

---

Vergaderjaar 2004–2005

---

**30 100 XII**

**Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2004**

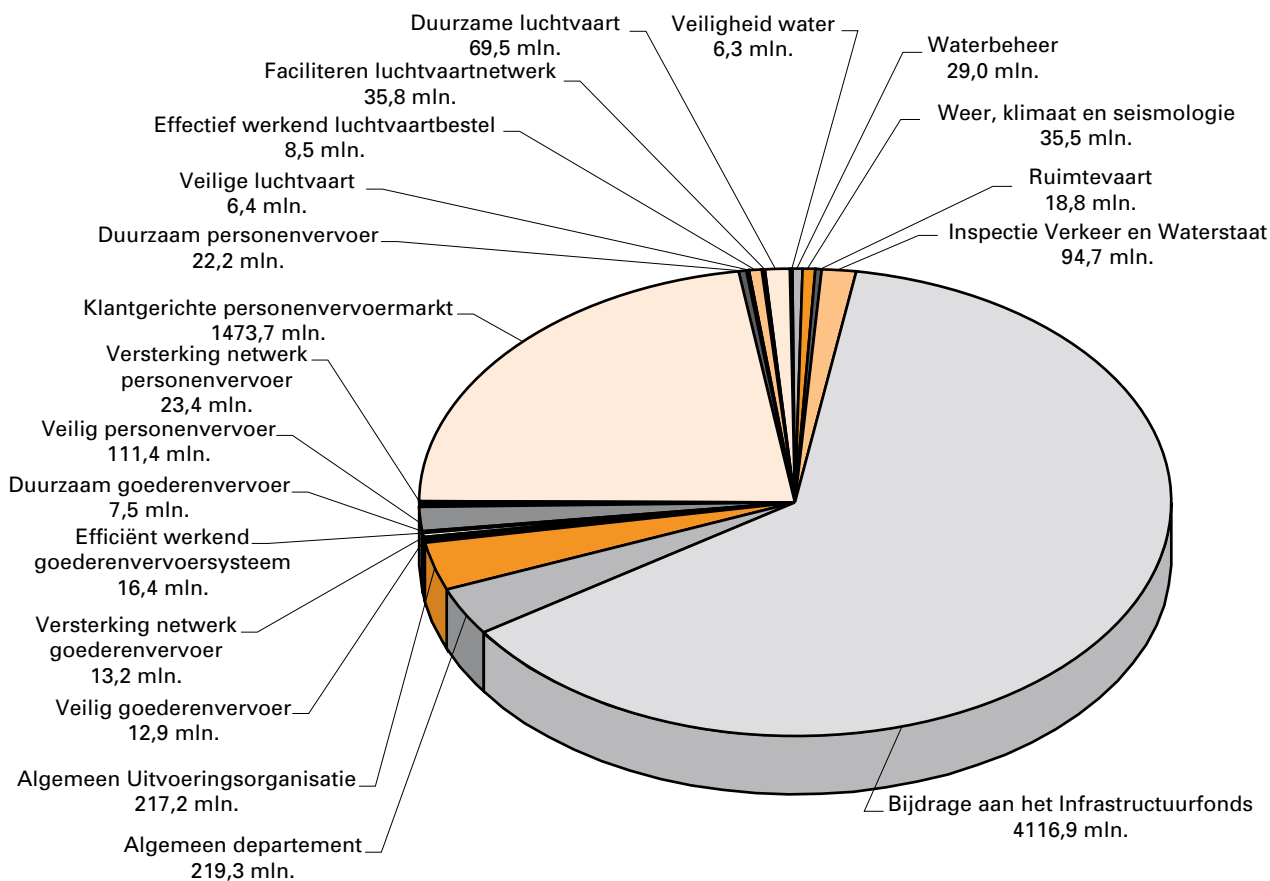
**Nr. 1**

**JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATER-STAAT (XII)**

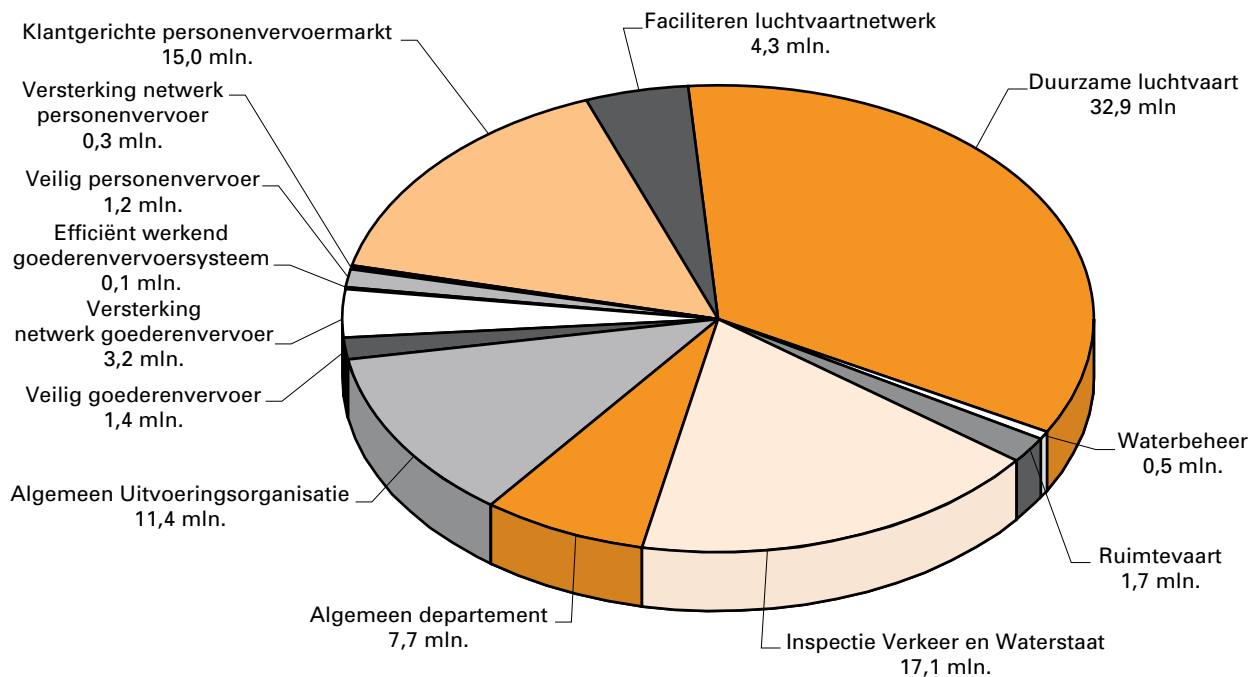
Aangeboden 18 mei 2005



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



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





## Inhoudsopgave

<b>A.</b>	<b>Algemeen</b>	<b>6</b>
1.	Voorwoord	6
2.	Verzoek tot déchargeverlening	7
3.	Leeswijzer	9
<b>B.</b>	<b>Het Beleidsverslag</b>	<b>11</b>
4.	Beleidsprioriteiten	12
5.	Beleidsartikelen	21
6.	Niet-beleidsartikelen	149
7.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	155
<b>C.</b>	<b>De Jaarrekening</b>	<b>158</b>
8.	Verantwoordingsstaten	158
	8.1 Departementale verantwoordingsstaat 2004 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	158
	8.2 Samenvattende verantwoordingsstaat 2004 inzake baten- lastendiensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	159
	8.3 Saldibalans	159
	8.4 De balans per 31 december 2004 van de baten-lastendienst KNMI	169
Bijlage 1:	Toezichtrelaties/Bijlage ZBO's en RWT's	172
Bijlage 2:	Aanbevelingen Algemene Rekenkamer	175
Bijlage 3:	Afkortingenlijst	177

## **DEEL A. ALGEMEEN**

### **1. VOORWOORD**

Inmiddels is dit alweer het derde verslag waarmee het Ministerie van Verkeer en Waterstaat volgens de VBTB-methode verantwoording aflegt over het gevoerde beleid in het voorafgaande jaar. Er is inmiddels dus sprake van een traditie om te werken in termen «Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording». Wat mij betreft is dat een goede traditie, omdat de verhouding tussen beloften en prestaties in deze opzet veel inzichtelijker is dan voorheen. Die ontwikkeling past uitstekend bij de transparante «Andere Overheid» die het Kabinet op alle fronten voorstaat.

Het jaar 2004 waarover dit verslag handelt, stond voor mijn departement in het teken van een aantal grote ontwikkelingen en projecten: deel 1 van de Nota Mobiliteit, het succesvol verlopen voorzitterschap van de Europese Unie, maar ook het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. Hoe ongelijksoortig dit soort grote onderwerpen ook zijn, ze vragen natuurlijk wel extra aandacht en energie. Desalniettemin heeft het «gewone werk» niet stilgelegen. Daarvan getuigt dit verslag allereerst.

Samen met het jaarverslag van het Infrastructuurfonds geeft dit verslag een compleet beeld van het reilen en zeilen van mijn departement in 2004. Ik vertrouw erop dat het opnieuw een nuttige functie vervult; niet alleen in het parlementaire debat, maar ook in de richting van de samenleving.

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

## 2. VERZOEK TOT DECHARGEVERLENING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

mede namens

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

**Dechargeverlening door de Tweede Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van:

(datum)

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Naam:

Handtekening:

Datum:

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

**Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van:

(datum)

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Naam:

Handtekening:

Datum:

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



### 3. LEESWIJZER

Voor u ligt het jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) over het jaar 2004.

In het eerste deel van Het Beleidsverslag (B) wordt verantwoording afgelegd over de beleidsprioriteiten zoals die zijn benoemd in de Beleidsagenda. Aangegeven wordt of de toezeggingen (voor 2004) ook zijn gehaald en wat de reden is van een eventuele afwijking. Hiermee is direct de vraag inzichtelijk gemaakt (en beantwoord), in hoeverre VenW zijn toezeggingen uit de begroting 2004 heeft kunnen waarmaken (VBTB). Uit hoofde van de leesbaarheid is ten aanzien van de structuur gekozen voor dezelfde vier hoofdlijnen als in de beleidsagenda, namelijk:

- Betrouwbare infrastructuur (capaciteit);
- Veiligheid;
- Kwaliteit leefomgeving;
- Effectief besturen en ordenen.

In het tweede deel van het Beleidsverslag worden, in tegenstelling tot voorgaande jaren, onder de Beleidsartikelen zowel de niet-financiële als de financiële gegevens gepresenteerd. Verder bevat dit deel informatie over de gerealiseerde effecten dan wel de geleverde concrete beleidsprestaties, waar mogelijk voorzien van prestatiegegevens. Overigens moet daarbij worden vermeld dat VenW bij het verkrijgen van de prestatie-indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het CBS. De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen dan dat het jaarverslag moet worden opgesteld. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen deze gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

De financiële informatie wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «De budgettaire gevolgen van beleid», waarbij opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar worden toegelicht. Vanwege de overzichtelijkheid is ervoor gekozen een norm te hanteren bij het toelichten van die verschillen. Deze luidt als volgt:

Norm bij te verklaren verschillen	
Begrotingsbedrag	Vershil
< 4,5 mln.	> 50%
4,5–22,5 mln.	> 2,5 mln.
> 22,5 mln.	> 10%

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

Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2004 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2004 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

Verder komen de niet-beleidsartikelen 19 tot en met 22 aan de orde.

Het beleidsverslag eindigt met de bedrijfsvoeringparagraaf waarin verslag wordt gedaan over opmerkelijke zaken in het financiële materieelbeheer en de daarvoor bijgehouden administraties.

Onderdeel C. De Jaarrekening vangt aan met de departementale verantwoordingstaat van VenW; een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie op artikelniveau.

Daarna is de samenvattende verantwoordingsstaat van de baten-lastendienst het KNMI opgenomen.

Het volgende deel betreft de departementale saldibalans van VenW met de daarbij behorende toelichting.

Als laatste is onder de jaarrekening opgenomen de balans per 31 december 2004 met toelichting van de baten-lastendienst het KNMI.

Ten slotte zijn 3 bijlagen aan het jaarverslag toegevoegd.

De eerste bijlage inzake toezichtrelaties bevat een onderdeel inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's). In de tweede bijlage wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij de financiële verantwoording over 2003 en de maatregelen die VenW heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2004 in de jaren daarna te voorkomen.

De laatste bijlage bevat een afkortingenlijst.

## DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG

In dit verslag legt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) verantwoording af over de resultaten die het in 2004 heeft bereikt. De toezeggingen uit de Beleidsagenda 2004 vormen daarvoor de basis aangevuld met belangrijke ontwikkelingen die zich in dat jaar hebben voltrokken.

Vooraf moet worden opgemerkt dat het begrotingsjaar 2004 voor VenW in bepaalde opzichten bijzonder was. Ten eerste is de begroting 2004 de eerste die is gebaseerd op het Hoofdlijnenakkoord van het Kabinet-Balkenende II. Door toevoeging van het «Kwartje van Kok» en door herprioritering in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) heeft VenW extra geld vrijgemaakt voor nieuwe topprioriteiten zoals onderhoud en benutting van infrastructuur. Het effect daarvan zal echter vooral in de tweede helft van deze Kabinetsperiode merkbaar zijn. Ten tweede stond 2004 in het teken van de Nota Mobiliteit. Ten derde heeft VenW in dit verslagjaar veel energie gestoken in het EU-voorzitterschap.

De ministerraad heeft op 24 september jl. ingestemd met het beleidsvoornemen van de Nota Mobiliteit (Planologische Kernbeslissing (PKB) deel I) en het verlengde Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) voor de periode 2011 tot en met 2014. Op 20 december jl. heeft de Tweede Kamer de beide stukken behandeld. De vaststelling ervan volgt later. Naar verwachting komen in de zomer van 2005 de hoofdlijnen van de inspraak en de adviezen en het Kabinetsstandpunt (de PKB-delen II en III) gereed.

De Nota Mobiliteit werkt de beginselen die in de Nota Ruimte zijn neergelegd uit in ambities en maatregelen voor verkeer en vervoer. Daarmee heeft de infrastructuur als principe van ruimtelijke ordening een centrale plaats in de Nota Mobiliteit gekregen. Ook is het streven van de rijksoverheid om de nationale economie met het ruimtelijk- en het verkeers- en vervoerbeleid een impuls te geven, duidelijk verankerd.

In de tweede helft van 2004 heeft het Nederlands voorzitterschap van de EU plaatsgevonden. Minister Peijs is in die periode opgetreden als voorzitter van een informele Transportraad op 9–10 juli en van de twee formele Transportraden op 7 oktober en 9–10 december. Ook was zij samen met minister Lunardi van Italië op 25–26 oktober co-voorzitter van een ministersconferentie over verkeersveiligheid in Verona. Staatssecretaris Schultz heeft op 18 juli een deel van de informele Milieuraad voorgezeten. Nederland heeft succes geboekt op de beide doelstellingen van het voorzitterschap: het plaatsen van onderwerpen op de internationale agenda en het actief voortzetten van het formele besluitvormingsproces ondanks wisselingen van het Europees Parlement en de Europese Commissie. Zo heeft de informele Transportraad geleid tot meer internationale aandacht voor kustvaart (short sea shipping) en de uitdaging om liberalisering in de luchtvaartsector mogelijk te maken bij een gelijktijdige verhoging van de veiligheid. Binnen de internationale luchtvaartorganisatie ICAO heeft Nederland namens de EU de mogelijkheid open weten te houden voor een toekomstige emissieheffing. Dit ondanks het verzet dat bij verschillende van de niet-EU-leden bestond.

De Transportraad heeft besluiten genomen over onder andere de invoering van een Europees rijbewijs en een informatiesysteem voor de binnenvaart (river information services), tot stationering van het Europees satellietstelsel Galileo en harmonisatie van (verkeers)veiligheidseisen in het belang van het level playing field en de arbeidsmobiliteit.

De nieuwe lidstaten hebben succesvol kunnen participeren in het

besluitvormingsproces; minister en staatssecretaris bezochten de meeste van deze landen voorafgaand aan het voorzitterschap.

## 4. BELEIDSPRIORITEITEN

### 4.1 Betrouwbare infrastructuur (capaciteit)

Onderstaand worden de belangrijkste beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van de bereikbaarheid beschreven. Een toelichting op de individuele infrastructuurprojecten is opgenomen in het Infrastructuurprioriteitenverslag 2004.

#### **Spoor**

##### *Betrouwbaar Benutten*

In 2007 moeten er ten opzichte van de peildatum 2000 circa 35–40 procent minder storingen zijn aan het gehele railnet. De punctualiteit van de NS moet stijgen van 81,2 procent in 2002 tot 87–89 procent in 2007. In 2004 is het aantal verstoringen in de spoorinfrastructuur afgenomen tot 8 268 (waarvan 7 297 treindienst aantastende onregelmatigheden) ten opzichte van 10 200 in 2000 oftewel het aantal is met 19 procent teruggebracht. Dit is overeenkomstig de planning van Prorail. Van alle treinen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) reed in 2004 86,0 procent op tijd. Dit kan een succes worden genoemd.

##### *Spoorconcessies*

De Tweede Kamer heeft in december ingestemd met de concessies voor het vervoer op het Hoofdrailnet en het beheer van de Hoofdspoorweginfrastructuur. Deze concessies vormen het sluitstuk van een nieuwe institutionele ordening van de spoorsector. Zij bevatten concrete te leveren prestaties die de basis vormen voor de jaarlijkse uitvoeringsplannen van NS en Prorail.

##### *Betuweroute*

Op 30 november jl. hebben het Havenbedrijf Rotterdam en Prorail op verzoek van VenW een businesscase ingediend voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. De Tweede Kamer kan uiterlijk in 2005 de uitkomsten van de interdepartementale besluitvorming tegemoet zien.

##### *Goederenvervoer per spoor*

In 2004 heeft VenW voortgang geboekt bij het wegnemen van barrières in het internationale spoorgoederenvervoer die het gevolg zijn van verschillen in nationale regelgeving. Zo is onder andere met België, Luxemburg en Frankrijk een memorandum of understanding tot stand gebracht over het traject Rotterdam–Lyon en zijn verkennende gesprekken gevoerd met landen uit Midden- en Oost-Europa. Met Zwitserland zijn afspraken gemaakt over vereenvoudiging van douaneformaliteiten.

##### *Tijdelijke Commissie Infrastructuur (Commissie Duijvestein)*

Op 15 december jl. heeft de minister namens het Kabinet een eerste reactie gegeven op het eindrapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI). De commissie stelt onder andere maatregelen voor ter vergroting van de vroegtijdige betrokkenheid van de Tweede Kamer bij grote infrastructurele projecten en de rol van ruimtelijke structuurvisies in de voorfase van die projecten. In haar reactie verwees de minister naar de verbeteringen die het Kabinet reeds op basis van de leerervaringen bij deze projecten heeft aangebracht, zoals een betere informatievoorziening

aan de Tweede Kamer en een aangepast spelregelkader dat VenW voor de beheersing van deze projecten hanteert. Over wetgeving en procedures en over een nieuw op te stellen toetsingskader voor grote infrastructurele projecten komt het Kabinet te spreken nadat de Kamer zich daarover een oordeel heeft gevormd.

### **Weg**

Naast regulier onderhoud is in 2004 het voorgenomen programma voor de Investeringsimpuls (het «Kwartje van Kok») uitgevoerd: 139 km. rijksweg is over de hele breedte van de rijbaan van een nieuwe deklaag voorzien. Daarnaast is achterstallig onderhoud aan diverse kunstwerken aangepakt.

Met het plan Zichtbaar Slim Meetbaar (ZSM) beoogt VenW de filezwaarte (dat is de lengte maal de duur van een file) met 30 procent terug te brengen op plaatsen waar extra rijstroken zijn opengesteld. In het verslagjaar zijn drie spits-/plusstroken opengesteld. De effecten daarvan zijn naar verwachting pas in 2005 meetbaar. Er is een nulmeting verricht naar de mate waarin automobilisten de doorstroming ervaren en een landelijk telefoonnummer geopend waar de weggebruiker met klachten en ideeën terecht kan. De openstelling van andere rijstroken is vertraagd als gevolg van een uitspraak van de Raad van State over een van de projecten uit de Spoedwet Wegverbreding, het project A2/A58 tussen Vught en Ekkersweijer.

De uitspraak van de Raad van State betekent dat de besluitvorming over een groot aantal van de projecten van de Spoedwet vertraging zal oplopen. Het ministerie probeert de vertraging zoveel mogelijk in te lopen in de realisatiefase. De uitspraak betekent verder dat er per project een betere onderbouwing van de verkeersveiligheidssituatie moet komen, dat er een milieueffectrapportage voor de Spoedwetprojecten moet worden gemaakt en dat er vanwege de luchtkwaliteit in elk geval aanvullend onderzoek moet worden verricht. De consequenties van de uitspraak zijn per brief van 29 oktober 2004 gemeld aan de Tweede Kamer. De staatssecretaris van VROM heeft tegelijkertijd een brief gestuurd over de aanpak van de luchtproblematiek, die bij deze projecten een belangrijke rol speelt. De nieuwe ministeriële regeling voor luchtkwaliteit en de maatregelen uit het luchtkwaliteitplan moeten een basis bieden die voldoende is om de besluitvorming voort te zetten. Voor het vervolg van het plan (ZSM 2) is eind 2004 de tweede tranche van de Tracéwet naar de Tweede Kamer verzonden.

De noodzaak van de genoemde maatregelen wordt nog eens bevestigd door de toename van de filezwaarte in 2004 met 12,7 procent ten opzichte van 2003. De toename kan worden verklaard door een groter verkeersaanbod, slecht weer en werkzaamheden aan glad wegdek. Daarnaast telde 2004 drie werkdagen meer dan het voorgaande jaar.

### **Waterwegen**

VerW heeft in 2004 in vervolg op de motie Gerkens een versnelde start gemaakt met een aantal grote onderhoudsprojecten. Er is begonnen met de voorbereiding van onder meer 13 projecten uit het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswaterwegen en 6 projecten van dit plan zijn daadwerkelijk in uitvoering genomen.

## **Luchtvaart**

De twee Schipholbesluiten, het Luchtverkeers- en het Luchthavenin-delingsbesluit, zijn per 2 september 2004 aangepast. Hiermee is de invoer-fout in de milieu-effectrapportage Schiphol 2003 tijdig hersteld en heeft Schiphol het vliegverkeer in 2004 binnen de geldende geluidsruimte kunnen afwikkelen.

In 2004 heeft het Europese Parlement ingestemd met verordeningen die leiden tot meer uniformiteit bij de indeling van het luchtruim en bij de luchtverkeersleiding binnen Europa. Nederland zal de Europese regels implementeren in nationale wetgeving, waaronder een certificeringsplicht voor de luchtverkeersleiders.

## **4.2 Veiligheid**

### **Verkeersveiligheid**

VenW stelt zich ten doel om in 2010 het aantal doden in het verkeer terug te brengen met 15 procent tot 900 en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,5 procent tot 17 000 ten opzichte van 2002. (De gegevens over het verslagjaar zijn op het moment van het opstellen van het Jaarverslag nog niet bekend). Het terugdringen van het aantal slachtoffers moet gebeuren door maatregelen die zijn gericht op voertuigen en op het gedrag van verkeersdeelnemers.

In de sfeer van technische maatregelen heeft VenW er in 2004 onder andere voor gezorgd dat de Europese Commissie het Nederlandse beleid met betrekking tot de dode hoek wil gaan volgen. Daarnaast zijn mogelijk-heden voor snelheidsbeperking van bestelauto's ontwikkeld waaronder een proef met intelligente snelheidsbeperking. Een voorbeeld van een gedragsmaatregel in 2004 is een rijstijltraining voor het bestelverkeer die vervoers- en verladingsorganisatie EVO in nauwe samenspraak met VenW heeft ontwikkeld. In september jl. is de Kamer akkoord gegaan met het actieplan Jonge Bromfietzers. Het plan omvat de invoering van een bromfietskenteken, een bromfietsrijbewijs en de aanpassing van de maxi-mumsnelheid voor de bromfiets. Het Kabinet wil zo het aantal slachtoffers onder jonge bromfietzers met de helft terugbrengen.

Op 11 november jl. is de nota «Veiligheid op de rails, Tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland» naar de Tweede Kamer gestuurd. Onder andere het rijden door rood sein, het toenemende vandalisme op en rond het spoor en de hoge veiligheidsrisico's voor baanwerkers en rangeerders worden op korte termijn aangepakt. Met de totale plannen uit de nota moet een hoog duurzaam veiligheidsniveau worden gegarandeerd en wordt gestreefd naar permanente verbeteringen tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten voor de jaren 2004 tot en met 2010.

### **Bescherming tegen overstromingen, wateroverlast en waterte-kort**

Bij de afronding van het eerste deel van de tweede fase van de Droogte-studie Nederland in de zomer van 2004 is een goed beeld ontstaan van de aard, ernst en omvang van de watertekorten en de bijbehorende schade nu en in de toekomst. Dat wil zeggen dat voldoende bekend is hoeveel watertekort kan optreden, waar dat problemen oplevert en wat bijvoor-beeld de financiële gevolgen zijn. Tevens is er nagedacht over maatre-gelen en mogelijke bouwstenen voor nieuw beleid om de gevolgen van

de tekorten te reduceren. De studie is door een langere aanloop vertraagd en wordt naar verwachting medio 2005 afgerond. Het aanvullende beleid komt hierdoor later gereed.

Naar verwachting verschijnt medio 2005 deel I van de PKB Ruimte voor de Rivier die een uitwerking is van de Nota Ruimte. De totstandkoming van de PKB verloopt hiermee volgens plan.

De uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water ligt op schema. Dat was de boodschap van de eerste voortgangsrapportage die op 15 oktober jl. aan de Tweede Kamer is aangeboden. De andere overheden toonden in het verslagjaar veel belangstelling voor de Tijdelijke Regeling Bestrijding Regionale Wateroverlast, die VenW met het akkoord overeenkwam. De beschikbare middelen voor deze regeling zijn volledig belegd. De gebiedsbeschrijving van de vier Nederlandse stroomgebiedsdistricten, die van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems, zijn op 22 december jl. vastgesteld. Deze kan worden beschouwd als een nulmeting en vormt de basis voor de stroomgebiedsbeheerplannen die in 2009 gereed moeten zijn.

Op 6 juli jl. heeft de ministerraad ingestemd met de Hoofdlijnennotitie Integratie Waterwetgeving en op 22 oktober jl. heeft behandeling ervan in de Tweede Kamer plaatsgevonden. Naar verwachting is een concept van de Integrale Waterwet medio 2005 gereed.

Verskillende onderzoeksinstellingen van VenW leverden technische ondersteuning bij de voorbereiding en implementatie van het beleid voor hoogwaterbescherming. Zo maakte het KNMI het model Gevaarlijk Weer voor de waterschappen gereed voor volledige operationalisatie in 2005. Verder werkten het KNMI en specialistische diensten van RWS samen aan een automatisch systeem voor hoogwaterverwachtingen, een beter inzicht in de gevolgen van klimaatverandering voor het rivierwaterpeil en neerslagsscenario's voor de Rijn en de Maas.

### **Externe veiligheid**

In het Kabinetsstandpunt Ketenstudies van december 2004 zijn concrete voorstellen gedaan om de spanning tussen wensen op het gebied van ruimte, economie en veiligheid te verminderen. Deze voorstellen zijn in overleg met het bedrijfsleven en medeoverheden tot stand gekomen. Er kan nu een begin worden gemaakt met de opstelling van de Regulering vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, die met de ingebruikname van de Betuweroute in werking zal treden.

Om tot meer structurele oplossingen te komen heeft VenW in 2004 onderzocht of het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wettelijk kan worden verankerd. Ook is het huidige externe veiligheidsbeleid zoals vastgelegd in de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geëvalueerd. De verwachting is dat de resultaten van beide onderzoeken in de loop van 2005 bekend worden. Op basis van deze resultaten kan vervolgens een wettelijke regeling worden gemaakt.

Naast de voorbereiding van regelgeving heeft VenW in 2004 ook concrete knelpunten opgelost, zoals die rond het ammoniakvervoer over de Westerschelde en enkele spoorgoederenemplacementen. Van de oorspronkelijke lijst van veertien emplacementen met een probleem op het gebied van externe veiligheid zijn er nu nog vijf over (Almelo, Hengelo, Sas van Gent, Sittard en Venlo). Daarmee ligt de uitvoering van het Plan van Aanpak Goederenemplacementen op schema.

Met deel A van de Nota Tunnelveiligheid van eind 2003 zijn verbeteringen doorgevoerd in de borging van het thema veiligheid in besluitvormingsprocessen. Deel B van de nota dat inhoudelijke eisen voor tunnels bevat, komt naar verwachting in het voorjaar van 2005 gereed evenals een wetsvoorstel ter implementatie van de in april jl. vastgestelde EU-richtlijn voor wegtunnels.

#### **Sociale veiligheid openbaar vervoer en invoering chipkaart**

Het merendeel van de 22 acties en maatregelen uit het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer is in juni 2004 afgerond. In het verslagjaar hebben vervoerbedrijven voorbereidingen getroffen om de chipkaart voor het OV in de praktijk te testen. Op 13 december jl. is de eerste pilot, de Fast Ferry tussen Vlissingen en Breskens, van start gegaan. Vanaf januari 2005 volgen de pilots in de regio Rotterdam, waarna in september 2005 een evaluatie plaatsvindt en ik een beslissing zal nemen over een al dan niet landelijke invoering van de chipkaart.

#### **Veiligheid en security**

Op 21 augustus jl. is de nieuwe Havenbeveiligingswet van kracht geworden. De nieuwe wet was nodig om de in december 2002 door de Internationale Maritieme Organisatie ingestelde internationale regels op het gebied van maritieme beveiliging in de Nederlandse havens te kunnen uitvoeren.

### **4.3 Kwaliteit leefomgeving**

#### **Weg en spoor**

In het verslagjaar zijn innovaties toegepast bij wegen en spoorwegen, zoals raildempers, stille remsystemen en stille wegdekken, om het gebruik ervan stiller en schoner te maken.

#### **Luchtvaart**

Een definitief plan van aanpak voor de evaluatie van het herziene Schipholbeleid van februari 2003 is op 22 november jl. aan de beide Kamers gestuurd. Eerder was al een begin gemaakt met de monitoring van gegevens en het herstel van de invoerfout. Zoals afgesproken vindt de afronding van de evaluatie plaats in februari 2006, drie jaar na de inwerkingtreding van het beleid. In de evaluatie komt het beschermingsniveau van de luchthavenbesluiten (motie-Baarda), de effectiviteit van het beleid en mogelijke verbeteringen in het beleid aan de orde. Verder worden gegevens verzameld over de effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven.

De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (Commissie Eversdijk) heeft drie voortgangsrapportages opgeleverd en zal naar verwachting eind 2005 haar rapport afronden. De Commissie werd in 2003 ingesteld om voorstellen te doen voor een handhavingssysteem in het gebied buiten de 20 Ke-contour en te adviseren over de rol van geluidsmetingen bij handhaving van de geluidsbelasting.

