost te Schiedam onvoorziene problemen met de techniek en met de benodigde software hebben voorgedaan. In de loop van 1995 heeft het Monitoringstation een vrij ingrijpende verbouwing ondergaan. Dat heeft geleid tot een afname van het aantal rapportages IFRB (International Frequency Radio Board).

De internationale uitwisseling van monitoringgegevens heeft als gevolg van een aantal gerichte acties en, ten tijde van de raming onbekende, Europese projecten een forse impuls gekregen.

Het aantal gerapporteerde illegale handelingen als gevolg van spectrumonderzoek is aanzienlijk hoger dan begroot. De oorzaak ligt waarschijnlijk in een toename van het aantal in gebruik zijnde communicatiestations en de toename van niet-geautomatiseerd etherverkeer.

2. Randapparatuur

De nieuwe medewerkers Randapparatuur konden om organisatorische redenen feitelijk nog niet in 1995 volledig worden ingezet.

Het nog niet afgerond zijn van de organisatie rond dit handhavingsaspect en langdurige ziekte waren daar debet aan. Bovendien blijkt achteraf dat bij de prognose van het aantal bezoeken te hoog is ingezet.

3. EMC

Voor de bezoeken in het kader van electromagnetische compatibiliteit (EMC) geldt min of meer hetzelfde als ten aanzien van randapparatuur. De nieuwe medewerkers zijn later dan gepland operationeel geworden en de organisatie van dit taakveld was nog niet optimaal. Bovendien is hier van invloed dat in de startfase is gekozen voor een intensieve voorlichtingscampagne. De bezoeken die in het kader daarvan zijn afgelegd zijn niet als zodanig geregistreerd.

Geraamde en gerealiseerde bijdragen (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Int. Tel. Union (ITU)	3 400	3 746
Univ. Postal Union (UPU)	30	414
Conf. Adm. Post. Tel. (CEPT)	30	128
Eur. Tel. Standard Inst. (ETSI)	570	406
Totaal	4 030	4 694

*c. Onderverdeling in artikelonderdelen***De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)**

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
06.10.01 Spec.uitgaven	13,7	1,8	0,7	1,3	17,5	13,9	1,8	1,2	-0,8	16,1
06.10.02 Bijdr.intern.org.	4,0		0,6	0,1	4,7	4,0		0,6	0,1	4,7
06.10.03 Automatisering	5,0	0,3	-0,1	1,5	6,7	5,0	0,3		1,4	6,7
Totaal	22,7	2,1	1,2	2,9	28,9	22,9	2,1	1,8	0,7	27,5

Artikel 06.11 Beursgang KPN

De herplaatsing van KPN-aandelen heeft, naast de relatief geringe kosten van de adviseurs, een forse totaalopbrengst van f 6,1 mlrd. opgeleverd; hiervan is ongeveer f 3,5 mlrd. in het Fonds economische structuurversterking gestort.

Tijdens de tweede tranche, inclusief de zogeheten green shoe, van de verkoop van aandelen KPN zijn 115 mln. aandelen vervreemd. Het resterende belang van de Staat in KPN kwam hiermee op 45% te liggen.

07 Meteorologische aangelegenheden**Algemeen***Artikel 07.01 Personeel en materieel Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut**a. Toelichting*

In de begroting is op dit artikel alleen rekening gehouden met gelden ten behoeve van de voorfinanciering voor de nieuwbouw van het KNMI; de overige apparaatsuitgaven zijn vanaf 1995 overgeheveld naar de agentschapsbegroting van de dienst.

Door ontstane vertraging bij de nieuwbouw, zijn deze oorspronkelijk gereserveerde gelden niet tot betaling gekomen.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
07.01.01 Act.reg.pers	-	0,0	0,0	-	0,0	0,0				
07.01.02 Ov.pers.uitg.	-	0,0	0,0	-	0,0	0,0				
07.01.03 Materieel	13,0	-7,0	-6,0	0,0	0,0	13,0	-7,0	-6,0	0,0	0,0
Totaal	13,0	-7,0	-6,0	0,0	0,0	13,0	-7,0	-6,0	0,0	0,0

Artikel 07.04 Bijdragen internationale organisaties

a. Toelichting

Op dit artikel worden de uitgaven uit hoofde van het lidmaatschap van de internationale organisatie WMO (Wereld Meteorologische Organisatie) verantwoord. Deze bijdrage is niet overgeheveld naar het agentschap KNMI, omdat de Staat officieel lid is van deze organisatie en het lidmaatschap niet overdraagbaar is.

De bijstellingen ten opzichte van de eerste raming op dit artikel worden hoofdzakelijk veroorzaakt door koersverschillen.

Daarnaast heeft een toevoeging plaatsgehad voor binnen Verkeer en Waterstaat gereserveerde gelden voor de uitvoering van Oost-Europa projecten, die op het beleidsterrein van het KNMI worden uitgevoerd.

b. Volume- en prestatiegegevens

Onderstaand de bijdrage aan het WMO gespecificeerd weergegeven naar raming en realisatie (in f 1 000).

	eenheden	Raming 1995	Realisatie 1995
Bijdrage WMO	Sfr.	61 200	61 200
Nederlandse contributie	%	1,59	1,59
Bijdrage Nederland	Sfr.	973	973
Begrotingsraming	Hfl.	1 318	1 308

Artikel 07.05 Bijdrage aan het agentschap KNMI

a. Toelichting

Met ingang van 1995 wordt op dit artikel de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan het agentschap geraamd. De verantwoording van het agentschap is weergegeven in hoofdstuk 3 bij deze financiële verantwoording.

Na het vaststellen van de ontwerp-begroting, heeft het budgettair verwerken van een aantal afspraken tussen het agentschap en Verkeer en Waterstaat geresulteerd in het negatief bijstellen van dit bijdrage-artikel.

Dit is veroorzaakt door het opnemen in de begroting van de meerontvangsten Luchtverkeersbeveiliging, loon- en prijsbijstelling, een besparing bij de Luchtvaart Meteorologische Dienst en een correctie naar aanleiding van de opstelling van de openingsbalans.

b. Volume- en prestatiegegevens

Specificatie bijdrage 1995 (in f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
- afname producten	52 035	52 035
- investeringsbijdrage	1 000	1 000
- meerontvangsten LVB		-3 200
- correctie n.a.v. openingsbalans		1 349
- loon- en prijscompensatie		1 042
- besparingen LMD		-342
Totaal	53 035	51 884

08 Rijksdienst voor het wegverkeer

Algemeen

Artikel 08.01 Personeel en materieel rijksdienst voor het wegverkeer

a. Toelichting

Het in 1995 opgetreden tekort op het actief regulier personeel heeft voor een deel betrekking op de uitbreiding van het aantal formatieplaatsen in het kader van de verschillende door de RDW uit te voeren projecten.

Een andere oorzaak is gelegen in de (verlengde en/of extra) inhuur van derden, bijvoorbeeld van uitzendkrachten voor de verwerking van bezwaarschriften van Nieuwe Voertuig Registratiesysteem (NKR) en Houderschapsbelasting en inhuur van deskundigen als gevolg van ondermeer reorganisaties bij de Buitendienst en Juridische Zaken.

Op het materieel artikelonderdeel is per saldo sprake van hogere uitgaven over 1995. Met name het voor externe expertise geraamde bedrag over 1995 is achteraf ontoereikend gebleken.

Dit is ondermeer een gevolg van de noodzakelijke herstelacties in 1995 ten behoeve van het verkrijgen van een goedkeurende accountantsverklaring en de aanloop naar de geplande verzelfstandiging medio 1996.

Tegenover deze tegenvaller staan evenwel lagere onderhoudskosten voor de huisvesting in Zoetermeer en Veendam. In Zoetermeer is de oorzaak met name gelegen in het uitstel naar 1996 van het opstellen van een beveiligingsplan. Ook voor de geplande vervanging van het meubilair geldt dat deze is doorgeschoven naar 1996.

Door het treffen van verschillende maatregelen konden verder enkele besparingen in 1995 worden gerealiseerd. Zo heeft een stringenter beleid ten aanzien van het reisgedrag geleid tot een reductie van de reiskosten (binnen- en buitenland). Door het treffen van energiebesparende maatregelen kon ook hier een besparing worden ingeboekt op de kosten voor gas en electra.

Voor de toelichting op de ten laste van dit artikel geboekte uitgaven voor de tegemoetkoming ziektekosten van ambtenaren (f 3,4 mln.) wordt tenslotte verwezen naar het algemene deel van deze toelichting onder M&O-problematiek.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
08.01.01 Act.reg.pers.	70,3	-0,2	8,4	2,3	80,8	70,3	-0,2	5,9	4,6	80,6
08.01.02 Ov.pers.geg.	3,7	0,2		-0,5	3,4	3,7	0,2		-0,5	3,4
08.01.03 Materieel	20,2	2,1	1,3	-2,6	21,0	20,2	2,8	1,3	-1,4	22,9
Totaal	94,2	2,1	9,7	-0,8	105,2	94,2	2,8	7,2	2,7	106,9

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 08.10 Keuringen en toezicht motorvoertuigen

a. Toelichting

In 1995 is er voor ca. f 4,6 mln. overgeboekt naar het ministerie van VROM (i.c. de Rijksgebouwendienst) voor de (ver-)bouw van de districtskantoren, de putverlengingen en aanpassingen van het testcentrum Lelystad.

Tezamen met het uitstel van de nieuwbouw in Lelystad en lagere uitgaven voor de nieuwbouw van de districtskantoren verklaart dit het verschil tussen de raming en de realisatie op het onderdeel Keuringen motorvoertuigen.

Door het onverwacht hoge aanbod van keuringsaanvragen is besloten om steekproefcontroleurs als keurmeesters in te zetten op de keuringsstations. Mede hierdoor, en vanwege het aantrekken van extra (tijdelijke) medewerkers, is het gelukt de in 1995 onstane achterstand grotendeels weg te werken.

Een en ander heeft tot gevolg gehad dat de voor de steekproefcontroleurs geraamde reiskosten niet in die mate zijn opgetreden.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
08.10.01 Keuringen	10,6	1,5	-4,8	-0,8	6,5	10,7	1,5	-5,8	-0,8	5,6
08.10.02 Toezicht	3,8	0,1	-0,5	-0,9	2,5	3,8	0,1	-0,5	-0,9	2,5
Totaal	14,4	1,6	-5,3	-1,7	9,0	14,5	1,6	-6,3	-1,7	8,1

Voorwaarden scheppen

Artikel 08.20 Informatie motorvoertuigen en rijbewijzen

a. Toelichting

Ten opzichte van de oorspronkelijke raming voor de operationele

uitgaven registers (onderdeel 01) heeft zich een aantal wijzigingen voorgedaan, die (per saldo) hebben geleid tot een lagere realisatie over 1995.

Voornamelijk op de aankoop van werkplek-automatisering (hard- en software) heeft zich een overschot (ca. f 7,1 mln.) gemanifesteerd. Het gaat hier bijvoorbeeld om lagere uitgaven voor het nieuwe netwerk en de aankoop van van pc's en software.

Voor een deel wordt dit verklaard door het langere verplichte Europese aanbestedingstraject dat voor diverse aankopen moet worden doorlopen; dit is eveneens de reden dat de vervanging en revisie van centrale printers bij de afdeling Voertuigdocumenten niet heeft kunnen plaatsvinden in 1995.

Voor een ander deel is de oorzaak van het overschot gelegen in het uitstel van de geplande vervanging van terminals door pc's alsmede zijn diverse pc's aangeschaft waar de besturingssoftware al op was geïnstalleerd.

Ook voor het budget ten behoeve van de centrale computerapparatuur geldt dat er (per saldo) over 1995 sprake is van onbesteed gebleven gelden (f 1,1 mln.). Enerzijds was met de aankoop van een vervangende ontwikkelmachine geen rekening gehouden. De performance van de bestaande machine liet zozeer te wensen over, dat dit leidde tot onaantoonbare wachttijden bij het ontwikkelen en testen van nieuwe software.

Anderzijds staan hier overschotten op onderhoud aan apparatuur tegenover alsmede heeft de aankoop van de DCP niet plaatsgevonden.

Tenslotte kan vermeld worden dat de voor 1995 geplande invoering van het project Gemeentelijke Basis Administratie (GBA) is uitgesteld naar 1996. Deze geraamde uitgaven hadden betrekking op de eerste afstemming van de bestanden van de RDW en GBA met die van de Belastingdienst.

Voor het overige hebben zich op artikelonderdeel 01 enkele tekorten voorgedaan, waardoor de bovenvermelde overschotten enigszins konden worden beperkt.

Er is bijvoorbeeld door wijzigingen in de wetgeving rond de Nieuwe Kenteken Registratie (NKR) en voor verbeteringen en aanpassingen in de software van NKR een groter beroep op uitbesteding gedaan. Daarnaast was uitbesteding nodig voor het verwerken van de aanwijzingen ten behoeve van een goedkeurende accountantsverklaring.

Verder geldt dat door de op het laatste moment aangebrachte wijziging in de wetgeving rond de NKR, reeds gedrukt foldermateriaal opnieuw moest worden samengesteld en gedrukt.

De hogere realisatie op de overige uitgaven (artikelonderdeel 02) is voornamelijk het gevolg van de inhuur van expertise op het gebied van imaging van documenten. Deze methode vervangt de opslag van voertuiggegevens op microfilm.

Tenslotte geldt dat door de wettelijke eisen met betrekking tot de adresgegevens van de Kamer van Koophandel, de bestaande set gegevens is uitgebreid met de volledige naam van bedrijven. Met deze uitgaven was geen rekening gehouden.

b. *Onderverdeling in artikelonderdelen*

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
08.20.01 Oper.kosten reg.	33,8	0,1	-1,7	-5,5	26,7	44,8	0,1	-1,7	-5,5	37,7
08.20.02 Overige uitgaven	0,6			0,1	0,7	0,6			0,4	1,0
Totaal	34,4	0,1	-1,7	-5,4	27,4	45,4	0,1	-1,7	-5,1	38,7

Artikel 08.21 Afgifte documenten door de rijksdienst voor het wegverkeer en de PTT

a. Toelichting

Op dit artikel is met betrekking tot de afgifte van documenten een onderscheid gemaakt tussen door de RDW en door de PTT afgegeven documenten en overige documenten.

Afgifte documenten door de RDW

Deze uitgaven hebben betrekking op de kosten voor de door de RDW te vervaardigen en af te geven documenten (voornamelijk delen II en III van kentekens en vrijwaringsbewijzen).

De lagere uitgaven over 1996 zijn met name zichtbaar op de posten drukwerk, productcorrespondentie (onder andere portiekosten) en onderhoud van apparatuur.

De reden van het overschot op drukwerk is gelegen in de extra zorgvuldigheid die betracht is bij het inkopen met het oog op het verdwijnen van deel III eind 1996. De lagere uitgaven op het onderhoud zijn het gevolg van uitstel van de revisie aan de documentenprinters. Dit door het langere verplichte Europese aanbestedingstraject.

Wat betreft de productcorrespondentie kan gesteld worden dat de raming te hoog is geweest.

De in de begroting opgenomen initiële kosten in verband met het project DRIVER, zijn als gevolg van uitstel van het project geheel doorgeschoven naar 1996.

In 1995 is een nieuwe overeenkomst met betrekking tot de verzending van poststukken, met de PTT afgesloten (f 2,6 mln.). De verplichtingenraming in de begroting was nog gebaseerd op het oude contract van f 9,4 mln.), dat wil zeggen inclusief de verzendingen van de delen III. Mede hierdoor is de verplichtingenrealisatie verder achtergebleven.

Afgifte documenten via de PTT

Van de door RDW af te geven documenten wordt een deel via de loketten van de PTT aan betrokkenen verstrekt. De PTT ontvangt hiervoor zowel een vaste vergoeding als een vergoeding per handeling. De voornaamste oorzaak van de uiteindelijk lagere betaling aan de PTT betreft het geringer aantal handelingen met betrekking tot de afgifte van delen II.

De in 1995 vastgelegde verplichting heeft betrekking op een aanvullende verplichting ten behoeve van de vaste netwerkvergoeding aan de PTT, als gevolg van prijsaanpassingen door de PTT.

Overige documenten

Met name door een geringere afname van drukwerk en vanwege meevallende drukkosten voor het boek met de APK-milieukeuringseisen, is er een gering overschot ontstaan op deze uitgavencategorie, waarop de kosten van alle door de RDW vervaardigde en verstrekte documenten worden verantwoord.

b. Volume- en prestatiegegevens

In de onderstaande tabel worden de in de oorspronkelijke begroting bij dit artikelonderdeel opgenomen ramingen (uitgaven en aantallen) vergeleken met de realisaties per soort document (onderdeel 01).

Geraamde en gerealiseerde documenten (x 1 000) en uitgaven (x f 1 000)

Omschrijving	Geraamd aantal	Geraamde uitgaven	Gerea- liseerd aantal	Gereali- seerde uitgaven
Meldingsbon vrijwaringsbewijs	1 250	75	2 000	117
Vrijwaringsbewijs PTT	3 570	42	3 400	45
Aanvragen delen II	1 657	90		242
Delen II	6 580	905	2 730	293
Girokaarten t.b.v. delen III	7 800	243		0
Enveloppen girokaarten delen III	7 800	243		0
Delen III	8 150	745	9 270	367
Enveloppen delen III	6 500	265	5 000	145
Rijbewijzen	30	90	8	15
Overige documenten	diverse	435		843
Sub-totaal		3 133		2 067
Plastic etuis	8 500	850	8 100	773
Portokosten		8 613		6 492
Onderhoudskosten		255		237
Inhuur advies- en organisatiebureaus		25		17
Aanschaf apparatuur		218		14
Servicekosten mailing ola's		675		793
Sub-totaal		13 769		10 393
Initiële uitgaven DRIVER		1 454		0
Totaal		15 223		10 393

In het volgende overzicht worden de aan de PTT betaalde vaste en variabele kosten afgezet tegenover de in de begroting opgenomen ramingen (onderdeel 02).

Geraamde en gerealiseerde uitgaven (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Vaste kosten PTT:		
- Netwerkvergoeding	13 200	13 486
- BTW netwerkvergoeding	2 300	2 360
Sub-totaal	15 500	15 846
Variabele kosten PTT:		
- 3,268 mln. delen II	25 200	21 081
- 0,600 mln. delen III	2 900	3 756
- 0,417 formulier bedrijfsvoorraad	3 100	1 052
- 0,110 mln. aanvr.verv.kent.bew. en reg.bewijs snelle mtr.b.	200	233
- Schorsingen (aan- en afmeldingen)	-	2 018
- Informatiefolders op postkantoren	-	326
- BTW handelingsvergoedingen	5 500	6 112
Totaal	52 400	50 424

c. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

Artikelonderdeel	Verplichtingen					Uitgaven				
	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
08.21.01 Kent.doc. via RDW	15,7		-2,4	-9,4	3,9	15,2		-2,4	-2,4	10,4
08.21.02 Kent.doc. via PTT	-			1,4	1,4	52,4			-2,0	50,4
08.21.03 Overige documenten	1,0		-0,4	0,0	0,6	1,0		-0,4	0,0	0,6
Totaal	16,7	0,0	-2,8	-8,0	5,9	68,6	0,0	-2,8	-4,4	61,4

1.2.2 Ontvangsten

01 Algemene departementale aangelegenheden

Algemeen

Artikel 01.01 Personeel en materieel centrale diensten

a. Toelichting

In de oorspronkelijke begrotingsraming zijn alleen de restituties van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (02) en de opbrengsten uit het doorberekenen van geleverde (voorlichtings) materialen (03) gekwantificeerd; de ontvangsten met betrekking tot het personeel van de centrale diensten (01) is memorie geraamd.