In het kader van het project Geluidsisolatie Schiphol, fase 2 (GIS-2) zijn in het verslagjaar 654 objecten (woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zoals scholen, zorgcentra, etc.) opgeleverd. Tot en met 3 januari 2005 zijn 6 836 objecten geïsoleerd en op die datum was de verwachting dat nog 269 objecten zullen worden geïsoleerd. De uitvoering van het project heeft in 2004 grotendeels stilgelegen in afwachting van de resultaten van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer en de besluitvorming die



daarop volgde. Het onderzoeksrapport is op 15 september jl. gepubliceerd. Bij de afronding van de tweede fase en de uitvoering van de derde fase van het geluidsisolatieproject worden de adviezen van de Algemene Rekenkamer meegenomen.

In vervolg op het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft VenW met de luchtvaartsector een overeenkomst gesloten over de doorbelasting van de isolatiekosten. Eind 2004 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet waarin de doorbelasting wordt geregeld.

#### **Water**

Op 20 december jl. ondertekenden de ministers van VenW en LNV en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het bestuursakkoord Uitvoering Besluit Beheer Haringvlietsluizen en stelden de beide ministers hiervoor gezamenlijk € 35 mln. beschikbaar. Met het akkoord werd definitief groen licht gegeven voor het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen, dat het ecologische herstel in de Zuidwestelijke Delta ten goede komt.

### **4.4 Effectief besturen en ordenen**

#### **Gebiedsgerichte samenwerking en decentralisatie**

##### *Aanbesteding regionaal OV*

In mijn brief van 26 november 2004 aan de Staten-Generaal heb ik het Kabinetsstandpunt ten aanzien van aanbestedingen in het streekvervoer en het vervoer in kleine steden verwoord. Dit op basis van een evaluatieonderzoek. Het Kabinet acht de streefdatum van 1 januari 2006 voor het doen van de aanbestedingen niet meer haalbaar en verleent het stads- en streekvervoer één jaar uitstel: per 1 januari 2007 zal het stads- en streekvervoer verplicht worden aanbesteed. De gemeentelijke vervoerbedrijven krijgen in ieder geval uitstel tot 2009.

##### *Decentralisatie regionale treindiensten*

In oktober jl. heb ik de decentrale overheden een definitief aanbod inclusief een financieel bod gedaan voor decentralisatie van dertien treindiensten van regionaal belang, die deel uitmaken van de huidige contractsector.

##### *Gebundelde en Brede Doeluitkering*

Per 1 januari 2004 is de grens van de Gebundelde Doeluitkering opgehoogd van € 11,34 mln. naar € 112,5 mln. respectievelijk € 225 mln. en is het budget gedecentraliseerd naar provincies en kaderwetgebieden. Voor projecten met subsidiabele kosten boven de nieuwe grensbedragen blijft tussen VenW en de decentrale overheden een subsidierelatie bestaan. In 2004 is de Wet Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer aangenomen in de Tweede en Eerste Kamer. In de BDU zijn de rijksbijdragen voor de exploitatie van het regionale openbaar vervoer, de aanleg van infrastructuur, het programma Duurzaam Veilig en vervoermanagement samengebracht. De geplande invoering in 2005 is hiermee gehaald. Met de wet realiseert VenW een belangrijk beleidsdoel, namelijk de bundeling op decentraal niveau van de beslissingsbevoegdheid over en de middelen voor lokaal en regionaal vervoer.

##### *Decentralisatie beleid regionale en kleine luchthavens*

Met de provincies heeft VenW in het verslagjaar overleg gevoerd over zowel de inhoud van het conceptwetsvoorstel Regionale en Kleine Luchthavens als over de randvoorwaarden waaronder decentralisatie kan

plaatsvinden. Dit overleg is nog gaande. Daarnaast is en wordt gewerkt aan een algemene maatregel van bestuur en aan uitvoeringsregelingen met normen en ruimtelijke consequenties. De voorbereidingen van het wetsvoorstel, waaronder de totstandkoming van het advies van het Inter Provinciaal Overleg, hebben meer tijd gekost dan voorzien. Hierdoor is het wetsvoorstel niet zoals gepland vóór het einde van 2004 aan de Kamer aangeboden, maar gebeurt dit naar verwachting in het najaar van 2005.

### **Prijsbeleid**

In 2004 is uitvoering gegeven aan het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) Gebruiksvergoedingen Goederenvervoer. Het eindrapport komt naar verwachting begin 2005 gereed.

### **Meer armslag voor mainports**

De hoofdlijnen van het mainportbeleid zijn opgenomen in de nota's Ruimte en Mobiliteit.

#### *Mainport Rotterdam*

Het rijk heeft op een aantal punten overeenstemming bereikt met de regio over de financiering van de uitvoering van drie deelprojecten van het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Deze zijn vastgelegd op 25 juni jl. in een akkoord op hoofdlijnen, het bestuursakkoord PMR. Dit akkoord vormt het kader voor verdere onderhandelingen. De verwachting was dat medio 2004 een definitief akkoord zou kunnen worden bereikt, waarna met de uitvoering van het project zou kunnen worden gestart.

#### *Mainport Schiphol*

In oktober jl. heeft het Kabinet na adviezen van de Raad van Verkeer en Waterstaat en de Raad van State zijn besluit bevestigd over vervreemding van een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol. De beursgang kan verder worden voorbereid nadat daarvoor goedkeuring is verkregen van de Staten-Generaal.

#### *Level playing field*

In november jl. is de nota Zeehavens: Ankers van de Economie verschenen. De nota beschrijft het nationale zeehavenbeleid voor de periode 2005–2010 en is een uitwerking van de nota Mobiliteit. Het nieuwe zeehavenbeleid richt zich op versterking van de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens binnen de randvoorwaarden van leefomgeving en veiligheid.

VenW onderzocht in 2004 wat de invloed van de overheid is op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart. In februari jl. kwam daarbij naar voren dat het overheidsaandeel in de totale havengelden op Schiphol lager is dan bij de vijf andere grootste Europese luchthavens en dat Schiphol na Frankfurt de goedkoopste van de zes grootste Europese luchthavens is. Het onderzoek loopt door in 2005.

Onder het Nederlandse EU-voorzitterschap is veel aandacht besteed aan de voorbereiding van een akkoord met de Verenigde Staten over een «open aviation area», een vrije luchtvaartmarkt op de routes tussen de EU en de VS. Dit akkoord zal bijdragen aan voorwaarden voor een gelijke concurrentie tussen Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op de belangrijke Noord-Atlantische markt.

### **Toezicht en handhaving**

In mei 2004 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de nota Toezicht in Beweging uitgebracht en voorgelegd aan collega-inspecties binnen de rijksoverheid, branchepartijen en wetenschappers. De nota beschrijft hoe de IVW het toezicht wil vernieuwen, waarbij onder andere het Hoofdlijnenakkoord en het programma Andere Overheid als uitgangspunt dienen. De nota vormt de basis voor de herziening van de toezichtarrangementen per domein die de komende jaren zal plaatsvinden.

### **Vermindering administratieve lasten**

Het Kabinet wil de administratieve lasten voor het bedrijfsleven in 2007 met 25 procent verminderen ten opzichte van 31 december 2002. VenW stelt zich een reductie van 26 procent ten doel, waarvan het in het verslagjaar 4 procent oftewel € 40 mln. heeft gerealiseerd. Hiermee komt de totale reductie eind 2004 uit op de voorgenomen 5 procent oftewel € 53 mln.

VenW voltooide in 2004 de regelgeving voor een verplichte invoering van de digitale tachograaf. Nieuwe Nederlandse vrachtwagens en bussen moeten uiterlijk op 5 augustus 2005 over deze apparatuur beschikken. De digitale tachograaf draagt bij aan een vermindering van de administratieve lasten.

In het kader van het Verkeer- en Waterstaatprogramma Beter Geregeld, dat is gericht op de modernisering, de vereenvoudiging en het terugdringen van regelgeving, zijn in 2004 zeven wetsvoorstellen van VenW getoetst. Deze toetsing heeft geresulteerd in een aanzienlijke vereenvoudiging van de voorgenomen regelgeving. De resultaten van de toetsing worden meegenomen in de verdere, onderscheiden wetgevingstrajecten. Ook is het ministerie in 2004 begonnen met de doorlichting van de complete domeinen zeevaart, water en luchtvaart.

In februari 2004 is het Kabinetsstandpunt verschenen over de bekostiging van het regionale waterbeheer en de wijze waarop de besturen van waterschappen worden gekozen. Na behandeling in juni door de Tweede Kamer is gestart met de voorbereiding van de wijziging van de Waterschapswet. Het conceptwetsvoorstel wordt medio 2005 in procedure gebracht en naar verwachting in 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden.

### **Kennis en Innovatie**

In 2004 is het Verkeer en Waterstaatberaad Kennis en Innovatie van start gegaan waarin sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en de kenniswereld participeren. Het beraad is gericht op versterking van de innovatieve kracht van de verschillende sectoren van verkeer en waterstaat.

In overeenstemming met het Kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Wijffels is in 2004 een begin gemaakt met de invoering van vraaggestuurde programmering en financiering bij TNO en de grote technologische instituten. Ook worden organisatieveranderingen bij deze instellingen gestimuleerd, zoals op het gebied van VenW de vorming van een Delta Instituut voor watervraagstukken en de herstructurering van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. VenW ondersteunt de vraagsturing door strategische kennisvragen te formuleren.

Drie programma's waarvoor VenW penvoerder is kwamen in aanmerking voor (gedeeltelijke) financiering via de BSIK-regeling voor investeringen in kennisinfrastructuur: Transitie Duurzame Mobiliteit (Transumo), Leven met

Water en Proces- en Systeeminnovatie in de Bouwsector. Deze programma's zijn in 2004 van start gegaan. Bij één van de andere BSIK-programma's, het nationaal programma Klimaat en Ruimte, vervulde het KNMI een belangrijke rol.

In november jl. is op initiatief van de minister van Economische Zaken het Actieplan Ruimtevaart verschenen. Het plan is tezamen met het Kabinetstandpunt over een Europees wereldwijd monitoringsysteem voor milieu en civiele veiligheid aan de Tweede Kamer aangeboden. Een deel van de acties uit het actieplan komt voort uit de speerpunten van het aardobservatiebeleid van VenW. Het actieplan heeft als doel de expertise en de inspanningen van alle Nederlandse partijen op het gebied van ruimtevaart te bundelen en Nederland internationaal een prominentere positie te laten innemen.

In onderstaande tabel zijn de prestaties vermeld op de terreinen van VenW waar in het beleidsprogramma 2003–2007 van het Kabinet prioriteit aan is toegekend.

Doelstelling	Prestaties 2004	Stand OW 2004	Realisatie 2004
1. Circa 35–40 procent minder storingen op het gehele railnet eind 2007 ten opzichte van 2000	19 procent minder storingen	€ 847 mln. <sup>1</sup>	€ 1 037 mln. <sup>2</sup>
2. Punctualiteit NS 87–89 procent in 2007 ten opzichte van 81,2 procent in 2002	86,0 procent van de treinen reed op tijd	€ 847 mln. <sup>1</sup>	€ 1 037 mln. <sup>2</sup>
3. Capaciteitsvergroting rijkswegen door 150 kilometer spits- en 160 kilometer plusstrook per 1-1-2007 ten opzicht van 2003 en een betere afstemming van wegwerkzaamheden	32 km spits- en 14 km plusstrook aangelegd. Ultimo 2004 is 75 km spits- en 20 km plusstrook beschikbaar.	€ 227 mln. <sup>3</sup>	€ 138 mln. <sup>4</sup>
4. Verbetering doorstroming vanaf 2005 op wegen in grootstedelijke gebieden en op knooppunten; vermindering filezwaarte met minimaal 30 procent eind 2006 op plaatsen waar projecten zijn uitgevoerd	Effecten pas vanaf 2005 meetbaar	€ 227 mln. <sup>3</sup>	€ 138 mln. <sup>4</sup>
5. Vermindering achterstallig wegonderhoud met ca. 45 procent per 1-1-2008 ten opzichte van 2003.	Tenminste 4,8 procent vermindering in en t/m 2004.	€ 601 mln. <sup>5</sup>	€ 566 mln. <sup>6</sup>
6. Onderhoud rijkswaterwegen volgens Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud	Versnelde start gemaakt met een aantal grote onderhoudsprojecten	€ 318 mln. <sup>7</sup>	€ 338 mln. <sup>8</sup>

<sup>1</sup> Uitgaven vinden plaats op artikel 01.01.04 Beheer en Onderhoud Railwegen van het Infrastructuurfonds.

<sup>2</sup> Betreft de realisatie artikel 01.01.04 Beheer en Onderhoud Railwegen van het Infrastructuurfonds. De hogere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de toevoeging van BTW ad € 184 mln. en ruim € 10 mln. aan loon en prijsbijstelling tranche 2004.

<sup>3</sup> Betreft de begrote uitgaven voor Benutting en ZSM en maken onderdeel uit van artikel IF 01.01.02 Aanleg Rijkswegen.

<sup>4</sup> Betreft de realisatie voor Benutting en ZSM. De lagere realisatie is met name het gevolg van de vertraging van een groot aantal Spoedwetprojecten in verband met de luchtproblematiek.

<sup>5</sup> Deze uitgaven vinden plaats op artikel 01.01.04 Beheer en Onderhoud Rijkswegen van het Infrastructuurfonds.

<sup>6</sup> Betreft de realisatie artikel IF 01.01.04 Beheer en Onderhoud Rijkswegen.

<sup>7</sup> Deze uitgaven maken onderdeel uit van artikel 02.02.04 Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen van het Infrastructuurfonds.

<sup>8</sup> Betreft de realisatie van artikel IF 02.02.04 Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen.

## 5. BELEIDSARTIKELEN

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

#### 01.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van veilig vervoer van goederen op het logistieke netwerk. Het beleid is gericht op een permanente verbetering van de veiligheid van het goederenvervoer over weg, spoor en water. Het betreft de verkeersveiligheid (interne veiligheid) en de veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid).

#### 01.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
01 Veilig goederenvervoer	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>		<b>35 987</b>	<b>17 149</b>	<b>13 502</b>	<b>18 771</b>	<b>- 5 269</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>25 761</b>	<b>19 310</b>	<b>12 935</b>	<b>22 866</b>	<b>- 9 931</b>
<b>01.01 Programma-uitgaven</b>		<b>19 621</b>	<b>13 223</b>	<b>7 548</b>	<b>17 036</b>	<b>- 9 488</b>
01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer		7 565	3 179	330	0	330
Subsidies		7 565	3 179	330	0	330
01.01.03 Interne veiligheid water		8 924	6 284	5 120	11 467	- 6 347
Subsidies		26	41	201	22	179
Bijdragen		75	125	123	903	- 780
Investerings		5 551	2 603	2 152	7 275	- 5 123
Exploitatie		3 273	3 515	2 644	3 267	- 623
01.01.04 Externe veiligheid		813	741	259	3 283	- 3 024
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		3	195	0	80	- 80
Subsidies		17	10	1	3 000	- 2 999
Exploitatie		792	536	258	203	55
01.01.08 HGIS deel		404	387	394	406	- 12
Bijdragen		404	387	394	406	- 12
01.01.99 Overige programma-uitgaven		1 916	2 632	1 445	1 880	- 435
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties		1 916	2 632	1 445	1 880	- 435
<b>01.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>6 140</b>	<b>6 087</b>	<b>5 387</b>	<b>5 830</b>	<b>- 443</b>
<b>01.03 Ontvangsten</b>		<b>8 683</b>	<b>5 984</b>	<b>1 412</b>	<b>9 902</b>	<b>- 8 490</b>
Ontvangsten		8 683	5 984	1 412	9 902	- 8 490

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> De lagere verplichtingenrealisatie heeft een directe relatie met de lagere realisatie op de kasuitgaven op dit artikel.
- <sup>2</sup> Door de versnelde inwerkingtreding van de nationale wetgeving over zichtveldverbeterende systemen is het beroep op de subsidieregeling in 2002 explosief gestegen. Een aanzienlijk deel van de aanvragen die daardoor in 2002 werden ontvangen zijn in 2003 gehonoreerd. De laatste uitbetalingen van de subsidieregeling en de gemaakte proceskosten voor de afhandeling van bezwaarschriften van afgewezen subsidieaanvragen hebben nog in 2004 plaatsgevonden.
- <sup>3</sup> In het kader van de implementatie van de Europese richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart zijn de Nederlandse havens met een aantal verplichtingen geconfronteerd, die een aanpassing van de ter plaatse beschikbare ICT-voorzieningen noodzakelijk maken. De hogere uitgaven hebben betrekking op de daarvoor door DGG ter beschikking gestelde financiële middelen.
- <sup>4</sup> De parlementaire besluitvorming inzake het opheffen van de Raad voor de Scheepvaart en de instelling van een nieuw tuchtcollege, heeft in het verslagjaar vertraging opgelopen. Hierdoor zijn de gereserveerde gelden slechts gedeeltelijk aangewend.
- <sup>5</sup> Het bovenstaande verschil is veroorzaakt door de volgende redenen:
  - De gereserveerde gelden voor de realisatie van een Loa-paal in de Westerschelde zijn niet benut. Door het uitblijven van de benodigde vergunningen kon niet gestart worden met de bouw van de Loa-paal. Inmiddels is de vergunning verstrekt;
  - De gelden voor het project River Information Service (RIS) zijn overgeboekt naar het Infrastructuurfonds;

- Het Kabinetbesluit omtrent de liberalisering van de navigatie ondersteunende dienstverlening is pas in juni 2004 genomen. Hierdoor zijn de gereserveerde middelen voor de implementatie, uitgevoerd door de regio's en het Havenplatform, niet meer tot besteding gekomen;
  - Tenslotte zijn er gelden naar EZ overgeboekt voor de jaarlijkse bijdrage van DGG in de kosten van de vervoerkamer NMa over de jaren 2003 en 2004.
- <sup>6</sup> In het kader van de veranderopgave VenW heeft DGW de portefeuille Corporate Veiligheid en Security per 1 maart 2004 toegewezen gekregen. Hiervoor zijn structureel gelden naar DGW overgeboekt.
- <sup>7</sup> Medio 2004 is de goedkeuring van de EU (DG Mededinging) verkregen voor de gevraagde overheidssubsidie van € 4 mln. ten behoeve van het Propyleennetwerk en is de subsidiebeschikking toegekend. In het verslagjaar zijn de engineeringactiviteiten uitgevoerd en in 2005 zal het materiaal worden aangeschaft. In het daarop volgende jaar staat de daadwerkelijk aanleg gepland, zodat naar verwachting de eindafrekening in 2009 zal kunnen plaatsvinden. Deze bijgestelde planning heeft tot een aanpassing van het kasritme genoodzaakt.
- <sup>8</sup> Bij eerder besluitvorming inzake de investeringsuitgaven interne veiligheid water is besloten om, naast de uitgaven, ook de VBS-ontvangsten (Verkeersbegeleidingstarief) over te boeken naar het Infrastructuurfonds (zie ook Kamerstukken II, 2004–2005, 29 800 HXII, nr. 2, blz. 309). Voorts is de verzorging van opleidingen van de Nationaal Nautische Verkeersdienst Opleidingen overgedragen aan de Stichting NNVO. Hierdoor zijn de inkomsten neerwaarts bijgesteld. Anderzijds zijn er niet geraamde ontvangsten gerealiseerd voor het project Twinning Bulgarije, doordat geplande ontvangsten uit 2003 pas in 2004 daadwerkelijk ontvangen zijn.

### 01.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
Instrument ter bevordering safety culture: safety scan stimulerend snelheidsbegrenzer bestelverkeer	ja via safety scan
aanvullende opleidingseisen vrachtwagenchauffeurs maatregelen voertuigtechniek	ja ja

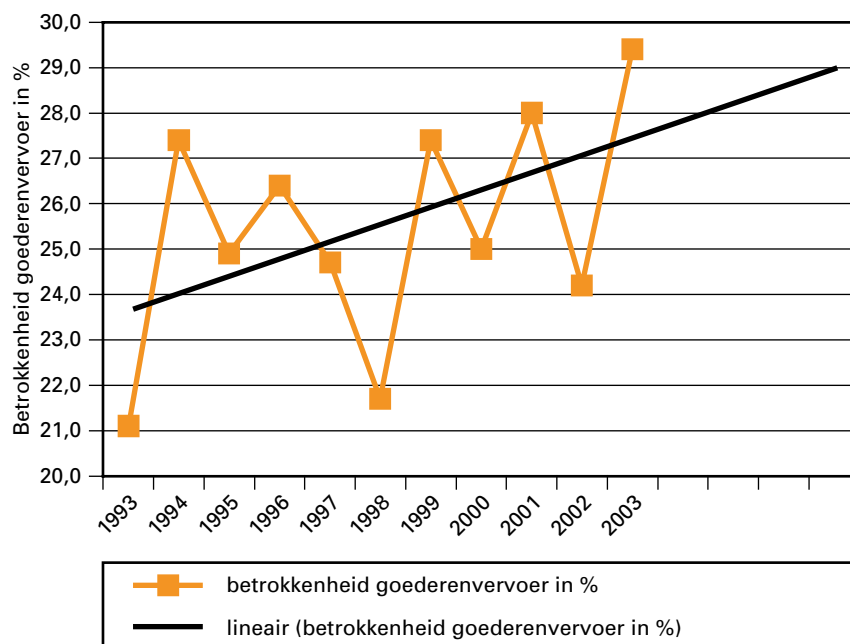
### 01.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Interne veiligheid wegverkeer

Het beleid is er op gericht om een bijdrage te leveren aan het verminderen van het aantal doden en het aantal ziekenhuisgewonden in het wegverkeer. Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen. Voor goederenvervoer is het doel het relatieve aandeel in het aantal doden en gewonden te laten afnemen en zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met het aandeel van het goederenverkeer in het totale verkeer.

De doelgroep wordt gevormd door andere verkeersdeelnemers, vervoerondernemingen, chauffeurs, verladers en andere overheden.

**Betrokkenheid goederenvervoer in relatie tot het totaal aantal verkeersdoden bij ongewijzigd beleid, in %**



(Bron: Goederenvervoermeter 2003, RWS/AVV)

Lineaire extrapolatie laat zien dat het relatieve aandeel van het totaal aantal verkeersdoden als gevolg van een ongeval met vrachtverkeer bij ongewijzigd beleid in 2003 is gestegen.

De betrokkenheid van het goederenvervoer bij de absolute aantallen dodelijke verkeersslachtoffers is in 2003 hoger uitgevallen dan in de 3 daaraan voorafgaande jaren. Er bleek een sterke toename te zijn van het aantal verkeersdoden onder inzittenden van bestelauto's. Daarnaast was er ook sprake van een aanzienlijke stijging van het aantal doden ten gevolge van een ongeval waarbij een vrachtauto betrokken was. Het gunstige effect echter van de dode hoek spiegel en camerasystemen op vrachtwagens is in 2003 gebleken. Het aantal verkeersdoden onder fietsers als gevolg van ongevallen met rechtsafslaande vrachtwagens is aanzienlijk gedaald: in de periode 1999–2001 vielen er als gevolg hiervan onder fietsers jaarlijks zeventien verkeersdoden, in 2002 waren dat er zes en in 2003 zeven.

In 2004 is de safety scan gereed gekomen. Met behulp van dit digitale instrument kunnen ondernemers tegelijkertijd de verkeersveiligheid vergroten alsmede de kosten van hun wagenpark terugdringen. De safety scan is zowel geschikt voor vracht- als bestelverkeer en wordt verspreid door de brancheorganisaties. Een van de verbetermaatregelen die in de scan worden genoemd is de snelheidsbegrenzer. Deze wordt dus gestimuleerd door middel van de scan.

Uit het in 2004 uitgevoerde onderzoek naar de effectiviteit van rijsimulatie-trainingen is gebleken dat deze een gunstig effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Daarom krijgen simulatietrainingen een plaats in de basisopleiding en in de verplichte bijscholing van chauffeurs.

Daarnaast is in de Transportraad politieke overeenstemming bereikt over het verhogen van de eisen voor het besturen van zgn. BE trailers. Specifiek voor de chauffeurs van bestelauto's heeft de EVO een rijstijl-training ontwikkeld en aan de branche aangeboden.

Uit de evaluatie van het project «dode hoek vracht- en bestelauto's» is o.a. gebleken dat door de verplichtstelling van zichtveldverbeterende systemen het dode hoek probleem in belangrijke mate is verminderd, maar ook dat de dode hoek blijvende aandacht behoeft. In dit licht is in 2004 een test voorbereid met nieuwe voertuigtechniek die dode hoek ongevallen nog verder kunnen terugdringen. De test zelf vindt plaats in 2005.

Vanwege het grote kantelgevaar voor vrachtauto's in bochten is een waarschuwingsbord gevaarlijke bochten ontworpen en een effectiviteitsproef opgezet.

Omdat vrachtwagenchauffeurs niet altijd veroorzaker zijn van ongevallen is in het najaar van 2004 gecommuniceerd richting andere weggebruikers over de specifieke mogelijk- en onmogelijkheden van vrachtwagens om rekening mee te houden in het verkeer. Dit heeft plaatsgevonden via de VenW-brede «afstandscampagne» (2 seconden afstand). Info is verspreid via huis-aanhuis bladen, een voorlichtingscampagne en via [www.daarkun-jemeethuiskomen.nl](http://www.daarkun-jemeethuiskomen.nl).

#### **Interne veiligheid spoor**

Concrete doelstellingen en mijlpalen voor de veiligheid op het spoor zijn opgenomen in de Kadernota Railveiligheid (Kamerstukken II, 1998–1999, 26 699, nr. 2). De nota kent geen specifieke doelstellingen voor de veiligheid van het railgoederenvervoer.

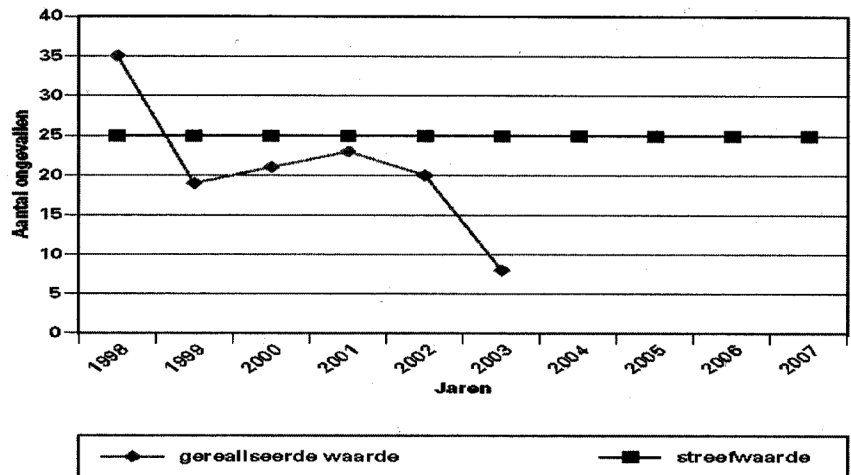
De ontwikkeling van het veiligheidsniveau van het (goederen- en personen-)vervoer per spoor wordt in de vorm van grafieken in artikel 5 (Veilig Personenvervoer) gepresenteerd.

#### **Interne veiligheid water**

Het beleid met betrekking tot de interne veiligheid op het water (scheepvaart) beoogt bij te dragen aan het tenminste handhaven en waar mogelijk verbeteren van de veiligheid op zee en binnenwateren. De doelstelling is het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade in 2010 niet op een hoger niveau te laten uitkomen dan in 1998.

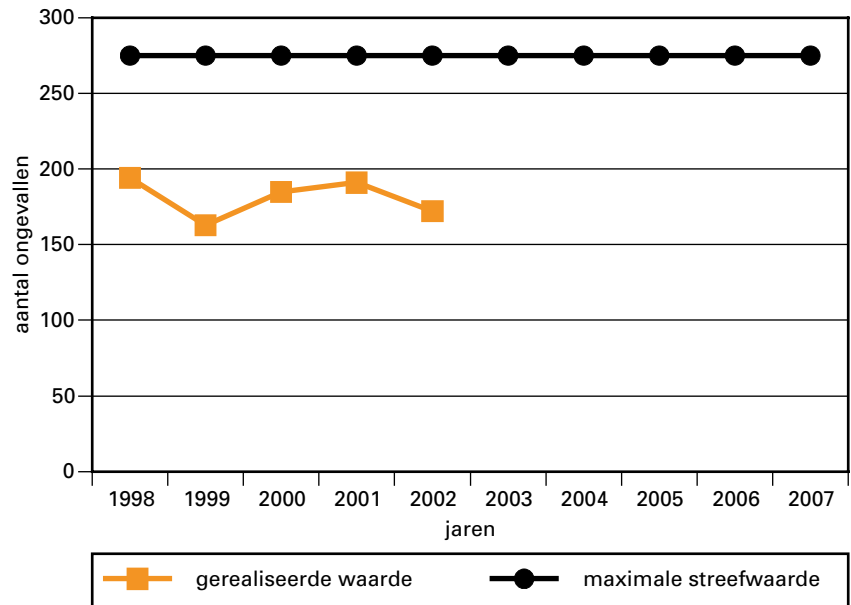


**Aantal significante ongevallen op de Noordzee (Nederlands deel continentaal plat)**



Bron: Gegevens Kustwachtcentrum

**Aantal significante ongevallen op de binnenwateren**



Bron: Goederenvervoermonitor 2003, RWS/AVV

**Overzicht van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (het Nederlands deel van het continentaal plat) en binnenwateren**

	1999	2000	2001	2002	2003	Streefwaarden 2004–2009
Aantal significante ongevallen op de Noordzee <sup>1</sup>	19	21	23	20	8	Minder dan 25
Aantal significante ongevallen op binnenwateren <sup>2</sup>	163	185	191	172	Nog niet bekend	Minder dan 275

<sup>1</sup> Registratie door de Kustwacht

<sup>2</sup> Registratie door de politie te water, de Kustwacht en de regionale directies van Rijkswaterstaat

De doelstelling is dat het aantal ongevallen op de Noordzee met doden, gewonden en/of grote schade in 2010 niet meer dan 25 bedraagt. In 2003 is dit doel met niet meer dan 8 relevante ongevallen ruimschoots gehaald, maar er moet rekening gehouden worden met een grote statistische variatie. Toch is er al wel een dalende trend waarneembaar. Wat betreft de binnenvaart zijn inmiddels de ongevalgegevens tot 2003 in beeld gebracht en in de tabel toegevoegd. Het aantal relevante ongevallen in 2003 moet nog definitief worden vastgesteld.

De doelgroep bestaat uit verkeersdeelnemers, vervoerders en ladingbelanghebbenden.

Er wordt geen afzonderlijke nieuwe Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee gemaakt. Rapportage over de scheepvaart op de Noordzee zal een onderdeel vormen van het Integraal Beheersplan Noordzee 2015 dat medio 2005 zal verschijnen.

Sinds 28 juli 2004 heeft Nederland de beschikking over een systeem waarmee in het Kustwachtcentrum centraal informatie van het automatische identificatie systeem (AIS) aan boord van schepen kan worden ontvangen en verstuurd. Deze datum is ruim vóór 1 januari 2005, de datum waarop AIS een verplicht uitrustingsstuk aan boord van de meeste zeeschepen is geworden én ruim vóór 1 juli 2007, de datum waarop op grond van EU-regelgeving ook aan de wal deze berichten moeten kunnen worden opgevangen. Het belangrijkste doel van AIS is het verbeteren van de identificatie van schepen onderling, om zo de kans op aanvaring te verkleinen. AIS speelt ook een belangrijke rol bij de handhaving van verkeers- en milieuregels, bij opsporing en redding en bij de afhandeling van incidenten.

Op 1 januari 2005 is het Schepenbesluit 2004 in werking getreden. Daarmee is een belangrijke stap gezet in een omvangrijk moderniseringstraject van de wetgeving. De achterstanden in de implementatie van internationale veiligheidsvoorschriften voor de zeescheepvaart zijn thans vrijwel ingelopen. De totale regeldruk is drastisch afgenomen en tegelijkertijd zijn de administratieve lasten voor het bedrijfsleven gehalveerd.

De tweede fase van het onderzoek naar de risico's van containervervoer over zee is afgerond. De opdracht voor de derde en tevens laatste fase is verstrekt. Resultaten (die mogelijk leiden tot veiligheidsmaatregelen) worden medio 2005 verwacht. De integrale risico-analyse voor de alsmar groter wordende passagiersschepen wordt uitgevoerd in mondiaal verband. Nederland neemt hierin deel. Resultaten worden niet eerder dan 2006 verwacht.

Voor de verkeersbegeleiding in het Noordzeekanaal is in 2004 de planstudie opgeleverd, zij het later dan gepland om recente technologische ontwikkelingen mee te kunnen nemen.

Voor de LOA-radarpost op de Schouwenbank is eind 2004 de vergunning verleend. De verwachting is dat in 2005 met de bouw kan worden begonnen en de post in 2006 operationeel zal zijn.

Medio 2004 heeft nadere besluitvorming door het Kabinet plaatsgevonden inzake de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen. Dit Kabinetsbesluit wordt thans uitgewerkt in o.a. de Scheepvaartverkeerswet, waarmee een wettelijke basis wordt gelegd voor de reeds in 2002 op beperkte schaal (AMvB-niveau) ingevoerde flexibele loodsplicht.

Medio 2004 is de NNVO ondergebracht in een stichting onder bestuur van betreffende regionale Nederlandse autoriteiten.

De planstudie voor RIS in Nederland is afgerond. Begin 2005 wordt overgegaan tot de uitvoeringsfase. De Europese richtlijn voor RIS is in de transportraad aangenomen. RIS maakt efficiencyverbetering van bestaande veiligheidsvoorzieningen mogelijk en draagt bovendien bij aan het beter functioneren van binnenvaart in logistieke ketens en aan vermindering van administratieve lasten. Om te komen tot gefundeerde streefwaarden voor veiligheid op de binnenwateren (intern risico) zijn deelonderzoeken uitgevoerd, waaronder risicobeleving en vergelijking modaliteiten.

Ook de uitbreiding van de dekking van het DGPS naar de binnenwateren is voltooid door de plaatsing van een derde zender.

Eind 2004 is een geheel herzien Binnenvaartpolitiereglement gepubliceerd.

### **Externe veiligheid**

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beheersen van de risico's voor omwonenden langs de vervoerroutes van gevaarlijke stoffen. De effecten van het beleid worden gemeten aan de hand van

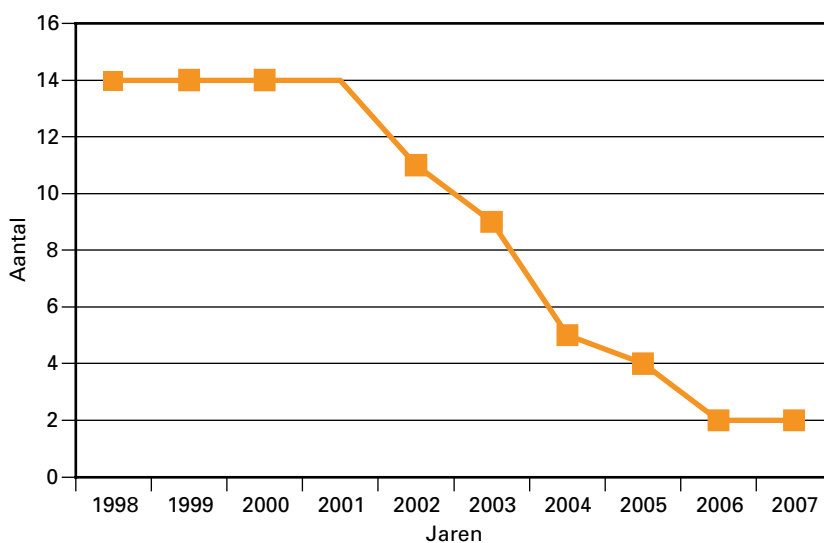
- de omvang van het gebied waarbinnen de kans op dodelijke slachtoffers ten gevolge van een ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen gelijk of hoger is dan 1 op de miljoen per jaar en
- het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen.

De effectgegevens worden in onderstaande tabel weergegeven.

Modaliteiten	Ruimtebeslag in km <sup>2</sup> binnen de risico-contour 10 <sup>-6</sup>
Weg	Risicoatlas weg 2002: 21
Spoor	Risicoatlas spoor 2001: 4,10
Water	0

Een ander effectgegeven op het gebied van externe veiligheid betreft het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen. De beleidsdoelstelling is verwoord in het PAGE. In onderstaande grafiek is de verwachte ontwikkeling tot 2007 en het ontwikkelingspad aangegeven.

### Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen



Bron: Goederenvervoermonitor 2003, RWS/AVV

Bij nog maar vijf van de negen emplacementen resteren externe veiligheidsproblemen (bron: Vierde Voortgangsrapportage Externe Veiligheid): Almelo, Hengelo, Sittard, Venlo en Sas van Gent. In één geval is er zicht op een oplossing op korte termijn (Almelo), in drie gevallen is er dit zicht binnen enkele jaren (Hengelo, Sittard, Venlo) en in het resterende geval is de tijdshorizon sterk afhankelijk van de uiteindelijke keuze (handhaven van de huidige locatie of verplaatsing naar een andere locatie) (Sas van Gent).

Door ruimtelijke ontwikkelingen langs de infrastructuur waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, maar ook door mogelijk verder toenevend transport, neemt de spanning tussen ruimtelijke en economische belangen en veiligheids-aspecten op een aantal locaties toe. Juist in de gebieden met relatief hoge risico's zijn nieuwe bouwplannen voorzien of al in procedure.

In 2004 is het project Integrale Ketenstudies met voorstellen gekomen om de spanning tussen de wensen op het gebied van ruimte, economie en veiligheid te verminderen. Deze voorstellen zijn in overleg met bedrijfsleven en medeoverheden totstandgekomen. Begin 2005 vindt overleg met de Tweede Kamer over het Kabinetsstandpunt Ketenstudies plaats waarna de voorstellen kunnen worden uitgevoerd.

De afname van risico's biedt mogelijkheden om te komen tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Als een gemeente besluit om de vermindering van het groepsrisico als gevolg van maatregelen uit de Ketenstudies te benutten voor ruimtelijke verdichting (en daarmee per saldo het groepsrisico weer verhoogt) draagt zij hiervoor zelf de verantwoordelijkheid en verantwoordingsplicht. Het Rijk zal hierover met de betrokken overheden bestuurlijke afspraken maken om deze verantwoordelijkheden te verankeren (bron: Kabinetsstandpunt Ketenstudies).

Om te komen tot meer structurele oplossingen is in 2004 onderzocht of het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wettelijk verankerd kan worden. Ook is het huidige externe veiligheidsbeleid, zoals is vastgelegd in de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke

stoffen (RNVGS), geëvalueerd. De verwachting is dat in de loop van 2005 de resultaten van beide onderzoekstrajecten bekend worden. Op basis daarvan kan vervolgens een wettelijke regeling worden gemaakt. Een ander concreet wapenfeit in 2004 is de oplossing van de externe veiligheidsknelpunten rond het ammoniakvervoer over de Westerschelde (bron: Eindrapportage van de CdK en de Gouverneur over de uitvoering van het tweede Memorandum van Vlissingen).

Vooruitlopend op een eventuele wettelijke regeling is in 2004 als interim-beleid voor de Risiconormering van het vervoer van gevaarlijke stoffen een circulaire uitgebracht. Hierin wordt het beleid zoals vastgelegd in de nota RNVGS verduidelijkt en verder geoperationaliseerd. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen van VROM.

Daarnaast heeft Nederland in 2004 actief deelgenomen aan een internationale discussie over externe veiligheid. Dit wordt in 2005 gecontinueerd. Inzet van Nederland daarbij is het internationale externe veiligheidsbeleid zodanig vorm te geven dat recht wordt gedaan aan de specifieke veiligheids-situatie van de betrokken landen.

Tenslotte is in 2004 een begin gemaakt met het opstellen van de nota vervoer gevaarlijke stoffen, waarin als uitwerking van de NoMo een integraal veiligheidsbeleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geschetst. Kern van de nota is dat er een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal worden vastgesteld met duurzame risicozones, dat er meer verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het vervoer bij het bedrijfsleven zal worden gelegd en dat het Rijk meer zal sturen op afstand (o.a. via doelregelgeving). In de nota wordt ook ingegaan op zaken als hulpverlening, risicocommunicatie en de monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nota zal in de loop van 2005 naar de Tweede Kamer worden gestuurd.

## 02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

### 02.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het versterken van een samenhangend logistiek- en infrastructuurnetwerk. Een betrouwbaar goederenvervoernetwerk dat bijdraagt aan de ontwikkeling van de ruimtelijk economische hoofdstructuur is van nationaal belang. Infrastructuur is een belangrijk ordenend principe: het streven is een optimale koppeling van enerzijds infrastructuur, knooppunten en zeehavens en anderzijds economie, logistiek en ruimte. Insteek is aan te sluiten bij de (logistieke) wensen van de markt. Dat impliceert een vraaggericht beleid.

Doelgroepen betreffen onder meer havenbedrijven, overslagbedrijven, verladers, vervoerders en consumenten.

### 02.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
02 Versterking netwerk goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>12 386</b>	<b>8 693</b>	<b>6 464</b>	<b>8 318</b>	<b>- 1 854</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>15 852</b>	<b>11 818</b>	<b>13 204</b>	<b>14 509</b>	<b>- 1 305</b>
<b>02.01 Programma-uitgaven</b>		<b>11 690</b>	<b>7 527</b>	<b>9 313</b>	<b>10 240</b>	<b>- 927</b>
<i>02.01.01 Mainports en zeehavens</i>		<i>9 029</i>	<i>5 144</i>	<i>7 256</i>	<i>6 152</i>	<i>1 104</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		4 023	2 504	692	794	- 102
Subsidies		5 007	2 640	6 564	5 358	1 206
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>		<i>867</i>	<i>679</i>	<i>570</i>	<i>2 682</i>	<i>- 2 112</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		330	298	141	454	- 313
Subsidies		538	381	429	1 328	- 899
Eurovignet		0	0	0	900	- 900
<i>02.01.99 Overige programma-uitgaven</i>		<i>1 793</i>	<i>1 704</i>	<i>1 487</i>	<i>1 406</i>	<i>81</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties		1 793	1 704	1 487	1 406	81
<b>02.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>4 162</b>	<b>4 291</b>	<b>3 891</b>	<b>4 269</b>	<b>- 378</b>
Apparaatsuitgaven		4 162	4 291	3 891	4 269	- 378
<b>02.03 Ontvangsten</b>		<b>791</b>	<b>0</b>	<b>3 218</b>	<b>0</b>	<b>3 218</b>
Ontvangsten		791	0	3 218	0	3 218

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De arbitragecommissie, zoals geadviseerd in het rapport Stedelijke distributie «Samen gaan voor resultaat!», is pas in januari 2005 geïnstalleerd. Naar verwachting zullen de uitgaven in het kader van de arbitragecommissie met name in 2005 en 2006 plaatsvinden. Derhalve zijn de hiervoor in 2004 gereserveerde gelden niet besteed.

<sup>2</sup> De subsidieregeling ter bevordering van innovatie is gestrand op bezwaren bij de Europese Commissie en kon daardoor niet worden ingevoerd. Verder is een afrekening van een aan de provincie Limburg toegekende specifieke uitkering in het kader van het project Incodelta lager uitgevallen dan verwacht.

Hierdoor zijn niet alle in de begroting geraamde gelden besteed.

<sup>3</sup> In het kader van het Eurovignet zijn met betrekking tot de doorbelasting van met name Duitsland afrekeningen ontvangen over de jaren 2002 en 2003. Nederland kreeg derhalve bedragen terug, waar betalingen waren geraamd.

## 02.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
Nota Zeehavens	ja
Evaluatie HIP II regeling	gedeeltelijk
Vorbereiding PMR	gedeeltelijk
Technische voorbereidingen van twee proeven op het gebied van het dynamisch systeem van inhaalverboden	ja

## 02.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

### Netwerk Mainport Rotterdam en overige zeehavens

De operationele doelstelling «Mainport Rotterdam en overige zeehavens» is het versterken van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens.

Eind 2004 is het project Havenvisie afgerond met de aanbieding van de «Nota Zeehavens: ankers van de economie» aan de Tweede Kamer. In deze nota is het zeehavenbeleid voor de jaren 2005–2010 uiteengezet. De nota bevat een nieuwe beleidsagenda met concrete beleidsacties voor de komende jaren. De nota is een uitwerking van de hoofdlijnen van het nieuwe zeehavenbeleid die in de NoMo zijn uiteengezet.

In het najaar van 2004 heeft de regionale projectorganisatie Zeetoeegang IJmuiden (gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Kamer van Koophandel en ondernemingsvereniging ORAM) nieuwe plannen voor een ten opzichte van eerdere ontwerpen, goedkope, innovatieve oplossing voor de zeetoeegang bij IJmuiden aan VenW gepresenteerd. De voorstellen zullen nader worden bezien.

Eind 2004 is de laatste hand gelegd aan de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010 als vervolg op het Nederlands-Vlaamse Memorandum van Vlissingen (2002). In hetzelfde kader zijn de Scheldehavens met een eigen standpunt over havenontwikkeling en achterlandinfrastructuur gekomen. Dit standpunt is betrokken in de onderhandelingen met Vlaanderen over de Ontwikkelingsschets. Begin 2005 zal over de Ontwikkelingsschets 2010 een Kabinetsstandpunt worden ingenomen.

Onder het «parapluproject» Stroomlijnen Overheidsinterventies Zeehavens valt een aantal deelprojecten. Eén van de deelonderwerpen is het Elektronisch Havenloket, dat in 2004 verder vorm heeft gekregen. Dit onderwerp valt uiteen in de ontwikkeling van een Havencommunity en een Overheidscommunity. De Havencommunity heeft in Rotterdam verder vorm gekregen onder Port Infolink. Tevens heeft LNV het project Cliënt verder ontwikkeld. Daarnaast is de eerste fase van het project Overheidscommunity Goederen van start gegaan (inventarisatie informatiestromen en controleprocessen).

Doordat nog weinig projecten in het kader van de HIP II-regeling zijn afgerond kunnen nog geen zinvolle conclusies getrokken worden over de effecten van de subsidieregeling. Pas ultimo 2004 zijn voldoende

projecten afgerond, waardoor een zinvolle evaluatie mogelijk wordt. De evaluatie zal naar verwachting in de zomer van 2005 zijn afgerond.

Op 19 december 2003 heeft het Kabinet het besluit genomen om een bijdrage te leveren aan de financiering van de uitvoering van de drie deelprojecten van het PMR. Een onderhandelaar is aangesteld, die namens het Rijk heeft onderhandeld met de regio over de financiering en uitvoering van de drie deelprojecten. Bij het aanstellen van de rijksonderhandelaar was de verwachting dat medio 2004 een akkoord zou zijn bereikt. Hierna zou PMR dan de formele omslag kunnen maken van voorbereidingsfase naar uitvoeringsfase.

Gaandeweg het onderhandelingstraject bleek dat niet op alle punten volledige overeenstemming kon worden bereikt binnen de gestelde termijn. De onderhandelende partijen hebben ervoor gekozen om medio 2004 wel een akkoord op hoofdlijnen te ondertekenen. Dit is het Bestuursakkoord PMR geworden, dat op 25 juni 2004 is ondertekend. Het Bestuursakkoord schetst het kader waarbinnen de onderhandelaars verder onderhandelen. Na ondertekening van het Bestuursakkoord streefden Rijk en regio ernaar om in december 2004 de openstaande punten uitonderhandeld te hebben in uitwerkingsovereenkomsten (UWO's) per deelproject. Voor de UWO's is onder meer inzicht nodig in de financiële situatie van het Havenbedrijf Rotterdam, als basis voor de aankoop van aandelen door de rijksoverheid. Het verkrijgen van dat inzicht en het opstellen van zorgvuldige afspraken op basis daarvan blijken meer tijd te vragen dan gedacht. Daarnaast wil het Rijk de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur over beheersing van (financiële) risico's bij grote projecten kunnen meenemen in de overeenkomsten.

Op 26 januari 2005 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zich uitgesproken over de PKB-Plus met betrekking tot PMR. De Afdeling heeft de acht in de PKB opgenomen concrete beleidsbeslissingen getoetst. Vier van de concrete beleidsbeslissingen zijn vernietigd en – uitsluitend vanwege de inherente samenhang tussen alle concrete beleidsbeslissingen ook de overige vier vernietigd. De door de Raad van State signaleerde gebreken worden hersteld. Uiteraard wordt daarbij zorgvuldig omgegaan met de te volgen procedures en de belangen van betrokken partijen.

### **Functioneren knooppunten**

Het beleid is gericht op het tot stand brengen en verbeteren van de samenwerking binnen en tussen de knooppunten. Deze bundeling vergroot de efficiency van het transport en kan worden bevorderd door het concentreren en aantrekken van nieuwe ladingstromen. Door clustering van aan elkaar gerelateerde economische activiteiten op bedrijventerreinen met multimodale terminals worden productie- en transportvoordelen bereikt.

De rol van het Rijk is beperkt tot het stimuleren en faciliteren van de ontwikkeling van multimodale knooppunten. De directe invloed op de ontwikkelingen is daardoor beperkt. Derhalve wordt volstaan met monitoring van de ontwikkelingen.

In 2004 is er ten behoeve van de SOIT-regeling (begroting Infrastructuurfonds) voor € 7,1 mln. aan subsidies toegekend en € 0,9 mln. uitgegeven (zie onderstaande tabel). Er is aan twee projecten een subsidie toegekend, waarbij de realisatie in de periode 2007–2009 gepland is. De omvang en complexiteit van deze projecten alsmede de daaraan gekoppelde besluit-



vormingsprocessen zijn debet aan deze lange doorlooptijd. Ook de beperkte uitgaven van reeds beschikte projecten zijn te verklaren door bovenstaand argument.

Tabel: overzicht uitgaven intermodaal vervoer op het Infrastructuurfonds (x 1 000)

Art. Omschrijving	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IF 04.03 Intermodaal vervoer	3 865	908	1 039	586	1 815	2 723

Op basis van de heroriëntatie op het beleid ten aanzien van de knooppunten ziet het Rijk vanwege de sterke samenhang tussen de knooppunten en de ruimtelijke ordening en de verbetering van de regionaal-economische (infra-)structuur een belangrijke rol voor de decentrale overheden.

### **Kwaliteit verbindingen**

Het beleid is gericht op het versterken van de samenhang in het totale goederenvervoernetwerk door er voor te zorgen dat er verbindingen tussen de mainports, de havens, de knoop-/overslagpunten, de belangrijke nationale economische centra en de economische centra in het buitenland van voldoende kwaliteit zijn (weg, rail, water en buisleidingen).

In 2004 is in opdracht van EZ een advies voorbereid over het buisleidingenbeleid. Dit advies inventariseert de te maken inhaalslagen in het buisleidingdossier en bevat tevens een advies over de vraag waar de primaire verantwoordelijkheid voor buisleidingen het beste belegd kan worden binnen de Rijksoverheid. Het advies om de verantwoordelijkheid onder te brengen bij VROM is eind december aan EZ uitgebracht. Naar verwachting zal begin 2005 besluitvorming plaats vinden.

In 2004 is gewerkt aan de technische voorbereidingen van de twee proeven op het gebied van het dynamisch systeem van inhaalverboden en aan de opzet van het bijbehorend evaluatieonderzoek. De verantwoording voor de uitvoering van de proeven ligt bij RWS Utrecht en Limburg. Het doel van de proeven is te beoordelen of de doorstroming van het verkeer verder wordt bevorderd en of het systeem een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid, bij een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens. De proeven staan gepland voor 2005.

De haalbaarheidsstudie technologie- en innovatiemonitor is uitgevoerd. Er bleek onvoldoende draagvlak om deze monitor daadwerkelijk in het leven te roepen.

### *Evaluatie Overbelading vrachtwagens*

In 2004 hebben de 6 WIM-Vid systemen (op de A4, A12 en A16) dankzij verdergaand technisch inzicht goed gewerkt. Daarnaast heeft VenW een beter inzicht gekregen in de werkwijze en inzetbaarheid van het KLPD, dat mede daardoor in 2004 effectiever heeft kunnen optreden. Er is een nieuw convenant met het KLPD afgesloten dat van 2005 tot en met 2009 loopt. In 2004 is een goed functionerende telecommunicatieverbinding tot stand gebracht, die de data van de WIM-Vid systemen naar de IVW stuurt. Op basis van deze data is eind 2004 gestart om een top 50 van de veel-overtreders samen te stellen. Op basis hiervan kunnen de bedrijfsbezoeken van start gaan. Pas als de bedrijfsbezoeken plaatsvinden is de

uitvoeringscirkel van het WIM-project volledig gesloten. Dankzij deze goede resultaten heeft RWS in 2004 besloten geld vrij te maken om in 2005 te starten met het inrichten van een nieuwe reeks aangewezen WIM-Vid locaties op de A15 in beide richtingen. Hierdoor wordt de ring rond Rotterdam gesloten.

## 03 EFFICIENT WERKEND GOEDEREN VERVOER SYSTEEM

### 03.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een efficiënt goederenvervoersysteem. Centraal staat het faciliteren van de economie en van bedrijfsleven/consumenten die goederen laten vervoeren en afnemen.

Doelgroepen betreffen onder meer producenten, verladers, vervoerders en consumenten.

### 03.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	Realisatie			Begroting	Verschil	
	2001	2002	2003	2004	2004	
<b>Verplichtingen</b>		<b>14 300</b>	<b>16 514</b>	<b>14 064</b>	<b>13 842</b>	<b>222</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>16 632</b>	<b>18 267</b>	<b>16 354</b>	<b>16 540</b>	<b>- 186</b>
<b>03.01 Programma-uitgaven</b>		<b>10 279</b>	<b>12 328</b>	<b>10 664</b>	<b>11 272</b>	<b>- 608</b>
<i>03.01.01 Marktwerving en markttoegang</i>		<i>2 553</i>	<i>3 500</i>	<i>4 568</i>	<i>5 677</i>	<i>- 1 109</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		470	1 137	1 536	392	1 144
Subsidies		2 084	2 363	3 032	5 285	- 2 253
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>		<i>5 571</i>	<i>5 552</i>	<i>4 729</i>	<i>4 666</i>	<i>63</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		248	291	215	226	- 11
Subsidies		5 324	5 261	4 459	4 376	83
Exploitatie		0	0	0	0	0
Garanties		0	0	55	64	- 9
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>		<i>154</i>	<i>160</i>	<i>107</i>	<i>178</i>	<i>- 71</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		19	63	89	160	- 71
Subsidies		136	97	18	18	0
<i>03.01.99 Overige programma-uitgaven</i>		<i>2 000</i>	<i>3 116</i>	<i>1 260</i>	<i>751</i>	<i>509</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties		2 000	3 116	1 260	751	509
<b>03.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>6 353</b>	<b>5 939</b>	<b>5 690</b>	<b>5 268</b>	<b>422</b>
<b>03.03 Ontvangsten</b>		<b>785</b>	<b>222</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>109</b>
Ontvangsten		785	222	109	0	109

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> In het kader van het project Exploitatie BR zijn opdrachten en overeenkomsten afgesloten die betrekking hebben op onder andere de beoordeling van de Business case en juridische zaken rondom de beheerconcessie. De middelen hiervoor stonden in de begroting gereserveerd op het financiële instrument subsidies, waardoor een overboeking naar het financiële instrument communicatie noodzakelijk was.

Voorts zijn de kosten voor het Binnenvaartcongres hoger geweest dan voorzien doordat het aantal deelnemers 20% meer was dan vooraf ingeschat en enkele activiteiten duurder zijn uitgevallen dan aanvankelijk geraamd.

<sup>2</sup> Per 1 oktober 2003 is de Projectdirectie innovatie regelgeving en reductie administratieve lasten (PIRAL) ingesteld om VenW in staat te stellen te voldoen aan de afspraken in het Hoofdlijnenakkoord 2003 (Balkenende II) met betrekking tot de reductie administratieve lasten. In het kader van dit project zijn in 2004 VenW-brede onderzoeken en workshops gehouden. In de begroting van 2004 was met de daarmee samenhangende kosten geen rekening gehouden.

<sup>3</sup> Deze ontvangstenrealisatie heeft voornamelijk betrekking op de afrekeningen van te hoog verstrekte voorschotten voor subsidies.

### 03.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
Overeenstemming in Transportraad over River Information Services is in de Transportraad overeenstemming	ja
Exploitatie Betuweroute	gedeeltelijk
Spoorcorridors Rotterdam – Milaan	ja
Bevordering short sea	ja
Inwerking treding ISPS Code	ja

### 03.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Betere marktwerking en markttoegang

Voor alle vervoerssectoren geldt dat het beleid gericht is op het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden tussen en binnen vervoerssectoren, zowel nationaal als internationaal. Dit gebeurt onder meer door het bevorderen van liberalisatie en harmonisatie gericht op een open markt voor goederenvervoer met gelijke uitgangspunten («level playing field»),

#### *Binnenvaart*

In 2004 is in hoofdlijnen een akkoord bereikt tussen de CCR en de EU over de harmonisatie van de technische richtlijnen voor binnenvaartschepen. Deze overeenstemming is bekrachtigd in de Transportraad tijdens het EU-voorzitterschap van Nederland. Voorts is een protocol aangenomen, dat voorziet in de erkenning van scheepscertificaten en -patenten, die niet door de CCR zijn afgegeven. Dit is met name van belang voor de nieuwe EU-lidstaten en de Donaulanden. Ook is een studie verricht naar de mogelijke toekomstige institutionele kaders voor de binnenvaart in het zich uitbreidende Europa.

Binnenvaart vormde een belangrijk onderwerp op het gebied van goederenvervoer tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de EU. In dit kader is een succesvol tweedaags internationaal binnenvaartcongres georganiseerd en is de binnenvaart hoger op de Europese agenda geplaatst. De verwachting is dat er meer politieke aandacht zal komen voor de rol die de binnenvaart kan spelen in de toekomstige afwikkeling van het goederenvervoer in Europa. Over de Europese richtlijn voor de RIS is in de Transportraad overeenstemming bereikt. Dit is met name van belang voor het verbeteren van de logistieke efficiëntie en de verkeersafwikkeling en de veiligheid op het water.

#### *Spoor*

Begin 2004 is het project voorbereiding Exploitatie Betuweroute gestart. Doelstelling is om te komen tot een besluit over het toekomstig exploitatiemodel voor de Betuweroute. Hiertoe heb ik het Havenbedrijf Rotterdam uitgenodigd om samen met ProRail een uitgewerkte business case in te dienen voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. Deze is eind 2004 ontvangen en wordt beoordeeld. Besluitvorming wordt begin 2005 verwacht.

Voor de spoorcorridor Rotterdam–Milaan zijn afspraken over de douaneafhandeling in Zwitserland gemaakt en ingevoerd. Ook op andere onderwerpen, waaronder ETCS, is er op deze corridor vooruitgang geboekt. Met

België, Luxemburg en Frankrijk is een Memorandum van Overeenstemming ondertekend over de ontwikkeling van de corridor Rotterdam–Lyon.

Gebleken is dat het doorstarten van de bouw van het Keteninformatiesysteem voor de Havenspoorlijn (KIS) eigenlijk het opnieuw starten van het project betekent. Gelet op de daarmee samenhangende kosten, de problematiek van de treindienstplanning op de Havenspoorlijn op dit moment, de stand van zaken bij de ontwikkeling van nieuwe plannings- en toedelingssystemen bij ProRail (PTI, herbouw VKL) en de gedachtevorming rond de exploitatie van de Betuweroute hebben de partijen HbR, ProRail en DGG geconstateerd dat doorstart van KIS niet zinvol is.

#### *Zeescheepvaart*

Short sea stond op de agenda tijdens het Nederlands voorzitterschap. In de conclusies van de Informele Transportraad van Amsterdam zijn de beleidsprioriteiten voor short sea vastgelegd. Er zijn afspraken gemaakt op het terrein van de vermindering van administratieve lasten voor short sea, onder meer door vermindering van douaneprocedures, elektronische gegevensaanlevering via one-stop-shops in zeehavens en stroomlijning van inspecties. Tevens zijn afspraken gemaakt over het uitwerken van de kwaliteitskenmerken van de Motorways of the Sea.

In september 2004 heeft de technische voorbereidende maritieme ILO-conferentie plaats gevonden ten behoeve van de totstandkoming van de ILO Superconventie in 2006. Met dit nieuwe maritieme ILO-Verdrag worden alle bestaande maritieme ILO-verdragen en aanbevelingen geïntegreerd, geharmoniseerd en gemoderniseerd. Achterliggende doelstellingen zijn het creëren van een level playing field voor de mondiale zeescheepvaartsector en het tegengaan van «social dumping» door middel van het bieden van een wereldwijde minimale sociale bescherming aan zeevarenden. De technische conferentie krijgt een vervolg in 2005. Ten aanzien van deze maritieme ILO exercitie vindt eveneens intensieve EU-coördinatie plaats.

Wat betreft het Nautische Onderwijs is ingezet op een enkelvoudig onderwijsbreed item: het vertalen van de eisen van het verdrag «Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)» van de International Maritime Organisation (IMO), in uniforme Nederlandse onderwijsmodulen door middel van een ondersteunend onderwijshandboek, het formuleren van proeven van bekwaamheid en een «Onboard Training Record Book». De werkzaamheden zijn daarbij aanbesteed aan de vier Nederlandse nautische onderwijsclusters. Wat betreft de Maritieme Arbeidsmarkt is in 2004 voort gegaan met een aantal projecten. Naast de Convenantmiddelen zijn door de overheid in dat kader middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van een herintredersproject voor oud-zeevarenden dat wordt uitgevoerd door marktpartijen in een gelijknamige projectgroep. Over de uitvoering van het convenant is, mede namens de Staatssecretaris van OCW, een brief naar de Kamer gestuurd.

Over de Wet goederenvervoer over de weg wordt verwezen naar de tekst bij artikel 04 Duurzaam Goederenvervoer, verantwoord ondernemen.

#### **Gezonde vervoerssectoren**

Beoogd wordt de vervoerssectoren in staat te stellen economisch gezond te opereren ten behoeve van de continuïteit en toegevoegde waarde voor de nationale economie door het bevorderen van een kennisinfrastructuur, een goed vestigingsklimaat en stimulering van het innovatief vermogen.