Op laatstgenoemde categorie is ca. f 0,1 mln. gerealiseerd door diverse verkregen commissariaatsvergoedingen.

De relatief hoge meerinkomsten op artikelonderdeel 02 hebben voornamelijk betrekking op een bijdrage van de LVB in verband met de diverse (wachtgeld)uitkeringen die op uitgavenartikel 01.02 door Verkeer en Waterstaat aan voormalige medewerkers van de LVB worden verstrekt. Daarnaast was geen rekening gehouden met een ontvangst van de Stichting A&O-fonds en met de terugbetalingen van personeelsleden (met name op het gebied van vervoersfaciliteiten).

Op het materiële artikelonderdeel was met name sprake van niet voorziene verrekeningen en ontvangsten met betrekking tot in 1994 verrichte uitgaven. Verder heeft een voor 1996 geplande verrekening met het ministerie van Economische Zaken reeds in 1995 plaatsgevonden.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
01.01.01 Act. reg. pers.	–			0,1	0,1
01.01.02 Overige pers.ontv.	0,1	4,3		0,6	5,0
01.01.03 Materieel	1,1	0,5		–0,1	1,5
Totaal	1,2	4,8	0,0	0,6	6,6

Artikel 01.10 Ruimtevaartactiviteiten

a. Toelichting

Omdat de budgetten van de internationale ruimtevaartorganisaties voor 1995 pas eind 1994 beschikbaar komen, kunnen deze bij het opstellen van de ontwerp-begroting 1995 niet meer worden meegenomen. Eventuele teruggaven/verrekeningen door de organisaties van bijdragen over voorgaande jaren worden overeenkomstig de comptabele regelgeving niet gesaldeerd opgenomen onder het uitgavenartikel, maar apart onder de ontvangsten verantwoord.

De bijstelling met f 2,6 mln. ten opzichte van de raming uit de ontwerp-begroting is voor f 2,2 mln. gelegen in het feit dat bij het definitief vaststellen van de budgetten bij de betreffende organisaties, het bedrag aan budgetoverschotten uit voorgaande jaren hoger is uitgevallen dan oorspronkelijk begroot.

Daarnaast is, door in de loop van het jaar gemaakte afspraken tussen de verschillende ministeries, ca. f 0,4 mln. meer ontvangen.

Artikel 01.15 Bijdragen ten laste van het Fes

a. Toelichting

Ten gunste van dit artikel worden alle bijdragen vanuit het Fonds economische structuurversterking verantwoord.

De raming heeft betrekking op Verkeer en Waterstaat-projecten die zijn voorzien in de Investeringsimpuls voor de Landwaterimpuls, transport-technologie en ondergronds bouwen. De kosten voor de projecten worden respectievelijk verantwoord op de uitgavenartikelen 02.35, 03.40 en 02.52.

02 Rijkswaterstaatsaangelegenheden

Algemeen

Artikel 02.01 Personeel en materieel rijkswaterstaat

a. Toelichting

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op ontvangsten die gerelateerd zijn aan de personele- en materiële uitgaven op het uitgavenartikel 02.01.

In de eerste plaats is de hogere realisatie een gevolg van door Rijkswaterstaat verrichte (personeels)werkzaamheden voor derden, waarvan de kosten geheel of gedeeltelijk worden doorberekend.

Verder is de raming verder bijgesteld voor bijdragen van ouders met betrekking tot de kinderopvang.

Tenslotte zijn meerontvangsten verkregen met betrekking tot de activiteiten op het gebied van schaderijdingen en -varingen

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.01.01 Act.reg. personeel	10,8	1,3	6,0	1,9	20,0
02.01.02 Ov. ontv. personeel	1,0		1,0	1,2	3,2
02.01.03 Materieel	10,8			-0,2	10,6
Totaal	22,6	1,3	7,0	2,9	33,8

Artikel 02.03 Specifieke ontvangsten rijkswaterstaat

a. Toelichting

Op dit artikel worden specifieke ontvangsten geboekt van rijkswaterstaat. In de begroting is alleen rekening gehouden met de ontvangst van de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-West Nederland.

De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van inkomsten uit de verkoop van vaartuigen en de doorwerking van de in 1994 opgenomen mutatie naar aanleiding van de hogere afdracht van de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-West Nederland.

Waterkeren

Artikel 02.12 Onderhoud waterkeringen

a. Toelichting

Op dit artikel worden ondermeer bijdragen van derden verantwoord voor diverse kleine werkzaamheden die worden «meegenomen» bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden op het corresponderende uitgavenartikel.

Met 1. de bijdrage van Delta Expo in de nuts-kosten 2. de bijdrage van de Europese Unie in de ontwikkeling van methoden voor kustonderhoud en 3. bijdragen met betrekking tot het onderhoud van waterkeringen in Zeeland, was geen rekening gehouden in de oorspronkelijke begroting.

Artikel 02.16 Versterking primaire waterkeringen

a. Toelichting

De gerealiseerde ontvangst heeft voornamelijk betrekking op een niet geraamde bijdrage van de waterschappen in de MER Rampspol.

Om ondermeer deze bijdrage op een juiste wijze te kunnen verantwoorden, is dit artikel in de begroting ingevoegd.

Artikel 02.17 Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders

a. Toelichting

Op dit artikel worden ontvangsten verantwoord van de verkoop van diverse oogstproducten uit de exploitatie van het grootlandbouwbedrijf in Flevoland en in het Lauwersmeergebied.

In de vigerende meerjarencijfers is er van uitgegaan dat de vuilstortplaats Almere reeds zou zijn overgedragen. Dit is nog niet gerealiseerd. Hierdoor zijn de inkomsten als gevolg van voortzetting van de exploitatie geheel ten gunste van dit artikel blijven komen.

Voorheen werden de exploitatiekosten van contractteeltgewassen in mindering van de opbrengsten geboekt. De opbrengsten en de kosten behoren evenwel apart zichtbaar te worden gemaakt onder respectievelijk de ontvangsten- en uitgavenkant van de begroting. Zowel de werkelijke ontvangsten als ook de exploitatiekosten zijn mede hierdoor aanzienlijk hoger uitgevallen dan aanvankelijk geraamd.

Het Drainage Executive Management Project (DEMP) in Egypte is in 1995 door Rijkswaterstaat uitgevoerd ten behoeve van het ministerie van Buitenlandse Zaken (Ontwikkelingssamenwerking).

De exploitatieoppervlakte van het Grootlandbouwbedrijf is, mede als gevolg van enige vertraging in de uitgifte van landbouwgronden en een geringere overdracht van gronden aan gemeenten ten behoeve van de uitbreiding van de stedelijke kernen, ca. 1000 hectare groter dan oorspronkelijk in de grondbalans geraamd.

Daarnaast worden nu de effecten zichtbaar van het proces van omschakeling van gangbare- naar biologische landbouw. Deze producten leveren naar verhouding hogere bruto financiële inkomsten op.

Beide bovengenoemde factoren dragen mede bij aan de meerontvangsten op dit artikelonderdeel.

a. Toelichting

De werkzaamheden betreffen de planvoorbereiding en uitvoering van bouwkundige en civieltechnische projecten in de woonkernen Almere en Zeewolde ingevolge met die gemeenten gesloten bestuurs-overeenkomsten en overige werken in het landelijk gebied.

Op basis van de (lager) gerealiseerde ontvangsten in voorgaande jaren, is de raming bij dit artikel gedurende het jaar neerwaarts bijgesteld ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Een en ander werd voornamelijk voorzien op de post Domeinen.

De gerealiseerde opbrengsten betreffen voornamelijk doorberekening aan derden van huisaansluitingen op het openbaar riool. Wegens het sterk teruggelopen pakket uitgaven in stedelijke gebieden is deze post evenwel niet geheel gerealiseerd.

Artikel 02.19 Sociaal-economische ontwikkeling IJsselmeerpolders

a. Toelichting

De opbrengsten betreffen in hoofdzaak verkopen van gronden in de stedelijke gebieden van Almere en Zeewolde, van agrarische objecten in het landelijk gebied, alsmede de opbrengsten van pachten en erfpachten.

Aan de hogere ontvangsten over 1995 liggen verschillende oorzaken ten grondslag. Onderstaand is een splitsing gemaakt met betrekking tot deze oorzaken.

1. Pachtontvangsten

Door verrekening van een pacht prijsverhoging ingevolge het Pacht-normbesluit 1992 (inclusief de waterschapslasten) en door een minder snelle afname dan verwacht van het pachtersbestand zijn er hogere ontvangsten ad f 4,8 mln. verkregen.

2. Verkoop agrarische objecten

Het aantal verkochte bedrijven (met en zonder opstallen) heeft ruim boven het te voren ingeschatte aantal gelegen (f 4,3 mln.).

3. Stedelijke gebieden

De hogere opbrengst uit de verkoop van gronden van stedelijke gebieden rondom Zeewolde en Almere bedraagt f 18 mln. Deze gemeenten hebben onder invloed van de afloop van de bestuurs-overeenkomsten op ruimere schaal grond afgenomen.

4. Verkoop gronden Lauwerszee

Door een incidentele verkoop van gronden aan het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij ten behoeve van de allocatie van natuurgebieden, is er sprake van een meeropbrengst van f 3 mln.

5. Verkoop niet agrarische gebouwen en objecten en overige

De verkoop van een bedrijfsverzamelgebouw in Zeewolde, te zamen met de verkoop van de jachthaven Muiderzand, heeft geleid tot een extra opbrengst van f 3,5 mln.

6. Verkoop overig domeinbeheer

Dit betreft opbrengsten uit diverse beheersactiviteiten, waaronder verkoop melkquotum en boetes wegens vroegtijdig verkopen door derden (totaal f 5,7 mln.).

Artikel 02.23 Overige bijdragen waterkeren

a. Toelichting

Op dit artikel worden de inkomsten verantwoord die een relatie hebben met het overeenkomstige uitgavenartikel.

Als gevolg van extra bijdragen van diverse waterschappen is er uiteindelijk ca. f 0,4 mln. meer ontvangen.

Artikel 02.24 Deltaplan Grote Rivieren

a. Toelichting

In verband met de vergoeding van verleende bijstand aan waterschappen in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren is f 1,8 mln. ontvangen.

Om deze ontvangsten op een juiste wijze te kunnen verantwoorden, is hiervoor een apart artikel in de begroting ingevoegd.

Waterbeheeren

Artikel 02.32 Aanleg waterhuishouding

a. Toelichting

Dit artikel is apart in de begroting ingevoegd om met name de niet geraamde bijdrage van de Europese Unie in de ontwikkeling van nieuwe waarnemingstechnieken op een zuivere wijze te kunnen verantwoorden.

Artikel 02.33 Onderhoud waterhuishouding

a. Toelichting

Voor de bestrijding van olie- en andere verontreiniging geldt dat de daaraan verbonden kosten door de vervuiler, voorzover deze is te achterhalen, worden gedragen. Deze kosten bestaan voornamelijk uit de inzet van oliebestrijdingsmaterieel door het Rijk.

Op basis van de verwachting dat de bij de eigenaren van de schepen APRON/SHEBR, GLOBAL LI en LARISSA neergelegde schadeclaims zouden worden gehonoreerd, is de raming in 1995 naar boven bijgesteld met f 5 mln.

Als gevolg van vertraging in de afwikkeling van de juridische procedures, is dit evenwel niet geheel gerealiseerd.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Real- satie
02.33.01 Terugb.bestr.verontr.	–		5,0	–3,8	1,2
02.33.02 Overige bijdragen	0,7			1,1	1,8
Totaal	0,7	0,0	5,0	–2,7	3,0

Artikel 02.34 Onderhoud Landaanwinning

a. Toelichting

Begin 1995 is de raming bij dit artikel verhoogd voor een bijdrage van de Nederlandse Gasunie in de aanleg van een 800 meter lange stenen proefdam ten behoeve van onderzoek naar de effecten van bodemdaling als gevolg van aardgaswinning.

Doordat tegen de aanleg beroep is aangetekend zijn er over 1995 geen uitgaven in dit kader verricht. Analoog daaraan heeft de Gasunie geen bijdrage hoeven te verlenen.

Artikel 02.36 Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

a. Toelichting

De achterblijvende ontvangsten over 1995 houden verband met de overgang in 1995 van het innen van de WVO-heffingen van Rijkswaterstaat naar de Belastingdienst.

Van de belastingdienst is begrepen dat zij door aanloopproblemen pas halverwege het jaar een aanvang kon maken met de inning. De ontstane achterstand zal waarschijnlijk geheel in 1996 worden ingelopen.

Wat betreft de M&O-problematiek wordt verwezen naar het gestelde in het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 02.37 Onderzoek waterbeheer en meting basisgegevens

a. Toelichting

De ontvangsten op dit artikel betreffen bijdragen van derden. Het betreft hier hoofdzakelijk:

- verkoop rapportages;
- ringonderzoeken;
- uitvoering analyses.

Artikel 02.38 Herstel watersystemen

a. Toelichting

Door België is in 1995 bijgedragen in de saneringskosten van de waterbodems in de Schelde-Rijnverbinding.

Het aandeel van België in die kosten bedraagt ca. f 1,3 mln. De ontvangsten bij dit artikel zijn daardoor hoger uitgevallen.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
02.38.01 Herstel w.s. Rijk	pm	1,2		0,1	1,3
02.38.02 Herstel w.s. prov/gem.	-			0,0	0,0
Totaal	0,0	1,2	0,0	0,1	1,3

Artikel 02.39 Sanering waterbodems en aanleg bergingslokaties

a. Toelichting

Op dit artikel worden de inkomsten verantwoord van de opbrengsten van verhaalsacties en bijdragen van derden in de sanering van de waterbodems.

De meerontvangsten hebben voor het belangrijkste deel betrekking op een vergoeding van het havenschap Delfzijl in het kader van de daar uitgevoerde sanering.

Mobiliteit

Artikel 02.52 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

Van de E.G. is een bijdrage verkregen in het onderzoeksproject DRIVE-II. Bij dit project wordt onderzoek gedaan naar de effecten van bepaalde strategieën (ondermeer beheersing van verkeer in corridors) en beoogt tevens te komen tot integratie van de diverse systemen.

Artikel 02.60 Taakstelling verkeersveiligheidsbeleid

a. Toelichting

Ten gunste van dit (nieuwe) artikel zijn ontvangsten gebracht die gerelateerd zijn aan het gelijklopende uitgavenartikel. De gerealiseerde inkomsten betreffen eindafrekeningen van de subsidies aan de particuliere organisaties over eerdere begrotingsjaren (ondermeer Veilig Verkeer Nederland).

Artikel 02.62 Registratie van en onderzoek naar verkeersonveiligheid

a. Toelichting

De hogere inkomsten over 1995 zijn het gevolg van een toeneming in de vraag (met name ten behoeve van de politiekorpsen) naar bewerkte ongevalgegevens.

03 Openbaar vervoer en goederenvervoer

Algemeen

Artikel 03.01 Personeel en materieel directoraat-generaal voor het vervoer

a. Toelichting

Enkele uitgaven artikelen van DGV hebben geen overeenkomstig ontvangstenartikel; ontvangsten uit hoofde van dergelijke artikelen worden op dit artikel verantwoord. Het gaat om relatief kleine incidentele posten, waardoor de realisatie evenwel fors kan afwijken van de oorspronkelijke raming (bijna f 0,3 mln.).

b. Onderdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.01.01 Act.reg.pers.	-			0,0	0,0
03.01.02 Ov.pers.ontv.	0,1			0,2	0,3
03.01.03 Materieel	0,1		0,1	0,8	1,0
Totaal	0,2	0,0	0,1	1,0	1,3

Artikel 03.02 Onderzoek en ontwikkeling

a. Toelichting

De gerealiseerde ontvangsten hebben betrekking op onderzoeks-bijdragen van het ministerie van Economische Zaken (f 0,2 mln.) en overige bijdragen in onderzoek (f 0,5 mln.).

Mobiliteit

Artikel 03.10 Verrekening van voorschotten openbaar vervoer

a. Toelichting

De op dit artikel verkregen ontvangsten hebben geheel betrekking op afrekeningen van de in voorgaande jaren verstrekte voorschotten aan de vervoerbedrijven. Dit op basis van de definitieve vaststelling van de exploitatie-tekorten van de vervoerbedrijven.

Gelet op de te verwachten marginale opbrengsten worden de ontvangsten in het kader van de begrotingsvoorbereiding op nihil geraamd.

De in 1995 gerealiseerde ontvangsten bedragen ruim f 0,4 mln. De verdeling over BOV, BOS en Streekvervoer is respectievelijk f 0,2 mln., f 0,1 mln. en f 0,1 mln.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Real- satie
03.10.01 Lokaal OV	–			0,2	0,2
03.10.02 Streekvervoer	–			0,1	0,1
03.10.03 NS Pers.vervoer	–			0,1	0,1
Totaal	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4

Artikel 03.15 Vervoer van gevaarlijke stoffen

a. Toelichting

De inkomsten betreffen het houden van wettelijk voorgeschreven toezicht op en het afgeven van vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de Wet Gevaarlijke Stoffen. De gerealiseerde ontvangsten zijn nagenoeg overeenkomstig de raming.

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 03.30 Rijksverkeersinspectie

a. Toelichting

De ontvangsten hebben betrekking op het heffen van tarieven bij toepassing van de volgende wetten:

- Wet Personenvervoer;
- Wet Vervoer Binnenvaart;
- Rijtijdenwet.

De totale ontvangsten over 1995 bedragen ca. f 3 mln. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting gaat het om een tegenvaller van f 0,2 mln. Deze is veroorzaakt doordat het aantal beursbevrachtingen licht is gedaald, onder andere door het overgaan op danwel uitbreiding van eigen vervoer door enkele verladere en ontvangers (beursbevrachters nieuwe stijl).

Voorwaarden scheppen

Artikel 03.40 Stimulering goederenvervoer

a. Toelichting

Op dit artikel is het aandeel van RWS, DGSM en RLD verantwoord in de (hogere) bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan Nederland Distributieland alsmede gaat het om enkele verrekenstukken van RWS en het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Artikel 03.41 Herstructurering binnenvaart

a. Toelichting

De ontvangsten in 1995 in het kader van de sloopregelingen hebben betrekking op twee Europese sloopregelingen, namelijk 1101/89 en 3690/92.

De inkomsten op de EG-sloopregeling binnenvaart (ex verordening 1101/89) betreffen de ontvangsten van heffingen in het kader van EEG saneringsregelingen in de binnenvaart. Deze heffingen dienen voor de terugbetaling van de renteloze voorschotten die door de staat zijn verstrekt ter financiering van de sloopactie die voor de sanering van de Europese binnenvaart in 1990 en 1991 is uitgevoerd. De verplichting tot het betalen van de jaarlijkse bijdrage door de binnenvaartschippers eindigt als het voorgeschoten bedrag geheel is terugbetaald.

Vanaf 1995 komen nog uitsluitend de ontvangsten van de droge ladingvaart ten gunste van dit artikelonderdeel, aangezien de droge vaart het voorgefinancierde bedrag nog niet geheel heeft terugbetaald. De opbrengst over 1995 is f 10,5 mln.

Omdat de tankvaart het voorgefinancierde bedrag in het kader van de Europese sloopregeling (ex verordening 1101/89) geheel heeft terugbetaald, is overeengekomen dat de gehalveerde bijdrage van de natte ladingvaart ten gunste van artikelonderdeel 02 komt. Dit is voor het eerst in 1995 het geval (f 2,3 mln.).

Daarnaast zijn ontvangsten geïnd (f 1,7 mln.) die moeten worden betaald door ondernemers die nieuwe schepen in de vaart brengen zonder dat zij gelijkwaardig bestaand laadvermogen laten slopen. In haar verordening 3690/92 heeft de Europese commissie bepaald dat deze oud-voor-nieuw bijdragen kunnen worden gebruikt ter financiering van deze nieuwe sloopregeling.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
03.41.02 EG.sloopr. binnenvrt.	16,0		-3,0	0,1	13,1
03.41.03 Europese sloopreg.	3,1			-1,4	1,7
Totaal	19,1	0,0	-3,0	-1,3	14,8

Artikel 03.42 Havenschapsbijdragen

a. Toelichting

De nu opgenomen bijstelling van ca. f 0,5 mln. betreft de afrekening van de exploitatiebijdrage over 1994 aan het Havenschap Vlissingen.

Het gaat hier om de laatste afrekening aangezien het Rijk en de Zeeuwse havenschappen eind 1994 de uittreding van de Rijk zijn overeengekomen.

04 Luchtvaartangelegenheden

Algemeen

Artikel 04.01 Personeel en materieel rijksluchtvaartdienst

a. Toelichting

Ten opzichte van de ontwerpbegroting is op dit artikel circa f 0,6 mln. meer ontvangen dan geraamd. Hieraan ten grondslag liggen met name de hogere bijdragen van de partners aan de PMMS-begroting voor 1995.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.01.01 Actief reg.personeel	1,3			-0,1	1,2
04.01.02 Ov. pers.ontvangsten	0,1			0,0	0,1
04.01.03 Materieel	1,1		0,9	-0,2	1,8
Totaal	2,5	0,0	0,9	-0,3	3,1

Artikel 04.02 Rijksopleiding verkeersvliegers

a. Toelichting

De lagere realisatie van leerlingenbijdragen in de opleidingskosten van de voormalige rijksluchtvaartschool wordt veroorzaakt door het gegeven dat de geplande bijdrage over het laatste kwartaal 1995 niet is ontvangen in december 1995, maar in januari 1996.

Artikel 04.03 Regeringsvliegtuig

a. Toelichting

Ten opzichte van de planning ten tijde van de ontwerpbegroting is ca. f 0,1 mln. minder ontvangen uit hoofde van doorberekening van vliegreuen aan andere departementen. Het feitelijk gebruik van het regeringsvliegtuig door derden, en daarmee samenhangend de ontvangsten, zijn niet te beïnvloeden.

Mobiliteit

Artikel 04.10 Dividenden

a. Toelichting

Afgezet tegen de raming zoals opgenomen in de ontwerpbegroting zijn er meer dividenden ontvangen, zowel van de KLM als van de NVLS.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

	Begro- ting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.10.04 KLM	25,0	16,0		-13,7	27,3
04.10.05 Luchthaven Schiphol	7,0			4,7	11,7
Totaal	32,0	16,0	0,0	-9,0	39,0

Artikel 04.11 Zonering in het kader van de luchtvaartwet

a. Toelichting

De hogere ontvangst op dit artikel hangt voornamelijk samen met een

hogere dan geplande afdracht in 1995 van de Stichting Geluidsisolatie Schiphol.

b. Volume- en prestatiegegevens

In het onderstaande overzicht zijn de op dit artikel geboekte ontvangsten gespecificeerd weergegeven.

Gespecificeerde toedeling naar inkomsten (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Heffingen NVLS	12 620	13 313
Financiering SGIS	25 500	37 163
Heffingen regionale velden	600	1 151
Eigen bijdragen	-	30
Totaal	38 720	51 657

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 04.20 Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

a. Toelichting

Op dit artikel is uiteindelijk f 1,3 mln. minder ontvangen dan ten tijde van de ontwerpbegroting was geraamd.

De inkomsten uit hoofde van tarifiëring van producten en activiteiten zijn ten dele, en wel voor zover het de prijs-component (het tarief) betreft, stuurbaar. Het beleid ten aanzien van de in rekening te brengen tarieven is er op gericht om kosten volledig door te rekenen aan de afnemer van de prestatie.

Gebleken is echter dat met name de definitie van «door te berekenen kosten» stof voor discussie oplevert tussen de Rijksluchtvaartdienst en de afnemers. Door een aantal afnemers is deze discussie ook bij de Raad van State aanhangig gemaakt, resulterend in gewijzigde tariefsystematiek voor de tarieven voor Erkenningen en Vergunningen tot Vluchtuitvoering. De achterblijvende ontvangsten op dit artikel zijn voornamelijk hierop terug te voeren. De, als gevolg van de nieuwe systematiek ontstane, tariefverschuiving van de grote naar de kleine bedrijven leidt tot klachten en bezwaren uit de sector kleine luchtvaart. Bovendien heeft de invoering van uurtarieven, ter vervanging van de generieke tarieven, geresulteerd in een complexere administratieve organisatie.

In 1995 is gewerkt aan het vinden van consensus over de definitie van de «door te berekenen kosten». Dit zal in 1996 nader gestalte moeten krijgen.

b. Volume- en prestatiegegevens

De prestaties alsmede de op dit artikel geboekte ontvangsten zijn in de onderstaande overzichten gespecificeerd weergegeven.

Prestatiegegevens (in aantallen)

	Raming 1995	Realisatie 1995
Ingeschreven vliegtuigen	1 900	2 085
Brevetten	2 400	2 123
Erkenningen	60	20
Examens	14 500	13 835
Vergunning tot vluchtuitvoering	22	20

Geraamde en gerealiseerde opbrengsten (bedragen x f 1 000)

	Raming 1995	Realisatie 1995
bewijzen van luchtwaardigheid	1 705	3 002
bewijzen van bevoegdheid	780	404
certificaties	2 700	4 386
erkenningen	2 500	834
examens	2 275	1 785
vergunning tot vluchtuitvoering	2 000	1 212
ontheffingen	260	0
luchtvaartterreinen	750	0
Sub-totaal tarieven	12 970	11 623
Bijdrage Defensie in subsidie aan het KNVvL	165	165
Totaal	13 135	11 788

*Artikel 04.21 Luchtverkeersbeveiliging**a. Toelichting*

De ten opzichte van de ontwerpbegroting gerealiseerde hogere ontvangsten zijn voornamelijk terug te voeren op de hogere dan geplande afdracht van Eurocontrol aan de Staat uit hoofde van de in de Eurocontrol-heffingen opgenomen fictieve loonbelastingcomponent voor de in Nederland gevestigde medewerkers van Eurocontrol.

Bij het ramen van de bijdrage aan het ZBO Luchtverkeersbeveiliging is uitgegaan van het netto-bedrag.

Uit de definitieve afrekening over 1994 is evenwel gebleken dat het om een (positief) saldo van uitgaven en ontvangsten gaat. Overeenkomstig de in Comptabiliteitswet voorgeschreven boekingsystematiek wordt de bijdrage bruto in de ramingen verwerkt.

Om deze technische boeking nu en in het vervolg afzonderlijk zichtbaar te kunnen maken, is het nieuwe artikelonderdeel 09 Overige ontvangsten LVB ingevoegd.

*b. Onderverdeling in artikelonderdelen***De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)**

	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
04.21.06 Rente en aflossing	18,8			0,1	18,9
04.21.07 Afdracht Eurocontrol	8,0		2,8	0,1	10,9
04.21.08 Interface	0,8		0,5	0,1	1,4
04.21.09 Ov. LVB ontvangsten	0,0				1,4
Totaal	27,6	0,0	3,3	0,3	32,6

05 Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden

Algemeen

Artikel 05.01 Personeel en materieel directoraat-generaal scheepvaart en maritieme zaken

a. Toelichting

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op zowel actief regulier personeel als overige personele aangelegenheden alsmede alle overige ontvangsten die verband houden met het (ambtelijk) apparaat van DGSM.

De ten opzichte van de oorspronkelijke raming verkregen meer-inkomsten hebben hierop betrekking.

b. Onderdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1 mln.)

05.01	Pers. en mat. DGSM	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
05.01.01	Actief reg. personeel	0,2	0,3	0,2	-0,0	0,7
05.01.02	Ov.pers. ontvangsten	0,1			0,1	0,2
05.01.03	Materieel	0,2	0,1		0,4	0,7
Totaal		0,5	0,4	0,2	0,5	1,6

Artikel 05.05 BV Loodswezen

a. Toelichting

In de begroting was voorzien in de invoering van een tarief voor het verstrekken van individuele verkeersbegeleiding (VBS) per begin 1995.

Door vertraging hiervan naar 1 oktober, is het Loodswezen conform afspraken volgens een verdeelsleutel loodsgelden blijven afdragen in deze periode.

b. Onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1 mln.)

	Begroting 1995	Eerste wijz.	Tweede wijz.	Derde wijz.	Realisatie
05.05.01 FLO	12,0			0,0	12,0
05.05.02 Annuïteit	-			0,0	0,0
05.05.03 Overige ontvangsten	-		19,9	0,0	19,9
Totaal	12,0	0,0	19,9	0,0	31,9

Mobiliteit

Artikel 05.10 Verkeersregeling zeescheepvaart

a. Toelichting

Voor een nadere uiteenzetting met betrekking tot de verschillende

oorzaken die ten grondslag liggen aan de relatief forse bijstelling van de inkomstenraming, wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde onder het overeenkomstige uitgavenartikel (ondermeer VBS-tarief, bijdragen NNVO, verrekening met België).

Artikel 05.11 Vaarwegmarkeringsdienst

a. Toelichting

Door gebruik te maken van het in 1995 geïntroduceerde VOORS (voortgangsregistratiesysteem) kunnen facturen voor uitgevoerde werkzaamheden eerder worden verzonden en is de bewaking van uitstaande vorderingen efficiënt georganiseerd. Mede hierdoor en door de grotere omvang van schadevaringen zijn er hogere ontvangsten gegene-reerd.

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 05.21 Scheepvaartinspectie

a. Toelichting

Het aantal door de Scheepvaartinspectie (SI) in 1995 geïnspecteerde Koopvaardij-schepen is ondermeer beïnvloed door de invoering van het Harmonised System of Survey and Certification.

Voor de overige afwijkingen tussen realisatie en planning, met betrekking tot het aantal door de SI uitgevoerde werkzaamheden, is niet direct een verklaring te geven. Opmerkelijk is de toeneming van het aantal geïnspecteerde schepen in verband met nieuwbouw/verbouw en overneming.

b. Volume- en prestatiegegevens

Prestatiegegevens (in aantallen)

	Raming 1995	Realisatie 1995
1 Inspecties en certificeringen		
– inspecties koopvaardij	2 700	2 777
– typekeuringen koopvaardij	350	495
– inspecties visserijschepen	1 950	2 861
– inspecties binnenvaart	2 700	2 664
– keuringen van tekeningen	20 000	20 802
2 Metingen		
– internationale zeemetingen	350	563
– metingen binnenvaartvrachtschepen	400	505
– metingen binnenvaart niet-vrachtschepen	200	270
– nationaliteitsregistraties	400	474
– afgifte zeebrieven	640	632
– teboekstellingen	1 450	1 759
– bijzondere werkzaamheden	100	99
3 Examenactiviteiten		
– examens	750	754
– monsterboekjes	4 200	2 527
– af- en aanmonsteringen	55 000	54 556
– vaarbevoegdheidsbewijzen	2 700	2 829
– Rijnschipperspatenten	400	346
– radarpatenten	500	300

06 Telecommunicatie en postzaken

Algemeen

Artikel 06.01 Personeel en materieel hoofddirectie telecommunicatie en post

a. Toelichting

De raming van de ontwerp-begroting is ruimschoots gerealiseerd door de ontvangst van een aantal incidentele baten, zoals een bijdrage van KPN in de in 1994 voor de beursgang gemaakte kosten, een bijdrage van de Nederlandse Antillen in de ITU-contributie, een terugbetaling door de UPU naar aanleiding van een te hoge bijdrage in 1994 en de bijdrage van het ministerie van Defensie in de kosten van crisisbeheersing.

Voorwaarden scheppen

Artikel 06.11 Herplaatsing aandelen KPN

a. Toelichting

Van de totale opbrengst van de herplaatsing van de KPN-aandelen (f 6,1 mlrd.) is ongeveer f 3,5 mlrd. gestort in het Fonds economische structuurversterking, f 2,4 mlrd. is ten gunste gebracht van de incidentele tekortreductie in 1995 van de rijksoverheid en f 0,2 mlrd. is gereserveerd voor de aanleg van groene overgangsgebieden Schiphol en de realisering van de ecologische hoofdstructuur.

Artikel 06.13 KPN

a. Toelichting

De hogere winst van KPN over 1994 en over het eerste halfjaar van 1995 hebben, ondanks de verkoop van Staatsaandelen geleid tot een hoger dividend.

Daarnaast was in 1994 vertraging in de terugvorderingsprocedure met betrekking tot de dividendbelasting ontstaan, waardoor deze terugbetaling eerst in 1995 werd ontvangen.

08 Rijksdienst voor het wegverkeer

Algemeen

Artikel 08.01 Personeel en materieel rijksdienst voor het wegverkeer

a. Toelichting

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd die voortvloeien uit personele en materiële aangelegenheden van de RDW.

De beperkte meerontvangst betreft ondermeer een hogere terugbetaling van uitkeringen voor langdurig zieken alsmede gaat het om de doorberekening van werkzaamheden ten aanzien van SELA, exportverklaringen en milieukeuringen.

Veiligheid in verkeer en vervoer

Artikel 08.10 Toezicht en keuringen motorvoertuigen

a. Toelichting

De gegeneerde inkomsten uit de toezicht- en keuringstaken zijn in haar totaliteit nagenoeg gerealiseerd.

Wel is er sprake van afwijkingen tussen de verschillende soorten informatie; een volledig specificatie hiervan is onder b. verstrekt. De volgende ontwikkelingen kunnen worden gesignaleerd.

Met name door een (verdere) stijging van het aantal Europese invoerkeuringen is het aantal uitgevoerde kentekenonderzoeken hoger uitgekomen.

Ook met betrekking tot de opbrengsten uit de afmeldingen APK II (personenvoertuigen) geldt dat deze zich positief hebben ontwikkeld. Oorzaak is een toeneming van het aantal keuringsplichtige voertuigen.

Alhoewel het aantal periodieke keuringen dat nog door de RDW zelf wordt uitgevoerd over de hele linie is gedaald, is een stijgende tendens zichtbaar bij de VLG-keuringen. Dit als gevolg van een toeneming van dit type voertuigen.

Tenslotte doet zich bij diverse productgroepen een stijging (certificaten, goedkeuringen, kenteken/registratiebewijzen, overige groepen) danwel een daling (testen, ontheffingen en COP) voor. In het algemeen kan worden geconstateerd dat met een te optimistische blik naar 1995 is gekeken. Er is bijvoorbeeld in enkele gevallen uitgegaan van wetgeving die uiteindelijk niet kon worden gerealiseerd, waardoor in 1995 de oude (lagere) tarieven in rekening moesten worden gebracht.

Wat betreft de sector ontheffingen geldt dat hier een tariefsverlaging heeft plaatsgevonden.

b. Volume- en prestatiegegevens

De hieronder vermelde aantallen en bedragen geven een globale indicatie.

Geraamde en gerealiseerde aantallen (x 1 000) en opbrengsten (x f 1 000) voor 1995

Soort informatie	Geraamd aantal	Tarief	Geraamde opbrengst	Gerealiseerd aantal	Gerealiseerde opbrengst
Typekeuringen nationaal/intern.	18	div.	5 600	12,7	6 710
Typekeuring SB. in voertuig	0,16	3 850,00	614	0	0
Inricht.keuring VLG	1	272,00	272	1,3	712
Inricht.keuring ATP	1	654,00	654	1,1	363
Inricht.keuring pers.	1	218,00	218	0,8	467
Keuringsond.bijz. voertuigen	3	77,33	232	8,1	678
Keuringsond.zware voertuigen	24	101,50	2 436	30,9	3 100
Keuringsond.lichte voertuigen	81	70,50	5 710	111	9 400
Periodieke keuring taxi's	12	70,50	862	0,1	4
Periodieke keuring ambulances	1,3	70,50	93	0,8	1
Periodieke keuring LPG	22	61,00	1 342	12,6	950
Periodieke keuring APK II	7	91,65	648	2,6	207
Periodieke keuring autobussen	11	144,00	1 673	12	1 784
Periodieke keuring VLG	10	25,00	250	7,4	925
Periodieke keuring APK I	1	155,69	170	0,8	99
Eerste schouw APK	1	1 035,00	1 035	0,3	280
Abonn. APK	9,7	380,00	3 700	9	3 400
Erkenningen Snelheidsbegrenzer	1,1	400,00	440	0,1	16
Afmeldingen APK	4 555	6,30	28 698	5 069	35 483
Afmeldingen Snelheidsbegrenzer	150	12,00	1 800	28,7	340
Overige inkomsten					5 335
Totaal			56 447		70 254

Voorwaarden scheppen*Artikel 08.20 Informatieverstrekking motorvoertuigen en rijbewijzen**a. Toelichting*

Op dit artikel worden door de RDW de met de informatieverstrekking uit haar registers gepaard gaande ontvangsten geraamd en verantwoord. Tevens komen hier die ontvangsten tot uiting die voortvloeien uit de afgifte van rijbewijzen aan niet in Nederland woonachtige personen.

De oorzaak van de hogere opbrengst over 1995 is voornamelijk gelegen in een groter beroep op het omwisselen van buitenlandse rijbewijzen. Een specifieke reden hiervoor is niet direct aan te geven.

b. Volume- en prestatiegegevens

In het volgende overzicht worden de verschillen tussen de in de oorspronkelijke begroting geraamde ontvangsten en de realisatie per soort informatie gespecificeerd. De vermelde aantallen geven een globale indicatie.

Geraamde en gerealiseerde aantallen (x 1 000) en opbrengsten (x f 1 000) voor 1995

Soort informatie	Geraamd aantal	Tarief	Geraamde opbrengst	Gereali- seerd aantal	Gereali- seerde opbrengst
Departementale rijbew.	2	42,50	85	1,8	77
Buitenl.omgew.rijbew./gemeenten	352	10,00	3 523	475	4 755
Info kentekenregister part.	100	7,30	730	136	991
Info kentekenregister RAI	2 200	0,22	484	4 468	983
Info WAM part./verz.	90	8,75	780	81	699
Info kentekenregister CBS	100 000	nvt	240		300
Overig			0		303
WAM verz.hulp	13	0,76	29		199
Totaal			5 871		8 307

*Artikel 08.21 Afgifte documenten door de RDW en de PTT**a. Toelichting*

De gerealiseerde ontvangsten uit de afgifte van documenten zijn uiteindelijk fors hoger uitgevallen dan aanvankelijk geraamd.

Met name de per 1 april van kracht geworden nieuwe Wet op de hudaarschapsbelasting (HSB) is verantwoordelijk voor de niet geraamde inkomsten uit schorsingen; tegen betaling kan men tijdelijk worden ontheven (schorsing) van de betalingsplicht voor het MRB.

Verder is op basis van de nieuwe Wegenverkeerswet (WVW) een erkenningsregeling ingevoerd ten behoeve van het in de bedrijfsvoorraad opnemen van voertuigen. De verstrekking van de erkenning en het toezicht op de naleving van de procedure hebben geleid tot niet voorziene inkomsten.

Tenslotte geldt dat er aanzienlijk meer kentekenbewijzen zijn verkocht en dat de hausse in de spoedafgiftes van registratiedocumenten rond de zomer van 1995 mede goed was voor de meevallende opbrengsten.

b. Prestatie- en volumegegevens

Uit de onderstaande tabel blijkt per soort het aantal gerealiseerde verstrekkingen alsmede de verschillen ten opzichte van de raming in de oorspronkelijke begroting.