Voor de zeescheepvaart en brede maritieme sector laat de toegevoegde waarde de volgende ontwikkeling zien.

Toegevoegde waarde in constante prijzen in de zeevaart en de maritieme sector (x € mld.)								
	Doelstelling <sup>1</sup> 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2008
Zeevaart	0,77	0,88	0,89	0,97	1,08	1,14	1,08	<b>1,08</b>
Overige maritieme sector/dienstverlening	3,20	3,29	3,33	3,37	3,46	3,35	3,34	<b>3,46</b>
Totaal brede maritieme sector	3,97	4,17	4,22	4,34	4,54	4,49	4,42	<b>4,54</b>

Bron: Ecorys Beleidsmonitor zeescheepvaart 2004

<sup>1</sup> Het beleid is gericht op het vergroten van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid die de zeescheepvaart in Nederland creëert. De cijfers over 2002 en 2003 hebben een voorlopig karakter.

De Nederlandse vloot heeft zich vanaf 1996 sterk ontwikkeld. Deze groei kan in hoge mate worden toegeschreven aan het ingezette (fiscale) beleid, dat een herstel betekende van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse reders. Daarmee werd ook een belangrijke basis gelegd voor groei van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van deze sector.

Sinds kort is er echter een einde aan de groei gekomen, mede onder invloed van de toenemende beleidskopiëring in de Nederland omringende landen. Kopiëring die op onderdelen overigens verder strekt en daarmee de Nederlandse concurrentiepositie uitholt. Zo laat het tweede halfjaar van 2004 een daling zien van de vlootcijfers en stopt sinds 2002 de groei van de toegevoegde waarde.

Eind 2004 is de evaluatie van NML (Nederland Maritiem Land) afgerond. De huidige subsidieregeling, die in oktober 2001 van kracht is geworden, is geëvalueerd op werking en effectiviteit. De voornaamste conclusies zijn dat de kracht van NML is gelegen in het bij elkaar brengen en houden van de betrokken partijen in het maritieme cluster en dat de kans klein is dat brancheorganisaties meer financieel zullen bijdragen, terwijl de overheidsfinanciering zal afnemen. De voornaamste aanbevelingen betreffen het ontwikkelen van een lange termijn visie om een meer stabiele organisatievorm in de toekomst te krijgen en het door NML nadere keuzes laten maken in haar activiteiten. Op basis van deze voor NML positief uitgevallen evaluatie vindt in 2005 een nadere standpuntbepaling plaats.

VenW heeft in 2004 € 680 000 bijgedragen aan het fundamenteel en strategische onderzoek op het gebied van hydrodynamica en de functie van MARIN als integrator van maritieme kennis. In 2004 is een aanvang gemaakt met de nadere invulling van het Kabinetsstandpunt naar aanleiding van de cie-Wijffels inzake de Groot-Technologische Instituten (waaronder MARIN). Dit zal in 2005 nader zijn beslag krijgen.

In 2004 is het activiteitenplan van de Voortgangsnota Short Sea Shipping van 1999 geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie worden een aantal voorstellen gedaan voor accentverleggingen in het op de bevordering van short sea gerichte beleid. Deze voorstellen worden in het voorjaar 2005 met het bedrijfsleven besproken.

In 2004 is ten behoeve van het praktijkgerichte nautisch onderwijs een bijdrage van € 135 000 verstrekt voor de financiering en logistieke organi-

satie van de extra vaardagen op het marineopleidingsschip Van Kinsbergen. Hiermee is op doelmatige wijze extra capaciteit voor lerend varen geschapen.

De EU Verordening inzake het vergroten van de veiligheid van schepen en havenfaciliteiten en de gerelateerde IMO International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) zijn op 1 juli 2004 internationaal in werking getreden. Ter implementatie van de EU-verordening was voor de Nederlandse zeehavens een nieuwe uitvoeringswet noodzakelijk, de zgn.

«Havenbeveiligingswet», die speciaal voor dit doel is opgesteld. Voor de betrokken Nederlandse havengemeenten is, met financiële steun van VenW, door de Gemeente Rotterdam een web-based programma ontwikkeld en geschikt gemaakt voor alle Nederlandse havens. Dit programma genereert de risicobeoordeling, een actieplan voor eventueel ontbrekende beveiligingsmaatregelen en het ontwerp-beveiligingsplan voor elke afzonderlijke havenfaciliteit. Tevens worden de administratieve lasten voor het bedrijfsleven door dit plan beperkt

De ISPS-verplichtingen voor de zeeschepen onder Nederlandse vlag zijn geïmplementeerd via het Schepenbesluit 2004. Implementatie van de internationale regelgeving in Nederland is goed verlopen, het merendeel van alle havenfaciliteiten en zeeschepen is tijdig gecertificeerd.

#### *Wegvervoer*

In 2002 is de Stuurgroep Dieselakkoord ingesteld als een vervolg op de onrust en de acties in en veroorzaakt door de wegvervoersector (blokkades) na de (extreme) dieselprijsverhoging in 2000. De stuurgroep onder leiding van een onafhankelijk voorzitter kreeg als taak het uitwerken van structuurversterkende maatregelen ten behoeve van de wegvervoerssector. De Stuurgroep heeft in 2004 geconcludeerd dat het onderzoek naar de mogelijkheden om te komen tot structuurversterkende maatregelen in het kader van het Dieselakkoord als afgerond kan worden beschouwd, dat een aantal nuttige activiteiten zijn verricht, maar dat de doelstelling zoals geformuleerd in zijn algemeenheid niet haalbaar is gebleken en dat verder overleg met de overheid in andere kaders moet plaatsvinden. Daarmee is deze activiteit beëindigd.

In 2004 is een nieuwe proef gestart ter zake van de inzetmogelijkheden voor langere en zwaardere vrachtwagens. De proef is sterk uitgebreid ten opzichte van de vorige proef, zowel qua aantal in te zetten combinaties als qua inzetmogelijkheden. De resultaten van de proef worden in 2005 verwacht.

#### *Binnenvaart*

Overeenkomstig het in 2002 ingezette Kabinetsbeleid is in 2004 voor het laatst subsidie verleend aan de drie stichtingen die zich bezighouden met de schipperszorg voor de binnenvaart. Eén van de stichtingen heeft beroep aangetekend tegen dit besluit. De beroepsprocedure is nog niet afgerond. Op grond van eerdere toezeggingen zal tot 2007 nog een beperkt bedrag aan wachtgeldverplichtingen uitgekeerd worden.

#### **Logistieke efficiency**

Het beleid is gericht op het bevorderen van de logistieke efficiency van zowel de afzonderlijke modaliteiten als de totale vervoersketen. Dit geschiedt door onder meer een verbetering van aansluiting tussen de schakels in het goederenvervoersysteem en verbetering van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van Rijk, Provincies en gemeenten op het gebied van goederenvervoer.

### *Wegvervoer*

De Europese Commissie heeft in 2004 een nieuwe datum voor de invoering van de digitale tachograaf vastgesteld, te weten 5 augustus 2005; dit betekent een uitstel van 12 maanden.

In de tussengelegen periode wordt hard gewerkt aan de nationale implementatie van de richtlijn en de voorbereiding van de infrastructuur ten behoeve van de toepassing van dit controleapparaat dat vanaf genoemde datum in elke nieuwe vrachtwagen moet worden ingebouwd. Met dit uitstel is ook het voorziene project voor toepassing van ICT-mogelijkheden gebaseerd op de digitale tachograaf, met name om de transporteffectiviteit te verhogen, uitgesteld.

### *Ex ante evaluaties van de operationele doelstellingen van beleidsartikel 3*

In de begroting 2004 is bij de operationele doelstellingen van dit beleidsartikel vermeld dat er een ex ante evaluatie plaats zal vinden teneinde de doelenboom te herijken.

Intern is de werking van de huidige doelenboom op haar opzet en uitwerking gezien. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor een aangepaste doelenboom, waarbij enkele prestatie-indicatoren nader zijn geconcretiseerd. Echter, de voorgenomen aanpassing van de begroting (hoofdproducten, producten) leidt tot een andere begrotingsopzet.



## 04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

### 04.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem. Het gaat om het binnen maatschappelijk geaccepteerde grenzen brengen van de effecten van het goederenvervoer voor geluidshinder, verontreiniging van lucht en water, klimaat en ruimtebeslag. Het beleid is onder meer gericht op kosteneffectiviteit, een internationale aanpak en een voorkeur voor bronaanpak.

Doelgroepen betreffen onder meer producenten, verladers, vervoerders en burgers.

### 04.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
04 Duurzaam goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>13 713</b>	<b>10 409</b>	<b>5 441</b>	<b>6 506</b>	<b>- 1 065</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>8 733</b>	<b>8 858</b>	<b>7 541</b>	<b>14 572</b>	<b>- 7 031</b>
<b>04.01 Programma-uitgaven</b>		<b>7 633</b>	<b>7 043</b>	<b>6 144</b>	<b>12 936</b>	<b>- 6 792</b>
<i>04.01.01 Transportpreventie</i>		<i>1 846</i>	<i>2 120</i>	<i>2 117</i>	<i>2 901</i>	<i>- 784</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		442	396	457	323	134
Subsidies		1 405	1 724	1 660	2 578	- 918
<i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>		<i>750</i>	<i>1 552</i>	<i>1 848</i>	<i>6 267</i>	<i>- 4 419</i>
Subsidies		429	1 184	1 829	5 869	- 4 040
Exploitatie		321	368	19	398	- 379
<i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>		<i>3 756</i>	<i>2 996</i>	<i>1 751</i>	<i>2 917</i>	<i>- 1 166</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak		539	1 090	1 035	1 553	- 518
Subsidies		3 218	1 906	716	1 364	- 648
<i>04.01.99 Overige programma-uitgaven</i>		<i>1 282</i>	<i>375</i>	<i>428</i>	<i>851</i>	<i>- 423</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties		1 282	375	428	851	- 423
<b>04.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 100</b>	<b>1 815</b>	<b>1 397</b>	<b>1 636</b>	<b>- 239</b>
<b>04.03 Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> Het kasoverschot is veroorzaakt door de volgende oorzaken:

- Het budget voor Vluchtige Organische Stoffen (VOS) was bedoeld voor onderzoek naar en subsidiëring van nieuwe technologie waarmee het aanstaande verbod op ontgassen van benzinedampen zou kunnen worden nageleefd. Uit onderzoek is echter gebleken dat er geen nieuwe technologie nodig is om aan het verbod te voldoen. Het bedrijfsleven kiest voor logistieke oplossingen (dedicatievaart) en het gebruik van bestaande technologie (dampverwerkingsinstallaties). Het verbod op ontgassen van benzinedampen kan dus ingevoerd worden zonder gebruik te maken van de VOS-gelden;
- Een overboeking naar EZ van een financiële bijdrage ten behoeve van de FIOD/ECD;
- De voorbereidingen voor het strategisch kader om de middelen voor Energie Besparing In Transport (EBIT), gefinancierd door EZ, zo doelmatig en efficiënt mogelijk aan te wenden, hebben meer tijd in beslag genomen dan was voorzien. Door de vertraging is een deel van het budget niet uitgegeven.
- Het CO<sup>2</sup> reductieplan Verkeer en Vervoer is een subsidieregeling. Er zijn nu twee tenders uitgegeven. Beide tenders zijn opengesteld voor een bedrag van € 3 mln. De subsidiemiddelen zijn de grootste uitgavenpost van dit programma en zijn moeilijk in te plannen. De uitgaven vinden achteraf plaats onder andere op basis van de toetsing van de verrichte werkzaamheden en zijn afhankelijk van het tijdstip van afronding van de projecten. Er zijn geen beleidsmatige gevolgen voor de onderuitputting in 2004. Het budget wordt alleen met enige vertraging besteed.

<sup>2</sup> Gezien het feit dat de directie Noordzee van RWS al jarenlang de werkzaamheden in het kader van milieuvluchten Noordzee voor DGG uitvoert, is, met het oog op de vermindering van de administratieve lasten, besloten vanaf 2004 het budget structureel over te hevelen naar de begroting van RWS-Noordzee.

#### 04.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
EU-richtlijn 2004/26 is gepubliceerd; hierin staan de aangescherpte emissienormen	ja
Overeenstemming over inhoud van aanpassing van regelgeving in 2006 ter vermindering van uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) door ontgassing van tankschepen in de binnenvaart.	ja

#### 04.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

##### Transportbesparing

Met het beleid terzake van transportbesparing wordt beoogd de vervoersbehoefte aan de bron te verminderen. Transportbesparing vestigt de aandacht op het ontwerp van producten, de inrichting van processen en de keuze van productielocaties en bedrijfsterreinen. De doelgroep bestaat vooral uit verladers en vervoerders.

In 2004 is voor € 1,4 mln. aan subsidies verstrekt aan projecten op het gebied van transportbesparing. De projecten die een bijdrage hebben ontvangen zijn allemaal beschreven op de website [www.transportbesparing.nl](http://www.transportbesparing.nl). Daar staan ook alle overige rapportages over projecten en activiteiten die in het kader van het project transportbesparing zijn ondernomen.

In 2004 is onderzocht in hoeverre de bekendheid bij het bedrijfsleven over transportbesparing is veranderd ten opzichte van de situatie in 2002. Daartoe is een telefonische enquête gehouden bij ca. 600 bedrijven. De totale bekendheid met transportbesparing komt uit op ca. 75% terwijl dit in 2002 ca. 66% betrof. Transportbesparing wordt met name gedefinieerd als kosten besparend, efficiënter omgaan met transport en het combineren van ritten. In tegenstelling tot 2 jaar geleden wordt nu meer in termen van oplossingen gedacht. 42% van de respondenten vindt dat het initiatief voor transportbesparing van de overheid moet uitgaan. De belangrijkste rol lijkt echter te zijn weggelegd voor de brancheorganisatie.

In het kader van de aangekondigde verbreding van het project Transportbesparing (richting logistiek) zal in 2005 een korte evaluatie worden uitgevoerd.

##### Stil en schoon vervoer

De inspanningen zijn er op gericht om de effecten van milieubelasting te beperken tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau door het verminderen van de emissie van geluid, verontreinigende stoffen en CO<sub>2</sub>. Doelgroepen zijn vervoerders en burgers.

Tot medio februari 2004 kon worden ingeschreven voor de tweede tender van het programma goederenvervoer CO<sub>2</sub> reductieplan verkeer en vervoer. In totaal is er voor € 12,5 mln. aan subsidie aangevraagd voor projecten met een potentiële reductie van 145 kton per jaar. Het programma budget van € 3 mln. is hiermee volledig benut. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de vervoerssector veel belangstelling heeft voor andere manieren van transport en voor milieuvriendelijker transport.

In 2004 is aandacht besteed aan:

#### *Binnenvaart*

De EU-richtlijn 2004/26 is gepubliceerd; hierin staan de aangescherpte emissienormen die in 2007 van kracht zullen worden. Gelijktijdig worden de aangescherpte CCR-normen van kracht, zodat de regies op de Rijn en in de rest van Europa met elkaar in overeenstemming zijn.

Het in 1996 ondertekende afvalstoffenverdrag is ondanks inspanningen via de diplomatieke weg nog niet geratificeerd door België en Frankrijk. Naast het voortzetten van de diplomatieke inspanning wordt thans ook gezocht naar andere oplossingen om de beoogde doelen van het verdrag te realiseren.

Tussen het bedrijfsleven en de overheden is overeenstemming bereikt over de inhoud van de benodigde aanpassing van regelgeving die in 2006 van kracht zal worden ter vermindering van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) door ontgassing van tankschepen in de binnenvaart. Hierdoor zal in alle lidstaten van de CCR hetzelfde regiem gaan gelden en de uitstoot van met name benzinedampen fors verminderen. In samenwerking met VROM stimuleert VenW de versnelde vervanging en retrofit van scheepsdieselmotoren in de binnenvaart. Als onderdeel van die stimulering wordt een subsidieregeling uitgewerkt, die thans ter goedkeuring voorligt aan de EU.

#### *Zeescheepvaart*

Met een groep Europese landen en de VS zijn verkennende besprekingen opgestart om op termijn te komen tot aanscherping van de internationale emissienormen voor zeeschepen.

VenW heeft een actieve inbreng in de discussies over sloopschepen binnen de IMO. Het doel daarbij is het implementeren van de huidige vrijwillige richtlijnen van de IMO alsmede te werken aan een verplichte internationale regeling voor schoon en veilig slopen. Het schoon aanleveren van schepen alvorens deze naar de sloop gaan is hiervan een onderdeel.

Mede op basis van de door VenW verstrekte bijdragen (in 2004 € 6 000) is in samenwerking tussen de Hogeschool Zeeland, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Holland Marine Equipment voor tenminste drie jaar het Kenniscentrum Duurzame Short Sea Shipping van start gegaan, dat een laagdrempelige kennis- en informatievoorziening op het gebied van duurzame short sea shipping beoogt te zijn.

#### *Spoor*

Na het testen van de prototypewagens in 2003 is in 2004 de ombouw van de gehele Dolomietshuttle tot fluistertrein gereedgekomen. Daarmee heeft de hele trein kunststof remblokken en wioldempers gekregen, waarmee de wagens veel stiller zijn dan normale goederenwagens die voorzien zijn van gietijzeren remblokken. De proef is in 2004 voortgezet om te bezien wat het akoestisch effect van de kunststof remblokken is nadat de trein enige tijd operationeel is en hoe het zit met de onderhoudseigenschappen van de nieuwe remblokken.

### **Verantwoord ondernemen**

Met dit programma wordt gewerkt aan de bevordering van maatschappelijk verantwoord en bewust ondernemersgedrag.

#### *Wegvervoer*

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer (van februari 1998) is de sociale regelgeving voor het wegvervoer opgenomen. In december 2004 is daar de 48-urige werkweek voor het lichtere wegvervoer (< 3,5 ton of < 9 perso-

nen) aan toegevoegd, op grond van richtlijn 2000/34/EG. Momenteel wordt gewerkt aan implementatie van de richtlijn 2002/15/EG, de 48-urige werkweek voor het zwaardere wegvervoer (> 3,5 ton of > 9 personen) in hetzelfde Arbeidstijdenbesluit vervoer. Omwille van de Nederlandse concurrentiepositie is het beleid erop gericht niet verder te gaan dan de EU regelgeving voorschrijft.

Voorts zijn tijdens de Transportraad van 9 december 2004 de gemeenschappelijke standpunten van de herziening van de verordening rij- en rusttijden 3820/85 en de bijbehorende controle richtlijn 88/599 vastgesteld. Deze zijn nu naar het Europees Parlement gezonden voor de tweede lezing. Aangezien de huidige verordening 3820/85 is «vertaald» in het Arbeidstijdenbesluit vervoer, zal de herziene verordening tevens een wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer opleveren.

In de huidige Wet goederenvervoer over de weg (Wgw, 1992) zijn nationale eisen opgenomen, die afwijken van de Europese wetgevingseisen. Bovendien zijn ook privaatrechtelijke zaken opgenomen die eigenlijk niet thuis horen in publiekrechtelijke wetgeving, die leiden tot administratieve lasten en bovendien slecht handhaafbaar zijn. Voorts neemt door de verdergaande liberalisatie van de Europese interne markt de internationale concurrentie binnen de Europese Unie toe.

Om al deze redenen loopt sedert 1999 een project tot herziening van de Wgw met als uitgangspunt dat aan het wegvervoer niet meer eisen worden gesteld dan wordt voorgeschreven door Europese regelgeving. Eind 2004 is een eerste uitgewerkt concept besproken met de marktpartijen, dat naar verwachting in 2005 via de ministerraad naar de Raad van State zal worden gezonden.

Het programma TMS (1999–2006) is erop gericht om de aandacht voor logistieke efficiency structureel te verankeren in de bedrijfsvoering van ondernemingen. Het deelprogramma om via subsidies verbeteringen op het gebied van logistieke efficiency te realiseren, die gepaard gaan met reductie van NO<sub>x</sub> en vooral CO<sub>2</sub>, is in 2004 beëindigd. In totaal zal de subsidieverstrekking naar verwachting een reductie opleveren van ruim 200 mln. kilometers. Het kennisoverdrachtprogramma, dat de basis zal vormen om zonder subsidie dezelfde soorten van logistieke efficiency te realiseren is in de vorm van een softwarepakket sedert 2003 in een 60-tal kennisoverdrachtprojecten bij bedrijven getest. Voorts is dit pakket ingezet in de opleiding in het leerpakket in de logistieke opleiding aan een aantal Hoge Scholen. Afronding van dit project zal uiterlijk in 2005 plaatsvinden.

#### *Zeescheepvaart*

Het onderwerp Quality Shipping kent een breed scala van aspecten. Diverse aspecten zijn in OECD-kader middels onderzoeken helderder geworden, zoals bijvoorbeeld de rol van verzekeraars. Bij het samenstellen van het actieprogramma voor 2005–2006 van de OECD-MTC heeft Nederland zich laten leiden door het belang van de «quality shipping discussie» en die onderwerpen gesteund die daar een bijdrage aan kunnen leveren.

Vanuit het kwaliteitsdenken is nationaal bijgedragen aan de ontwikkeling van doelregelgeving in plaats van middelregelgeving. Daarbij worden dezelfde overheidsdoelen bereikt, maar wordt innovatie niet belemmerd. Een pilot is gestart om te bezien hoe de huidige internationale regelgeving voor reddingsmiddelen aan boord van schepen in doelregels omgezet kan worden. Hierbij worden ervaringen van de Koninklijke Marine bij het toepasbaar maken van SOLAS (Safety Of Life At Sea) voor marineschepen

meegenomen. Vanuit dat denken is ook bijgedragen aan de IMO discussie over de ontwikkeling van «goal based new ship construction standards».

In IMO-verband is actief bijgedragen aan de ontwikkeling van een Voluntary IMO Model Audit Scheme. Dit Audit Scheme zal meten hoe vlaggen-, kust- en havenstaten omgaan met hun verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen en zal suggesties aandragen voor verbetering. De in herziening zijnde vlaggenstaatcode van IMO is daarbij een leidraad. De bedoeling van dit Audit Scheme is dat de kwaliteit van vlaggen-, kust- en havenstaten verbetert, waardoor ook de kwaliteit van de schepen onder de vlag van die staten verbetert.

Voor het meten van de effecten van getroffen milieumaatregelen inzake emissies van het scheepvaartverkeer is een periodieke monitoring opgezet.

Dit project had tot doel de emissieregistratie van de zeescheepvaart en binnenvaart te verbeteren. Dit heeft voor een aantal stoffen geleid tot geactualiseerde of verbeterde berekeningsmethoden en in enkele gevallen ook tot een geheel nieuwe emissieberekening. De berekeningsmethoden zijn vastgelegd in zogenaamde protocollen.

De rapportage EMS is op 21 januari 2004 door de CCDM geaccordeerd. Dat betekent dat uitvoering van de protocollen door de Nederlandse Emissieregistratie gewaarborgd is. Het project EMS is met de rapportage aan de CCDM afgerond. Er is daarmee een kwaliteitsimpuls gegeven aan de registratie van emissies van de scheepvaart.

#### *Ex ante evaluaties van de operationele doelstellingen van beleidsartikel 4*

In de begroting 2004 is bij de operationele doelstellingen van dit beleidsartikel vermeld dat er een ex ante evaluatie plaats zal vinden teneinde de doelenboom te herijken.

Intern is de werking van de huidige doelenboom op haar opzet en uitwerking gezien. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor een aangepaste doelenboom, waarbij enkele prestatie-indicatoren nader zijn geconcretiseerd. Echter, de voorgenomen aanpassing van de begroting (hoofdproducten, producten) leidt tot een andere begrotingsopzet.

## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

### 05.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bereiken van optimale veiligheid van personen in of als gevolg van mobiliteit. Gegeven bepaalde randvoorwaarden (bijvoorbeeld inspanningen van decentrale overheden) wordt getracht het aantal verkeersslachtoffers op de weg, op en rond het spoor en in het openbaar vervoer zo veel mogelijk te beperken.

De inspanningen op het gebied van «Veilig personenvervoer» hebben een relatie met de inspanningen op het gebied van «Veilig goederenvervoer». Wat betreft het vervoer over de weg en het spoor hebben deze hetzelfde gemeenschappelijke doel.

### 05.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
05 Veilig personenvervoer	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>		<b>71 375</b>	<b>112 532</b>	<b>44 925</b>	<b>55 410</b>	<b>- 10 485</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>		<b>74 682</b>	<b>112 124</b>	<b>111 419</b>	<b>83 845</b>	<b>27 574</b>
<b>05.01 Programma-uitgaven</b>		<b>72 441</b>	<b>109 841</b>	<b>108 999</b>	<b>81 548</b>	<b>27 451</b>
<i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>		<i>47 644</i>	<i>56 097</i>	<i>52 094</i>	<i>30 655</i>	<i>21 439</i>
Bijdragen aan lagere overheden		28 374	32 899	28 268	7 791	20 477 <sup>2</sup>
Subsidies		19 271	23 198	23 826	22 864	962
<i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid OV</i>		<i>24 271</i>	<i>53 685</i>	<i>56 316</i>	<i>50 670</i>	<i>5 646</i>
Bijdragen aan lagere overheden		24 271	53 685	56 316	50 670	5 646 <sup>3</sup>
<i>05.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>		<i>526</i>	<i>59</i>	<i>589</i>	<i>223</i>	<i>366</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie		526	59	589	223	366 <sup>4</sup>
<b>05.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>2 241</b>	<b>2 283</b>	<b>2 420</b>	<b>2 297</b>	<b>123</b>
<b>05.03 Ontvangsten</b>		<b>212</b>	<b>0</b>	<b>1 199</b>	<b>0</b>	<b>1 199</b> <sup>5</sup>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> Enerzijds zijn in 2004 méérjarige verplichtingen opgeboekt ten behoeve van 3VO en het CBR en anderzijds zijn verplichtingen voor verbetering Sociale Veiligheid afgeboekt. Daarnaast hebben technische verplichtingenmutaties plaatsgevonden in verband met de overgang van de Verbetering Sociale Veiligheid naar de BDU.
- <sup>2</sup> Ten behoeve van de bijdragen aan lagere overheden is in het kader van de Interim Regeling Duurzaam Veilig in het verslagjaar € 20,6 mln. overgeboekt vanuit het Infrastructuurfonds.
- <sup>3</sup> Het verschil is vooral een gevolg van betalingen ten behoeve van pilots Chipcard.
- <sup>4</sup> De hogere uitgaven zijn hoofdzakelijk een gevolg van onderzoeken in het kader van het Verbeteren van de Sociale Veiligheid.
- <sup>5</sup> Dit betreft voor een deel (ca. € 0,4 mln.) een ontvangst van de SWOV inzake niet uitgegeven reorganisatiekosten. Voor het resterende deel betreffen het ontvangsten in het kader van rente over uitstaande bedragen van de Interim regeling Duurzaam Veilig.

### 05.3 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
<i>Reductie verkeersslachtoffers weg</i>	
maximaal 900 doden in 2010	*
maximaal 17 000 ziekenhuisgewonden in 2010	*
<i>Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>	
50% reductie aantal overwegdoden in 2010 tov 1985	ja
reizigers: halvering aantal gewonden in 2010 tov 1989	ja
personeel: 1 slachtoffer op de 10 000 werknemers in 2010	gedeeltelijk
suicide: as low as reasonable achievable	nvt
<i>Verbeteren sociale veiligheid openbaar vervoer</i>	
Het verminderen van het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsincidenten in en rond het openbaar vervoer, voor zowel reizigers als personeel	*

\* Deze gegevens zijn op het moment van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend.

### 05.4 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Reductie verkeersslachtoffers weg

Reeds enkele decennia lukt het om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Desondanks eist het verkeer jaarlijks nog vele slachtoffers (1 088 doden in 2003). Dit leidt tot onaanvaardbaar veel menselijk leed en economische schade (€ 8 mlrd. in 2003). Daarom wordt in de NoMo prioriteit gegeven aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid tot hoogstens 900 doden in 2010 en 640 in 2020. Dit vereist continue aandacht en samenwerking en tal van met elkaar samenhangende maatregelen. De gezamenlijke doelstelling voor 2010 is in overleg met de decentrale partners in de NoMo vastgelegd.

#### Algemeen

In mijn brief van 17 september 2004 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2003–2004, 29 398, nr. 15) ben ik uitgebreid ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid. Aangegeven is dat verkeersveiligheid topprioriteit is. In 2004 is hard gewerkt aan een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers, zowel op nationaal als op decentraal niveau. Het verkeersveiligheidsbeleid kent een vergaande vorm van decentralisatie van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. In 2004 is er naar toe gewerkt om de gelden voor het regionale verkeersveiligheidsbeleid per 1 januari 2005 onder te brengen in de BDU. Ook met maatschappelijke organisaties is samengewerkt om Nederland nog verkeersveiliger te maken.

Ook op internationaal niveau zijn belangrijke resultaten bereikt. In de eerste plaats is tijdens het Europees Voorzitterschap flinke winst geboekt op het gebied van de harmonisering van rijbewijzen (3<sup>e</sup> EU-Rijbewijsrichtlijn). Daarnaast zijn tijdens de ministeriële conferentie in Verona (Italië) afspraken gemaakt op het gebied van verkeershandhaving en de wenselijkheid om te komen tot uitwisseling van gegevens van verkeersovertreders in het buitenland.

### *Gedraggericht verkeersveiligheidsbeleid*

De houding en het gedrag van deelnemers aan het verkeer is ook in 2004 een sleutel in het beleid geweest. Genoemd kunnen worden het wettelijk kader voor een verlaging van het alcoholpromillage naar 0,2 promille voor beginnend bestuurders, de aanpak van jonge bromfietzers in het verkeer en het opstellen van een concept wetsvoorstel voor de invoering van een puntenrijbewijs naar Nederlands model.

In 2004 is begonnen met de projecten «modernisering rijexamens» en «bromfietserijbewijs». Het verhogen van de minimum leeftijd voor de bromfietser naar 17 is wegens politieke en maatschappelijke weerstand opgeschort. Daarnaast zijn in 2004 proeven afgerond met de «ervaringsmodule» en met de «nascholing». Begin 2005 wordt bekeken welke van deze onderdelen van het rijbewijsplan kunnen worden geïmplementeerd. In het najaar van 2004 is met bestuurlijke partners, maatschappelijke organisaties en wetenschappers een bijeenkomst belegd om te bezien of er additionele kansrijke maatregelen zijn om de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers (onder andere ouderen) te vergroten; in 2005 wordt de balans van de mogelijkheden opgemaakt.

Eveneens zijn in 2004 aan de Tweede Kamer voorstellen gestuurd om de rij-instructie te verbeteren. Zo zal de huidige applicatietoets worden vervangen door een verplichte periodieke bijscholing. Tevens zal de stageperiode opnieuw worden ingevoerd en zullen er naast de standaard certificaten specifieke onderwijskundige certificaten worden ingevoerd, zoals een certificaat leerbepalingen. Ook zal een vrijwillig assessment worden ontwikkeld en meer dan voorheen zullen de praktijkgerichte vaardigheden worden getoetst. Met het gereedkomen in 2004 van de competentiegerichte leerdoelen is een noodzakelijke stap gezet op weg naar een praktijkgericht examen.

De vorderingsmaatregel, die door het CBR wordt uitgevoerd, is geëvalueerd op haar effectiviteit voor de verkeersveiligheid. Enkele conclusies zijn dat toepassing van de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) leidt tot een besparing van 4 doden per jaar en dat met het medisch psychiatrisch onderzoek 23 verkeersdoden per jaar kunnen worden bespaard. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in een nieuwe opzet van de vorderingsmaatregel. In 2004 stonden 7 600 onderzoeken naar rijgeschiktheid en 9 600 EMA's gepland. Er zijn daadwerkelijk 7 544 onderzoeken opgelegd en 10 294 EMA's. De kosten verbonden aan de EMA's worden door de cursisten zelf betaald. In 2005 zal uitsluitel worden gegeven of de kosten voor het medisch psychiatrisch onderzoek naar rijgeschiktheid ook ten laste van de betrokkenen kunnen worden gebracht.

Het wetsvoorstel tot verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders naar 0,2 promille is in 2004 aangeboden aan de Tweede Kamer; inwerkingtreding hiervan is voorzien in 2006. Daarnaast worden de mogelijkheden bezien voor de implementatie van een alcoholslotprogramma. Inmiddels is een plan van aanpak beschikbaar. Het streven is er op gericht het alcoholslotprogramma in 2007 in te voeren. Over drugs en geneesmiddelen is de Tweede Kamer geïnformeerd, dat in Europees verband gewerkt wordt aan de ontwikkeling van geschikte testapparatuur. Op het gebied van geneesmiddelen is een werkgroep aan de slag gegaan die nagaat in hoeverre en op welke manier voorlichting gegeven kan worden over geneesmiddelen aan zowel patiënten als aan beroepsorganisaties.



Bij de uitvoering van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid heeft VenW in 2004 intensief samengewerkt met decentrale overheden, politie, justitie en maatschappelijke organisaties. Op basis van de landelijke campagnekalender en de gemeenschappelijke communicatiestijl «Daar kun je mee thuis komen» is landelijk en regionaal gecommuniceerd over gordels, alcohol, afstand houden en fietsverlichting, in combinatie met gelijktijdige handhaving. De campagnes scoren hoog qua bereik en waardering. Onderzoekresultaten over 2003 en 2004 wijzen uit dat de geïntegreerde campagneactiviteiten wezenlijk bijdragen aan houding- en gedragsverbetering. Vermeldenswaardig zijn bijvoorbeeld de bijzonder goede resultaten die de campagnes voor het dragen van de autogordel (vooral achterin), het voeren van fietsverlichting en tegen het gebruik van alcohol in het verkeer hebben opgeleverd.

#### *Voertuiggericht verkeersveiligheidsbeleid*

In de toekomst zal het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstelling voor een aanzienlijk deel afhangen van de mate waarin nog te realiseren innovaties op het gebied van voertuigtechnologie kunnen worden uitgevoerd. Hoewel de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij de Europese Commissie ligt zal Nederland waar mogelijk de ontwikkelingen stimuleren.

In 2004 is een aantal grote onderzoeksprojecten gestart in het zesde kaderprogramma van de Europese Commissie. VenW neemt deel in een aantal van deze projecten die betrekking hebben op onder andere de Intelligente Snelheidsassistent, Lane Departure Warning Assistant, de eisen aan de mens-machine interface en aan de juridische consequenties van geavanceerde voertuigsystemen.

Daarnaast is op een groot aantal onderwerpen EU-richtlijnen geïmplementeerd, bijvoorbeeld op het gebied van EU-typegoedkeuringseisen en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen. Ook vindt overleg plaats over het overdag voeren van verlichting door motorvoertuigen. Tevens vindt in EU-kader onderzoek plaats naar de mogelijkheden om de botseigenschappen van verschillende soorten auto's beter op elkaar af te stemmen. Verder wordt onderzoek gedaan naar de vermindering van whiplashlets; het resultaat kan gebruikt worden voor het stellen van eisen aan de vorm en dimensionering van de stoel-/hoofdsteuncombinatie. Er is een goed resultaat geboekt met de inspanningen op het gebied van de EuroNCAP-programma.

Per 1 januari 2004 is het verbod op de radardetector ingegaan. Een ander onderwerp dat in 2004 veel aandacht heeft gekregen is de evaluatie van de APK. Besloten is de keuringsfrequentie «3-1-1» te handhaven. Ook is in de benodigde regelgeving voorzien om voor bussen die aan de eisen voldoen met ingang van 1 mei 2005 een maximumsnelheid van 100 km/h toe te staan.

#### *Wet- en regelgeving*

Het Kabinet heeft in juli 2004 besloten om af te zien van de aangekondigde instellingswet voor het CBR. Deze voorzag in het uitoefenen door de stichting CBR van zowel publieke taken als private activiteiten. Voortschrijdend inzicht over zelfstandige bestuursorganen heeft geleid tot het standpunt dat deze in beginsel louter publieke taken dienen uit te voeren. De beëindiging van de private activiteiten van het CBR is voorzien voor 2007. In december 2004 is het wetsontwerp voor het kentekenen van brom- en snorfietsen aan de Tweede Kamer gezonden; invoering van de kentekenplicht is voorzien voor september 2005.

#### *Convenanten en afspraken*

De gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid zijn in 2004 voor het laatst uitgekeerd; vanaf 1 januari 2005 zijn ze ondergebracht in de BDU.

#### *Uitvoering en handhaving*

Op het gebied van verkeershandhaving is in 2004 gewerkt aan de invoering van een bestuurlijke boete voor het foutparkeren en stilstaan; enkele kleine verkeersovertradingen worden hier ook in meegenomen. Het concept wetsvoorstel is vervolgens voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

De pilots ter verbetering van de samenwerking op het gebied van handhaving tussen de strafrechtelijke en de bestuurlijke kolom in de provincies Zeeland en Utrecht hebben in 2004 verder vorm gekregen. De evaluatie van deze pilots zal in de loop van 2005 plaatsvinden.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

In 2004 is een set aan indicatoren ontwikkeld voor het jaarlijks monitoren van de NoMo.

Tevens hebben in 2004 heeft evaluaties plaatsgevonden van het Startconvenant voor de eerste fase Duurzaam Veilig, de inrichting van een 20-tal 30-kilometergebieden, het jaarlijks onderzoek naar het rijden onder invloed, beveiligingsmiddelen en het gebruik van fietsverlichting.

#### **Reductie verkeersslachtoffers spoor**

De operationele doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau op het spoor te handhaven en waar mogelijk te vergroten ondanks de toenemende mobiliteit van reizigers en treinverkeer. Voor de overwegveiligheid is het doel uiterlijk in het jaar 2010 een reductie van 50% te bereiken van het aantal overwegdoden in 1985. De sturingsfilosofie en de managementaandacht ten aanzien van veiligheid in de spoorsector gaat uit van de gedachte dat elk dode er een teveel is.

Hoewel het spoor ten opzichte van het autoverkeer veel veiliger is, is het beleid ook voor het spoor erop gericht de veiligheid continu te verbeteren. Om deze reden is de doelstelling «stand still» verlaten. De streefdoelen waren geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid (Kamerstukken II, 1998–1999, 26 699, nr. 1). Dit beleidsdocument heeft het jaar 2010 als reikwijdte voor maatregelen.

De doelen zijn geformuleerd voor verschillende risicodragers. Voor een aantal groepen is het doel een continue verbetering en heeft het beleid een «nulstreven» als streven. Absolute veiligheid bestaat echter niet en een volledig uitsluiten van elk risico is niet reëel. Wel wordt hiermee aangegeven dat het beleid en de uitvoerende instellingen zich voortdurend zullen blijven inspannen om de risico's te verminderen.

Het jaar 2004 kenmerkte zich door de volgende typerende zaken:

#### *Kadernota railveiligheid*

Op 11 november 2004 is aan de Tweede Kamer de nieuwe nota «Veiligheid op de rails, Tweede Kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland» aangeboden. (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). Dit beleidsdocument is de opvolger van de eerste Kadernota (Kamerstukken II, 1998–1999, 26 699 nr. 1).

Met de nieuwe Kadernota wordt voor de periode van 2004–2010 een nieuw fundament gelegd voor de ambitie omtrent railveiligheid. Dat omvat het streven naar permanente verbetering van de railveiligheid

tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waarbij (indien mogelijk) kwantitatieve doelen worden gesteld als mijlpaal naar een nog betere veiligheidssituatie.

#### *Overwegen*

In 2004 vielen 17 fatale verkeersslachtoffers op overwegen en het 5-jaarlijks-gemiddelde is verder gedaald naar 23. Daarmee is de doelstelling voor 2010 (maximum van 24 fatale letsels) in 2004 bereikt.

Omdat botsingen op overwegen echter veel meer impact hebben dan het aantal slachtoffers wordt het actieve beleid voortgezet. Tijdens het Algemeen Overleg met de Kamer over de nieuwe Kadernota op 27 januari 2005 is toegezegd dat de Kamer schriftelijk zal worden geïnformeerd over het geactualiseerde overwegenbeleid.

#### *Reizigers*

Gelukkig vielen geen dodelijke slachtoffers onder reizigers maar twee botsingen zorgden voor relatief veel gewonde reizigers (144) in 2004. De doelstelling voor 2010 is maximaal 51 gewonden.

De twee botsingen in Amsterdam op 21 mei en in Roosendaal op 30 september werden beiden veroorzaakt doordat één van de betrokken treinen een rood sein passeerde.

Daarnaast heeft het in- en uitstapproces extra aandacht gekregen.

#### *Rijden voorbij rood sein (STS)*

Helaas nam het aantal malen door rood sein rijden ook in 2004 weer iets toe. Voor de problematiek van het ten onrechte passeren van stoptonende seinen is echter een werk- en stuurgroep ingesteld en worden forse inspanningen geleverd door de branche om tot vermindering te komen. Met name de pilot «ATB++» lijkt gezien de kosten/baten hoge ogen te gaan gooien in de bestrijding van toekomstige STS'n. Hiermee wordt ook de halvering van het aantal gewonden in 2010 onder reizigers haalbaar geacht.

#### *Personeel*

In de nacht van 21 op 22 juni 2004 reed een intercity twee baanwerkers aan die dodelijk verongelukten. Daarmee blijft de dalende tendens van het individueel risico voor baanwerkers hangen op 2,4 doden per 10 000 werknemers per jaar, terwijl de norm voor 2010 op 1,0 ligt.

Alhoewel in 2004 geen rangeerder als slachtoffer te betreuren was, geeft het 5-jaarlijks-gemiddelde (van 6,0) aan dat nog steeds een inspanningsverplichting noodzakelijk is.

#### *Suicide*

Met het aantal van 170 suicides in 2004 is de licht dalende trend van de laatste jaren voortgezet.

### **Verbeteren sociale veiligheid openbaar vervoer**

Het doel is het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen in en rond het openbaar vervoer, voor zowel reizigers als personeel.

Provincies en kaderwetgebieden hebben een gezamenlijk streefcijfer voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsgevoel van de reiziger in het voertuig bepaald. Dat is in 2008 een 7,5 ten opzichte van een 7,0 in 2002/2003 op basis van een gewogen gemiddelde. Na 2008 blijft de waardering ten minste op dit niveau. De provincies en

WGR-plusregio's streven deze ambitie vooral na door middel van de aanpak van probleemtrajecten of –gebieden (stations of haltes).

De NS heeft voor het hoofdrailnet eveneens een doelstelling voor de waardering van het veiligheidsgevoel van de reiziger en het personeel opgesteld in het vervoerplan 2004. Dit vervoerplan wordt jaarlijks geactualiseerd.

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer <sup>1</sup>				
	2001	2002	2003	2004 <sup>2</sup>
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer				
– Reiziger	7,3	7,2	7,3	7,8
– Personeel <sup>3</sup>	6,0	6,2	6,1	6,5
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %				
– Reizigers <sup>4</sup>	28	27	22	27
– Personeel <sup>5</sup>	61	66	62	58

<sup>1</sup> Alle gegevens in de tabel hebben alleen betrekking op het stads- en streekvervoer. Voor de reizigersgegevens zijn dat in 2001 t/m 2003 alleen de bus-, tram- en metroreizigers, in 2004 zijn de regionale treinreizigers (gedecentraliseerde treintrajecten) toegevoegd. Voor het personeel zijn dat alle jaren de medewerkers van de bus, tram, metro en regionale trein.

<sup>2</sup> Voor de gegevens m.b.t. de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt echter een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001 tot en met 2003 zijn wel onderling vergelijkbaar. De gegevens m.b.t. het personeel zijn ook vergelijkbaar in de tijd.

<sup>3</sup> Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.

<sup>4</sup> Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en (per 2004) regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2004: bus 19%, tram 32%, metro 33% en regionale trein 22%.

<sup>5</sup> Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid bij de NS <sup>1</sup>				
	2001	2002	2003	2004
Waardering veiligheidsgevoel reiziger in het voertuig als rapportcijfer <sup>1</sup>	6,7	6,8	6,9	7,0
Het percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt	35%	33%	28%	26%
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van ten minste één incident	30%	31%	27%	32%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt				83%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt				46%
Het percentage NSR-medewerkers dat 1 of meerdere incidenten meegemaakt heeft <sup>2</sup>				65%

<sup>1</sup> Deze cijfers en percentages wijken af van de cijfers uit het Vervoerplan 2005, omdat in deze cijfers ook de contractsector-lijnen zijn meegenomen terwijl het Vervoerplan alleen betrekking

heeft op hoofdrailnet. De cijfers zijn niet vergelijkbaar met de cijfers voor het stads- en streekvervoer, wegens verschillen in onderzoeksmethodiek.

<sup>2</sup> Dit cijfer wijkt af van het cijfer uit het Vervoerplan 2005 (63%), omdat dit cijfer betrekking heeft op het rijdend personeel van NS (NSR). Het cijfer uit het Vervoerplan 2005 heeft betrekking op het gehele personeel van NS.

Uit de cijfers over sociale veiligheid in het OV in 2004 blijkt dat de positieve ontwikkeling zich voortzet. Op een breed front is wederom sprake van verbetering van de sociale veiligheid in het OV. Met name bij het personeel zijn aanzienlijke verbeteringen te zien. De ontwikkeling van de sociale veiligheid in het OV in 2004 herbevestigt de positieve verwachtingen ten aanzien van de effecten van het Aanvalsplan. Ook de algemene maatregelen uit het Veiligheidsprogramma zullen hierbij hebben bijgedragen.

#### *Stads- en streekvervoer*

Op basis van de gegevens in de tabel valt op dat de waardering voor het veiligheidsgevoel in en rond het voertuig van het personeel enorm is gestegen. Daarnaast is ook het aantal incidenten onder personeel verder afgenomen. Dit zou meteen één van de verklaringen kunnen zijn voor de hogere waardering van dit veiligheidsgevoel.

Voor de reizigers is een vergelijking met vorige jaren helaas niet goed mogelijk. Wat wel opvalt is dat een gemiddelde waardering voor het veiligheidsgevoel in het voertuig van 7,8 erg mooi is. Aangezien dit cijfer een gemiddelde is van alle reizigers samen, wordt dit beeld enigszins gekleurd door het oordeel van de busreizigers. Met name de tram- en metroreizigers zijn vaak iets minder positief over de sociale veiligheid. De waardering van het veiligheidsgevoel per modaliteit is in 2004: bus 8,0, tram 7,4, metro 6,9 en regionale trein 7,8. Het aantal reizigers dat in 2004 slachtoffer of ooggetuige is geweest van één of meerdere incidenten bedraagt 27%. De minste incidenten vinden nog steeds plaats in de bus en de meeste in de metro en de tram. De percentages per modaliteit zijn in 2004: bus 19%, tram 32%, metro 33% en regionale trein 22%.

#### *NS*

Het veiligheidsgevoel is verder gestegen tot een 7,0 in 2004. In vergelijking met het cijfer voor het stads- en streekvervoer lijkt dit wellicht lager, maar deze cijfers mogen niet met elkaar vergeleken worden, aangezien de onderzoeksmethodiek verschillend is. De stijgende trend van het percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt, zet ook dit jaar door. Uit de cijfers over de NS blijkt dat meer reizigers slachtoffer of ooggetuige zijn geweest van een incident. Landelijke gegevens over NSR-medewerkers zijn over de voorgaande jaren niet voorhanden.

Na de publicatie van het Aanvalsplan SVOV eind 2002, is de implementatie van de 22 acties en maatregelen ter hand genomen. Medio 2004 is de implementatie van het merendeel van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan afgerond. Tegelijk lopen in 2004 de voorbereidingen door voor de invoering van de OV-chipkaart en realisatie van beheerste toegang stations in 2007 alsook acties ter verbetering van reisinformatie. Ook in 2004 zijn decentraal op veel plaatsen initiatieven ontwikkeld om tot een effectieve aanpak van de sociale onveiligheid in het openbaar vervoer te komen. Allereerst blijkt dit uit de effectieve samenspraak die tot stand gekomen is tussen OV-autoriteiten en OV-bedrijven over de ontwikkeling van meerjarenplannen met streefcijfers. In alle vervoersgebieden zijn

hiermee belangrijke stappen gezet in de richting van een structureel en integraal beleid ter versterking van de sociale veiligheid in het OV. Daarnaast zijn er initiatieven op lokaal niveau om tot een veiligheidsarrangement te komen. In deze arrangementen gaat het om afspraken tussen actoren in de veiligheidsketen: gemeenten, vervoerbedrijven, politie en justitie.

Hieronder volgt een overzicht van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan, waarvan de implementatie in 2004 is afgerond (nummering conform het Aanvalsplan).

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In het kader van de decentralisatie van het verkeer- en vervoerbeleid zijn in 2004 voorbereidingen getroffen om de specifieke, geormerkte rijksbijdrage voor sociale veiligheid openbaar vervoer met ingang van 2005 op te nemen in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Dit past bij het integrale verkeer- en vervoerbeleid alsook in het brede Kabinetsbeleid, waarin nadruk ligt op een grotere bestedingsvrijheid en eigen verantwoordelijkheid van decentrale overheden alsmede deregulering.

Beleidsontwikkeling met betrekking tot SVOV is zowel bij VenW als voor decentrale overheden afhankelijk van tijdige beschikbaarheid van vergelijkbare en betrouwbare kerngegevens. Deze kan worden gewaarborgd door overeenstemming over de informatieoverdracht richting VenW respectievelijk Tweede Kamer over (regionaal gespecificeerde) prestatie-indicatoren met streefcijfers en de te optimaliseren meetsystemen en meetgegevens. De hoofdzaken worden vastgelegd in de essentiële onderdelen en de monitor van de NoMo. In de hoofdtekst van de NoMo staat reeds het belang beschreven van een structurele en integrale aanpak van de problematiek vooral gericht op die tijdstippen, locaties en trajecten waar deze zich concentreert. In de essentiële onderdelen in deel III van de NoMo wordt – in het verlengde van het voorgaande – beschreven voor welke prestatie-indicatoren streefcijfers worden geformuleerd. De monitor van de NoMo wordt gevoed op basis van benoemde meetsystemen.

In vervolg op de motie van het lid van Haersma Buma c.s. (Kamerstukken II, 29 200 XII, nr. 31) is € 5 mln. toegevoegd aan het budget voor sociale veiligheid OV voor de aanpak van sociale onveiligheid op spoorlijnen met een verhoogd veiligheidsrisico. Lijn van uitvoering van deze motie is de middelen aan te wenden voor ondersteuning van innovatieve projecten ter verbetering van sociale veiligheid in het spoorvervoer, met nadruk op probleellijnen in het spoornet. Eind 2004 hebben NS en ProRail een programmavoorstel opgeleverd.

Centraal in de in 2005 uit te voeren projecten staat de interactie tussen medewerkers en camera's.

#### *Communicatie en draagvlak*

Actie nr. 11: Najaar 2004 is een algemene publiekscampagne in het kader van het Veiligheidsprogramma door Justitie en BZK gestart, waarvan OV onderdeel uitmaakt.

Actie nr. 20: Als onderdeel van het CVOV is het digitale Kenniscentrum Sociale Veiligheid en Mobiliteit eind 2004 gevoegd onder het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV). Uit een evaluatie in 2004 is naar voren gekomen dat decentrale overheden behoefte blijven hebben aan kennis over sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Verbinding is gelegd met de activiteiten van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CVV).

### *Wet- en regelgeving*

Actie nr. 15: Het overleg tussen VenW en de OV-sector over een landelijke meting van zwartrijden heeft in 2004 geleid tot het uitbrengen van een richtlijn meting zwartrijden. Afgelopen jaar is de meting van zwartrijden conform deze methodiek uitgevoerd in het stads- en streekvervoer. Mede gelet op de invoering van Chipkaart OV en Beheerste Toegang Stations, af te ronden in 2007 respectievelijk 2008, is er aanleiding voor een meer fundamentele discussie over de aanpak van zwartrijden. Eind 2004 is door VenW en Justitie een onderzoek gestart naar de wijze van sanctioneren van zwartrijden. Naast evaluatie van de verschillende mogelijkheden van sanctionering van zwartrijden, zal hierin antwoord gegeven worden op de vraag welk juridisch instrumentarium wenselijk en mogelijk is om zwartrijden in het OV te sanctioneren na invoering van Beheerste Toegang Stations.

Actie nr. 17: Een door Justitie opgestelde handreiking voor de toepassing van een reis- en verblijfsverbod in het OV is in oktober 2004 verspreid onder vervoerbedrijven, politie en OM.

### *Financiële ondersteuning*

Actie nr. 22: In 2004 was het onderzoek met name gericht op de uitvoering van monitoronderzoeken reiziger en personeel.

Actie nr. 18: Met financiële ondersteuning van VenW heeft branche-organisatie Mobis een specifieke opleiding BOA-OV laten ontwikkelen waarvan de resultaten eind 2004 zijn opgeleverd aan Justitie ter vaststelling van de exameneisen. Deze exameneisen zijn inmiddels vastgesteld.

### *Convenanten en afspraken*

Acties nr. 5: Uitbreiding cameratoezicht treinstations en nr. 7 Schoonhouden treinstations: In de per 1 januari 2005 verleende beheerconcessie voor ProRail zijn sociale veiligheid en reinheid opgenomen als prestaties inzake de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het beheer daarvan. Daarnaast is een zorgplicht voor sociale veiligheid opgenomen, zodat ProRail de sociale veiligheid in de door haar beheerde transfervoorzieningen voor reizigers waarborgt. Voor de bekostiging van haar werkzaamheden dient ProRail jaarlijks een subsidieaanvraag en een beheerplan met meerjarendoorkijk in. In dat beheerplan worden niet alleen de activiteiten aangegeven die ProRail gaat uitvoeren voor het subsidiebedrag, maar ook de gedetailleerde prestatie-indicatoren die in die periode gehanteerd zullen gaan worden en de grens- of richtwaarden die daaraan gekoppeld zijn.

Actie nr. 12: De handreiking voor de ontwikkeling van lokale veiligheidsarrangementen OV is in april 2004 gepubliceerd. Ook in 2004 zijn op diverse plaatsen veiligheidsarrangementen afgesloten. Voorbeelden zijn convenanten voor de contractsectorlijn Dordrecht–Geldermalsen en voor station en stationsomgeving Rijswijk. De ontwikkelde handreiking is enerzijds gebaseerd op reeds genomen initiatieven en dient anderzijds ter ondersteuning van nieuwe initiatieven. In een bijlage bij de handreiking is een beschrijving gegeven van wettelijke regiems die van toepassing zijn op stationsgebieden. Doel hiervan is om duidelijkheid te creëren omtrent verantwoordelijkheden en bevoegdheden in deze gebieden.

Actie nr. 13: Het NVA Spoorvervoer is op 22 juni 2004 ondertekend. Betrokken partijen zijn NS, ProRail, politie, OM en de ministers van BZK, VenW en Justitie. Doel van het NVA is om alle schakels in de (veiligheids-) keten en de daarbij betrokken partijen optimaal te laten samenwerken om de veiligheid op en rondom het spoor te verbeteren. Het NVA is een paraplu-overeenkomst. De lokale of regionale uitwerking vindt plaats in concrete, gebiedsspecifieke veiligheidsarrangementen, bijvoorbeeld

Rotterdam Centraal, Hoekse Lijn, Amsterdam Stationseiland. De finale afweging ten aanzien van prioriteit alsmede de inzet van middelen vindt lokaal of regionaal plaats. Centraal in de landelijke aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek staan de onderwerpen geweldsprotocol, assistentieverlening politie en zwartrijden.

Actie nr. 14: Met betrekking tot de sociale veiligheid op het hoofdrailnet maakt VenW met NS afspraken in het kader van de vervoerconcessie, waarin voor NS een zorgplicht voor sociale veiligheid is opgenomen. Deze afspraken heeft NS in 2004 in het vervoerplan 2005 uitgewerkt in prestatie-indicatoren en maatregelen.

Actie nr. 21: Nadat in 2003 eerste versies van de meerjarenplannen met streefcijfers van de decentrale OV-autoriteiten voor de periode 2004–2008 beschikbaar gekomen zijn, hebben VenW en de decentrale OV-autoriteiten in mei 2004 bestuurlijke afspraken gemaakt over een volgende versie meerjarenplannen. Deze afspraken hebben betrekking op prestatie-indicatoren en streefcijfers, waaronder zwartrijden en meetsystemen. Hoofddlijnen van deze afspraken worden opgenomen in de NoMo. De belangrijkste afspraken zijn samengevat in de Voortgangsrapportage over de implementatie van het Aanvalsplan die per brief van 15 oktober 2004 (DGP/MDV/BMD/u.04.03433) aan de Kamer is gezonden.

#### *Uitvoering en handhaving*

Actie nr. 3: De uitbreiding van de Spoorwegpolitie KLPD met drie zogeheten Veel Voorkomende Criminaliteitsteams van elk 17 fte's is begin 2004 voltooid.

Actie nr. 4: Eind 2003 is voor het jaar 2004 wederom € 27 mln. ter beschikking gesteld ten behoeve van de versterking van het toezicht in tram en metro. Met de beschikbaar gestelde middelen konden in 2003 en 2004 in de vier railsteden totaal 785 toezichthouders aan- of tewerkgesteld worden.

Actie nr. 8: Het experiment met elektronische aangifte op station(s) is gekoppeld aan de maatregel elektronische aangifte uit het Veiligheidsprogramma. De landelijke uitrol van elektronische aangifte is medio 2004 gestart. Voor delicten gepleegd in het spoorgebied is naast de mogelijkheid om thuis aangifte te doen eind 2004 experimenteel op politieposten van de spoorwegpolitie een internetomgeving voor aangiften gecreëerd. Pilots met elektronische aangifte op de treinstations Amsterdam en Utrecht zijn eind 2004 in de technische fase.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Actie nr 22: In juni/juli 2004 zijn de rapporten verschenen van de reizigersmonitor en de personeelsmonitor 2003. Eind 2004 hebben vervoerbedrijven rapportages opgeleverd met daarin de definitieve indeling van de uniforme incidentenregistratie.



## 06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

### 06.1 Algemene beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling voor dit artikel is het verbeteren van het netwerk ten behoeve van het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid zodanig dat de verbindingen over weg en spoor positief gewaardeerd worden door burgers en bedrijven.

### 06.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
06 Versterking netwerk personenvervoer	Realisatie			Begroting	Vershil	
	2001	2002	2003	2004	2004	
<b>Verplichtingen</b>		<b>25 740</b>	<b>16 326</b>	<b>20 065</b>	<b>18 016</b>	<b>2 049</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>22 677</b>	<b>22 852</b>	<b>23 391</b>	<b>22 053</b>	<b>1 338</b>
<b>06.01 Programma-uitgaven</b>		<b>18 122</b>	<b>18 551</b>	<b>19 182</b>	<b>17 471</b>	<b>1 711</b>
<i>06.01.01 Onderhoud infrastructuur</i>		0	0	0	0	0
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>		0	0	0	0	0
<i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>		15 716	15 981	17 563	15 387	2 176
Bijdrage aan lagere overheden		9 208	9 279	13 094	8 844	4 250
Subsidies		5 569	6 702	4 469	6 543	- 2 074
Bijdrage stimulering SGA		939		0	0	0
<i>06.01.04 Capaciteitsvergroting Infrastructuur</i>		0	0	0	0	0
<i>06.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>		2 406	2 570	1 619	2 084	- 465
Beleidsvoorbereiding en evaluatie		2 406	2 570	1 619	2 084	- 465
<b>06.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>4 555</b>	<b>4 301</b>	<b>4 209</b>	<b>4 582</b>	<b>- 373</b>
<b>06.03 Ontvangsten</b>		<b>74</b>	<b>41</b>	<b>257</b>	<b>0</b>	<b>257</b>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> Het tekort wordt voornamelijk veroorzaakt door betalingen voor aanloopkosten GDU aan vervoerregio's en provincies.

<sup>2</sup> De ontvangsten hebben onder andere betrekking op een bijdrage van Justitie in het project Fietsenregistratie en een bijdrage van het IPO in de personeelskosten van het kennisplatform Verkeer en Vervoer.

### 06.3 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
<i>Onderhoud infrastructuur</i>	
Rijkswegen: het netwerk in goede staat beschikbaar hebben en te houden voor gebruikers tegen zo laag mogelijke kosten	Gedeeltelijk
Spoorwegen: beschikbaarheid spoorinfrastructuur 97% (2004–2008), Punctualiteit 84% in 2004 (87–89% in 2007), afname storingen	Ja
Spoorweginfrastructuur in 2007 tov 2002 met 35–40% (dit betekent 6 120–6 630 storingen in 2007)	Ja
<i>Gebruiker betaalt</i>	
Voor de lange termijn de gebruiker laten betalen naar rato van gebruik van de infrastructuur en de gevolgen daarvan op de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving	Ja
Spoor: vervoerders betalen minimaal de kosten die direct samenhangen met het gebruik van de infrastructuur	Ja
<i>Capaciteitsvergroting infrastructuur</i>	
Netwerk Rijkswegen: realisatie van een basiskwaliteit voor bereikbaarheid in de vorm van een trajectsnelheid op autosnelwegen, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van tenminste 60 kilometer per uur gedurende het drukste uur.	
Netwerk railwegen: inrichten van de infrastructuur om de groei van personen- goederenvervoer die zich tot 2010 aandient te verwerken.	Ja

### 06.4 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Onderhoud infrastructuur

De zorg voor infrastructuur begint bij het beheren en onderhouden ervan. Aan beheer en onderhoud wordt de hoogste prioriteit gegeven als het gaat om het toedelen van middelen uit het Infrastructuurfonds. Dit omdat er sprake zou zijn van desinvesteren wanneer wel meer capaciteit wordt toegevoegd aan het netwerk door benutting en bouwen, terwijl andere delen van het netwerk niet in stand worden gehouden. De uitvoeringskaders voor de operationele doelstelling onderhoud infrastructuur zijn enerzijds de beleidskaders van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en anderzijds de normen en technische interventieniveaus gericht op het instandhouden van de functie van het hoofdwegenet en van het spoor.