Geraamde en gerealiseerde aantallen (x 1 000) en opbrengsten (x f 1 000) voor 1995

Soort informatie	Geraamd aantal	Tarief	Geraamde opbrengst	Gereali- seerd aantal	Gereali- seerde opbrengst
Kentekenreg.bewijs deel III (RDW)	6 494	22,00	142 888	6 672	146 794
Kentekenreg.bewijs deel III (PTT)	370	22,00	8 140	464	10 208
Kentekenreg.bewijs deel III (PTT)	230	33,50	7 705	280	9 370
Spoedafgifte registratiedoc.	10	250,00	2 500	15	3 377
Duplicaat kentekenbewijzen	68	60,00	4 080	121	7 263
Reg.bewijs aanhangers/opleggers	55	93,25	5 129	43	4 028
Reg.bewijs motorboten	18	47,50	855	11	543
Afgifte ontheffingen langlopende	6	65,00	390	–	0
Afgifte ontheffingen kortlopende	24	125,00	3 000	–	1 941
Afgifte ontheffingen o.b.v. bemidde- ling	5	45,00	225	–	0
Bedrijfsvoorraden	–		0	–	3 604
Schorsingen	–		0	–	10 457
Overig	–		0	–	
Totaal			174 912		197 585

2. Saldibalans per 31 december 1995 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	f 7 820 352 762,88
Begrotingsuitgaven 1994	f 8 587 398 708,99
Liquide middelen	f 48 861 243,47
Intra-comptabele vorderingen	f 11 663 742,78
Extra-comptabele vorderingen	f 162 724 030,09
Deelnemingen	f 5 212 899 020,00
Leningen u/g	f 3 104 690 096,10
Voorschotten	f 1 342 487 509,17
Tegenrekening extra-comptabele schulden	f 2 483 117,41
Tegenrekening leningen o/g	f 100 325 740,55
Tegenrekening openstaande verplichtingen	f 4 848 973 000,00
Tegenrekening garantieverplichtingen	f 1 507 814 867,05
Totaal-activa	<u>f 32 750 673 838,49</u>

Passiva:	
Begrotingsontvangsten	f 4 960 986 162,41
Begrotingsontvangsten 1994	f 7 181 554 033,66
Rekening-courant Ministerie van Financiën	f 3 662 190 966,01
Ministerie van Financiën, overlopende posten	f 198 083,04
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	f 602 494 867,47
Intra-comptabele schulden	f 60 852 345,53
Extra-comptabele schulden	f 2 483 117,41
Leningen o/g	f 100 325 740,55
Openstaande verplichtingen	f 4 848 973 000,00
Openstaande garantieverplichtingen	f 1 507 814 867,05
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	f 162 724 030,09
Tegenrekening deelnemingen	f 5 212 899 020,00
Tegenrekening leningen u/g	f 3 104 690 096,10
Tegenrekening voorschotten	f 1 342 487 509,17
Totaal-passiva	<u>f 32 750 673 838,49</u>

2.1 Inleiding

2.1.1 Algemeen

In het afgelopen jaar is ten aanzien van een aantal onderwerpen met betrekking tot het financieel beheer sprake geweest van nieuwe ontwikkelingen. Zo is, om een eenduidige interpretatie van het begrip voorschotten te bewerkstelligen, in mei 1995 de aanschrijving «voorschotten» vervaardigd. Met deze aanschrijving is een betere vastlegging, beheersing en verantwoording van de voorschotten gerealiseerd.

Om een uniforme wijze van administreren te bevorderen is ultimo september 1995 ook de aanschrijving «vorderingenbeheer» uitgevaardigd.

Gelijktijdig is, als extra ondersteuning, een «handreiking vorderingenbeheer» ontwikkeld.

Tijdens de periodiek te houden toezichtgesprekken met de directoraten-generaal/hoofddirecties is in 1995 aan het kasbeheer, als een van de aspecten van het financieel beheer, apart aandacht besteed. Daar als gevolg van het decentraal management een andere invulling aan het kasbeheer wordt gegeven en door het in gebruik nemen van het Financieel Administratief Systeem (FAIS) andere werkwijzen zijn geïntroduceerd, is recentelijk de projectgroep «Betalingsorganisatie» opgericht.

Deze projectgroep zal nadere regelgeving ontwikkelen, die past binnen het door het ministerie van Financiën uit te brengen «Besluit kasbeheer».

Het kader van de beleids-, begrotings- en verantwoordingscyclus wordt gevormd door de «Aanschrijving BBV-cyclus».

Mede als gevolg van de in 1995 veranderde begrotingsmethodiek is deze aanschrijving geactualiseerd. Ook de tot deze aanschrijving behorende handleiding, die een hulpmiddel is bij het opstellen van het Jaarverslag Financiële Verantwoording, is aangepast.

Doordat het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) met ingang van 1 januari 1995 de agentschapstatus bezit, heeft dit zijn invloed gehad op de samenstelling van de openstaande saldi per 31 december 1995. Echter een aantal meteorologische aangelegenheden is onder de directe verantwoordelijkheid van het ministerie gebleven. De daarvoor benodigde administratie wordt door het agentschap gevoerd en is in deze verantwoording onder de noemer «meteorologische aangelegenheden» weergegeven. Ook voor de verantwoording over 1996 zal de samenstelling van de openstaande saldi wijzigen. Dit omdat de directie Operationele Zaken van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (HDTP/OZ) per 1 januari 1996 als het agentschap Rijksdienst voor Radiocommunicatie verder is gegaan en het voornemen bestaat, dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) als een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) zal gaan optreden.

2.1.2 Samenstelling

Na een lange discussie over de interpretatie van de regelgeving is er ten aanzien van het samenstellen van de saldibalans duidelijkheid gekomen.

In situaties waarin een minister meer dan één begroting beheert, in ons geval Verkeer en Waterstaat (XII) en Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldibalans worden opgesteld.

Om aan de wens van afzonderlijke saldibalansen tegemoet te komen is een tweetal overzichten opgesteld.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van de in de verplichtingenadministratie van het FAIS vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen.

De posten die niet zondermeer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans behorend tot de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

Daarmee is de saldibalans conform het gestelde in de Regeling Departementale Begrotingsadministratie (RDB) samengesteld. Uitzondering daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen die, hoewel zij een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, omwille van de overzichtelijkheid, afzonderlijk worden gepresenteerd.

2.2 Activa

2.2.1 Begrotingsuitgaven

Begrotingsuitgaven **f 7 820 352 762,88**

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de rekening en zijn artikelgewijs verdeeld in kolom 5 (realisatie) van de rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), onderdeel uitgaven en verplichtingen, welke rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

Begrotingsuitgaven 1994 **f 8 587 398 708,99**

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) dienstjaar 1994 komen overeen met de rekening over dienstjaar 1994. Deze uitgaven zijn nog niet met het ministerie van Financiën verrekend.

2.2.2 Liquide middelen **f 48 861 243,47**

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders, de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden, alsmede de saldogereguleatie van het betalingsverkeer, welke niet meer op 29 december 1995 heeft plaatsgehad, maar eerst op 2 januari 1996 met Financiën is verrekend.

Een ontvangst op 29 december 1995 ad. f 45,7 mln. van de Stichting Geluidsisolatie Schiphol, inzake een afrekening over de periode januari tot en met november 1995 en een ontvangst ad. f 1,2 mln. in het kader van de geluidshinderheffing van de N.V. Luchthaven Schiphol maken deel uit van dit saldo.

Daar het Rijksinstituut voor Kust en Zee veelvuldig opdrachten in samenwerking met andere internationale partners voor de Europese Gemeenschap uitvoert, wordt een ECU-rekening aangehouden.

Het saldo bedroeg per 29 december 1995 f 1,4 mln.

2.2.3 Intra-comptabele vorderingen **f 11 663 742,78**

Onder de intra-comptabele vorderingen zijn bedragen opgenomen die niet ten laste van de begroting zijn gebracht. Dit omdat de verwachting bestaat dat deze met derden kunnen worden verrekend of omdat zij niet tot de taakuitoefening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat behoren. Deze intra-comptabele vorderingen kunnen allen als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd.

Nadere detaillering

In tabel 1 wordt een nadere detaillering gegeven van de aantallen intra-comptabele vorderingen, verdeeld naar dienstonderdeel en

ouderdom. Kolom 2 geeft het totaal aantal vorderingen dat op 31 december 1995 openstaat.

Kolom 3 geeft inzicht in het aantal vorderingen dat 1 jaar of korter openstaan.

Terwijl kolom 4 het aantal vorderingen presenteert, dat langer dan 1 jaar openstaat.

Dienstonderdeel:	Totaal aantal pos- ten per 31-12- 1995 openstaand:	Aantal posten ≤ 1 jaar openstaand:	Aantal posten > 1 jaar openstaand:
Centrale Diensten	52	52	0
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	360	250	110
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst	2	2	0
Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken	465	272	193
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	76	76	0
Totaal-generaal:	955	652	303

Tabel 1: Openstaande intra-comptabele vorderingen (aantallen en ouderdom)

Met tabel nummer 2, wordt inzicht verschaft in de openstaande totaalbedragen van de intra-comptabele vorderingen, verdeeld naar dienstonderdeel. Kolom 2 geeft informatie over het totaalbedrag per 31 december 1995 dat openstaat.

De kolommen 3 en 4 geven informatie over de ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaalbedrag per 31-12-1995:	Openstaand bedrag ≤ 1 jaar:	Openstaand bedrag > 1 jaar:
Centrale Diensten	f 2 038 093,70	f 2 038 093,70	f 0,00
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	f 7 881 024,37	f 3 033 934,03	f 4 847 090,34
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst	f 27 375,40	f 27 375,40	f 0,00
Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken	f 1 707 130,15	f 1 093 437,84	f 613 692,31
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	f 10 119,16	f 10 119,16	f 0,00
Totaal-generaal:	f 11 663 742,78	f 6 202 960,13	f 5 460 782,65

Tabel 2: Openstaande intra-comptabele vorderingen (totaalbedragen en ouderdom)

Specifieke toelichting

– Centrale diensten

Dit saldo is onder andere samengesteld uit een vordering ten bedrage van f 1,7 mln. die betrekking heeft op de voorgeschoten salarisbetalingen over de maanden oktober, november en december 1995 aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, die op 31 december 1995 nog van deze stichting moest worden ontvangen.

– Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Het saldo wordt onder andere gevormd door uitgaven ten behoeve van geluidsaneringsprojecten die zijn verricht voor het ministerie van

Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ad. f 5,0 mln. die nog moesten worden verrekend.

Daarnaast heeft een bedrag van f 0,6 mln. betrekking op aan derden in rekening gebrachte belastingen.

– Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken

Het bedrag aan vorderingen is volledig toe te schrijven aan de administratie die het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken voert voor Port State Control (PSC).

Het secretariaat van dit orgaan, dat bestaat uit een samenwerking van zestien landen, doet uitgaven ten behoeve van PSC.

Het directoraat-generaal verleent het secretariaat faciliteiten, inzake het verrichten van betalingen en het administreren daarvan.

2.2.4 Extra-comptabele vorderingen

f 162 724 030,09

De extra-comptabele vorderingen hebben betrekking op vorderingen welke voortvloeien uit uitgaven die ten laste van de begroting zijn gebracht en nog met derden zullen moeten worden verrekend.

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

Ook is hierin een niet noemenswaardig aantal en bedrag aan vorderingen begrepen dat, op derdenrekeningen is geboekt (intra-comptabel), maar vanuit beheersmatig oogpunt, ook in de debiteuren-administratie is vastgelegd.

Doordat bij het factureren van deze vorderingen automatisch boekingen worden gegenereerd, heeft dit gevolgen voor het openstaande saldo van de extra-comptabele vorderingen.

Nadere detaillering

De aantallen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 3 per dienstonderdeel gespecificeerd, waarbij in de kolommen 3 en 4 de ouderdom is weergegeven.

Dienstonderdeel:	Totaal aantal posten per 31-12- 1995 openstaand:	Aantal posten ≤ 1 jaar openstaand:	Aantal posten > 1 jaar openstaand:
Centrale Diensten	116	82	34
Directoraat-Generaal			
Rijkswaterstaat	3 822	2 477	1 345
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	541	223	318
Directoraat-Generaal			
Rijksluchtvaartdienst	413	265	148
Directoraat-Generaal			
Scheepvaart en Maritieme Zaken	2 451	1 301	1 150
Rijksdienst voor het Weg- verkeer	4 143	3 561	582
Meteorologische Aangele- genheden	4	0	4
Hoofddirectie Telecommuni- catie en Post	6 622	1 058	5 564
Totaal-generaal:	18 112	8 967	9 145

Tabel 3: Openstaande extra-comptabele vorderingen (aantallen en ouderdom)

Met tabel nummer 4, wordt inzicht verschaft in de openstaande totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen, verdeeld naar dienstonderdeel. Kolom 2 geeft informatie over het totaalbedrag per 31 december 1995 dat openstaat.

De kolommen 3 en 4 geven informatie over de ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaalbedrag per 31-12-1995:	Openstaand bedrag ≤ 1 jaar:	Openstaand bedrag > 1 jaar:
Centrale Diensten	f 3 663 695,83	f 3 561 035,99	f 102 659,84
Directoraat-Generaal			
Rijkswaterstaat	f 49 404 702,18	f 20 913 003,92	f 28 491 698,26
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	f 5 133 752,02	f 466 574,66	f 4 667 177,36
Directoraat-Generaal			
Rijksluchtvaartdienst	f 2 263 659,16	f 1 833 519,82	f 430 139,34
Directoraat-Generaal			
Scheepvaart en Maritieme Zaken	f 83 880 895,46	f 8 624 338,92	f 75 256 556,54
Rijksdienst voor het Wegverkeer	f 13 437 124,26	f 12 922 401,08	f 514 723,18
Meteorologische aangelegenheden	f 2 612 311,60	f 0,00	f 2 612 311,60
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	f 2 327 889,58	f 799 992,76	f 1 527 896,82
Totaal-generaal:	f 162 724 030,09	f 49 120 867,15	f 113 603 162,94

Tabel 4: Openstaande extra-comptabele vorderingen (totaalbedragen en ouderdom)

Specifieke toelichting

– Centrale Diensten

Een vordering ad. f 3,5 mln. op het Zelfstandig Bestuursorgaan Luchtverkeersbeveiliging (ZBO LVB), inzake in 1995 gedane betalingen met betrekking tot diverse ontslaguitkeringen aan voormalige medewerkers van dit orgaan, vormt een belangrijk deel van deze post.

– Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Om de oeververbindingen van de Westerschelde op peil te houden worden uitgaven gedaan die voor 75% worden doorberekend aan België. Een vordering van f 3,6 mln. staat nog open bij de Antwerpse Zeedienst.

Het ministerie van Vlaamse gemeentes in België draagt bij in de schelderadarwerkzaamheden. Per 31 december 1995 staat nog een bedrag ad. f 2,1 mln. als vordering open.

Binnen Europa is een Rijnzoutverdrag tot stand gekomen. De bijdragen van Duitsland en Frankrijk, tezamen een bedrag van f 9,7 mln., staan nog als vordering open.

In het kader van het onderhoud van hoofdwaterkeringen zijn in de jaren 1988 tot en met 1992 bijdragen verstrekt aan de provincie Noord-Brabant. Dientengevolge is een vordering ontstaan op deze provincie ad. f 0,6 mln.

Het herstel als gevolg van schadevaringen aan rijksvaarwegen leidt tot een groot bedrag aan vorderingen die verhaald worden op de veroorzakers. Zo is als gevolg van een schadevaring door het schip «Pionier» een vordering ontstaan ad. f 1,3 mln.

Bij de aanleg van een havenmond bij Middelplaat wordt door het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een bijdrage geleverd. Als gevolg daarvan staat per 31 december 1995 nog een vordering open van f 0,9 mln.

Voor de bestrijding van olie- en andere verontreiniging op zee geldt dat de daaraan verbonden kosten geheel door de vervuilers, voorzover deze zijn te achterhalen, worden gedragen. Als gevolg daarvan staat aan vorderingen op diverse rederijen een bedrag van circa f 12,7 mln. open.

Een vordering op Nordfrakt te Noorwegen ad. f 7,5 mln. vormt een belangrijk deel van dit bedrag.

Een aantal vorderingen, voor een gezamenlijk bedrag van f 2,7 mln., kan als dubieus worden beschouwd.

– Directoraat-Generaal voor het Vervoer

Vorderingen voor een bedrag ad. f 4,9 mln. zijn ontstaan als gevolg van de regeling oud-voor-nieuw, welke tot doel heeft het in de vaart brengen van nieuwe tonnage in de binnenscheepvaart te ontmoedigen. Dit door het heffen van een speciale bijdrage of het laten slopen van gelijkwaardige tonnen laadvermogen. Hieronder bevindt zich een vijftal grote vorderingen, tot een gezamenlijk bedrag van f 3,6 mln., waarvan de inbaarheid nagenoeg als nihil kan worden beschouwd.

– Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Deze post bestaat voornamelijk uit vorderingen als gevolg van afgegeven vergunningen, type-certificaten, erkenningen, luchtvaartbewijzen, ontheffingen en afgenomen examens met betrekking tot de luchtvaart.

– Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken

Een belangrijk deel van de vorderingen van het directoraat-generaal wordt gevormd door terug te vorderen bedragen voortvloeiende uit de Investeringspremie-regeling Zeescheepvaart (IPZ).

Hierin is tevens een totaalbedrag begrepen van f 44,6 mln. dat als dubieus wordt aangemerkt. Het betreffen veelal vorderingen op rederijen die reeds lange tijd in staat van faillissement verkeren.

De kans op enige uitkering uit de boedel is nihil, zodat in de meeste gevallen geen sprake zal zijn van enige terugbetaling.

Eveneens bevindt zich onder deze post een vordering ter grootte van f 18,0 mln. op het geprivatiseerde Loodswezen, inzake het «functioneel leeftijdsontslag». Er is overeengekomen dat de bedragen voor het functioneel leeftijdsontslag jaarlijks zullen worden terugbetaald. Naar verwachting zal deze post in 1997 zijn afgewikkeld.

– Rijksdienst voor het Wegverkeer

Een groot deel van deze post (f 7,8 mln.) is het gevolg van de dienstverlening door deze dienst. Daarnaast heeft een bedrag van f 0,8 mln. betrekking op het instandhouden en het beheer van het Centrale Register Rijbewijzen (CRR). De aan de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) doorberekende kosten over de maanden november en december 1995 moeten nog worden ontvangen.

Tevens is een tweetal vorderingen onder deze post opgenomen op PTT Post B.V. voor een gezamenlijk bedrag ad. f 4,2 mln., die voortvloeien uit

de door deze debiteur verrichte loketdiensten over de maanden november en december 1995, zoals de afgiften van delen III.

In deze post is ook een bedrag van f 0,4 mln. begrepen dat, als gevolg van faillissementen, als oninbaar kan worden beschouwd.

– Meteorologische aangelegenheden

Deze vorderingen betreffen de voorfinanciering van het ruimtevaartprogramma ENVISAT-1 ten behoeve van het ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij. De afrekening zal in delen plaatshebben en naar verwachting in 1996 zijn afgewikkeld.

– Hoofddirectie Telecommunicatie en Post

De vorderingen komen voort uit de machtigingen verleend in het kader van de Wet op de Telecommunicatie Voorziening (WTV).

Onder deze vorderingen, die veelal bestaan uit kleine bedragen, bevindt zich een aantal vorderingen, voor een gezamenlijk bedrag ad. f 1,2 mln. dat, ondanks een strak incassobeleid, als dubieus moet worden aange-merkt en waarvan de kans op invordering als nihil kan worden beschouwd.

2.2.5 Deelnemingen

f 5 212 899 020,00

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

Nadere detaillering

Met tabel 5 wordt inzicht verkregen in de deelnemingen in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat per 31 december 1995.

Dienstonderdeel:	Bedragen:
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	f 1 625 048 000,00
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst	f 930 844 020,00
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	f 2 657 007 000,00
Totaal-generaal:	f 5 212 899 020,00

Tabel 5: Deelneming in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen.

Specifieke toelichting

– Directoraat-Generaal voor het Vervoer

N.V. Nederlandse Spoorwegen	f 1 449 738 000,00
N.V. Verenigd Streekvervoer Nederland	– 175 310 000,00
	<u>f 1 625 048 000,00</u>

In 1991 werd met de N.V. Nederlandse Spoorwegen overeenstemming bereikt over de financiering van de N.V. Nederlandse Spoorwegen voor de middellange termijn, ten behoeve van het reizigersvervoer.

De afspraken houden in dat aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen voldoende financiële middelen ter beschikking worden gesteld voor de instandhouding van het reizigersbedrijf. Een jaarlijkse uitbreiding van het geplaatste aandelenkapitaal maakt hiervan deel uit.

In 1995 werd de uitbreiding vastgesteld op f 169,3 mln.

Ter versterking van de solvabiliteit van N.V. Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN) is vanaf 1992 gedurende zeven jaar een bedrag van f 40,0 mln. beschikbaar gesteld in de vorm van aandelenkapitaal.

Dit was noodzakelijk om aan de solvabiliteitseisen van de financieringsinstellingen voor het aantrekken van vreemd vermogen te kunnen voldoen, sinds de overheid geen staatsgarantie meer op leningen van het streekvervoer verstrekt. Voor het jaar 1995 heeft een laatste storting plaatsgevonden ter uitbreiding van het aandelenkapitaal met f 43,4 mln.

Dit omdat de rijksoverheid vanuit haar positie van aandeelhouder tot de conclusie is gekomen dat de solvabiliteitspositie van VSN inmiddels sterk genoeg is om ook zonder verdere kapitaaldotaties tegen marktconforme tarieven geld aan te trekken. Het gevolg daarvan is dat vanaf 1996 geen verdere kapitaaldotaties aan VSN zullen worden verstrekt.

– Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

N.V. Koninklijke Luchtvaart Mij.	f 787 915 020,00
N.V. Luchthaven Schiphol	–129 880 000,00
Groningen Airport Eelde N.V.	– 7 360 000,00
N.V. Luchthaven Maastricht	– 5 346 000,00
N.V. Luchtvaartterrein Texel	– 343 000,00
	<u>f 930 844 020,00</u>

De stand van de opgenomen deelnemingen is ongewijzigd ten opzichte van de saldbalans over dienstjaar 1994.

– Hoofddirectie Telecommunicatie en Post

Koninklijke PTT Nederland N.V.	f 2 656 417 000,00
N.V. Nederlandse Omroepzender Mij.	– 590 000,00
	<u>f 2 657 007 000,00</u>

De deelneming in het aandelenkapitaal van de Koninklijke PTT Nederland N.V. bedroeg oorspronkelijk f 4,0 mld.

Echter als gevolg van de verkoop van een eerste tranche in 1994 van 138 150 000 aandelen, gevolgd door de verkoop van een tweede tranche in 1995 van 115 000 000 aandelen, alsmede de overeengekomen conversie in 1994 van de leningen A en B in 6 047 381 aandelen, is de deelneming in het aandelenkapitaal van de Koninklijke PTT Nederland N.V. met een bedrag van per saldo f 1,3 mld. afgenomen.

2.2.6 Leningen u/g

f 3 104 690 096,10

De door het ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) worden afzonderlijk weergegeven.

Gezien het specifieke karakter van deze leningen kunnen zij, zowel als op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen worden beschouwd.

Nadere detaillering

Door middel van tabel 6 wordt, per dienstonderdeel, inzicht gegeven in de leningen u/g, welke door het ministerie in dienstjaar 1995 of voorgaande jaren zijn verstrekt.

Dienstonderdeel:	Bedragen:
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst	f 145 623 429,40
Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken	f 1 400 000,00
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	f 2 957 666 666,70
Totaal-generaal:	f 3 104 690.096,10

Tabel 6: Leningen u/g.

Specifieke toelichting

– Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Bij de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging (LVB) per 1 januari 1993, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva zal worden gefinancierd door middel van een door de Staat der Nederlanden aan het Zelfstandig Bestuursorgaan Luchtverkeersbeveiliging (ZBO LVB) te verstrekken lening.

Deze lening is opgebouwd uit een drietal onderdelen. De omvang en voorwaarden van deze onderdelen zijn in de op 26 september 1994 gesloten leen-overeenkomst als volgt vastgesteld.

Een bedrag van f 97,2 mln., rentedragend en aflosbaar met een looptijd van 10 jaar, derhalve aflopend aan het eind van het jaar 2002, met een rentepercentage van 8,5%, af te lossen op annuïteitenbasis. Het restantbedrag bedraagt per 31 december 1995 f 75,8 mln.

Een bedrag van f 48,6 mln., rentedragend en niet aflosbaar gedurende 10 jaar. Na afloop van deze 10 jaar kunnen de condities opnieuw worden vastgesteld. De rente bedraagt 8,5%.

Een bedrag van f 14,6 mln., niet rentedragend en niet aflosbaar, en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de ZBO LVB.

Als gevolg van de privatisering van de Rijksluchtvaartschool (RLS) is er een bedrag opgenomen ter financiering van de verschuldigde eigen bijdrage in de opleidingskosten door leerlingen van deze school. Van deze lening, waarop in 1995 voor een bedrag van f 0,9 mln. is afgelost, bedraagt het restantbedrag per 31 december 1995 f 4,4 mln. en is de looptijd tot het jaar 2002.

De waarde benadert grotendeels de werkelijke waarde van deze leningen.

Daarnaast maakt een in 1994 aan de Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartgeneeskundig Centrum (NLRGC) verstrekte lening deel uit van deze post. In deze door de ministeries van Defensie en Verkeer en Waterstaat gezamenlijk verstrekte kapitaalinjectie, ter grootte van f 4,3 mln., neemt eenieder voor 50% deel. Deze kapitaalinjectie heeft tot doel de financiële basis te saneren, zodat de stichting in staat is te kunnen functioneren zonder financiële hulp van de overheid, dat wil zeggen op basis van geleverde diensten.

Deze lening is renteloos en in beginsel niet aflosbaar.

– Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken

Op advies van de Adviescommissie Maritieme Onderzoekinfrastructuur (ACMOI) is door de ministeries van Economische Zaken, Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en Verkeer en Waterstaat in 1993 een renteloze lening verstrekt aan het Maritiem Research Instituut (MARIN) als

overbruggingssteun. De lening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bedraagt f 1,4 mln.

Conform de gemaakte afspraken en de aan de lening verbonden voorwaarden, vervaardigt het MARIN een business-plan. Nadat alle betrokken partijen goedkeuring aan dit plan hebben gegeven, zal over de terugbetaling worden besloten. Dit zal vermoedelijk in 1996 plaatshebben.

– Hoofddirectie Telecommunicatie en Post

Dit betreft een lening welke in 1988 is verstrekt aan de Koninklijke PTT Nederland N.V. (KPN) in oprichting. De hoofdening is gesplitst in twee afzonderlijke leningen te weten: een geldlening met vaste rente (lening A genoemd) en een achtergestelde geldlening met vaste rente (lening B genoemd).

De hoofdsom van lening A bedroeg oorspronkelijk f 4,9 mld. en heeft een maximum looptijd van 15 jaar. De aflossingen hebben sinds 1992, conform de overeenkomst, plaatsgevonden.

De hoofdsom van lening B bedroeg oorspronkelijk f 1,6 mld. en heeft eveneens een looptijd van maximaal 15 jaar. De eerste aflossing is in 1999 gepland, vervroegde aflossing is onder voorwaarden mogelijk vanaf 1994.

Als gevolg van de in 1993 overeengekomen en in 1994 uitgevoerde conversie in aandelen, is de gezamenlijke hoofdsom van de leningen A en B met een bedrag van f 1,9 mld. verlaagd.

2.2.7 Voorschotten

f 1 342 487 509,17

Van de in deze saldibalans opgenomen voorschotten heeft de definitieve vaststelling van de afrekening nog niet plaatsgevonden, omdat nog niet aan alle relevante voorwaarden is voldaan.

Nadere detaillering

Tabel 7 geeft, verdeeld over de dienstonderdelen, inzage in de aantallen welke in het dienstjaar 1995 en voorgaande jaren zijn verstrekt. Daarbij geeft kolom 2 het totaal aantal openstaande voorschotten per 31 december 1995 weer.

De kolommen 3 en 4 geven informatie over de ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaal aantal posten per 31-12- 1995 openstaand:	Aantal posten ≤ 1 jaar openstaand:	Aantal posten > 1 jaar openstaand:
Centrale Diensten	34	30	4
Directoraat-Generaal			
Rijkswaterstaat	183	83	100
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	6	3	3
Directoraat-Generaal			
Rijksluchtvaartdienst	36	22	14
Directoraat-Generaal			
Scheepvaart en Maritieme Zaken	261	101	160
Rijksdienst voor het Weg- verkeer	100	59	41
Hoofddirectie Telecom- municatie en Post	38	0	38
Totaal-generaal:	658	298	360

Tabel 7: Openstaande voorschotten (aantallen en ouderdom)

Informatie over de totaalbedragen van de openstaande voorschotten die, per dienstonderdeel, op 31 december 1995 nog openstonden, wordt met behulp van tabel 8 gegeven. De kolommen 3 en 4 geven de ouderdom weer.

Dienstonderdeel:	Totaalbedrag per 31-12-1995:	Openstaand bedrag ≤ 1 jaar:	Openstaand bedrag > 1 jaar:
Centrale Diensten	f 23 354 387,41	f 18 288 387,41	f 5 066 000,00
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	f 429 761 062,40	f 236 354 983,84	f 193 406 078,56
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	f 113 364 720,00	f 25 690 800,00	f 87 673 920,00
Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst	f 231 786 291, 86	f 98 991 562,36	f 132 794 729,50
Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken	f 541 880 167,58	f 69 626 516,82	f 472 253 650,76
Rijksdienst voor het Wegverkeer	f 2 304 729,92	f 930 544,92	f 1 374 185,00
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	f 36 150,00	f 0,00	f 36 150,00
Totaal-generaal:	f 1 342 487.509,17	f 449 882 795,35	f 892 604 713,82

Tabel 8: Openstaande voorschotten (totaalbedragen en ouderdom)

Specifieke toelichting

– Centrale diensten

De voorschotten van deze dienst bestaan, naast de voorschotten aan het Koninklijk Huis ad. f 5,5 mln., inzake de functionele kosten, ook uit voorschotten verstrekt aan de Nederlandse organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) ad. f 8,5 mln. in verband met een doelsubsidie. De afwikkeling van deze voorschotten wordt medio juli 1996 verwacht.

Daarnaast is een aantal voorschotten verstrekt in 1995 aan Van Hecke Catering B.V. voor een totaalbedrag van f 2,7 mln., teneinde de voortgang van de restauratieve voorzieningen op diverse lokaties te waarborgen. Deze voorschotten zullen medio 1996 worden verrekend.

In juni en december 1995 is een tweetal voorschotten verstrekt aan Simac Telematica B.V. voor een gezamenlijk bedrag van f 2,3 mln. Deze voorschotten zijn verstrekt op basis van een overeenkomst. Dit in verband met de levering van een automatiseringsnetwerk voor de lokatie Johan de Wittlaan.

Ná een positieve acceptatietest zal de afwikkeling vermoedelijk in het tweede kwartaal van 1996 plaatshebben.

Daarnaast is een voorschot van f 0,6 mln. aan Rand Coöperation verstrekt, inzake het Europees-Amerikaans Centrum voor beleidsanalyse. De afwikkeling wordt in april 1998 voorzien.

Vanaf 1993 worden de voormalige BZB-activiteiten uitgevoerd door het bedrijf Ricas B.V. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft zich tot 1997 verplicht jaarlijks voor een bepaald bedrag aan diensten af te nemen. De financiering loopt deels via een voorschot in contanten en deels via de aflossing van overgedragen materieel.

In 1994 en 1995 zijn voorschotten verstrekt voor een totaalbedrag van f 1,0 mln., die naar verwachting in april 1996 zullen worden afgewikkeld.

Aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) is een bijdrage ad. f 0,4 mln. verstrekt in de normalisatiewerkzaamheden op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dit volgens een jaarlijks overeengekomen programma.

In het kader van een getroffen regeling en VUT-uitkeringen met betrekking tot het voormalig personeel van de Stichting Bedrijfskantine en restaurant, zijn in 1994 en 1995 voorschotten uitbetaald voor een gezamenlijk bedrag van f 0,7 mln.

Afwikkeling van deze voorschotten zal naar verwachting in het tweede en vierde kwartaal van 1996 plaatsvinden.

Ten behoeve van het Antarctica-onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap, alsmede de ozonproblematiek, is een voorschot ad. f 0,8 mln. verstrekt aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek. De afwikkeling, van dit door meerdere departementen gefinancierde onderzoek, wordt in september 1996 verwacht.

– Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

De hoogte van het bedrag aan voorschotten bij het directoraat-generaal wordt mede verklaard door het feit dat onder het directoraat-generaal een groot aantal regionale directies en specialistische diensten ressorteren.

Deze hebben, naast de hierna toegelichte voorschotten, ook afzonderlijk een groot aantal kleine bedragen aan voorschotten uitstaan.

Aan de provincie Limburg is, in het kader van de waternoedsramp en met betrekking tot herstelwerkzaamheden en het aanbrengen van kades, f 155,0 mln. aan voorschotten verstrekt.

In het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) voert het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat ook het kwaliteitsbeheer voor de rijkswateren. Voorschotten voor een gezamenlijk bedrag van f 78,7 mln. zijn verstrekt voor het bouwen en aanpassen van zuiveringsinstallaties voor de directe lozingen op rijkswateren.

Zo zijn er voorschotten verstrekt voor een rioolzuiveringsinstallatie in de gemeente Elburg voor een bedrag van f 6,6 mln. en ten behoeve van een zuiveringsinstallatie bij Dreumel voor een bedrag van f 5,7 mln. Aan de provincie Groningen is in dit kader voor een bedrag van f 25,6 mln. aan voorschotten verstrekt.

In 1992 is aan de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) een voorschot ad. f 2,2 mln. verstrekt en ten behoeve van een zuiveringsinstallatie in de Dokhaven, aan de gemeente Rotterdam ad. f 38,6 mln.

Om het draagvlak van de verkeersveiligheid levend te houden en waar mogelijk te vergroten, worden aan organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, de Stichting Kinderen Voorrang, de Echte Nederlandse Fietsersbond en de Voetgangersvereniging VBV, subsidies verstrekt. Deze subsidies stellen deze organisaties in staat een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid.

In de jaren 1994 en 1995 zijn voorschotten verstrekt tot een gezamenlijk bedrag van f 23,5 mln., welke naar verwachting in de jaren 1996 en 1997 zullen worden afgewikkeld.

In het kader van het gezamenlijk terugdringen van de verkeersonveiligheid is sinds 1989 in iedere provincie een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) geïnstalleerd. Na goedkeuring van het jaarlijkse werkplan door de minister, wordt er een werkbudget beschikbaar gesteld.

Over het jaar 1995 is voor een bedrag van f 17,2 mln. aan voorschotten verstrekt.

Het internationale werk ter voorkoming van de verontreiniging van de zoete en zoute oppervlaktewateren wordt jaarlijks intensiever. In het bijzonder onder invloed van de impulsen van de Rijn- en Noordzeeconferenties.

In dit kader is ingevolge het Rijnzoutverdrag in de jaren 1991, 1993 en 1994 aan de Stichting Rijnwater voor een bedrag van f 14,7 mln. aan voorschotten verstrekt.

Voor beleidsvoorbereidend onderzoek, alsmede voor beleids-
onderbouwend onderzoek met betrekking tot de aanleg, beheer en
onderhoud van waterkeringen en van de gehele waterhuishouding in het
bijzonder, zijn aan de Stichting Centrum Uitvoerings Research en
Regelgeving voor Land, Water en Impuls voorschotten verstrekt voor een
gezamenlijk bedrag van f 12,8 mln. en aan de Stichting Toegepast
Onderzoek Waterbeheer (STOWA) voor een bedrag van f 1,1 mln.

Aan het Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) is in 1994
een voorschot verstrekt ad. f 1,2 mln. voor het vervaardigen van een
digitale grondwaterkaart.

Tevens zijn voorschotten verstrekt in de jaren 1992 tot en met 1995 voor
een totaalbedrag ad. f 3,9 mln. aan de Stichting Centrum voor Regel-
geving en Onderzoek in Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeers-
techniek (CROW). Dit in het kader van het bevorderen en coördineren van
studie, onderzoek en regelgeving op bovengenoemde gebieden.

In het kader van de bijdragen landwegen en oeververbindingen zijn
voorschotten verstrekt inzake PAS 65+ aan de N.V. Texels Eigen
Stoombootonderneming (TESO), rederij Doeksen en Wagenborg
passagiersdiensten B.V. voor een gezamenlijk bedrag van f 2,0 mln.

In verband met het in dienst hebben van landbouw-personeel bij de
directie IJsselmeergebied zijn voorschotten betaald aan het Gezamenlijk
Uitvoeringsorgaan inzake sociale verzekeringswetten ad. f 1,1 mln.

Aan het hoveniersbedrijf Tonsel B.V. te Almere is in verband met de
verlenging van de dienstverlening, voortvloeiend uit de privatiserings-
overeenkomst, een overeenkomst gesloten ten behoeve van het leveren
van plantmateriaal. In dit kader is een voorschot verstrekt ad. f 0,9 mln.

In het kader van bewegwijzering is aan de Koninklijke Nederlandsche
Toeristenbond ANWB een bedrag ad. f 0,8 mln. aan voorschot verstrekt.
Dit ten behoeve van de Almere-buiten en Almere-stad.

– Directoraat-Generaal voor het Vervoer

In verband met de beëindiging van rijksdeelname aan de Zeeuwse
Havenschappen is een beginsel-accord gesloten en een eenmalige
bijdrage verstrekt in 1994 van f 75,0 mln. Zodra de definitieve overeen-
komst in 1996 is gesloten, zal de bijdrage als definitief worden
beschouwd.

Ten behoeve van het Landelijk reisinformatiecentrum openbaar vervoer,
wordt jaarlijks een exploitatie subsidie verstrekt. Met betrekking tot de
bijdrage over 1995 ad. f 15,9 mln. moet nog een accountantsverklaring
worden verstrekt.

Het project Stimulering Treintaxi is een aanvullend openbaar vervoer produkt dat door de N.V. Nederlandse Spoorwegen is opgezet in samenwerking met lokale taxi-bedrijven. Er is een bijdrage in de kosten voor de consolidatie van dit project aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen verstrekt ad. f 11,2 mln. waarover nog verantwoording moet worden afgelegd. Eerst dan zal worden beslist of het bedrag als definitieve bijdrage kan gelden.

Aan de Stichting Transporttechnologie wordt jaarlijks, tot en met 1998, een bijdrage verstrekt op grond van de bijdrageregeling ICES-project Kennisinfrastructuur Transporttechnologie. Conform deze regeling wordt jaarlijks 90% van de geraamde kosten als voorschot betaald. In 1995 is een voorschot van f 9,4 mln. verstrekt, waarvoor naar verwachting aan het eind van het eerste kwartaal van 1996 een accountantsverklaring zal worden afgegeven.

In 1993 en 1994 zijn aan de N.V. Verenigd Streekvervoer West Nederland bijdragen verleend voor een totaalbedrag van f 1,5 mln. voor het experiment rolstoeltoegankelijkheid openbaar vervoer Nieuwegein en omstreken.

Het experiment is inmiddels beëindigd en de financiële verantwoording moet nog van een accountantsverklaring worden voorzien.