#### *Spoorwegen*

##### *Verstoringen spoorinfrastructuur*

Het aantal verstoringen in de spoorinfrastructuur is overeenkomstig de planning van Prorail in 2004 afgenomen tot 8 268 (waarvan 7 297 TAO's) ten opzichte van 10 200 in 2000 oftewel met 19% teruggebracht. Van alle treinen van de NS reed vorig jaar 86% op tijd.

In 2007 moeten er ten opzichte van de peildatum 2000 ca. 35–40% minder storingen zijn aan het gehele railnet. De punctualiteit van de NS moet stijgen van 81% in 2002 tot 87–89% in 2007.

Met betrekking tot vandalisme heeft zich een daling in het aantal TAO's voorgedaan. Van 984 TAO's in 2003 is dit aantal met 138 gedaald naar 846 in 2004. In het kwartaalrapport ProRail worden deze TAO's verantwoord in de categorie «Derden».

In het kader van de aanpak van derdenstoringen/verbeteren veiligheid op overwegen worden op veel locaties maatregelen getroffen. Deze maatre-

gelen (hekwerken, toezicht-houders, communicatie, volledig afsluiten overweg bij treinpassage) leveren ook hun bijdrage aan het voorkomen van suïcide.

#### *Betrouwbaar benutten*

De invulling van de tweede fase van het plan Betrouwbaar Benutten zal plaats vinden in 2005.

#### *Punctualiteit vervoer*

De NS heeft in 2004 een punctualiteit gerealiseerd van 86% (doelstelling was 84%).

#### *Vervoerontwikkeling*

Het beeld over het eerste halfjaar van 2004 was dat sprake was van een licht toegenomen aantal reizigerskilometers (in vergelijking met de eerste helft van 2003 ca. 2% hoger).

### **Gebruiker betaalt**

In het verkeer- en vervoerbeleid neemt het efficiënt gebruiken en benutten van bestaande infrastructuur een belangrijke plaats in om de bereikbaarheid op peil te houden (of op bepaalde plaatsen mogelijk te verbeteren). Gezien de te verwachten mobiliteitsontwikkelingen zal op de lange termijn bouwen alleen niet meer volstaan. Niet in het minst vanwege de hieraan verbonden kosten. Voor de lange termijn blijft daarom het streven de gebruiker te laten betalen naar rato van gebruik van infrastructuur en de gevolgen daarvan op de veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. De prijs van mobiliteit reflecteert zoveel mogelijk de werkelijke kosten, met als gevolg dat de gebruiker bewuste keuzes kan maken ten aanzien van zijn mobiliteit.

#### *Wegen*

In 2004 is op verzoek van de ministers van VenW en Financiën het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht, onder voorzitterschap van de heer P. Nouwen. Dit Platform heeft de opdracht om medio april 2005 de ministers van VenW en Financiën te adviseren over hoe in de toekomst anders betalen voor mobiliteit gerealiseerd kan worden. Uitgangspunten daarbij zijn te adviseren over een manier van anders betalen die de bereikbaarheid verbetert, uitvoerbaar is en kan rekenen op maatschappelijk draagvlak.

Om dit platform te kunnen faciliteren is binnen VenW het projectteam Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht. Om gericht te kunnen werken zijn de onderwerpen «tol» en «beprijzen vrachtvervoer» binnen het team gehaald. Afstemming over de voortgang heeft plaatsgevonden met de ministeries van Financiën, EZ, VROM en AZ.

Tevens zijn de volgende producten opgeleverd:

«Vormgeving en effecten van prijsbeleid op de weg -effectiviteit, efficiëntie en acceptatie vanuit een multidisciplinair perspectief»; Verhoef, Koopmans, Bliemer, Bovy, Steg, Van Wee; Vrije Universiteit, SEO, RuG, TUDelft; september 2004.

«De prijs van een reis»; CE; september 2004.

#### *Spoorwegen*

Met ingang van 1 januari 2005 is de nieuwe spoorwegwet van kracht die mede zorgt voor de implementatie van richtlijn 2001/14/EG. Deze richtlijn en daarmee de nieuwe Spoorwegwet stellen dat de beheerder van de infrastructuur verantwoordelijk is voor het vaststellen en innen van de

gebruiksvergoeding. Conform het wettelijk kader brengt de beheerder bij vervoerders een vergoeding in rekening die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Daarmee wordt invulling gegeven aan het principe «de gebruiker betaalt». Zoals vermeld in mijn brief van 30 september 2004 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2004–2005, 27 482 en 27 216, nr. 97) zal de gebruiksvergoeding stapsgewijs toenemen zodat in 2007 de variabele kosten voor 100% aan de vervoerders worden doorbelast. Dit is conform de doelstelling die in 2004 en 2005 in de begroting is opgenomen.

De systematiek voor de gebruiksvergoeding wordt vastgesteld door ProRail en wordt kenbaar gemaakt in de netverklaring. De nieuwe systematiek, die is voorgesteld door ProRail, maakt gebruik van meerdere kostendrijvers waardoor meer recht wordt gedaan aan de uiteenlopende karakteristieken van de gebruikers van het spoor. Afspraken over de hoogte van de gebruiksvergoeding worden vastgelegd in de toegangs-overeenkomst. De NMa heeft een toezichhoudende functie op deze afspraken.

#### *Bewuste vervoerswijze keuze*

De operationele doelstelling voor Bewuste vervoerswijze keuze is: bevorderen van optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte met minder nadelen tegemoet gekomen wordt. De mobilist wordt gefaciliteerd en gestimuleerd om keuzes te maken uit een palet van alternatieven.

De primaire verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmanagement ligt bij de decentrale overheden. Zij hebben ook het instrumentarium in handen om regionaal en lokaal de bereikbaarheid te bevorderen, het aanbod aan vervoersalternatieven te verbeteren en belemmeringen weg te nemen die het gebruik van bepaalde alternatieven in de weg staan. De Rijksoverheid stimuleert en faciliteert de decentrale overheden ten aanzien van deze taken en stelt de strategische kaders, zoals onder meer is weergegeven in de deel I van de Nota Mobiliteit.

Tot het instrumentarium van decentrale overheden behoren ondermeer fietsvoorzieningen, parkeerbeleid, vervoermanagement, reisinformatie, fietsdiefstalpreventie en ruimtelijke ordening. Een adequate inzet van mobiliteitsmanagement vraagt een goede samenwerking tussen overheden onderling, maar ook tussen overheden en private partijen.

Om de afstemming en samenwerking tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer te verbeteren is samen met de decentrale overheden het programma «Ruimte en mobiliteit» ontwikkeld. Het programma is in de loop van 2004 van start gegaan en zal naar verwachting in 2007 worden afgerond.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Belangrijke zaken die zich in 2004 hebben voorgedaan zijn:

- In deel 1 van de NoMo is uitgebreid aandacht besteed aan onderwerpen als locatiebereikbaarheid, reisinformatie, vervoermanagement en fiets;
- In augustus 2004 is aan de Tweede Kamer een reactie gezonden op het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat over locatiebereikbaarheid;

- In mei 2004 is in een brief aan de Tweede Kamer de vernieuwde koers weergegeven op het gebied van reisinformatie, in vervolg op het betreffende advies van de commissie Gedragsregels (de z.g. commissie Laan).

#### *Communicatie en draagvlak*

De centrale rol in het verspreiden van kennis ten behoeve van de decentrale overheden is neergelegd bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV).

#### *Financiële stimulering*

De financiële regelingen inzake Verdi-personeel, KPVV, vervoermanagement en diverse subsidieregelingen zijn conform de begroting uitgevoerd.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

De hoofdconclusies van de evaluatie «reisinformatie en gebruiker» zijn:

- Huidige reisinformatie wordt gewaardeerd met een «7»;
- Weggebruikers willen meer actuele en volledige informatie;
- Voorkeur voor verwachte reistijd in plaats van aantal km. file;
- Zelf bepalen welke informatie je wilt hebben.

De voorlopige hoofdconclusies van de evaluatie «kwaliteit verkeersinformatie» zijn:

- Kwaliteitssysteem is nodig;
- Samenwerking met markt is essentieel;
- Inzet van nieuwe technieken is gewenst.

Als gevolg van de gestaakte ontwikkelingen op gebied van de kilometerheffing, zijn de marktontwikkelingen door de industrie op een lager pitje gezet. Als gevolg hiervan is ook het onderzoek lager op de prioriteitenlijst gezet. Met de nieuwe impuls in het kader van de vrijstelling op de BPM en voortschrijdende marktactiviteiten is besloten om dit onderzoek op te starten, waarbij de resultaten september 2005 worden verwacht.

#### **Capaciteitsvergroting infrastructuur**

De capaciteit van de infrastructuur kan worden uitgebreid door benutting van bestaande infrastructuur en door aanleg van nieuwe infrastructuur. Voordat capaciteitsuitbreiding door aanleg aan de orde is, wordt eerst nagegaan in hoeverre benutting een oplossing kan zijn van het vervoerkundige knelpunt. Bij verkenningen (verkenningen nieuwe stijl) en planstudies rond infrastructuur wordt dit aspect reeds meegenomen. Capaciteitsuitbreiding door aanleg zal pas een optie zijn als benutten onvoldoende oplossing biedt en wanneer het zowel economisch als uit oogpunt van de ruimtelijke inpassing verantwoord is. Het MIT bevat het programma voor de aanleg- en de benuttingsprojecten op het gebied van de infrastructuur. De uitgaven worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

*Netwerk Rijkswegen*  
De voortgang is als volgt.

Overzicht bereikbaarheid						
	Realisatie					Doelstel- ling
	2000	2001	2002	2003	2004	2020
Aantal trajecten (33 resp. 36 in beide richtingen)	66	66	72	72	72	72
Aantal trajecten waar de 60 km/u niet is gehaald	21	28	23	28	35	0

Bron: RWS AVV

De in de tabel opgenomen 72 trajecten betreffen congestiegevoelige trajecten van het hoofdwegennet. Op 35 trajecten gaat het op basis van de indicator trajectnsnelheid in de spits niet goed. Voor het overige deel van het hoofdwegennet en buiten de spits zijn er geen knelpunten. Het aantal knelpunten is ten opzichte van 2003 vooral toegenomen door de verdere groei van het verkeer en relatief slecht weer. Een evaluatie voor 2004 per opengesteld aanleg en benuttingsproject is nog niet beschikbaar.

In de Nota Mobiliteit is de doelstelling betrouwbare en acceptabele reistijden te realiseren. De indicatoren om de doelstelling te volgen worden momenteel uitgewerkt. Voor het kabinetsstandpunt van de Nota Mobiliteit wordt op basis daarvan een nadere analyse van de in 2020 te verwachten knelpunten gemaakt. Het betekent ook dat 2004 het laatste jaar is dat op deze wijze over de trajectnsnelheid wordt gerapporteerd.

De volledige bereikbaarheidsdoelstelling voor het hoofdwegennet is het realiseren van een basiskwaliteit in 2020 voor bereikbaarheid in de vorm van een trajectnsnelheid op autosnelwegen over een traject van minimaal 30 km lengte, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van ten minste 60 km per uur gedurende het drukste uur. Op het moment dat de trajectnsnelheid structureel onder de toetswaarde van 60 km per uur komt is sprake van een knelpunt. Met een beleidsmix van benutten, bouwen en beprijsen is de ambitie de basiskwaliteit in 2020 bereikt te hebben.

De in het kader van het NVVP ontwikkelde indicator trajectnsnelheid heeft betrekking op alle trajecten met een lengte van minimaal 30 km van aansluiting naar aansluiting. De 72 gemonitorde trajecten zijn zomin mogelijk overlappende, trajecten in de Randstad en het oosten en zuiden van het land. Ze zijn gekozen omdat op deze trajecten verkeerssignalering aanwezig is, waarmee de snelheden gemeten wordt. Verondersteld wordt dat dit ook de trajecten zijn waar de congestie het grootst is. Het is echter nog geen dekkend beeld van alle autosnelwegen.

Het aantal trajecten met een snelheid onder de 60 km/uur in het drukste uur is in 2004 35 trajecten. Er is sprake van schommelingen rond de grenswaarde. Sommige trajecten zaten in 2003 nog net boven de 60 km/uur, maar zijn in 2004 net onder de 60 km/uur gekomen of omgekeerd: zijn weer boven de grens gekomen. Bij enkele andere is de verandering groter, maar is niet duidelijk of deze structureel is (bijvoorbeeld op het traject Arnhem–Deventer). Op het traject Ede–Utrecht is in 2004 de snel-

heid afgenomen. De nieuwe aansluiting met de A30 (Barneveld–Ede) in 2004 heeft hierbij waarschijnlijk een rol gespeeld. Weer andere trajecten zijn aanmerkelijk verbeterd bijvoorbeeld Haarlem–Amsterdam in de ochtendspits (mede door de A5) en het traject Dordrecht–Breda.

Eerste analyses wijzen uit dat het slechte weer en de groei van het verkeer belangrijke oorzaken zijn van de in het algemeen iets lagere traject-snelheid op het hoofdwegennet. De hoeveelheid verkeer groeit jaarlijks, in 2004 was de groei 0,6% ten opzicht van 2003 en het bezit van personen-auto's (op basis van CBS-cijfers) is met 0,8% gestegen. Het weer was in 2004 relatief ongunstig, terwijl het in 2003 juist heel gunstig was. Het aantal wegwerkzaamheden is sinds 2000 beduidend toegenomen en heeft tot meer vertragingen geleid. Er zijn nog onvoldoende gegevens en analyses om uitspraak te kunnen doen over de invloed van wegwerkzaamheden op de traject-snelheden in 2004.

Voor de meeste nieuwe knelpunten zijn reeds maatregelen voorzien in het MIT en op korte termijn worden veel knelpunten aangepakt via ZSM. Nadere prioritering en uitwerking van nieuwe projecten vindt plaats in het kader van de Nota Mobiliteit.

In de volgende tabel staat het aantal trajecten waar de toetswaarde van 60 km per uur tijdens het drukste uur van de dag niet gehaald is. Op 35 van de 72 trajecten was de gemiddelde snelheid in 2004 in de ochtend- en/of avondspits onder de 60 km. De kaarten laten zien waar de trajecten liggen.

**Tabel: Trajectnelheden op werkdagen in het gehele jaar 2001, 2002, 2003 en 2004 voor het drukste uur in de ochtenden avondspitsperiode.**

Gemiddelde trajectnelheid op drukste uur [km/uur]									
Route/rijrichting	lengte (km)	Ochtendspits*				Avondspits*			
		2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
<b>Randstad Noord</b>									
1 A7/A8/A10/A2 Purmerend-Amsterdam	33	42	42	41	37	91	93	89	88
1 A7/A8/A10/A2 Amsterdam-Purmerend	32	87	94	97	97	72	65	69	67
2 A7/A8/A10/A4 Zaanstad-Burgerveen	35	41	46	45	43	61	67	67	70
2 A7/A8/A10/A4 Burgerveen-Zaanstad	35	70	78	77	79	52	53	50	48
3 A4 Amsterdam-Leiden	34	77	71	69	64	59	61	56	57
3 A4 Leiden-Amsterdam	34	60	61	61	64	73	79	77	72
4 A9 Alkmaar-Haarlem	27	49	62	62	58	103	105	108	109
4 A9 Haarlem-Alkmaar	27	104	103	104	108	80	82	89	87
5 A9 Haarlem-Amsterdam	25	60	59	56	65	60	58	55	50
5 A9 Amsterdam-Haarlem	25	92	91	85	94	48	52	47	46
6 A6/A1/A10 Almere-Amsterdam	27	44	52	52	51	59	67	65	67
6 A6/A1/A10 Amsterdam-Almere	27	91	91	90	89	54	50	49	43
7 A1 Amersfoort-Amsterdam	32	48	54	52	45	83	85	87	76
7 A1 Amsterdam-Amersfoort	32	90	89	85	81	60	63	63	57
8 A1 Barneveld-Bussum	32	78	88	76	72	83	87	86	75
8 A1 Bussum-Barneveld	32	94	94	86	86	74	74	77	71
9 A2/A9 Utrecht-Amsterdam	29	53	61	54	52	70	74	75	67
9 A2/A9 Amsterdam-Utrecht	30	79	80	74	74	49	60	59	51
10 A12/A27 Utrecht-Hilversum	27	95	99	97	94	59	63	58	55
10 A12/A27 Hilversum-Utrecht	28	61	66	63	59	66	66	65	63
11 A28 Amersfoort-Utrecht	31	57	63	60	60	83	85	89	78
11 A28 Utrecht-Amersfoort	31	88	84	83	93	54	53	52	54
<b>Randstad Zuid</b>									
12 A16/A20/A13/A4 Rotterdam-Den Haag	28	48	52	52	52	71	72	67	63
12 A16/A20/A13/A4 Den Haag-Rotterdam	28	67	63	64	61	42	46	46	36
13 A12 Gouda-Den Haag	32	46	48	47	47	68	71	75	71
13 A12 Den Haag-Gouda	32	83	84	82	78	58	59	57	56
14 A15/A4/A20/A13/A4 Rijnmond-Den Haag	35	64	64	61	65	66	60	56	62
14 A15/A4/A20/A13/A4 Den Haag-Rijnmond	33	74	72	76	73	46	48	51	42
15 A4 Rotterdam-Leiden	28	68	67	68	60	82	80	73	71
15 A4 Leiden-Rotterdam	29	78	70	73	71	51	55	55	45
16 A29/A15/A4/A20 Oud-Beijerland-Westland	33	58	66	54	53	85	92	99	94
16 A29/A15/A4/A20 Westland-Oud-Beijerland	32	82	91	98	97	70	69	72	70
17 A15 Europoort-Papendrecht	29	97	96	96	97	74	65	60	63
17 A15 Papendrecht-Europoort	29	78	83	75	71	86	83	89	88
18 A15/A16 Gorinchem-Rotterdam	36	65	64	64	60	89	82	80	81
18 A15/A16 Rotterdam-Gorinchem	36	89	92	92	91	70	70	70	71
19 A16/A20/A13 Dordrecht-Rotterdam	29	52	61	61	57	75	77	75	69
19 A16/A20/A13 Rotterdam-Dordrecht	29	87	90	86	84	67	71	72	60
20 A12 Bodegraven-Utrecht	33	75	77	76	75	62	62	58	60
20 A12 Utrecht-Bodegraven	33	100	99	99	94	73	74	77	68
21 A12 Gouda-Utrecht	30	64	64	62	60	91	91	81	73
21 A12 Utrecht-Gouda	30	96	96	95	91	73	74	77	69
22 A12/A20 Gouda-Vlaardingen	28	63	65	63	57	73	76	75	68
22 A12/A20 Vlaardingen-Gouda	28	68	71	67	60	58	57	51	51
23 A2 Beesd-Utrecht	28	43	48	50	46	86	82	82	71
23 A2 Utrecht-Beesd	28	96	93	98	90	48	58	56	42
24 A27 Gorinchem-Utrecht	35	63	66	60	55	88	88	82	78
24 A27 Utrecht-Gorinchem	35	97	96	101	102	52	53	54	54



**Tabel: Trajectnelheden op werkdagen in het gehele jaar 2001, 2002, 2003 en 2004 voor het drukste uur in de ochtenden avondspitsperiode.**

Gemiddelde trajectnelheid op drukste uur [km/uur]									
Route/rijrichting	lengte (km)	Ochtendspits*				Avondspits*			
		2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
<b>Buiten de Randstad</b>									
25 A16 Breda-Dordrecht	26	73	80	63	78	91	91	80	87
25 A16 Dordrecht-Breda	26	82	76	79	94	49	55	50	65
26 A27 Breda-Gorinchem	32	68	78	75	67	97	97	96	90
26 A27 Gorinchem-Breda	32	95	96	96	95	87	94	87	82
27 A58/A16 Tilburg-Breda	33	86	95	91	98	94	94	99	100
27 A58/A16 Breda-Tilburg	34	92	97	97	97	100	98	99	98
28 A2/A58 Eindhoven-Tilburg	28	102	102	101	99	93	93	90	94
28 A2/A58 Tilburg-Eindhoven	28	79	85	68	72	77	77	75	83
29 A67/A2 Eindhoven-Den Bosch	40	73	73	78	81	60	68	71	82
29 A67/A2 Den Bosch-Eindhoven	42	85	83	76	78	76	76	73	75
30 A2 Den Bosch-Culemborg	33	47	56	65	58	87	79	83	75
30 A2 Culemborg-Den Bosch	33	67	78	85	82	66	73	74	78
31 A2/A76 Heerlen-Maasbracht	35	105	104	100	101	102	100	103	94
31 A2/A76 Maasbracht-Heerlen	36	90	85	83	87	92	92	91	93
32 A12 Ede/Wageningen-Utrecht	31	64	68	69	58	106	101	99	100
32 A12 Utrecht-Ede/Wageningen	31	105	105	104	106	91	88	87	82
33 A12 Arnhem-Ede	29	71	81	80	70	103	105	104	96
33 A12 Ede-Arnhem	29	98	101	105	109	79	84	83	71
34 A12/A50/A73 Arnhem-Nijmegen	30	93	93	83	83	61	68	63	56
34 A12/A50/A73 Nijmegen-Arnhem	32	83	86	84	76	91	93	92	80
35 A1/A50 Deventer-Arnhem	36	76	79	79	75	96	95	94	89
35 A1/A50 Arnhem-Deventer	35	99	100	99	100	67	53	61	48
36 A28 Zwolle-Hattermerbroek	14		98	96	88		101	97	89
36 A28 Hattermerbroek-Zwolle	14		94	91	75		41	40	40

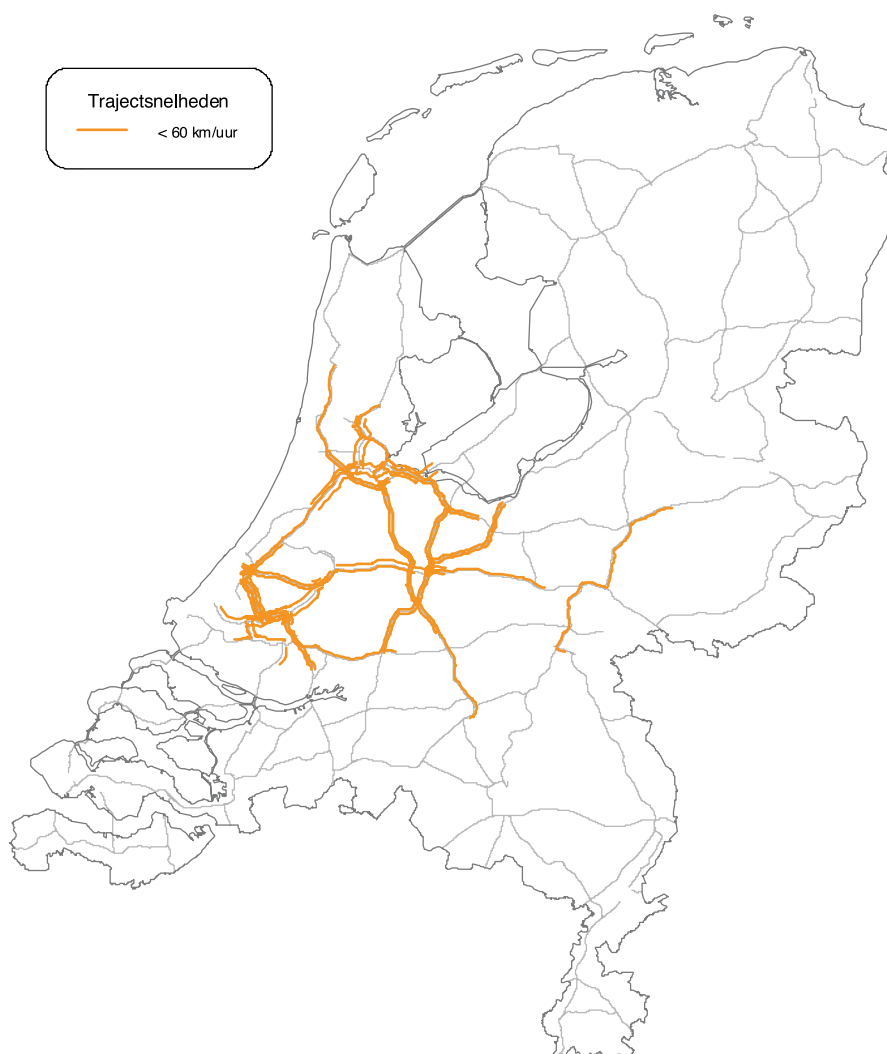
Bron: RWS AVV

\* Betekenis van de kleur van het trajectnummer in de linkerkolom:

trajectnelheid ligt onder de 60 km/uur;

trajectnelheid ligt boven de 80 km/uur.

## Trajectsnelheden 2004: maatgevende periode



bron: Rijkswaterstaat - Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Als indicator voor toegevoegde capaciteit rijkswegen wordt de toename van capaciteit als gevolg van betere benutting en aanleg gehanteerd. De grotere capaciteit wordt benut om het groeiende verkeer (kwantiteit) op te vangen en de gewenste trajectsnelheid (kwaliteit) te realiseren. Naast verbetering van de bereikbaarheid kunnen projecten ook uitgevoerd worden ten behoeve van verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De toegevoegde capaciteit is één van de maatregelen om de gewenste trajectsnelheid te bereiken. De indicator is direct gekoppeld aan de in het betreffende jaar opengestelde infrastructuur projecten. In dit jaarverslag wordt het aantal kilometer opengestelde rijstrook gehanteerd als indicator. In 2004 zijn de volgende projecten opengesteld:

<b>Aanleg</b>				
Rijksweg	Project	km wegvak	aantal rijstroken	km rijstrook
A2	Openstelling Lekbrug 2x3 autosnelweg, Oudenrijn–Everdingen	2	6	12
N11	Openstelling Alphen N207–Bodegraven, ombouw autoweg van 1x2 naar 2x2	7,5	2 (4*)	15 (30*)
A15	Openstelling Thomassentunnel (voorheen Calandtunnel), 1x2 en 1x3 rijstrook	-	1 (5**)	-
A15	Aansluiting Vondelingenplaat			
A30	Openstelling 2x2, Ede Kernhem–knooppunt Maanderbroek	3	4	10
A33	Appingedam–Spijk, ombouw tot hoogwaardige autoweg	13	2	26
A50	Openstelling 2x2, Nijnsel–Veghel	6	4	24
			totaal:	77

\* de weg is Duurzaam Veilig ingericht. Daarbij zijn 4 rijstroken met een totale lengte van 30 km nieuw aangelegd, maar ook 2 stroken en 15 km bestaande weg vervangen. Er is dus sprake van 2 nieuwe rijstroken.

\*\* was 2x2 in Calandtunnel, is nu 1x2 (vanuit Rotterdam) en 1x3 (vanuit Europoort) in de Thomassentunnel.

<b>Spitsstrook en Plusstrook</b>					
Rijksweg	Strook	Hectometer van	Hectometer naar	Lengte (indicatief)	Locatie
2	Spitsstrook	156	164	0,8	Welschap - kp. De Hogt
2	Spitsstrook	164	156	0,8	kp. De Hogt – Welschap
28	Plusstrook	92	99	0,7	Zwolle Zuid – Ommen
28	Plusstrook	99	92	0,7	Ommen – Zwolle Zuid
50	Spitsstrook	160	156	0,4	Heteren - Kp.Valburg
67	Spitsstrook	18	24	0,6	De Hogt - kp. Leenderheidkpd.
67	Spitsstrook	24	18	0,6	kp. Leenderheide - De Hogt
				4,6 km	

In 2004 zijn de rijkswegen met 77 km nieuwe rijstrook en 4,6 km aan spits- en plusstroken uitgebreid.

Nadere informatie over de voortgang van de infrastructuurplanning is opgenomen in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

#### *Netwerk Railwegen*

In 2004 is een aantal infrastructuurprojecten gereed gekomen. Het betreft de volgende projecten:

- Amsterdam spoor 10–15;
- Traject Oost: kopgroep; perronverlenging te Driebergen/Zeist en Veenendaal/de Klomp;
- Station Almere Oostvaarders;
- 17 perronverlengingen;
- Venlo-Kaldenkirchen; Indusie;
- Utrecht Zuidzijde; wisseloverloop spoor 14/15;
- Zevenaar-Emmerich; doorrijden ICE met baanvaksnelheid;
- Oldenzaal-Bentheim; ATB;

- Landgraaf-Herzogenrath ATBNG.

In 2004 is (zie de begroting van VenW en het Infrastructuurfonds, respectievelijk Kamerstukken II, 2003–2004, 29 200 XII, nr. 2, blz. 114 en Kamerstukken II, 2003–2004, 29 200 A, nr. 2, blz. 40) door de spoorsector gestart met het uitwerken en concretiseren van de maatregelen voor het herstelplan spoor (fase 2). Dit moet uitmonden in een geoptimaliseerd maatregelenpakket, tezamen met wijzigingen in en vereenvoudiging van de dienstregeling. Dit maatregelenpakket heeft tot doel de (selectieve) vervoergroei die op het spoorwagennet de komende periode wordt verwacht te accommoderen. De vervoergroei houdt mede verband met de opening van de HSL-Zuid, Betuweroute en Amsterdam-Utrecht (incl. Utrechtboog).

In 2004 zijn besluiten genomen over de volgende infrastructuurprojecten:

- Beschikking station Ypenburg is afgegeven;
- Delen van VleuGel/Randstadspoor zijn geschikt (Houten-Houten Castellum, Utrecht Zuidzijde (7e perron) en een nieuw station Utrecht Zuilen);
- Restant Kopgroep traject Oost is eveneens in 2004 geschikt (keervoorzieningen Ede-Wageningen en Veenendaal Centrum, blokverdichting Utrecht-Arnhem, geluidsmaatregelen brug bij Westervoort);
- Met de regio is in 2004 nader overleg gevoerd over het maatregelenpakket Regionet, besluitvorming is voorzien in 2005;
- Ten aanzien van de tunnel Delft is aangegeven dat dit project met een vaste bijdrage van het Rijk (VROM € 75 mln. en VenW € 269 mln.) wordt opgenomen in het verlengde MIT (na 2010);
- Het tracébesluit Hanzelijn is genomen (na behandeling door de Raad van State);
- NSP Rotterdam: partijen zijn het eens geworden over het zogeheten vlekkenplan van de terminal Rotterdam Centraal passend in het taakstellend rijksbudget; is begin 2005 bestuurlijk geaccordeerd;
- Voorinvesteringen voor het spoorprojecten Arnhem zijn vergoed;
- Uitvoeringsovereenkomst NSP Utrecht afgesloten.

## 07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

### 07.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het verbeteren van de personenvervoermarkt ten behoeve van het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid, zodanig dat de verbindingen over weg en spoor positief gewaardeerd worden door burgers en bedrijven.

In het openbaar vervoer worden de verantwoordelijkheden daar neergelegd waar ze het best kunnen worden gedragen. Door decentralisatie van verantwoordelijkheden en het realiseren van een nieuwe marktordering met bijbehorende marktwerking wordt een meer klantgerichte benadering nastreefd.