De afwikkeling zal naar verwachting in 1996 plaatsvinden.

Aan de Stichting Nederland Distributieland wordt jaarlijks een bijdrage in de kosten van de activiteiten verstrekt. De definitieve vaststelling van de bijdrage over het boekjaar 1995/1996, waarvoor voorschotten zijn verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van f 0,4 mln., dient nog plaats te hebben.

– Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

De grootte van het bedrag aan verstrekte voorschotten bij het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst wordt voornamelijk bepaald door de volgende voorschotten.

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVL) stelt zich onder meer ten doel het bevorderen van de luchtvaart, de luchtvaartgezindheid en het versterken en in stand houden van een breed maatschappelijk draagvlak voor de luchtvaart en de luchtsporten. Op 31 december 1995 zijn de jaarlijks te verstrekken subsidie-voorschotten ten behoeve van de exploitatiekosten over de jaren 1993 tot en met 1995 ter grootte van f 3,2 mln. nog niet afgerekend. De verwachting bestaat dat deze in de jaren 1996 en 1997 zullen worden afgewikkeld.

De Commissie Geluidhinder Schiphol is door de minister ingesteld op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet. De commissie dient jaarlijks een begroting van exploitatiekosten in, op basis waarvan voorschotten worden vastgesteld. In 1995 is een bijdrage van f 0,6 mln. verstrekt die vermoedelijk in 1996 wordt afgewikkeld.

De voorschotten aan de Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) kunnen in drie soorten worden onderverdeeld. Ten eerste een drietal voorschotten op de bijdrage in het exploitatietekort, samenhangende met het eigen basisonderzoek en de exploitatielasten van de Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW).

Deze voorschotten, voor een gezamenlijk bedrag van f 125,7 mln. en verstrekt in de jaren 1993, 1994 en 1995, worden naar verwachting in 1996 en 1997 afgewikkeld.

Ten tweede op de subsidie voor investeringen in de uitbreiding en verbetering van onderzoeksfaciliteiten, die bestemd zijn voor het op peil houden en uitbreiden van apparatuur, noodzakelijk voor wetenschappelijk onderzoek op luchtvaartgebied. Ook dit betreft een drietal voorschotten voor een totaalbedrag van f 43,9 mln., die eveneens naar verwachting in 1996 en 1997 zullen worden afgewikkeld.

Als derde kan nog worden genoemd een drietal voorschotten, tezamen f 17,6 mln. groot, op de subsidie voor deelname in de bouw van een Europese Transsone Windtunnel (ETW), hetgeen in samenwerking met Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië geschiedt. Deze voorschotten, verstrekt in 1993, 1994 en 1995, zullen naar verwachting in 1996 worden afgerekend.

In 1993, 1994 en 1995 zijn aan de Groningen Airport Eelde N.V. voorschotten voor een totaalbedrag van f 3,7 mln. verstrekt.

Daarnaast zijn in 1995 aan de luchthavens Maastricht en Eindhoven, voorschotten verstrekt voor f 2,2 mln., respectievelijk f 0,6 mln. Al deze voorschotten hebben betrekking op de verwachte tekorten op de exploitatiebegrotingen van deze luchthavens over 1993, 1994 en 1995 en waar de Staat der Nederlanden achtereenvolgens 40%, 40% en 25% van het tekort draagt.

Bij de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging, per 1 januari 1993, is bepaald dat het Rijk de tekorten op de dienstverlening aan de gecontroleerde regionale velden blijft dragen, aangezien de uitgaven voor de regionale velden niet volledig door de inkomsten worden gedekt.

Verder blijft het Rijk de kosten dragen van vluchten die, op grond van aanhangsel III van de toepassingsvoorwaarden van de kostengrondslag van het en-route verkeer, zijn vrijgesteld.

De voorlopige bijdrage wordt bij voorschot voldaan en na afloop van elk jaar vindt er een afrekening plaats.

In 1995 is voor een totaalbedrag van f 31,1 mln. voor regionale velden en de zogenoemde vrijgestelde vluchten aan voorschotten betaald. De afrekening zal vermoedelijk in 1996 plaatsvinden.

De Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartgeneeskundig Centrum (NLRGC) streeft naar het optimaliseren van het menselijk functioneren («human factors») in de luchtvaart en het langs die weg bevorderen van de vliegveiligheid. Als belangrijkste activiteit houdt het NLRGC zich bezig met het keuren van vliegers. Daarnaast verricht zij onderzoek op luchtvaartgeneeskundig gebied.

Met ingang van 1994 is de financiële relatie tussen de overheid en het NLRGC gewijzigd in de zin dat vanaf 1994 op basis van kostendeckende tarieven wordt gewerkt. De tekortafdekking bij wet is daarmee komen te vervallen. Een drietal voorschotten met betrekking tot 1993, voor een totaalbedrag van f 2,1 mln., zullen naar alle waarschijnlijkheid in 1996 worden afgewikkeld.

– Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken

Het bedrag aan voorschotten bestaat nagenoeg geheel uit verstrekte premies in het kader van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart (IPZ), de Interimregeling Stimulering Zeescheepvaart (ISZ) en de daarop aansluitende Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ). Deze premies dienen als stimulans voor rederijen om investeringen te doen met betrekking tot de zeescheepvaart.

Gedurende de in de betreffende regelingen gestelde termijnen, moet men aan een aantal voorwaarden voldoen. Indien blijkt dat niet (meer)

aan deze voorwaarden wordt voldaan zal tot terugvordering worden overgegaan. Dit impliceert echter niet dat in alle gevallen tot invordering van het volledige bedrag wordt overgegaan.

Er wordt daarbij een zogenoemde «pro-rata» regeling toegepast, waarbij het terug te vorderen bedrag vermindert naar mate de ouderdom toeneemt. Is echter sprake van het niet (meer) voldoen aan een aantal zwaarwegende voorwaarden, of valsheid in geschrifte, dan wordt wèl tot volledige invordering van het beschikbaar gestelde bedrag overgegaan.

Per 31 december 1995 zou bij het niet meer voldoen aan de gestelde voorwaarden, de zwaarwegende voorwaarden buiten beschouwing gelaten, het vorderingspotentieel circa f 326,2 mln. bedragen.

– Rijksdienst voor het Wegverkeer

Het saldo bevat ondermeer een waarborgstelling ten bedrage van f 1,4 mln. aan PTT Post B.V., inzake het gebruik van frankeermachines en antwoordnummers. Daarnaast is een depôt-storting gedaan ten bedrage van f 0,8 mln., als gevolg van een overeenkomst betreffende het vervoer van postzendingen met PTT Post B.V.

2.2.8 Tegenrekeningen **f 6 459 596 725,01**

Ten behoeve van de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd. Deze tegenrekeningen behoeven geen nadere toelichting.

2.3 Passiva

2.3.1 Begrotingsontvangsten **f 4 960 986 162,41**

De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de rekening en zijn artikelgewijs verdeeld in kolom 5 (realisatie) van de rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), onderdeel ontvangsten, welke rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

Begrotingsontvangsten 1994 **f 7 181 554 033,66**

De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) van dienstjaar 1994 komen overeen met de rekening over het dienstjaar 1994. De verrekening met het ministerie van Financiën heeft nog niet plaatsgehad.

2.3.2 Rekening-courantverhouding Financiën **f 3 662 190 966,01**

De rekening geeft de vordering- en schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Dit saldo is, conform de Regeling Departementale Begrotingsadministratie (RDB), identiek aan het laatste overzicht van de rekening-courantverhouding van het ministerie van Financiën.

Dit saldo is eerst tezamen met het saldo dat onder paragraaf 2.3.3 «Ministerie van Financiën, overlopende posten» is vermeld, gelijk aan de saldobestijging per 31 december 1995, welke middels een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 11 maart 1996, kenmerk RHB 144, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

De afspraak gemaakt tijdens het overleg van de Interdepartementale Werkgroep Begrotingsaangelegenheden (IWB) om de nagekomen mutaties met betrekking tot het dienstjaar 1995 niet meer afzonderlijk te presenteren, wordt eerst met de verantwoording over 1996 gerealiseerd.

2.3.3 Ministerie van Financiën, Overlopende posten f 198 083,04

Dit betreffen mutaties welke betrekking hebben op het dienstjaar 1995, die eerst in 1996 in de borderellen van het ministerie van Financiën zijn opgenomen.

Nadere detaillering

Agentschap KNMI salarissen december 1995	f 4 197 462,77 D
Verkeersbegeleidingssysteem	- 2 462 805,00 D
Verontreinigingsheffing Rijkswateren	- 28 132 800,22 D
Fonds Economische Structuurversterking	- 33 962 000,00 CR
Bezwaren op diverse verrekenstukken	- 1 029 151,03 CR
	<u>f 198 083,04 CR</u>

Specifieke toelichting

De post Fonds Economische Structuurversterking (FES) omvat ondermeer een bedrag van f 33,2 mln., inzake extra ontvangsten uit hoofde van de verkoop van een tweede tranche aandelen Koninklijke PTT Nederland N.V. (KPN).

2.3.4 Sluitrekening met Infrastructuurfonds f 602 494 867,47

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat géén gescheiden administratie wordt gevoerd ten behoeve van dit fonds.

2.3.5 Intra-comptabele schulden f 60 852 345,53

Onder de intra-comptabele schulden zijn die bedragen opgenomen, die niet ten gunste van de begroting zijn gebracht, omdat deze ontvangsten en/of inhoudingen nog aan derden moeten worden afgedragen.

Indien niet expliciet vermeld, kunnen deze intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden beschouwd.

Nadere detaillering

De bij het ministerie voor komende intra-comptabele schulden zijn in tabel 9 verdeeld naar dienstonderdeel.

Daarbij geeft kolom 2 inzicht in het aantal intra-comptabele schulden per 31 december 1995, terwijl de kolommen 3 en 4 inzicht verschaffen over de ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaal aantal posten per 31-12-1995 openstaand:	Aantal posten ≤ 1 jaar openstaand:	Aantal posten > 1 jaar openstaand:
Centrale Diensten	3	3	0
Directoraat-Generaal			
Rijkswaterstaat	228	213	18
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	3	3	0
Directoraat-Generaal			
Rijksluchtvaartdienst	25	23	2
Directoraat-Generaal			
Scheepvaart en Maritieme Zaken	360	222	138
Rijksdienst voor het Wegverkeer	23 494	23 494	0
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	73	73	0
Centrale Financiële Administratie/FEZ	114	114	0
Totaal-generaal:	24 308	24 145	158

Tabel 9: Openstaande intra-comptabele schulden (aantallen en ouderdom)

Met behulp van tabel 10 wordt, per dienstonderdeel, informatie verschaft over de openstaande intra-comptabele schulden in totaalbedragen en ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaalbedrag per 31-12-1995:	Openstaand bedrag ≤ 1 jaar:	Openstaand bedrag > 1 jaar:
Centrale Diensten	f 639 629,34	f 639 629,34	f 0,00
Directoraat-Generaal			
Rijkswaterstaat	f 15 661 473,31	f 12 265 196,25	f 3 396 277,06
Directoraat-Generaal voor het Vervoer	f 172 942,04	f 172 942,04	f 0,00
Directoraat-Generaal			
Rijksluchtvaartdienst	f 416 387,55	f 405 264,28	f 11 123,27
Directoraat-Generaal			
Scheepvaart en Maritieme Zaken	f 2 408 251,71	f 1 067 115,74	f 1 341 135,97
Rijksdienst voor het Wegverkeer	f 1 063 868,01	f 1 063 868,01	f 0,00
Hoofddirectie Telecommunicatie en Post	f 43 204,44	f 43 204,44	f 0,00
Centrale Financiële Administratie/FEZ	f 40 446 589,13	f 40 446 589,13	f 0,00
Totaal-generaal:	f 60 852 345,53	f 56 103 809,23	f 4 748 536,30

Tabel 10: Openstaande intra-comptabele schulden (totaalbedragen en ouderdom)

Specifieke toelichting

– Centrale Diensten

De inhoudingen op de salarissen van personeelsleden over de maand december 1995, inzake de collectieve ziektekostenverzekeringen, personeelsverenigingen en de pensioenpremie, voor een gezamenlijk bedrag van f 0,6 mln. zijn eerst in januari 1996 aan derden afgedragen.

– Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

In voorgaande jaren zijn door projectontwikkelaars, in verband met de aankoop van onroerend goed in Almere depôtgelden gestort ad. f 2,7 mln. ten behoeve van de gemeente Almere.

Deze gelden zijn bestemd voor de bouw van parkeervoorzieningen en voor de realisatie van toekomstige sociaal culturele voorzieningen. Per 31 december 1995 bedraagt het saldo een bedrag van f 0,7 mln. voor de bouw van parkeervoorzieningen en f 1,2 mln. voor de realisatie van de sociaal culturele voorzieningen.

Als gevolg van het in Europees verband tot stand gekomen Rijnzoutverdrag, is nog een bedrag verschuldigd ad. f 1,3 mln.

Aan de Belastingdienst dient nog een bedrag van circa f 0,2 mln. afgedragen te worden in verband met ontvangen omzetbelasting.

Daarnaast moest aan deze dienst een bedrag van f 1,2 mln. worden overgedragen als gevolg van heffingen in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO), waarvan het vorderingenbeheer in de loop van 1995 aan deze dienst is overgedragen.

Iedere maand wordt aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) de pensioenpremie afgedragen. Het ingehouden werknemersdeel over de maand december 1995 van dit directoraat-generaal moest, voor een gezamenlijk bedrag van f 1,3 mln., nog worden afgedragen.

Door verzekeringsmaatschappijen worden gelden gestort als borg voor de schades die zijn ontstaan als gevolg van schadevaringen op rijkswateren. Tot op het moment dat het werkelijke schadebedrag bekend is, waarvoor de veroorzaker aansprakelijk gesteld wordt, blijven deze gelden in depôt. Het totaalbedrag dat nog op 31 december 1995 in depôt was bedroeg f 6,1 mln.

– Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken

Deze post heeft nagenoeg geheel betrekking op Port State Control (PSC) ad. f 2,3 mln. Deze organisatie is belast met het coördineren en harmoniseren van de belangen van de maritieme autoriteiten met betrekking tot de activiteiten in en om de internationale havens.

Het bedrag heeft voornamelijk betrekking op de ontvangen contributies van de deelnemende landen.

– Rijksdienst voor het Wegverkeer

Het betreft hier onder andere nog aan gemeenten af te dragen gelden, inzake ontheffingen in het kader van exceptioneel transport, voor een bedrag van f 0,3 mln. Een bedrag van f 0,5 mln. maakt deel uit van deze post, het betreffen ontvangen leges delen III, waarvan nog niet kon worden vastgesteld of hiervoor ook delen III aan die derden moest worden verstrekt.

Daarnaast bevat deze post ook het ingehouden werknemersdeel over de maand december 1995 ad. f 0,1 mln., dat nog aan het ABP moest worden afgedragen.

– Centrale Financiële Administratie/FEZ

Dit betreft onder andere de ingehouden loonheffing op de salarissen over de maand december 1995 ad. f 40,4 mln., die in januari 1996 aan de Belastingdienst is afgedragen.

De extra-comptabele schulden ontstaan, omdat de betalingen nog niet hebben plaatsgehad en te zijner tijd als uitgaven ten laste van de begroting worden gebracht.

Daarnaast kunnen deze extra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden gekwalificeerd.

Nadere detaillering

Tabel 11 geeft, verdeeld naar dienstonderdeel, inzicht in de aantallen extra-comptabele schulden die op 31 december 1995 bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat aanwezig waren. De kolommen 3 en 4 verschaffen informatie over de ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaal aantal posten per 31-12- 1995 openstaand:	Aantal posten ≤ 1 jaar openstaand:	Aantal posten > 1 jaar openstaand:
Rijksdienst voor het Weg- verkeer	3409	3409	0
Totaal-generaal:	3409	3409	0

Tabel 11: Openstaande extra-comptabele schulden (aantallen en ouderdom)

Met tabel 12 wordt, gespecificeerd naar dienstonderdeel, een opgave verstrekt van de extra-comptabele schulden in totaalbedragen en ouderdom.

Dienstonderdeel:	Totaalbedrag per 31-12-1995:	Openstaand bedrag ≤ 1 jaar:	Openstaand bedrag > 1 jaar:
Rijksdienst voor het Weg- verkeer	f 2 483 117,41	f 2 483 117,41	f 0,00
Totaal-generaal:	f 2 483 117,41	f 2 483 117,41	f 0,00

Tabel 12: Openstaande extra-comptabele schulden (totaalbedragen en ouderdom)

Specifieke toelichting

– Rijksdienst voor het Wegverkeer

Deze post heeft betrekking op de rekening-courantverhoudingen met vaste cliënten, veelal bedrijven in de automobielbranche, die alleen bij een positief saldo diensten en/of produkten kunnen afnemen, zoals type-keuringen.

2.3.7 Leningen o/g

f 100 325 740,55

Zoals ook reeds vermeld bij de leningen u/g worden ook de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen geldleningen afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

Deze leningen kunnen, gezien hun specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare schulden, als op lange termijn opeisbare schulden worden aangemerkt.

Specifieke toelichting

– Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

In het kader van de Luchtvaartwet worden jaarlijks uitgaven verricht

wegens het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen en/of het amoveren van woningen rond de N.V. Luchthaven Schiphol. Deze uitgaven worden gefinancierd uit heffingen, die via de N.V. Luchthaven Schiphol worden geïnd. In de afgelopen jaren waren de investeringen hoger dan de inkomsten uit de heffingen. Deze hogere uitgaven zijn voorgefinancierd door de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS).

Het totaalbedrag van de voorgefinancierde uitgaven bedraagt f 100,3 mln., waarvan de afwikkeling in de jaren 1997 tot en met 2012 wordt verwacht.

Een bedrag van f 6,0 mln., deel uitmakend van voornoemd bedrag, zou met ingang van 1994 in vijf jaarlijkse termijnen van f 1,2 mln. afgelost worden. Echter in 1994 is met de N.V. Luchthaven Schiphol geregeld dat aan de Staat der Nederlanden uitstel van betaling is verleend tot en met het jaar 2012, met dien verstande dat het bedrag dan ineens wordt terugbetaald. Een en ander onder de voorwaarde dat de terugbetaling pas zal plaatsvinden, nadat de overige leningen van de Staat der Nederlanden aan de SGIS zijn terugbetaald. Deze aflossingsverplichting is eveneens opgenomen onder de per 31 december 1995 openstaande verplichtingen.

2.3.8 Openstaande verplichtingen **f 4 848 973 000,00**

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 1995 is opgebouwd uit de in het jaar 1995 aangegane verplichtingen, alsmede de in voorgaande jaren aangegane nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in dienstjaar 1995 hebben geleid.

Samenstelling

Verplichtingen 31/12/1994	f 3 726 305 000,00
Aangegane verplichtingen in 1995	– 9 279 610 000,00
	<u>f 13 005 915 000,00</u>
Tot betaling gekomen in 1995	– 7 820 353 000,00
Negatieve bijstellingen van a.g.g. verpl. uit eerdere begr.jaren	– 375 089 000,00
Openstaande verplichtingen 31/12/1995	<u>f 4 810 473 000,00</u>

Openstaande verplichtingen buiten begrotingsverband

In tegenstelling tot de verplichtingen binnen begrotingsverband kan van de verplichtingen buiten begrotingsverband, om systeem-technische redenen, nog niet eenzelfde verdeling zoals bovenstaand worden weergegeven. De stand van de openstaande verplichtingen buiten begrotingsverband bedraagt ultimo 1995 f 38,5 mln.

2.3.9 Openstaande garantieverplichtingen **f 1 507 814 867,05**

In een aantal gevallen wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen bijdrage verleend voor ondersteuning van wenselijk geachte activiteiten.