### 07.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
07 Klantgerichte personenvervoermarkt	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 531 840</b>	<b>1 363 155</b>	<b>1 370 248</b>	<b>1 370 248</b>	<b>1 360 554</b>	<b>9 694</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1 488 475</b>	<b>1 503 647</b>	<b>1 473 674</b>	<b>1 473 674</b>	<b>1 363 356</b>	<b>110 318</b>
<b>07.01 Programma-uitgaven</b>	<b>1 485 263</b>	<b>1 500 696</b>	<b>1 470 794</b>	<b>1 470 794</b>	<b>1 361 009</b>	<b>109 785</b>
07.01.01 Spoorvervoer	185 188	187 016	196 850	196 850	169 653	27 197
Exploitatie	185 188	187 016	196 850	196 850	169 653	27 197
07.01.02 Regionaal Openbaar Vervoer	1 296 988	1 310 211	1 271 495	1 271 495	1 188 085	83 410
Bijdragen aan lagere overheden	1 294 462	1 302 828	1 264 095	1 264 095	1 180 484	83 611
Bijdragen aan internationale organisaties	39	23	54	54	47	7
Exploitatie	2 488	7 360	7 346	7 346	7 554	- 208
07.01.03 Taxi	517	646	488	488	809	- 321
Communicatie en draagvlak	517	646	488	488	809	- 321
07.01.99 Algemene programma-uitgaven	2 571	2 823	1 961	1 961	2 462	- 501
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	2 535	2 817	1 959	1 959	2 457	- 498
Voorlichting	36	6	2	2	5	- 3
<b>07.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>3 212</b>	<b>2 951</b>	<b>2 880</b>	<b>2 880</b>	<b>2 347</b>	<b>533</b>
<b>07.03 Ontvangsten</b>	<b>32 119</b>	<b>1 739</b>	<b>14 996</b>	<b>14 996</b>	<b>643</b>	<b>14 353</b>
Dividenden NS en VSN	31 000	0	0	0	0	0
Overige ontvangsten DGP	1 119	1 739	14 996	14 996	643	14 353

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De hogere realisatie is voornamelijk veroorzaakt doordat in de ontwerpbegroting geen rekening is gehouden met verschuldigde BTW alsmede loon- en prijspeilaanpassing.

<sup>2</sup> De ontvangsten hebben voor ca. € 3,5 mln. betrekking op afrekeningen met decentrale overheden waarmee meerjarenafspraken zijn gemaakt. Verder is bijna € 11,5 mln. ontvangen uit een afrekening van in voorgaande jaren te hoog verstrekte voorschotten alsmede uit terugvorderingen conform de regeling Wijziging Regeling EIIS 1996-2000 van de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. Dit omdat geen accountantsverklaringen over in de vorige periode gereed gemelde projecten konden worden overlegd.

### 07.3 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
<i>Spoorvervoer: zie beleidsartikel 6 Versterking netwerk personenvervoer</i>	
<i>Regionaal Openbaar Vervoer</i>	
Zorgen voor een goed aanbod van regionaal openbaar vervoer, dat afgestemd is op de vraag, waarover de klant tevreden is.	ja
Reizigersbijdrage in 2006: 41%	ja
Aanbestedingsgraad regionaal OV 100% in 2006	nee
Aanbestedingsgraad GVB's 100% in 2007	nee
<i>Taxivervoer</i>	
Realisatie van een ruimer aanbod	ja
Een verbeterde prijs-kwaliteitverhouding	nee
Toename taxi gebruik	gedeeltelijk
Waardering consument	ja

### 07.4 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Spoorvervoer

De nader geoperationaliseerde doelstellingen ten aanzien van het spoorvervoer zijn genoemd in beleidsartikel 6 Versterking netwerk personenvervoer, onderdeel beheer en instandhouding spoor. Hiervoor is gekozen gezien de nauwe samenhang tussen beheer en instandhouding, capaciteitsvergroting infrastructuur en vervoer. In dit artikel wordt in aanvulling hierop ingegaan op de vervoerconcessie en regionaal spoorvervoer.

#### *Spoorconcessies*

Op 1 januari 2005 is een geheel nieuwe institutionele ordening van de spoorsector formeel geïmplementeerd. Dit houdt in dat de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 – zoals gewijzigd door de Concessiewet – in werking zijn getreden, evenals alle bijbehorende lagere regelgeving (acht Algemene Maatregelen van Bestuur, acht ministeriele regelingen en zes Koninklijke Besluiten). Op basis van de Wet personenvervoer 2000 is de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan NS verleend. Op basis van de Spoorwegwet is de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur aan ProRail verleend. Om dit mogelijk te maken is de fusie van de drie voormalige taakorganisaties (Railinfrabeheer, Railverkeersleiding en Railned) per 1 januari 2005 formeel een feit geworden. De concessies kunnen worden gewijzigd indien het voorleggen van het beheer- en vervoerplan voor het jaar 2005 aan de Tweede Kamer daartoe aanleiding geven. Met de concessies vindt de aansturing vanuit het departement voortaan plaats in een publiekrechtelijke in plaats van privaatrechtelijke context. De concessies bevatten concrete verplichtingen die de basis vormen voor de jaarlijkse uitvoeringsplannen.

#### *Contractsector*

Van de oorspronkelijke 33 contractsectordiensten zijn er inmiddels dertien gedecentraliseerd, vier worden in het HRN opgenomen en twee worden in het kader van Randstadrail in 2006 gedecentraliseerd. Hiermee resteerden eind 2004 nog veertien contractsectordiensten waarover een besluit moest worden genomen.

Het doel is dat aan het eind van deze Kabinetsperiode (2007) over alle contractsectordiensten toekomstvast besluitvorming heeft plaatsgevonden.

## Regionaal Openbaar Vervoer

In een regionale aanpak van verkeer en vervoer die uitgaat van gebiedsgericht maatwerk, zal het regionaal openbaar vervoer een bijdrage leveren aan de verbetering van de kwaliteit van de bereikbaarheid; zowel in en van stedelijke netwerken als van het platteland. Het streven is te zorgen voor een goed en efficiënt aanbod van regionaal openbaar vervoer, als onderdeel van een samenhangend regionaal verkeers- en vervoerpakket, dat is afgestemd op de vraag en waarover de klant tevreden is.

De ambitie die ten grondslag lag aan de Wp2000 is te komen tot een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, tevreden reizigers en verhoging van de reizigersbijdrage. Openbare aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer is daarvoor het instrument. Op 1 januari 2005 is 41% aanbesteed van de omzet van het regionaal openbaar vervoer buiten het spoor en de GVB's.

Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008/9
Regionaal OV excl. Spoor en GVB's (excl de G-4 steden)	5%	14%	18%	51%	60%	100%	100%
GVB's (excl de G-4 steden)							100%
G-4 steden (A'dam, R'dam, Utrecht en Den Haag)							100%

Bron: raming intern VenW, vervoer dat wordt verricht met een via aanbesteding verkregen concessie per 1 januari van het jaar.

Bij brief van 26 november 2004 (Kamerstukken II, 2004–2005, 23 645, nr. 82) heb ik het Kabinetsstandpunt betreffende de aanbestedingen in het streekvervoer en vervoer in kleine steden aan de Staten-Generaal gezonden. Dit op basis van de resultaten van de evaluatie van de aanbestedingen.

De overheden zijn iets langzamer van start gegaan met de aanbestedingen dan verwacht, maar komen nu flink op stoom. VenW is in 2004 actief met de overheden in gesprek geweest om de aanbestedingen in gang te zetten. Daardoor is een deel van de overheden inmiddels alsnog gestart met de voorbereidingen. De aanbestedingen voor de komende periode zijn inmiddels nagenoeg allemaal ingepland door de overheden.

De verplichting wordt echter een jaar later, op 1 januari 2007, ingevoerd (voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hierboven vermelde brief van 26 november 2004).

Overzicht reizigerskilometers (x 1 mlrd.)			
	2001	2002	2003
Kaderwetgebieden	3,8	3,6	3,5
Provincies	2,5	2,5	2,5
Totaal	6,3	6,1	6,0

Bron: WROOV-onderzoek.

De aantallen van 2002 en 2003 wijken af van de begroting 2004 omdat definitieve cijfers beschikbaar zijn t/m 2003.

De daling van 2002 ten opzichte van 2001 is voornamelijk een gevolg van het opnieuw vaststellen van de kilometeropbrengst per kaartgroep in het WROOV onderzoek 2000, dat in 2002 voor het eerst is toegepast. Dit is dus een trendbreuk door het nieuwe onderzoek. Vooral bij de abonnementhouders is dit significant lager, wat vooral duidt op een minder frequent gebruik van het openbaar vervoer. De daling in 2003 is vooral een gevolg van lagere verkoopopbrengsten (na correctie voor de tariefstijging). Bovendien is in 2003 merkbaar dat het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer een groter aandeel in de verkopen vertegenwoordigt; tegenover een stijging van de verkoopopbrengsten staat een relatief klein aantal reizigerskilometers.

Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer				
	Realisatie			
	2001	2002	2003	2004
Algemeen oordeel	6,85	6,70	6,90	7.2
Informatie en veiligheid				7.5
Rijcomfort				7.3
Tijd en doorstroming				6.3
Prijs				6.2

Bron: KpVV, OV-Klantenbarometer, rapportage onderzoek 2004

De OV-monitor en de OV-klantenbarometer zijn in het voorjaar van 2004 geëvalueerd. Op basis van de resultaten hebben Rijk en decentrale OV-autoriteiten besloten het jaarlijkse onderzoek naar de klanttevredenheid voort te zetten. Ook is besloten tot het doorvoeren van verbeteringen in zowel de inhoud als de uitvoering van het onderzoek klantenbarometer. De in 2004 doorgevoerde veranderingen hebben gevolgen voor de vergelijkbaarheid met de eerdere versies van de klantenbarometer, wat betreft de aspecten informatie en veiligheid, rijcomfort, tijd en doorstroming en prijs. Vanwege de onvergelijkbaarheid in de tijd zijn voor de jaren 2001 tot en met 2003 geen waarden voor deze aspecten opgenomen. Gezien de overeenkomst in de vraagstelling in 2004 en voorgaande jaren wat betreft het algemene oordeel is alleen hier wel een vergelijking met de voorgaande jaren verantwoord, niet in absolute zin, wel wat betreft de tendens. Geconstateerd kan worden dat de klanttevredenheid wat betreft het algemene oordeel in 2004 is toegenomen.

Overzicht percentage reizigersbijdrage regionaal openbaar vervoer				
	2001	2002	2003	2004
Kaderwetgebieden	35	35	37	39
Provincies	39	39	41	41*
Gemeenten	35	35	36	
Totaal	37	37	38	40

Bron: Regeling rijksbijdrage OV.

\* In verband met het opheffen van de VOC-status (Vervoersautoriteiten Openbaar Vervoer Centrum Gemeenten) per 1-1-2004 zijn de gemeenten opgenomen onder de provincies waartoe zij behoren.



Het percentage reizigersbijdrage geeft een indicatie van de mate waarin het regionaal OV naar verwachting zichzelf bekostigt. De stijging in de jaren 2003 en 2004 wordt in belangrijke mate verklaard door de doorgevoerde taakstellingen.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In het eerste halfjaar van 2004 hebben Tweede Kamer en Kabinet bij diverse gelegenheden van gedachten gewisseld over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Tijdens een overleg met de vaste commissie van VWS in maart 2004 heeft het Kabinet toegezegd in het laatste kwartaal van 2004 een stappenplan gereed te hebben.

Per brief van 23 november 2004 (Kamerstukken II, 2004–2005, 23 645, nr. 81) heb ik een Stappenplan Toegankelijkheid van het openbaar vervoer aan de Tweede Kamer gezonden. Hierin is uitgewerkt welke activiteiten de rijksoverheid in samenspraak met de andere betrokken partijen onderneemt om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Beschreven zijn de huidige verdeling van verantwoordelijkheden, de gestelde beleidsdoelen voor een toegankelijk openbaar vervoer, stappenplannen voor spoorvervoer respectievelijk stads- en streekvervoer en de wijze waarop mogelijkere wijs zal worden omgegaan met de inwerkingtreding voor het openbaar vervoer van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte.

In de brief zijn de processtappen aangegeven die de betrokken overheden, vervoerbedrijven en infrastructuurbeheerders nemen om de toegankelijkheid van het OV dichterbij te brengen. De nadruk hierin ligt op de initiatieven van VenW voor de eerstkomende jaren. De stappenplannen hebben derhalve niet het karakter van investerings- of implementatieprogramma's, die doorlopen tot 2010 respectievelijk 2030. Voor het spoorvervoer is beschreven op welke wijze vervoerders en ProRail in het kader van de vervoeren beheerconcessies komen tot een gefaseerde aanpak; voor het stads- en streekvervoer ligt de verantwoordelijkheid voor het specificeren van beleidsdoelen en de vertaling hiervan in uitvoeringsprogramma's op decentraal niveau.

In de bijlagen bij de eerder genoemde brief zijn feitelijke gegevens opgenomen over de actuele staat van toegankelijkheid van het openbaar vervoer in ons land en het beleid ter zake. Beschreven is wat het Rijk, andere overheden en vervoerbedrijven gedaan hebben om de toegankelijkheid te verbeteren. Ingegaan is op wet- en regelgeving, bestuurlijke initiatieven, geormerkte financiering, kennisoverdracht en kosten en baten stads- en streekvervoer

Daarnaast is in de bijlagen een uitvoerige beschrijving gegeven van de huidige stand van zaken wat betreft de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, onderscheiden naar stads-/en streekvervoer en spoorvervoer. Bij het laatste is afzonderlijk ingegaan op specifiek van overheidswege geregelde punten ter bevordering van een toegankelijk spoorvervoer en maatregelen die zijn en worden genomen door NS en ProRail om de toegankelijkheid te verbeteren.

#### *Demonstraties en pilots*

Het experiment eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties met de Pionierskaart is, conform de afspraken, eind 2003 beëindigd. In 2004 is het experiment geëvalueerd en is een nadere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van vraaggestuurde financiering in het openbaar vervoer. In het voorjaar 2005 wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

### *Communicatie en draagvlak*

Het CVOV ondersteunt de OV-autoriteiten bij de verzakelijking van het OV-beleid, de aanbesteding van uit te geven OV-concessies en beleidsvernieuwing die zich richt op een beter renderend en meer klantgericht openbaar vervoer. Op basis van de evaluatie en in overleg met de decentrale overheden heb ik besloten tot voortzetting van het CVOV per 1 januari 2005 als onderdeel van het KPVV.

### *Financiële stimulering*

De rijkssubsidie voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer is verstrekt aan decentraal bevoegde overheden: 12 provincies en 7 kaderwetgebieden. De resterende financiële stimulering op artikel 07 betreft verder nog de aflopende tijdelijke bijdragen voor OV investeringen De Boer en afkoop kapitaallasten metro/sneltram.

In het financieel kader van het Hoofdlijnenakkoord was aangegeven dat terugdringing van het ziekteverzuim in het OV een besparing zou moeten opleveren van € 10 mln. in 2004 oplopend tot € 40 mln. in 2007. Op 9 november 2004 is aan de Kamer uiteengezet waarom de taakstelling na 2005 niet verder oploopt dan € 20 mln.

### *Wet- en regelgeving*

Met ingang van 1 januari 2005 is de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer in werking getreden. Als gevolg hiervan is een aantal regelingen op het terrein van verkeer en vervoer gebundeld en ontschot. Doel van de wet is om het mogelijk te maken dat er op decentraal niveau maatwerkoplossingen kunnen worden gemaakt voor verkeers- en vervoervraagstukken. De ontvangers van de doeluitkering, de provincies en de 7 kaderwetgebieden, krijgen hierdoor de ruimte om zelf binnen één totaalbudget zonder schotten prioriteiten te stellen voor het oplossen van hun verkeers- en vervoerproblemen.

Op 1 januari 2001 is de nieuwe Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) in werking getreden, met als belangrijk element het periodiek openbaar aanbesteden van het regionaal openbaar vervoer. De introductie van marktwerking, decentralisatie van bevoegdheden voor het openbaar vervoer en investeringen in de infrastructuur zijn de bouwstenen voor een ingrijpende herstructurering die de concurrentiepositie van het openbaar vervoer moeten versterken. Na de eerste periode van praktijkervaring zijn enkele technische onvolkomenheden en leemten/ommissies in de wet geconstateerd, die zijn weggenomen door middel van een wijzigingswet op de Wp2000. De wijzigingswet is in augustus 2004 in werking getreden. Voorts is een wijziging van het Besluit personenvervoer in procedure gebracht. Het gaat hierbij om de structurele verankering van het vraagafhankelijke vervoer in de wetgeving, alsmede de vastlegging van de consumentenbelangen. Het gewijzigde Besluit is gepubliceerd en in juli 2004 in werking getreden, waarbij de structurele verankering van het vraagafhankelijke vervoer met terugwerkende kracht per 1 januari 2004 geldt.

Voorts is gewerkt aan de evaluatie van de effectiviteit van de aanbestedingen. Mede op basis van de uitkomsten van deze evaluatie zal in de Tweede Kamer een besluit dienen te worden genomen over het al dan niet verplichte karakter van de aanbestedingen voor het stads- en streekvervoer in de toekomst.

De evaluatie en het Kabinetsstandpunt naar aanleiding daarvan is eind november 2004 aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. Dit Kabinetsstandpunt behelst de beleidsvisie ten aanzien van streekvervoer en

vervoer in kleine en middelgrote steden. Het beleid ten aanzien van de vier grote steden wordt in 2005 aan de Staten-Generaal aangeboden. Voorafgaand hieraan heeft op 28 april 2004 en 1 juli 2004 een algemeen overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden over de aanbestedingen van het vervoer in de grote steden. De uitkomst van dit overleg was dat de grote steden Den Haag, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht tot 2009, 2 jaar meer dan het in de Wp2000 voorziene schema van 2007, de tijd wordt gegeven om de aanbestedingen vorm te geven. Het bijgestelde beleid is aanleiding om wet- en regelgeving aan te passen. De voorbereiding hiervan is gestart.

Tenslotte is een aanvang gemaakt met de evaluatie van het functioneren van het totale wettelijke kader. Deze evaluatie dient voor 1 januari 2006 aan zowel de Eerste als de Tweede Kamer te worden aangeboden. Naar verwachting zullen ook deze evaluaties aanleiding zijn tot het bijstellen van de wet- en regelgeving.

#### *Uitvoering en handhaving*

Verwezen wordt naar de toelichting onder beleidsartikel 18 (Inspectie Verkeer en Waterstaat).

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

In 2002 is de OV-monitor in gebruik genomen. Dit gezamenlijk product van Rijk en decentrale OV-autoriteiten heeft ten doel het beschikbaar stellen van landelijk uniforme gegevens betreffende de prestaties van het regionaal OV, waaronder de klantenbarometer, ten behoeve van gebruik door decentrale OV-autoriteiten en het Rijk.

Begin 2004 is de OV-monitor geëvalueerd. Op grond van de resultaten hebben Rijk en decentrale OV-autoriteiten gezamenlijk besloten dat de klantenbarometer in ieder geval wordt voortgezet met daaraan toegevoegd enkele specifieke gebiedsgerichte vragen. Over de overige onderdelen van de OV-monitor wordt in 2005 besloten, dit in relatie tot de nationale monitor van de Nota Mobiliteit (NoMo).

In juli 2004 is de evaluatie WP 2000 (breed, art 108 lid 1) gestart. Het doel van de evaluatie is het nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de wet- en regelgeving en verbetering van wet- en regelgeving. De evaluatie is naar verwachting december 2005 afgerond.

#### **Taxivervoer**

Voor taxi geldt als uitgangspunt dat onnodige marktbelemmerende drempels worden weggenomen, onder gelijktijdige borging van een basis-kwaliteit. Hierbij gaat het om het scheppen van voorwaarden die nodig zijn om het voor de taximarkt mogelijk te maken om vanuit de vraagzijde de realisatie van een ruimer aanbod en een verbeterde prijs-kwaliteitverhouding te bieden. Dat moet enerzijds blijken doordat daadwerkelijk meer bedrijven de taximarkt betreden of eventueel verlaten en anderzijds uit de waardering van de consument voor de keuzemogelijkheden op het gebied van product, prijs en beschikbaarheid. De gefaseerde invoering van de Wet deregulering van het taxivervoer is gepaard gegaan met een uitgebreid 4 jaren durend evaluatie- en monitoringstraject. De volgende indicatoren spelen hierbij een bepalende rol.

## Ontwikkeling van de centrale indicatoren

Indicator Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument <sup>1</sup> (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 1999: 7,4 2000: 7,3 2001: 7,3 2002: 7,5 2003: 7,4  2004: niet gemeten	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 1999: 7,2 2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 dus loopt na 2001 weer op. 2004: niet gemeten.
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) <sup>2</sup>	Prijzdaling	2000: + 13% 2001: + 2% 2002: + 9% 2003: + 2,4% 2004: + 0,2%	2004: + 0,3%

<sup>1</sup> De waardering is op zich nu al tamelijk hoog. Gemiddelde waardering periode 2000–2003 landelijk 7,4; in vier grote steden 7,2.

<sup>2</sup> De tariefontwikkeling in 2004 van de straattaxi is zeer beperkt gebleven en is ten opzichte van de algemene prijsontwikkeling een verlaging.

De tariefontwikkeling bij contractvervoer is niet goed bekend (dat betreffen concurrentiegevoelige bedrijfsgegevens en komen tot stand door middel van contractering).

De waardering van de consument is op een redelijk hoog niveau gebleven, maar niet verder verbeterd. De prijsontwikkeling is niet naar verwachting en wens. Dat leidt tot een tweetal hieronder bij «beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling» aangegeven acties.

Uit de monitor blijken ook de ontwikkeling van dynamiek op de markt en het gebruik van de taxi. In de periode 1999–2003 blijkt een groei van 46% in het aantal ondernemingen. In de steden was in 2000–2002 aanvankelijk een grotere groei, maar door afname van het aantal bedrijven aldaar is de ontwikkeling inmiddels vergelijkbaar met de landelijke. Het aantal chauffeurs is tussen 1999 en 2003 met ca. 35% gegroeid (tot ruim 33 000). Het taxigebied is in gereisde kilometers gemeten tussen 1999–2003 landelijk met 20% gestegen. Het taxigebied in reizigers uitgedrukt is met 17% afgenomen. Dit komt vooral door de toename van de gemiddelde ritlengte (van 10,2 naar 15,1 km.). Belangrijk is om hier nog de grote conjunctuurgevoeligheid van de taxibranche te vermelden: toerisme en attracties melden over 2002 en 2003 een terugval tot zelfs boven de 20%.

De eindevaluatie vier jaar na de ingangsdatum van de liberalisering van de taximarkt is afgerond en is als Kabinetsstandpunt eind juni 2004 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Naast een analyse van geconstateerde effecten is ook bevestigd dat een tweetal belangrijke acties nog afgerond moeten worden. Dat zijn het introduceren van een sterk vereenvoudigd tariefsysteem en overleg met wegbeheerders in de grote steden over het introduceren en handhaven van een regime op de taxistandplaatsen dat de keuze van de consument tussen taxi's mogelijk maakt.

De huidige tariefopbouw van de straattaxi is voor de consument ondoorzichtig. Een transparante tariefstelling vergroot de keuzemogelijkheden voor de consument en versterkt diens positie. Daarom wordt een studie uitgevoerd naar een eenvoudiger tariefstructuur. In het verlengde daarvan wordt ook regelgeving uitgewerkt op basis waarvan de bekendmaking van

de tarieven wordt verbeterd en in het kader van eventuele klachten ook het kenmerk van de vervoerder zelf, meer uniform wordt vastgesteld. Als nieuwe ontwikkeling kan nog worden gemeld dat per 1 juli 2004 verplichte exameneisen voor taxichauffeurs gelden als voorwaarde voor het verkrijgen van een chauffeurspas taxi. Net als de hiervoor genoemde acties, zal ook deze maatregel op termijn tot positieve ontwikkelingen dienen te leiden.

Tot slot worden meer gerichte handhavinginspanningen van de IVW en andere instanties bepleit, met (tijdelijk) extra aandacht voor naleving van nieuwe maatregelen.

#### *Demonstraties en pilots*

De in 2004 genoemde mogelijke pilot met elektronisch betalen in de taxi, is niet gestart, om 2 hoofdredenen: de ondernemers kunnen zelf de (commerciële) beslissing nemen om reeds bestaande apparatuur in te zetten. Die hoeft niet meer ontwikkeld te worden. De tweede reden was dat de aanleiding, namelijk het probleem dat de RTC hun apparatuur volgens de Nederlandse Bank niet voor PIN-transacties mocht gebruiken. De fabrikant bleek (nog) geen certificering te hebben aangevraagd. De apparatuur is per 1/1/2005 wel in gebruik voor de Chipknip en creditcard-betalingen. Er ligt hier geen taak (meer) voor VenW.

#### *Communicatie en draagvlak*

Zowel richting de taxibranche als in de richting van de consumenten is en zal over de nieuwe elementen van het beleid en de te introduceren maatregelen en de kansen/mogelijkheden die daardoor worden geboden, intensief worden gecommuniceerd. Er zal onder andere sprake zijn van specifiek hierop gerichte campagnes (brochures, advertenties, informatie op het internet etc.). De communicatie richting consument is inmiddels hoofddaccent en is deels ook ingebed in de «Van A naar Beter-campagne». Hoofdonderwerpen in 2004 waren het nieuwe chauffeursexamen en berichten rondom de beleidsevaluatie en de voorgenomen nieuwe tariefstructuur.

#### *Wet- en regelgeving*

Conform de Wet deregulering van het taxivervoer is jaarlijks het effect van de wet- en regelgeving over de periode 2000–2003 geëvalueerd. Daarbij is aandacht besteed aan de mate van toetreding tot de taximarkt, de tevredenheid van de klant en de intensiteit van het gebruik van de taxi. Vanaf 2002 is ook de prijsontwikkeling binnen de straattaximarkt in dit kader meer in detail gevolgd.

#### *Uitvoering en handhaving in 2004*

Uitvoering beleid: naast de afgeronde evaluatie 1999–2003 heb ik met mijn brief van 10 september 2004 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2003–2004, 25 910, nr. 51) de contouren van een voorgestelde nieuwe tariefstructuur gezonden. Per 1 juli 2004 is het nieuwe examen voor taxichauffeurs van start gegaan. De voorbereiding voor een «Lichte» opleiding voor bepaalde groepen chauffeurs uit het contractvervoer, is in gang gezet en moet vóór de zomer van 2005 gereed zijn. Ook is een verbeterde tariefkaart met traceergegevens ontwikkeld en de uitgifte ervan door het Registratie Bureau Geschillencommissie Taxivervoer gestart. Per 1 januari 2005 zijn de nieuwe regels van kracht geworden. Ook is een intensieve dialoog gestart met de grote steden, teneinde hen te bewegen te veranderen van criticasters van het rijksbeleid naar het zelf actief benutten van hun mogelijkheden, vooral op het terrein van wegbeheer (onder meer standplaatsen) en openbare orde.

Handhaving: het accent is en blijft vooral gericht op de nieuwe maatregelen (geschillencommissie, tariefkaart). Ook is en wordt aangedrongen op goede afspraken met gemeenten en politie in de grote steden, teneinde tot een integraal handhavingsbeleid te komen, dat via samenwerkingsovereenkomsten vastgelegd moet worden.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Het Kabinetsstandpunt waarin de evaluatieresultaten zijn aangegeven is eind juni 2004 naar de Tweede Kamer gezonden. Hoofdconclusie is dat de 4 jaar geleden ingezette weg van liberalisering wordt voortgezet. Duidelijk is tussentijds gebleken dat aanvullende spelregels op enkele terreinen (klachtenafhandeling, tariefkaart, vakbekwaamheid chauffeurs) nodig waren. Via tussentijdse maatregelen is daarin voorzien door het invoeren van examens voor chauffeurs, het ontwikkelen van een verbeterde modeltarief- en traceerkaart. Ook door het stimuleren van de branche om met een taxikeurmerk te komen. Dat bleek, met het uitreiken van het eerste keurmerk in april 2004, succesvol maar vereist nog veel aandacht. De eerder genoemde ingezette acties, die betrekking hebben op het vereenvoudigen van de tariefstructuur en de orde op standplaatsen in de grote steden, worden als noodzakelijke afronding van het totale pakket aan maatregelen gezien en zijn in gang gezet. Hiervoor zijn al enkele mijlpalen bij die acties aangegeven. Dat pakket zal, zo is de verwachting, uiteindelijk leiden tot een stabiele en volwassen taximarkt. Voor de nieuwe tariefstructuur vergt dat, omdat wetswijziging en veel overleg is vereist, enkele jaren. Volgens planning kan begin 2007 de introductie tegemoet worden gezien.

Bij de verwachte ontwikkelingen wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de taximarkt op termijn een markt van volkomen concurrentie wordt. Het zal echter de nodige tijd vragen voordat de, voorheen volledig gereguleerde, taximarkt zich zo gaat gedragen. Een markt van volkomen concurrentie gaat uit van gelijke informatie die toegankelijk is voor iedereen, zowel klant als aanbieder. Daar is in de straattaximarkt tot op heden nog geen sprake van. Om dat doel beter te kunnen bereiken is een aantal al hiervoor genoemde ontwikkelingen in gang gezet. Ook wordt, mede op basis van ervaringen op andere markten, steeds duidelijker dat de vereiste transitie van de taximarkt een fors aantal jaren vergt (tenminste 5 tot 10 jaar). Daarbij zijn we nu op de helft aangekomen.

## 08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

### 08.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het doel van duurzaam personenvervoer is het bewaken, waarborgen en waar nodig verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van de mobiliteit. Het gaat daarbij om de realisatie van schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer. Hierbij wordt aangestuurd op:

- verbetering van de luchtkwaliteit (minder uitstoot NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOS, NO<sub>2</sub> en fijn stof) en van het klimaat (beperking uitstoot CO<sub>2</sub>);
- beperking van geluidsoverlast;
- ontsnippering (waar hoofdwegen de ecologische hoofdstructuur doorsnijden).

### 08.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
08 Duurzaam personenvervoer	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>		<b>18 655</b>	<b>19 296</b>	<b>33 333</b>	<b>8 814</b>	<b>24 519</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>		<b>20 377</b>	<b>20 332</b>	<b>22 231</b>	<b>24 774</b>	<b>- 2 543</b>
<b>08.01 Programma-uitgaven</b>		<b>18 755</b>	<b>18 416</b>	<b>20 251</b>	<b>22 553</b>	<b>- 2 302</b>
<i>08.01.01 Luchtkwaliteit</i>		<i>9 249</i>	<i>8 445</i>	<i>7 845</i>	<i>11 855</i>	<i>- 4 010</i>
Bijdragen		0	0	0	0	0
Subsidies		9 249	8 445	7 845	11 855	- 4 010 <sup>2</sup>
<i>08.01.02 Geluid</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>08.01.03 Ontsnippering (incl. Bodemsanering)</i>		<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>0</i>
Subsidies bodemsanering		9 076	9 076	9 076	9 076	0
<i>08.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>		<i>430</i>	<i>895</i>	<i>3 330</i>	<i>1 622</i>	<i>1 708</i>
Beleidsvoorbereiding en evaluatie		339	497	3 206	1 258	1 948 <sup>3</sup>
Subsidies		0	0	0	0	0
Communicatie en draagvlak		91	398	124	364	- 240 <sup>4</sup>
<b>08.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 623</b>	<b>1 916</b>	<b>1 980</b>	<b>2 221</b>	<b>- 241</b>
<b>08.03 Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> Het verschil ten opzichte van de verplichtingenraming wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de vastlegging van de meerjarige verplichting voor Transumo.