Het ministerie verleent echter wel garanties aan instellingen of particulieren (bijlage A) zodat deze, met de staatsgarantie achter zich, in staat zijn leningen af te sluiten. Op deze wijze kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Specifieke toelichting

Met betrekking tot de verleende garanties ten behoeve van het streekvervoer kan worden vermeld, dat er géén staatsgaranties meer worden verleend. Aangezien wordt afgelost volgens de aflossings-

schema's, wordt het bedrag waarover de Staat risico loopt jaarlijks evenredig minder.

In het kader van de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen heeft een vermogenstoedeling plaatsgevonden aan NS Railinfra-beheer B.V. en aan de marktsector. Hierdoor is het in voorgaande jaren van Eurofima geleende bedrag, gesplitst in een gedeelte marktsector en een gedeelte railinfra-beheer.

Het gedeelte dat betrekking heeft op de marktsector is verantwoord in deze saldibalans en het gedeelte dat betrekking heeft op NS Railinfra-beheer B.V. in de saldibalans behorend tot die van het Infrastructuurfonds.

Het totale door de N.V. Nederlandse Spoorwegen in 1995 nieuw van Eurofima geleende bedrag bedraagt f 144,8 mln en is geheel bestemd voor de marktsector.

2.4. Tegenrekeningen

f 9 822 800 655,36

Ten behoeve van de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten.

Bijlage-**Staat van Garanties**

Opgave van de op 31 december 1995 lopende garantie als bedoeld onder punt 4,4 van de Regeling Departementale Begrotingsadministratie

Wet op andere regeling op grond waarvan garantie-verlening geschiedt	Gegarandeerde ver- bintenissen van derden of andere objecten	Tot welk bedrag garantieverlening kan geschieden	Gedurende welke tijd garantie kan worden verleend	Maximaal te garan- deren bedrag	1. Bedrag verleende garantie 2. Aan wie verleend 3. Ten behoeve van wie verleend	Bedragen waarvoor de Staat risico loopt gedurende de looptijd van de garantie excl. rente per 31.12.95	1. Betaalde bedragen 2. Terugontvangen bedragen
Wet van 19 mrt'76 Stb. 204 max 519,5 mln art. 03.11	Aflossing en Rente	f 515.600.000,00	Onbeperkt	f 805.936.500,00	1. f 805.936.500,00 2. Div. Geldgevers 3. Div. Autobus- ondernemingen	f 341.622.684,00	1. f 1.104.164,00 2. nihil
Brief aan Financiën dd. 24-3-84 Hfd. XII 1991 art. 03.11	Aflossing en Rente	f 100.000.000,00	na 1 jan. 1982	f 41.800.000,00	1. f 34.800.000,00 2. Diversen 3. N.V. Aandelenbezit Streekvervoer	f 8.500.000,00	1. nihil 2. nihil
Wet van 6 juni 1968 Stb. 328 Gewijzigd bij de wet van 1 mei 1970 Stb. nr. 253 art. 03.11	Aflossing en Rente	f 315.000.000,00	tot 1 jan. 1971	f 315.000.000,00	1. f 315.000.000,00 2. Div. geldgevers 3. N.V. Ned. Spoorw.	f 0,00	1. nihil 2. nihil
Tractatenblad 1956 nr. 10 van 19-1-1956 Eurofirma art. 03-11	Verb. voort- vloeiende uit deel- neming aan Eurofirma	Onbeperkt	Onbeperkt	Niet van toepassing	1. f..... 2. Eurofirma 3. N.V. Ned. Spoorw.	f 1.060.560.927,43	1. nihil 2. nihil
brief Financiën van 14 september 1964 nr. A4-10896 art. 04.12.01	Aflossing en Rente	f 380.000.000,00	tot 15-10-2003	f 368.000.000,00	1. f 368.000.000,00 2. Div. geldgevers (banken) 3. N.V. Luchthaven Schiphol	f 52.067.849,00	1. nihil 2. nihil
brief Financiën van 31 oktober 1967 nr. A7/14375 art. 04.12.02	Aflossing en Rente	f 220.000,00	t/m 01-09-1998	f 220.000,00	1. f 220.000,00 2. Nat. Levens- verzekeringsbank 3. N.V. Luchthaven Limburg	f 45.514,00	1. nihil 2. nihil
brief Financiën van 22 augustus 1969 nr. A69/11097 art. 04.12.03	Aflossing en Rente	f 120.000,00	t/m 01-08-1998	f 120.000,00	1. f 120.000,00 2. N.V. Bank Ned. Gemeenten 3. N.V. Luchthaven Texel	f 14.400,00	1. nihil 2. nihil
brief Financiën van 6 november 1975 nr. 47/50353 art. 04.12.04	Aflossing en Rente	f 14.075.000,00	t/m 31-07-2004	f 14.075.000,00	1. f 14.075.000,00 2. ABP 3. NLR/DNWW	f 10.016.233,00	1. nihil 2. nihil

Opgave van de op 31 december 1995 lopende garantie als bedoeld onder punt 4,4 van de Regeling Departementale Begrotingsadministratie

Wet op andere regeling op grond waarvan garantie-verlening geschiedt	Gegarandeerde ver-bintenissen van derden of andere objecten	Tot welk bedrag garantieverlening kan geschieden	Gedurende welke tijd garantie kan worden verleend	Maximaal te garan-deren bedrag	1. Bedrag verleende garantie 2. Aan wie verleend 3. Ten behoeve van wie verleend	Bedragen waarvoor de Staat risico loopt gedurende de looptijd van de garantie excl. rente per 31.12.95	1. Betaalde bedragen 2. Terugontvangen bedragen
brief Financiën van 6 november 1975 nr. 47/50352 art. 04.12.04	Aflossing en Rente	f 10.045.000,00	t/m 31-08-1999	f 10.045.000,00	1. f 10.045.000,00 2. ABP 3. NLR/DNW	f 4.792.648,00	1. nihil 2. nihil
brief Financiën van 18 maart 1993 nr. BGW 93/460 art. 04.12.04	Aflossing en Rente	f 1.071.650,00	t/m 31-03-2004	f 1.071.650,00	1. f 1.071.650,00 2. ABP 3. NLR/DNW	f 934.984,00	1. nihil 2. nihil
Ovk. A/24.042 eA/024.044 dd. 17-06-1986 Hfd. XII 1989 art. 0605	N.V. Flevolandse Drinkwater Mij.	f 50.000.000,00	tot 1-2011	f 50.000.000,00	1. f 50.000.000,00 2. Div. geldgevers 3. N.V.F.D.M.	f 12.800.000,00	1. nihil 2. nihil
Ovk. HW/WBU-U-5373 Hfd. XII 1990 art. 0305	Aflossing en Rente	f 17.050.000,00	t/m 31-12-2006	f 17.050.000,00	1. f 17.050.000,00 2. ABN 3. Wagenborg	f 10.959.627,62	1. nihil 2. nihil
brief V&W van 17 november 1994 nr. JBZ/L 94.008769	Bijdrage baan-renovatie	f 850.000,00	t/m 31-12-2003	f 850.000,00	1. f 850.000,00 2. Ministerie van Defensie 3. L.H. Twente	f 850.000,00	1. nihil 2. nihil
brief Financiën/V&W/Defensie d.d. 28 februari 1995 nr. F/95/00569	Wachtgeldregeling	f 4.650.000,00	t/m 31-12-1997	f 4.650.000,00	1. f 4.650.000,00 2. Ministerie van Defensie 3. NLRGC	f 4.650.000,00	1. nihil 2. nihil
Totaal						f 1.507.814.867,05	

3. Financiële verantwoording agentschap KNMI

Algemeen

Dit jaarverslag is voor het KNMI het eerste als agentschap en daarmee ook het eerste op basis van het baten en lasten stelsel. Terugkijkend op deze eerste periode als agentschap overheerst een positief gevoel.

Het financiële resultaat voldoet aan de verwachtingen, waarbij moet worden bedacht dat de afgesproken verbetering van de doelmatigheid ter grootte van f 1 mln. reeds op voorhand was ingeleverd.

De kwaliteit van de dienstverlening van het KNMI is in 1995 op een aantal punten aanzienlijk verbeterd.

Zo werden er verbeteringen aangebracht op het gebied van de radargegevens over neerslag, bliksemdetectie, betrouwbaarheid van satellietdata en de distributie van veiligheidsberichten voor de maritieme sector. Ten behoeve van de burgerluchtvaart werd het nieuw ontwikkelde meteorologisch zelfbriefing systeem in gebruik genomen. De wetenschappelijke prestaties van het KNMI ten aanzien van het onderzoek naar de ontwikkelingen van ons klimaat werden na een uitgebreid onderzoek door een internationale commissie van deskundigen, positief beoordeeld.

Door diezelfde commissie werden daarbij aanbevelingen gedaan, die in 1996 nog tot verbetering zullen leiden.

In 1995 was er ook sprake van een verdere toename van de Europese samenwerking op meteorologisch gebied. Voorbeelden daarvan zijn de oprichting van Eumetnet (een vorm van operationele samenwerking) en van Ecomet (marktgerichte activiteiten).

Bedrijfsvoering

Het vormen van een agentschap heeft als doel te komen tot een verbetering van de bedrijfsvoering. Bij de instelling van het agentschap KNMI was op grond hiervan overeengekomen dat het instituut op de kosten van de produkten voor de Rijksoverheid in 1995 een bedrag van f 1 mln. diende te besparen. De bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd daartoe met dit bedrag verlaagd.

Ondanks deze verlaging werd er in 1995 een positief resultaat bereikt. Dit resultaat was voor f 0,5 mln. het gevolg van hogere inkomsten dan gepland, maar voor het grootste deel (f 2,8 mln.) lag de oorzaak in een lager kostenniveau dan was voorzien.

De kostenbesparing werd voor een groot deel bereikt door uitstel van geplande investeringen, waardoor op afschrijvingen en onderhoud kon worden bespaard. Daarnaast is er in 1995 op andere materiële exploitatiekosten minder uitgegeven dan begroot en waren de uitgaven voor personeel hoger dan de raming.

De afwijking die de rekening van baten en lasten laat zien op de personele en materiële apparaatskosten heeft voor ruim f 2,5 mln. als oorzaak een verschuiving in de verantwoordingssystematiek, zoals die werd gebruikt vóór en na de invoering van het agentschap. Zo worden de kosten van tijdelijk ingehuurd arbeidskrachten en van opleidingen sinds 1 januari 1995 volledig onder personele kosten verantwoord. Niettemin blijft er dan nog een bedrag aan personele kosten over dat ongeveer f 1 mln. hoger is dan de raming.

Hier moet geconstateerd worden dat de bezuinigingen op de personeelskosten in 1995 niet in die mate zijn gerealiseerd als vooraf was beoogd. Om toch aan het voorziene besparingsbedrag te komen, heeft er een extra bezuiniging plaatsgevonden op de materiële apparaatsuitgaven.

Omdat het financiële resultaat in 1995 voor een deel het gevolg is van het uitstellen van uitgaven, moet er mee worden gerekend dat er in 1996 een tegengesteld effect optreedt. Het positieve saldo over 1995 dient dan als buffer.

De verbetering van de bedrijfsvoering is mede gerealiseerd door verbetering van de organisatie (implementatie van het 4-sectoren model) en invoering van interne aansturing op output op basis van de geplande productie in het zgn. produktplan.

Daarnaast is duidelijk waarneembaar dat het baten en lasten stelsel een positieve bijdrage aan de bedrijfsvoering levert door de wijze waarop met bij elkaar behorende kosten en opbrengsten moet worden omgegaan.

Het sturen op output heeft er in de praktijk toe geleid dat de relatie tussen het KNMI en het moederdepartement in grotere mate het (positieve) karakter van opdrachtgever en opdrachtnemer heeft gekregen.

Tarievenbeleid

Het tarievenbeleid dat door het KNMI wordt gehanteerd, vormt de basis voor het vermijden van enige vorm van concurrentievervalsing.

Om tot een goede uitvoering hiervan te kunnen komen is binnen het KNMI een strikte administratieve scheiding aangebracht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de produkten die uit de Rijksbegroting worden betaald en de produkten die voor rekening van derden worden vervaardigd. Voor dit laatste deel worden de condities gelijk gemaakt aan het bedrijfsleven.

Overigens is deze werkwijze ook in Europees verband van belang. In 1995 is het Europese samenwerkingsverband «Ecomet» opgericht. Doel hiervan is de nationale meteorologische diensten en de particuliere weerbedrijven met elkaar te laten concurreren, zonder de eveneens noodzakelijke samenwerking in de meteorologische wereld te verstoren. Formele toetreding van het KNMI tot deze organisatie komt aan de orde als Ecomet een verklaring van geen bezwaar van de Europese commissie verwerft.

De Europese Commissie heeft aangekondigd in dit verband aan de nationale diensten eisen te gaan stellen inzake de administratieve scheiding; eisen waar het KNMI inmiddels al aan kan voldoen.

(Vóór verwerking van voorgestelde resultaatsbestemming)

Balans per	31-dec-1995		01-jan-1995	
Bedragen in guldens				
<i>Activa</i>				
Materiële vaste activa		28 093 212		29 718 357
* Grond en gebouwen	579 750		586 500	
* Installaties en inventaris	13 762 434		19 487 971	
* Overige	8 824 053		9 643 886	
* In ontwikkeling	4 926 975		0	
Voorraden		242 805		668 463
Vorderingen		9 181 048		10 728 846
* Debiteuren	4 886 950		3 430 773	
* Transitorische activa	4 294 098		7 298 073	
Liquide middelen		7 368 320		8 884
Totaal activa		44 885 385		41 124 550
<i>Passiva</i>				
Agentschapsvermogen		36 148 898		36 148 898
* Algemene reserves	33 523 753		36 148 898	
* Bestemmingsreserve	2 625 145		0	
Saldo exploitatie boekjaar		3 332 318		0
Schulden op korte termijn		5 404 169		4 975 652
* Crediteuren	2 488 111		1 361 075	
* Transitorische passiva	2 916 058		3 614 577	
Totaal passiva		44 885 385		41 124 550

Rekening van baten en lasten 1995

	begroting		realisatie		slotwet mutaties	
Bedragen in guldens						
<i>Totale baten</i>		74 903 000		75 411 840		- 508 840
opbrengst opdracht V&W		49 535 000		49 535 281		- 281
opbrengsten derden		25 368 000		25 622 937		- 254 937
rentebaten		p.m.		193 437		- 193 437
buitengewone baten		0		60 185		- 60 185
<i>Totale lasten</i>		74 903 000		72 079 522		2 823 478
kosten apparaat		63 317 000		62 726 470		590 530
* personeel	42 662 000		46 100 212			
* materieel	20 655 000		16 626 258			
rentelasten		p.m.				0
afschrijvingen		11 586 000		9 030 586		2 555 414
buitengewone lasten		0		322 466		- 322 466
<i>Saldo van baten en lasten</i>		0		3 332 318		- 3 332 318

TOELICHTING

Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

Cijfers ter vergelijking

Bij de balans per 31 december 1995 zijn ter vergelijking de bedragen uit de openingsbalans van het KNMI per 1 januari 1995 opgenomen. Cijfers ter vergelijking van de rekening van Baten en Lasten zijn, gelet op het feit dat het KNMI in 1995 voor het eerst als agentschap opereerde, niet voorhanden.

Waarderingsgrondslagen openingsbalans 1 januari 1995

Per 1 januari 1995 is het KNMI een agentschap. Daarmee heeft het KNMI activa en passiva in economisch eigendom verkregen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorts is het KNMI per 1 januari 1995 overgegaan van het geïntegreerde verplichtingen/kasstelsel naar het baten en lasten stelsel.

De gehanteerde grondslagen zijn mede gebaseerd op de financiële afspraken die tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het KNMI zijn gemaakt bij de start van het agentschap.

De materiële vaste activa per 1 januari zijn door een extern bureau genventariseerd.

Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven op de waarderingsgrondslagen.

Waarderingsgrondslagen van de activa en passiva

Algemene grondslagen

Alle activa en passiva worden, voor zover niet anders is vermeld, opgenomen voor de nominale waarde, inclusief BTW.

Activa

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingsprijs, verminderd met de afschrijving. Onder aanschaffingsprijs wordt verstaan de investeringsuitgaven, die verband houden met het verkrijgen of het zelf vervaardigen van het actief. De afschrijvingen worden lineair berekend, gebaseerd op de geraamde economische levensduur. De activeringsgrens voor vaste activa is f 1 000,- incl. BTW.

Op vaste activa die in gebruik worden genomen, vindt afschrijving plaats vanaf het moment van ingebruikname. Onder grond en gebouwen is uitsluitend begrepen het pand Emmalaan 5, in De Bilt dat in 1993 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is aangekocht. De andere gebouwen zijn eigendom van de Rijksgebouwendienst.

Onder de overige activa kunnen worden begrepen meet- en waarnemingsinstrumenten en computersystemen.

Onder activa in ontwikkeling worden activa opgenomen die nog niet bedrijfsklaar zijn. Deze activa worden gewaardeerd tegen de directe kosten.

Op terreinen en activa in ontwikkeling wordt niet afgeschreven. Op gebouwen wordt 2.5% per jaar afgeschreven, op installaties en inventaris 10% tot 14,3% en de overige activa 10% tot 33,3%. De verschillende percentages zijn gebaseerd op de verschillen in de gebruiksduur.

Vorraden

Onder de voorraden zijn opgenomen onderhouds- en kantoorartikelen, alsmede de voorraad radiosondes.

Deze voorraden zijn gewaardeerd tegen de gemiddelde inkoopprijs, inclusief BTW, onder aftrek van een voorziening voor incourantheid. Voorts is onder de voorraden opgenomen het onderhanden werk.

Dit wordt gewaardeerd tegen directe kosten onder aftrek van de ingediende termijndeclaraties en voor zover nodig onder aftrek van een voorziening voor verwacht verlies.

Vorderingen

De debiteuren zijn opgenomen tegen nominale waarde, verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor mogelijke oninbaarheid.

Passiva

Agentschapsvermogen

Het agentschapsvermogen is het saldo van bezittingen en schulden. Onderdelen van het agentschapsvermogen zijn de algemene reserve en de bestemmingsreserve. De algemene reserve dient voor het opvangen van algemene bedrijfsrisico's en de bestemmingsreserve is bestemd voor het doen van uitgaven voor materiële en immateriële vaste activa in latere jaren.

Schulden op korte termijn

Onder crediteuren worden schulden opgenomen die binnen één jaar of eerder vervallen.

Grondslagen voor resultaatbepaling

Bedrijfsresultaat

De resultaten zijn berekend op basis van historische kostprijzen, waarbij de baten en lasten zijn toegerekend aan de periodes waarop zij betrekking hebben. De transacties in vreemde valuta zijn omgerekend in Nederlandse guldens.

Buitengewone baten en lasten

De buitengewone baten en lasten betreffen resultaten welke geen betrekking hebben op de gewone bedrijfsuitoefening.

TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 1995

AKTIVA	31-dec-95		01-jan-95		
Materiële vaste activa	f 28 093 212		f 29 718 357		
Verloop van de materiële vaste activa					
	grond & gebouwen	installaties & inventaris	overige	in ontwikkeling	totaal
<i>Bedragen in guldens</i>					
Balans per 01-jan-1995					71 099 365
Aanschafwaarde per 1/1	600 000	40 291 901	30 207 464	0	
Cumulatieve afschrijvingen 1/1	13 500	20 803 930	20 563 578	0	41 381 008
Boekwaarde 1/1	586 500	19 487 971	9 643 886	0	29 718 357
mutaties boekjaar:					
Investerings	0	1 323 460	1 451 194	4 926 975	7 701 629
Afschrijvingen	6 750	7 041 624	1 982 212	0	9 030 586
Des-investerings	0	128 861	1 182 634		1 311 495
Afschr. des-investerings	0	121 488	893 819	0	1 015 307
Totaal mutaties	- 6 750	- 5 725 537	- 819 833	4 926 975	- 1 625 145
Balans per 31-dec-1995					
Aanschafwaarde per 31/12	600 000	41 486 500	30 476 024	4 926 975	77 489 499
Cumulatieve afschrijvingen 31/12	20 250	27 724 066	21 651 971		49 396 287
Boekwaarde per 31/12	579 750	13 762 434	8 824 053	4 926 975	28 093 212
				31-dec-95	01-jan-95
Voorraden				f 242 805	f 668 463
Kantoor-/magazijnvoorraad				f 624 280	f 435 463
Voorziening incurant				f - 64 000	f 0
Onderhanden werk (minus gefactureerde termijnen)				f - 317 475	f 233 000
Totaal				f 242 805	f 668 463

Op de waarde van de voorraad is als voorziening een bedrag in mindering gebracht van dfl 64 000,- voor incurante goederen.
Het verschil t.o.v. 1 januari 1995 wordt vooral veroorzaakt door de gedeclareerde termijnen in het onderhanden werk.

	31-dec-95		01-jan-95	
Debiteuren	f 4 886 950		f 3 430 773	
Debiteuren	f 5 354 950		f 3 952 687	
Voorziening	f - 468 000		f - 521 914	
Totaal	f 4 886 950		f 3 430 773	

Het debiteurenbedrag bevat dfl 412 000 aan oninbare vorderingen, welke ingevolge de voorschriften vijf jaar na vorming van de voorziening, afgeboekt kunnen worden nadat is gebleken dat invordering niet meer mogelijk is.

	31-dec-95	01-jan-95
Transitorische activa	f 4 294 098	f 7 298 073
Vooruitbetaald	f 1 002 790	f 1 199 120
Vordering op Min. van Verkeer & Waterstaat	f 3 046 791	f 5 501 864
Overige vorderingen	f 244 517	f 597 089

Het verschil ten opzichte van 1 januari wordt veroorzaakt door vorderingen die te maken hadden met de overgang naar het agentschap. De vordering op het ministerie per 1 januari 1995 omvat ondermeer de toegezegde investeringsbijdrage ad f 3 000 000 waarvan f 1 000 000 in 1995 is ontvangen.

Liquide middelen	f 7 368 320	f 8 884
-------------------------	--------------------	----------------

Het saldo liquide middelen betreft met name de rekening courant met het Ministerie van Financiën.

		31-dec-95	01-jan-95
PASSIVA			
Agentschapsvermogen		f 36 148 898	f 36 148 898
Algemene reserve			
Stand per 1/1	36 148 898		
Ten gunste van bestemmingsreserve	2 625 145		
Stand per 31/12		33 523 753	36 148 898
Bestemmingsreserve			
Stand per 1/1	0		
Bij: toevoeging aan bestemmingsreserve agv.			
* Afschrijvingen	9 030 586		
* Investeringsbijdrage moeder departement	1 000 000		
* Desinvesteringen	1 311 495		
Af: onttrekking aan bestemmingsreserve agv.			
* Investerings in vaste activa	- 7 701 629		
* afschrijvingen desinvesteringen	- 1 015 307		
Stand per 31/12		2 625 145	0
		31-dec-95	01-jan-95
Crediteuren		f 2 488 111	f 1 361 075

De crediteuren hebben nagenoeg allen een looptijd korter dan 1 jaar.

	31-dec-95	01-jan-95
Transitorische passiva	f 2 916 058	f 3 614 577
Dit saldo bestaat uit:		
gereserveerd vakantiegeld	f 1 570 368	f 1 824 865
nog te betalen interim regeling ziekte- kosten	f 496 788	516 732
af te dragen aan de fiscus	f 346 730	114 984
overige nog te betalen bedragen	f 255 156	447 271
vooruit ontvangen bedragen	f 247 016	710 725
Niet uit de balans blijvende verplichtingen		
* Vernieuwing van de radar		
totale project-kosten materieel	f 5 350 000	
reeds in rekening gebracht	f 1 549 400	
	f 3 800 600	
verwacht jaar van investering:		
1996	f 3 023 000	
1997	f 777 600	

*** ECMWF**

(European Centre for Medium Range Weather Forecasts)

Dit betreft de conventie aangegaan door de Staat de Nederlanden, welke gedelegeerd is aan het K.N.M.I.

Deelname aan de conventie kan opgezegd worden. De opzegtermijn is twee jaar. Aansprakelijkheid voor een aantal kosten blijft echter bestaan.

In 1995 is door het ECMWF aan het agentschap £783 800 (dfl 2 mln) in rekening gebracht.

TOELICHTING OP DE BATEN EN LASTEN OVER 1995

BATEN

opbrengst opdracht V&W

f 49 535 281

Deze opbrengsten betreffen de produkten die het Ministerie van V&W jaarlijks vaststelt.

Het KNMI krijgt op grond van haar overheidstaak de opdracht deze produkten te leveren.

opbrengsten derden

f 25 622 937

De opbrengsten betreffen de in 1995 geleverde prestaties, welke op basis van de integrale kosten methode reeds in rekening zijn gebracht of nog in rekening gebracht moeten worden.

rentebaten

f 193 437

Deze post bestaat uit de rente-opbrengsten van de uitstaande bedragen in rekening courant met Financiën.

Het rentepercentage is gebaseerd op de voorschotrente en varieert in 1995 van 2.75% tot 4.5%

buitengewone baten

f 60 185

De buitengewone baten betreffen met name terugontvangen bedragen die betrekking hadden op voorgaande jaren en de boekwinst van een verkochte auto.

LASTEN

personeel

f 46 100 212

Lonen en salarissen

f 45 056 744

regulier personeel

f 42 092 249

niet-regulier personeel

f 2 964 495

Overige personele kosten

f 1 043 469

materieel

f 16 626 258

Onderhoud

f 4 746 433

Bijdragen organisaties

f 2 835 742

Communicatiekosten

f 1 956 446

Huisvestingskosten

f 1 597 738

Overige algemene kosten

f 1 428 446

Kantoorkosten

f 1 384 197

Reiskosten

f 1 236 963

Diensten door derden

f 1 123 566

Publiciteits- en marketing kosten

f 316 726

* Toelichting: de post huisvesting bevat niet de uitgaven die ten behoeve van de huisvesting van het agentschap worden verricht door de Rijksgebouwendienst.

afschrijvingen **f 9 030 586**

De afschrijvingskosten kunnen als volgt worden gespecificeerd:

onderdeel	% afschrijving/jaar	
gebouwen	2.5%	6 750
installaties/ inventaris	variëert van 10% tot 14.3%	f 7 041 624
overig	variëert van 10% tot 33,3%	f 1 982 212

buitengewone lasten **f 322 466**

Des- investerings- verlies		296 188
Kosten over voorgaande jaren.		f 26 278

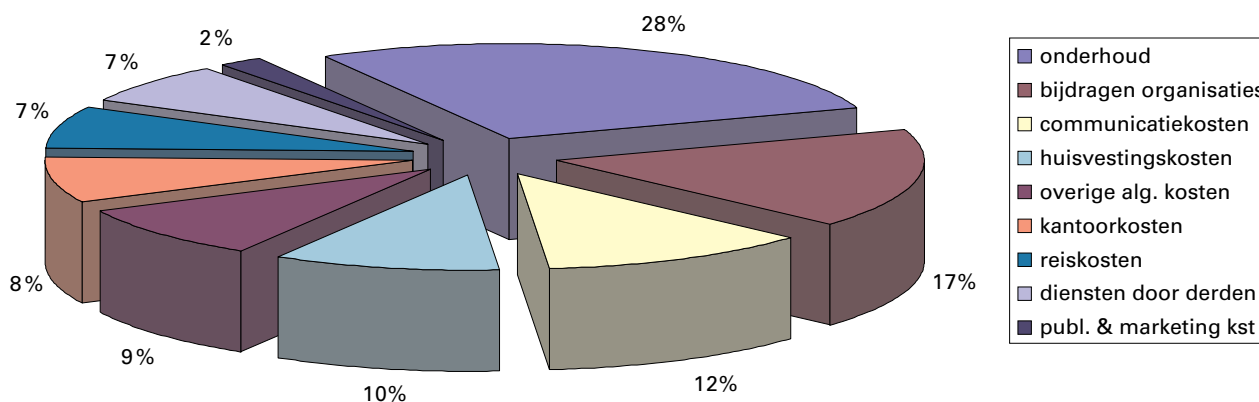
**SALDO
BATEN EN
LASTEN** **f 3 332 318***Overige gegevens***winstbestemming**

Voorgesteld wordt, om van het batig saldo over 1995 ad dfl 3 332 318,- een bedrag van dfl 1 774 226,- toe te wijzen aan de bestemmingsreserve en het restant ad dfl 1 558 092,- aan de algemene reserve.

Deze winstbestemming is niet in de financiële verantwoording verwerkt. Het bedrag van dfl 1 774 226,- is als volgt berekend:

Geplande investeringen	f 12 101 000	
Gerealiseerde investeringen	f 7 701 629	
Niet gerealiseerde investeringen	f 4 399 371	
Bestemmingsreserve'95	<u>f 2 625 145</u>	
Nog te reserveren		f 1 774 226

materiële lasten in % van totaal



(bedragen x f 1000)	(1)	(2)	(3)	(4) = (1) + (2) + (3)	(5)	(6) = (5) - (4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Mutaties o.g.v. eerste supplementaire begroting	Mutaties o.g.v. tweede supplementaire begroting	Totaal beschikbaar	Realisatie	Slotwetmutaties
Totale kapitaaluitgaven	12 101			12 101	7 702	- 4 399
uitgaven onroerende goederen						
uitgaven overige kapitaalgoederen	12 101			12 101	7 702	- 4 399
Totale kapitaalontvangsten	12 101			12 101	10 327	- 1 774
investeringsbijdragen van het departement	1 000			1 000	1 000	
onttrekkingen aan reserves	11 101			11 101	9 327	- 1 774
Saldo kapitaaluitgaven en -ontvangsten					2 625	2 625

Het saldo kapitaaluitgaven/ontvangsten is gelijk aan de mutatie in de bestemmingsreserves.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

BIJLAGEN

Begroting en realisatie kosten/opbrengsten per produktgroep

kosten per produktgroep		begroting 1995	realisatie 1995	verschil
awo	Algemeen meteorologisch wetensch. oonderz.	3.8	2.8	- 1.0
ka	Klimaatonderzoek en -adviezen	13.1	13.7	0.6
sa	Seismologische adviezen	2.5	2.5	
pv	Publieksvoorlichting	0.2	0.2	
avw	Algemene weersverw./waarsch.	19.0	18.2	- 0.8
mvw	Maritieme weersverw./waarsch.	9.3	8.6	- 0.7
lvw	Luchtvaartverw./waarsch.	18.3	16.5	- 1.8
da	Data en klim. adviezen	7.8	8.3	0.5
ba	Beleidsadviezen	0.6	0.8	0.2
ovr	Overige	0.3	0.5	0.2
Totaal kosten		74,9	72.1	- 2.8
opbrengsten opbrengst per produktgroep		begroting 1995	realisatie 1995	verschil
awo	Algemeen meteorologisch wetensch. onderz.	3.8	3.5	- 0.3
ka	Klimaatonderzoek en -adviezen	13.1	13.7	0.6
sa	Seismologische adviezen	2.5	2.5	
pv	Publieksvoorlichting	0.2	0.2	
avw	Algemene weersverw./waarsch.	19.0	18.5	- 0.5
mvw	Maritieme weersverw./waarsch.	9.3	9.3	- 0.0
lvw	Luchtvaartverw./waarsch.	18.3	18.2	- 0.1
da	Data en klim. adviezen	7.8	7.9	0.1
ba	Beleidsadviezen	0.6	0.9	0.3
ovr	Overige	0.3	0.7	0.4
Totaal		74.9	75.4	0.5
financiële resultaten per produkt- groep			realisatie 1995	verschil
awo	Algemeen meteorologisch wetensch. onderz.		0.7	0.7
ka	Klimaatonderzoek en -adviezen			
sa	Seismologische adviezen			
pv	Publieksvoorlichting			
avw	Algemene weersverw./waarsch.		0.3	0.3
mvw	Maritieme weersverw./waarsch.		0.7	0.7
lvw	Luchtvaartverw./waarsch.		1.7	1.7
da	Data en klim. adviezen		- 0.4	- 0.4
ba	Beleidsadviezen		0.1	0.1
ovr	Overige		0.2	0.2
Totaal			3.3	3.3

Toelichting per produktgroep agentschap KNMI 1995

Algemeen wetenschappelijk onderzoek

Het financiële resultaat van ca. f 0,7 mln. bij deze produktgroep, wordt veroorzaakt door lagere afschrijvingskosten dan begroot en minder tijdsbesteding dan was voorzien.

Klimaatonderzoek en -adviezen

De kosten en opbrengsten waren in 1995 ca. f 0,6 mln. hoger dan begroot. De totale inkomsten van deze produktgroep waren in 1995 ca. f 13,7 mln. De resultaten van het onderzoek waren in lijn met de doelstellingen.

Ten opzichte van de agentschapsbegroting werd meer tijd en geld besteed aan de onderzoeken voor klimaatscenario's en -diagnose. De hogere kosten en opbrengsten zijn het gevolg van het uitbreiden van de activiteiten in de vorm van onder andere door de EG gesubsidieerde onderzoeken.

Seismologische adviezen

Zowel het kosten- als het opbrengstenniveau waren in lijn met de begroting. De geplande bijdrage aan de onderhandelingen in Genève over een kernstop-verdrag is volgens plan verlopen. Het onderzoek naar de relatie tussen geologie en de seismiciteit in Nederland heeft in 1995 geleid tot verschillende wetenschappelijke en populair wetenschappelijke publikaties.

Publieksvoorlichting

De kosten en opbrengsten waren in overeenstemming met de begroting. De dienstverlening omvat informatie via de bibliotheek, voorlichting aan de media over meteorologische en seismologische gebeurtenissen.

Algemene weersverwachtingen/waarschuwingen

Het belangrijkste produkt binnen deze produktgroep betreft het bewaken van het weer voor de samenleving. Het produkt omvat de vanuit De Bilt geleverde 24-uursbewaking van het weer. De inkomsten uit telefonische dienstverlening zijn enigszins lager dan 1994. Nader onderzoek zal de oorzaken hiervan en de mogelijkheden voor de inkomstenontwikkeling moeten aangeven. Het positieve resultaat op deze produktgroep bedraagt ca. f 0,3 mln. (1,6% van de omzet).

Maritieme weersverwachtingen/waarschuwingen

Het betreft de produkten voor kust- en zeevaart. De dienstverlening in samenwerking met RWS is volgens plan uitgevoerd. Het positieve resultaat van f 0,7 mln. werd met name behaald door het lagere kosten-niveau (o.a. afschrijvingskosten) in 1995.

Luchtvaartverwachtingen/waarschuwingen

Het betreft de meteorologische dienstverlening aan de burgerluchtvaart, zoals 24-uursbewaking van het weer en advisering aan luchtvaartmaatschappijen. De met de LVB overeengekomen doelmatigheidsverbetering wordt volgens plan uitgevoerd. Het kostenniveau is de afgelopen jaren sterk afgenomen als gevolg van personele reducties en automatisering.

Data en klimatologische adviezen

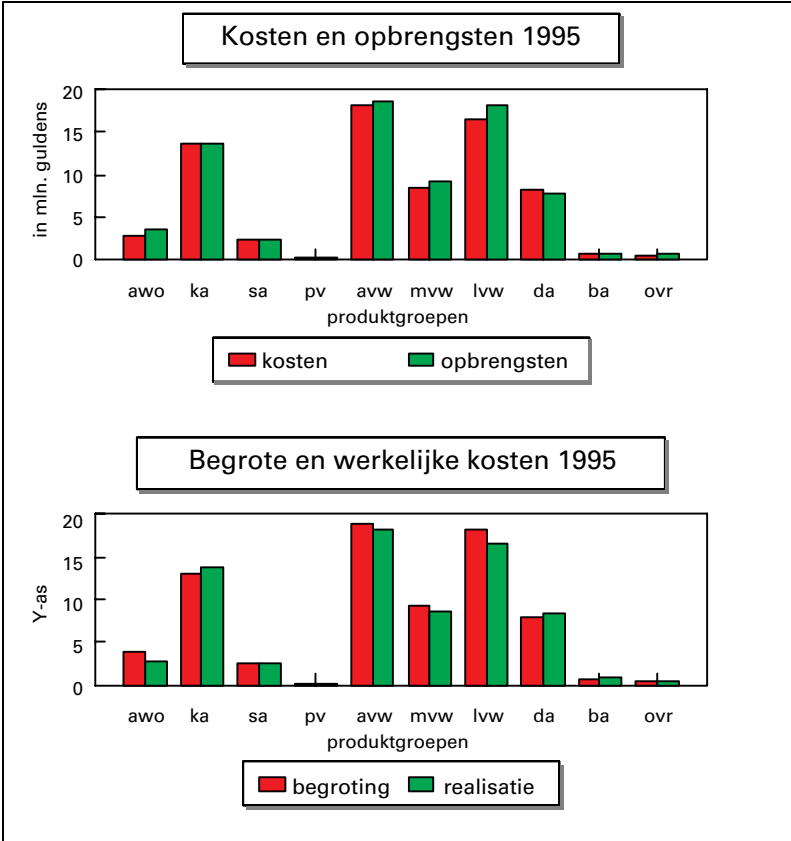
De produkten betreffen: de leveringen van meteorologische data aan bedrijven en onderzoeksinstituten; klimatologische publikaties in de vorm van maandelijks overzichten; reeksen over de laatste dertig jaar; advisering van bedrijven, verzekeringsmaatschappijen en justitie. De kosten waren ca f 0,5 mln. hoger dan begroot (+ 6%). Dit had met name te maken met de voorlichting en adviezen voor de burger en het bedrijfsleven. Met een gering hoger inkomstenniveau dan begroot, is het financiële resultaat van deze produktgroep ca. f 0,4 mln. negatief.

Beleidsadviezen

De beleidsadviezen omvatten de coördinatie van het klimaatbeleid, het aardobservatiebeleid en internationale vertegenwoordiging.

Overige

De overige kosten en opbrengsten betreffen de financiële resultaten die niet rechtstreeks voortvloeien uit de productieprocessen. Het betreft baten en lasten zoals rentevergoedingen over het rekening-courantsaldo etc.



kengetallen

		1-1-95	31-12-95
1	personeels- aantallen		
	lager	fte's	17.4
	midden	fte's	327.8
	hoger	fte's	147.9
		493.1	472.2
		begroot	realisatie
2	omzet per mede- werker	fl. 1000	155.2
3	kosten per mede- werker	fl. 1000	149.3
4	investering per medewerker	fl. 1000	25.1
5	personeelskosten in % van totaal		57.0%
6	materiële kosten in % van totaal		27.6%
7	afschrijvingskosten in % van totaal		15.5%
8	opbrengsten v&w	fl. mln.	49.5
9	opbrengsten derden	fl. mln.	25.4
10	produktkosten in procenten van totaal		
productgroep		begroot	realisatie
	Algemeen meteorologisch weten- sch.onderz.	awo	5.1
	Klimaatonderzoek en -adviezen	ka	17.5
	Seismologische adviezen	sa	3.3
	Algemene weersverw./waarsch.	avw	25.4
	Maritieme weersverw./waarsch.	mvw	12.4
	Luchtvaartverw./waarsch.	lvw	24.4
	Data en klim. adviezen	da	10.4
	Overige	ovr	0.4
Totaal kosten			100.0
		100.0	100.0