<sup>2</sup> Het achterblijven van de uitgaven wordt veroorzaakt door minder uitgaven voor Schoner, Stiller en Zuiniger, Het Nieuwe Rijden en vertraging bij de start van enkele programma's, waaronder het Innovatieprogramma Klimaat.

<sup>3</sup> De hogere uitgaven zijn voornamelijk een gevolg van de niet in de begroting geraamde betaling aan Transumo.

<sup>4</sup> De lagere uitgaven zijn ontstaan door minder uitgaven ten behoeve van voorlichting en gebruikt voor dekking van kosten van de EU conferentie.

### 08.3 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
<i>Klimaatbeleid en luchtkwaliteit</i>	
Verkeer en vervoer met een lager brandstofverbruik en minder CO <sub>2</sub> uitstoot, Streefwaarde in 2010 38MTON schoner maken van het verkeer en vervoer, gegeven de toename van mobiliteit	ja, hybride BPM vrijstelling ja, het wagenpark wordt steeds schoner
Minder uitstoot van gezondheidsbedreigende emissies	
Voldoen aan de grenswaarden voor NO <sub>2</sub> in 2010 op alle lokaties	niet overal
Voldoen aan de grenswaarden voor fijn stof in 2005 op alle lokaties	nee
SO <sub>2</sub> uitstoot in 2010 beperken tot 13 kiloton	ja, volgens trend
NO <sub>x</sub> uitstoot in 2010 beperken tot 150 kiloton	onzeker volgens trend
VOS uitstoot in 2010 beperken tot 49 kiloton	ja, volgens trend
<i>Geluid</i>	
Voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder en de Wet Milieubeheer	gedeeltelijk*
Ontsnippering	

90% van de door bestaande hoofdwegen veroorzaakte fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur is opgeheven in 2010.

\* opgelost via lopende MIT-programma's (aanleg en reconstructie)

### 08.4 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Klimaatbeleid en luchtkwaliteit

Deze operationele doelstelling betreft zowel klimaatbeleid als beleid ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Overzicht ontwikkeling uitstoot van schadelijke stoffen door sector verkeer en vervoer					
	Realisatie				Doelstelling
	2000	2001	2002	2003	2010
CO <sub>2</sub> (in Mton)*	37,6	38,1	38,9	39,2	38 Mton p/jr
CO <sub>2</sub> (in Mton)**	35,2	35,6	36,3	36,5	38 Mton p/jr
SO <sub>2</sub> (in kt)	18	17	16	17	13 kt p/jr
NO <sub>x</sub> (in kt)	259	254	246	239	maximaal 150 kt p/jr
VOS (kt)	110	104	98	94	maximaal 49 kt p/jr

Bron: RIVM/CBS/Milieucompendium

\* actuele emissies op basis van brandstofverbruik binnen Nederland, gecorrigeerd voor grensoverschrijdend verkeer (CBS).

\*\* IPCC emissies op basis van alle binnen Nederland afgezette motorbrandstoffen, excl. bunkering (IPCC).

De cijfers SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en VOS zijn gebaseerd op een nieuwe berekeningswijze.

#### Luchtkwaliteitsbeleid

Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is tweeledig. Enerzijds bestaat dat uit bijdragen aan het (lokaal) voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit (immissienormen) en anderzijds bestaat dat uit het voldoen aan de doelstellingen ter beperking van verkeersemisies.



Ter implementatie van de Europese richtlijnen voor lokale luchtkwaliteit zijn in het Besluit luchtkwaliteit immissienormen vastgelegd. Nederland kan aan het merendeel van die normen goed voldoen, maar de normen voor PM<sup>10</sup> (per 2005) en NO<sub>2</sub> (per 2010) vormen een probleem. Voor PM<sup>10</sup> is het voldoen aan die normen een landelijk probleem, waarbij maatregelen op lokaal niveau niet of nauwelijks kunnen bijdragen aan het oplossen ervan. Voor NO<sub>2</sub> is de problematiek meer lokaal van aard en kunnen in bepaalde gevallen lokale maatregelen (waaronder bij verkeer) soelaas bieden. Onderzoek naar kosteneffectieve maatregelen die lokaal aan oplossingen kunnen bijdragen is vormgegeven door middel van het Innovatieprogramma lucht, dat loopt tot en met 2008.

In de NoMo is het belang verwoord om te komen tot een verdere aanscherping van nationaal en Europees bronbeleid. Dit is een absolute voorwaarde om op termijn aan de in Europese richtlijnen aangegeven luchtkwaliteitsnormen te voldoen. Aangescherpt bronbeleid zal er echter nog niet toe leiden dat in 2010 overal aan de normen voldaan zal worden. Voor NO<sub>2</sub> betekent dit, dat het beleid er op gericht is uitstel van de Europese normen te bewerkstelligen voor bestaande knelpuntsituaties tot 2015, omdat de effecten van bronbeleid in de periode 2010–2015 tot aanmerkelijk minder overschrijdingen zullen leiden. Voor verbetering van de luchtkwaliteit bij hardnekkige knelpuntsituaties (de zogenaamde «hotspots») is voor de periode 2011–2015 € 300 mln. gereserveerd.

Wat betreft verkeersemisies wordt het luchtkwaliteitsbeleid door VROM in samenspraak met VenW vormgegeven. In 2004 heeft dit onder meer geresulteerd in de Nota verkeersemisies. Bij verkeersemisies gaat het om het verminderen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, met name NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOS, NO<sub>2</sub> en PM<sup>10</sup> (fijn stof). In 2010 moet Nederland voldoen aan de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) van de EU, waarbij voor verkeer de doelstellingen zijn geformuleerd (behalve voor PM<sup>10</sup>, zie kader). Hoewel veel verbetering te verwachten is en de prognoses laten zien dat aan de doelstellingen voor SO<sub>2</sub> en VOS wordt voldaan, kan aan de doelstellingen voor NO<sub>x</sub> alleen worden voldaan met verdergaande maatregelen, zoals voorgesteld in de Nota verkeersemisies. Voor PM<sup>10</sup> zijn geen emissiedoelstellingen vanuit de NEC geformuleerd, maar wordt uit het oogpunt van lokale luchtkwaliteit wel alles in het werk gesteld de emissies terug te dringen. De stand van zaken en de perspectieven voor de landelijke emissies van PM<sup>10</sup> en NO<sub>2</sub> worden uitgewerkt in het Nationaal luchtkwaliteitplan 2004, dat begin 2005 zal verschijnen. In een vervolg daarop – de verwachting is eind 2005 – zullen aanvullende maatregelen om die emissies verder terug te dringen nader op hun merites worden onderzocht.

In vervolg op de proef met 80km/u bij Overschie is in 2004 nader onderzocht op welke andere locaties die maatregel op korte termijn eveneens zinvol kan worden ingezet. Het onderzoek beperkte zich daarbij tot de hotspots. In de daaropvolgende besluitvorming is een viertal locaties aangewezen waar de «Overschie-maatregel» zal worden ingevoerd (tweede helft 2005).

De bij amendement extra ter beschikking gestelde middelen ten behoeve van de OV-fiets zijn in 2004 niet uitgegeven doordat hiervoor geen concrete aanvragen zijn ingediend.

#### *Klimaatbeleid*

De doelstelling voor klimaatbeleid is het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer en vervoer met als streef-

waarde in 2010 een uitstoot van 38 Mton CO<sub>2</sub>. De gerealiseerde uitstoot CO<sub>2</sub> door de sector verkeer en vervoer was in 2003 36,5 Mton.

In 2004 heeft de evaluatie klimaatbeleid verkeer en vervoer 1999–2003 plaatsgevonden. Deze evaluatie wordt u gelijktijdig met het jaarverslag aangeboden. In dit evaluatie-onderzoek is onder andere de doelbereiking van het klimaatbeleid voor de sector Verkeer en Vervoer onderzocht. Door het tussentijds uitstellen/bijstellen van een aantal maatregelen is een deel van de beoogde reductie uit de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (1999) komen te vervallen. Voor de andere instrumenten geldt, dat de huidige resultaten nog geen aanleiding geven om de beoogde reductie per instrument als niet haalbaar te bestempelen, al is het daadwerkelijk bereiken nog onzeker. Overall zal de totaal beoogde reductie van de uitvoeringsnota voor de sector Verkeer en Vervoer (2,2–2,9 Mton in 2010) waarschijnlijk niet gehaald worden. Uit deze evaluatie blijkt dat Nederland richting de streefwaarde van 38 Mton in 2010 lijkt te gaan. Deze streefwaarde is begin 2004 afgesproken en gesteld op 38 Mton in 2010.

Bij de complexe opgave om de CO<sub>2</sub>-uitstoot op lange termijn drastisch te verminderen past de brede transitie duurzame energiehuishouding, inclusief mobiliteit. De transitie duurzame mobiliteit wordt getrokken door VenW. In 2004 heeft VenW samen met het bedrijfsleven en NGO's (Non Gouvernementele Organisaties) belangrijke stappen gezet in dit traject. Zo heeft het Innovatie Beraad duurzame mobiliteit een innovatieportefeuille opgesteld van korte en lange termijn innovaties en daaruit een zestal sporen benoemd. Het spoor schone brandstoffen en motoren heeft prioriteit gekregen. Dit Innovatie Beraad bestaat uit vertegenwoordigers uit de geleding van burgers, consumenten, (internationale bedrijfsleven, wetenschap en de drie betrokken ministeries (VenW, VROM en EZ).

De uitstoot van CO<sub>2</sub> is van groot belang met het oog op klimaatverandering door het broeikaseffect. De klimaatverandering is een mondiaal probleem. Samen met de partners van het Innovatie Beraad is in het kader van het EU voorzitterschap de Conferentie Energy In Motion georganiseerd die aanzet tot nationale en internationale samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven, wetenschap en non-gouvernementele organisaties om de marktontwikkeling en maatschappelijke acceptatie van innovaties op het gebied van schone brandstoffen en nieuwe producten zoals hybride auto's en flexifuel voertuigen te versnellen. Daarnaast heeft VenW er zich in 2004 sterk voor gemaakt om de diverse aspecten van eco-driving op de EU-agenda te krijgen, waardoor de komende jaren mogelijk verdere ontwikkelingen zijn te verwachten in aanscherping van de internationale regelgeving op dit gebied.

Ten behoeve van het bereiken van de doelstelling van 38 Mton CO<sub>2</sub> in 2010 zijn in 2004 verschillende beleidsinstrumenten ingezet, waaronder Het Nieuwe Rijden. Het Nieuwe Rijden is een energiebesparingsprogramma met als doel een beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verkeer en vervoer sector. Hiervoor wordt samengewerkt met branche-organisaties. In 2004 is de publiekscampagne Het Nieuwe Rijden gestart. Uit eerste onderzoeken blijkt dat de campagne effect heeft op de naamsbekendheid van Het Nieuwe Rijden. Terwijl bij de nulmeting bijna één op de vier rijbewijsbezitters (23%) had gehoord van de term Het Nieuwe Rijden, heeft bij de tussenmeting bijna de helft van de rijbewijsbezitters (47%) hier wel eens van gehoord.

Tevens is in 2004 de tweede tender van het CO<sub>2</sub> reductieplan Verkeer & Vervoer opgesteld en is de besluitvorming hierover afgerond.

### Geluid

Het doel van deze operationele doelstelling is voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder (voor rijkswegen en spoorwegen) en de Wet Milieubeheer (spoorwegemplacementen).

Overzicht geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op het hoofdwegennet				
	Realisatie			Doelstelling
	2001	2002	2003	2010
Gevelbelaste woningen > 65dB Lden	15 100	13 500	11 300	aanpak knelpunten > 65dB Lden

Bron:RWS/DWW

Voor de jaren 2001, 2002 en 2003 is het aantal woningen met een gevelbelasting hoger dan 65 dB Lden uitgerekend met het VenW-wegengeluidsmodel. Dit leverde de volgende berekeningsresultaten: De afname in 2003 is ondermeer resultaat van het aanbrengen van tweelaags zeer open asfaltbeton op het westelijke deel van de A10 in Amsterdam.

Verder is vanaf dat jaar gewerkt met een andere (Europese) dosismaat die met de implementatie van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai is ingevoerd (de zogenaamde Lden in plaats van de Letmaal) en een andere - verbeterde - rekenmethodiek. Dat verklaart de grote verschillen met de cijfers over 2000 in de verantwoording over 2003.

Tenslotte is het zo dat, in tegenstelling tot andere jaren, dit jaar voor geluid één indicator wordt gehanteerd: het aantal woningen langs rijkswegen met een gevelbelasting van meer dan 65 dB. Deze indicator is ontleend aan de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte.

### Wet- en regelgeving

MIG: Het hervormingstraject van de wet geluidhinder is in drie fasen neergezet (MIG). De eerste fase (implementatie Europese richtlijn) is afgerond. De tweede fase (stroomlijning) ligt in de vorm van een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer. De laatste en lastigste fase – de feitelijke stelselwijziging – zal waarschijnlijk dit jaar aangeboden worden aan de Tweede Kamer. Hier speelt ook de discussie over het handhavingsgat en de normen.

Spoedwet: met de aanleg van de eerste projecten is gestart. Nu wordt begonnen met uitwerken van de geluidsplannen die na aanleg van benuttingprojecten moeten worden uitgevoerd.

### Beleid/innovatie programma's (demonstraties en pilots)

Nieuwe geluidsdoelen in de NoMo: De NoMo zal haar ambitie, afhankelijk van de hoeveelheid middelen, op Lden 70 dB voor Spoor en Lden 65 dB voor Weg zetten.

Daarnaast is VenW, samen met VROM, bezig met de uitvoering van het innovatie-programma Geluid voor spoor en weg, waar een bedrag van 110 mln. voor is gereserveerd en dat er in voorziet dat de kosten voor geluidsmaatregelen met kosteneffectieve bronmaatregelen met 50% kunnen dalen. Ook is een bedrag van 200 mln. vanaf 2008 gereserveerd

om deze innovatieve maatregelen in te voeren, waar met name de spoedwetprojecten voor in aanmerking zullen komen. In het kader van het innovatieprogramma geluid zijn verschillende nieuwe geluidsmaatregelen uitgetest met de bedoeling ze geschikt te maken voor grootschalige toepassing op rijkswegen en hoofdspoorwegen. Dit jaar wordt bekend of D-Zoab wordt vrijgegeven en voor spoor zijn raildempers en stille remsystemen vrijgegeven. Veel andere projecten van het Innovatieprogramma Geluid, zoals Inno-emplacement, basiskennis, antigeluidschermen en stimulering van stille banden zijn ook gestart. Het Innovatieprogramma loopt nog tot eind 2007.

#### *Uitvoering en handhaving*

Juridische procedures bij wegen kunnen tot nu toe gepareerd worden met gebruik van de wet geluidhinder. Maatschappelijke druk om bij knelpunten iets te doen wordt echter steeds groter. Ook de dit jaar verwachte nieuw stelselwijziging zal hier een oplossing voor moeten vinden. Ten aanzien van emplacements kan gemeld worden dat nog niet overal vergunningen zijn verkregen en dat op een aantal emplacements de vergunde normen worden overschreden bij het huidige gebruik. Voor alle emplacements zijn inmiddels vergunningaanvragen ingediend of in procedure en is door Prorail een plan voor een uitvoeringsprogramma opgesteld onder andere gebaseerd op de circulaire Piekgeluid van VROM.

#### *Ontsnippering*

Met ontsnippering wil het Kabinet de door bestaande hoofdwegen veroorzaakte barrières binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS) opheffen. In het SVV II is als doelstelling voor het jaar 2010 opgenomen om 90% van deze barrières te slechten.

Hierbij wordt uitgegaan van een knelpuntenlijst uit 1994. De gelden voor deze uitgaven lopen via het Infrastructuurfonds.

In 2004 was 55% van het aantal knelpuntkilometers opgeheven. In 2001 was dat 38%, in 2002 47% en in 2003 49%.

In 2004 heeft het Kabinet via het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) een nieuwe impuls gegeven aan het ontsnipperingsbeleid. Het is een verbreding waarbij ook de knelpunten van spoorwegen en rijkswaarsewegen zijn opgenomen. Meer dan voorheen wordt ook gezocht naar afstemming met andere maatregelen in het landelijk gebied en naar samenwerking met provincies en andere actoren. Een gebiedsgerichte benadering is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Vanaf 1 januari 2005 vallen de ontsnipperende maatregelen onder dit regiem. Het voorgaande regiem tot en met 2004 zal worden geëvalueerd, mede om met de leerpunten de uitvoering van het MJPO te optimaliseren.

Voor nieuw aan te leggen rijksinfrastructuur geldt dat eventuele versnippering direct voorkomen moet worden. Indien dat niet mogelijk is, zal naar compensatie worden gezocht.

## 09 VEILIGE LUCHTVAART 09 VEILIGE LUCHTVAART

### 09.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het bevorderen van veiligheid van verkeer en vervoer op luchtvaartgebied. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de interne en externe veiligheid. De interne veiligheid betreft de aspecten van veiligheid van luchtvaartactiviteiten verbonden met de luchtvaartvloot, luchtverkeersdienstverlening, luchthaven, bemanning, passagiers en vracht, inclusief de beveiliging (security). De beveiliging richt zich op het voorkomen van aanslagen en versterking van de openbare orde met de volgende taakverdeling: de Minister van Justitie op luchthavens en de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de vluchtuitvoering. De externe veiligheid betreft de veiligheid voor de omgeving en derden.

### 09.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
09 Veilige luchtvaart	Realisatie			Begroting 2004	Verschil 2004	
	2001	2002	2003			2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>7 412</b>	<b>11 475</b>	<b>9 999</b>	<b>6 342</b>	<b>3 657</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>7 009</b>	<b>11 253</b>	<b>6 399</b>	<b>6 459</b>	<b>- 60</b>
<b>09.01 Programma-uitgaven</b>		<b>5 557</b>	<b>10 087</b>	<b>4 980</b>	<b>5 742</b>	<b>- 762</b>
<i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>		<i>603</i>	<i>775</i>	<i>602</i>	<i>665</i>	<i>- 63</i>
Bijdragen internationale organisaties		603	775	602	665	- 63
<i>09.01.02 Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>		<i>3 766</i>	<i>7 687</i>	<i>3 171</i>	<i>3 423</i>	<i>- 252</i>
Investerings Ruimtelijke maatregelen Schiphol		3 766	7 687	3 171	3 423	- 252
<i>09.01.08 HGIS uitgaven</i>		<i>1 005</i>	<i>852</i>	<i>782</i>	<i>1 015</i>	<i>- 233</i>
Bijdragen internationale organisatie ICAO		1 005	852	782	1 015	- 233
<i>09.01.99 Overige programma-uitgaven</i>		<i>184</i>	<i>773</i>	<i>425</i>	<i>639</i>	<i>- 214</i>
Anticiperend onderzoek		184	773	425	639	- 214
<b>09.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 452</b>	<b>1 166</b>	<b>1 419</b>	<b>717</b>	<b>702</b>
<b>09.03 Ontvangsten</b>		<b>224</b>	<b>305</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>- 19</b>

Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De hogere realisatie van de betalingsverplichtingen ten opzichte van de raming in de begroting wordt veroorzaakt door de meerjarige vastlegging van de ICAO-bijdrage voor de jaren 2005 t/m 2007.

### 09.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
- bevorderen van het veiligheidsniveau van de Nederlandse luchtvaart dat groei niet leidt tot een toename van het aantal ongevallen en ernstige incidenten	ja
- het optimaliseren van de bescherming van de bemanning en hun passagiers tegen terroristische daden tijdens de vlucht	ja

De belangrijkste beleidsresultaten en verschillen worden hieronder toegelicht.

#### 09.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

##### Interne veiligheid luchtvaart

De geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- het zodanig bevorderen van het veiligheidsniveau van de Nederlandse civiele luchtvaart dat groei van deze luchtvaart niet leidt tot een toename van het aantal ongevallen en ernstige incidenten;
- het optimaliseren van de bescherming van de bemanning en hun passagiers aan boord van luchtvaartuigen tegen mogelijke terroristische daden tijdens de vlucht.

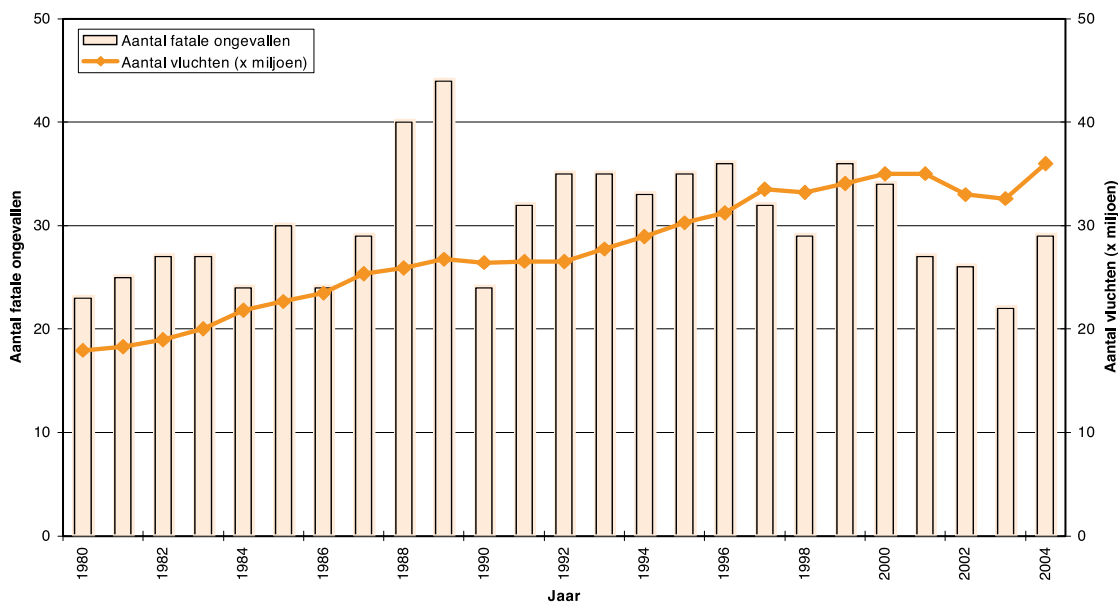
Doelgroepen zijn luchtvaartmaatschappijen, overige luchtverkeerdeelnemers, luchthavens en de luchtverkeersleiding alsmede ontwerp- en vliegtuigbouworganisaties.

Onder Nederlandse luchtvaart wordt hier verstaan zowel de nationale als internationale luchtvaartoperatie op de Nederlandse luchthavens en binnen het Nederlandse luchtruim (conform artikel 1.2 van de Wet Luchtvaart), als de onder Nederlands toezicht staande luchtvaartuigen en luchtvaartoperaties.

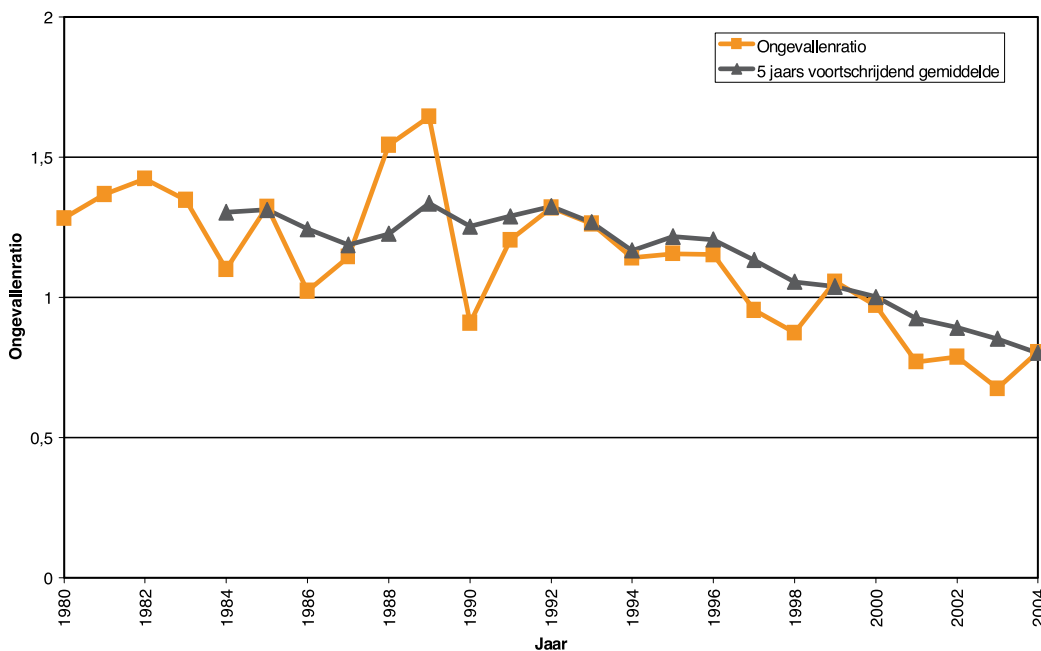
De prestatie-indicatoren die worden gehanteerd zijn:

- Het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ongevallen in de wereld op het gebied van de grote luchtvaart;

**Aantal fatale ongevallen en aantallen vluchten commerciële wereld luchtvaart.**



### Ongevallenratio per miljoen vluchten commerciële wereld luchtvaart



Uit bovenstaande gegevens blijkt dat het voortschrijdend vijfjaargemiddelde een blijvend dalende tendens heeft.

- Het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ongevallen in Europa op het gebied van de grote luchtvaart.  
Ten aanzien van deze prestatie-indicator wordt opgemerkt dat het vergaren van deze gegevens op interpretatieverschillen stuitte. In de loop van 2004 is deze prestatie indicator aangepast aan de Nederlandse situatie en is de nieuwe prestatie indicator in de begroting 2005 opgenomen.
- De implementatiegraad van geaccepteerde bevindingen vanuit internationale audits betreffende door de overheid gestelde randvoorwaarden en het toezicht.  
Door ICAO is in 2001 een internationale audit gehouden betreffende door de overheid gestelde randvoorwaarden en toezicht. Van de 17 gedane bevindingen zijn er 8 in 2003 opgelost waarmee er nog 9 bevindingen openstaan.

Aan de Tweede Kamer is toegezegd het veiligheidsbeleid met de beleidsdoelen en een nieuw uitvoeringsprogramma voor de jaren 2004–2010 te formuleren. Dit gebeurt in de vorm van een beleidsagenda en een actieprogramma veiligheid burgerluchtvaart, die in hoofdlijnen aangeven welke beleidsdoelen en acties worden genomen betreffende zowel de interne veiligheid, externe veiligheid als de security. In 2004 is de beleidsagenda luchtvaartveiligheid grotendeels opgesteld. Belangrijk daarin is de integrale benadering van het veiligheidsbeleid.

De EASA krijgt een centrale rol bij de Europese harmonisatie en standaardisatie van regelgeving en de toepassing daarvan. De lidstaten blijven een belangrijke rol spelen bij de hoofdlijnen van het te voeren beleid en de

uitvoering van lokale taken. In 2004 heeft Nederland zich sterk gemaakt voor een snelle maar zorgvuldige transitie. In 2004 heeft EASA de regelgeving betreffende luchtvaartuigen en het functioneren van de eigen organisatie nader ingevuld. Daarbij is het agentschap eind 2004 in Keulen gevestigd. De eerste stappen zijn gezet om het werkterrein te verbreden naar de operatie van luchtvaartuigen.

Tijdens het EU Voorzitterschap is een politiek akkoord bereikt over de raamwerk Verordening en twee controversiële onderdelen van de operationele regelgeving voor vluchtuitvoering. Het betreft de eisen voor werken rusttijden van luchtvaartbemanning en de veiligheidseisen en diploma's voor cabinepersoneel.

Bovengenoemd akkoord betekent een belangrijke stap voorwaarts in het Nederlandse beleidsdoel om de EU en het EASA agentschap een centrale rol te geven in de veiligheidsregulering van de luchtvaart. De harmonisatie van de luchtvaart veiligheidsregels en centrale coördinatie van de uitvoering draag bij aan een hoog veiligheidsniveau van de Europese luchtvaart en een sterke positie op de wereldmarkt.

Een ander belangrijk onderwerp is het voorkomen van alcohol- en drugsgebruik door luchtvaartbemanningen. Daar ligt een Europese aanpak problematischer en worden voorlopig nationale initiatieven genomen. In het afgelopen jaar is met de luchtvaartmaatschappijen overleg gevoerd over te nemen preventiemaatregelen door de luchtvaartmaatschappijen.

In 2004 is een forse stap voorwaarts gezet met de implementatie in de Nederlandse regelgeving van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart. In het bijzonder de aspecten die een relatie hebben met de rechtsbescherming bij meldingen van voorvallen. Een wetsvoorstel is vlak voor het einde van het verslagjaar voor advies aan de Raad van State gezonden.

Tevens zal Justitie op het terrein van de strafrechtelijke handhaving een voorziening treffen met betrekking tot bescherming van de melder. Naar verwachting zullen de bovengenoemde acties, tezamen met de door de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid beoogde effecten, de rechtsbescherming bij het melden van luchtvaartvoorvallen, -incidenten en -ongevallen in Nederland een forse stap vooruit brengen.

#### *Beveiliging burgerluchtvaart*

De importantie van de beveiliging van de burgerluchtvaart neemt nog steeds toe. Na de aanslagen van 2001 is zowel in internationaal als in nationaal kader veel nieuwe wetgeving aangenomen en is bestaande wetgeving aangepast. De nieuwe regels maken het mogelijk om meer en effectievere maatregelen te nemen die ten doel hebben de luchtvaart te beschermen tegen terroristische dreigingen.

In 2004 lag het accent op de implementatie van de nieuwe regelgeving op basis van de EG-verordening 2320/2002 en de luchtvaartwet.

Zo zijn op basis van het in 2003 vastgestelde Nationaal Beveiligingsplan voor de burgerluchtvaart (NCASP) beveiligingsplannen ingediend door de luchthavenexploitanten en de luchtvaartmaatschappijen. De plannen zijn door de Ministeries van Justitie en VenW beoordeeld en goedgekeurd. Op basis van het NCASP zijn door de luchtvaartmaatschappijen ook in-flight security trainingsprogramma's voor hun cockpit- en cabinepersoneel ontwikkeld. Deze zijn in de loop van 2004 door de IVW beoordeeld en goedgekeurd.

Op in-flight security gebied is onder aansturing van de Minister van



Justitie in 2004 ook een pilot met betrekking tot de inzet van air marshals van start gegaan. VenW is nauw betrokken geweest bij met name de operationele aspecten van de proef.

Met de evaluatie van de pilot is een aanvang gemaakt.

Andere onderwerpen waaraan is gewerkt in 2004 zijn:

- De audit die door de inspectiedienst van de Europese Commissie in 2004 is uitgevoerd, heeft een aantal aanbevelingen met betrekking tot het beveiligingssysteem van Schiphol opgeleverd. Deze aanbevelingen hebben geresulteerd in enkele aanpassingen van het systeem.
- De internationale regelgeving is uitgebreid met een verplichting om in het vliegtuig mogelijkheden te realiseren om vanuit de cockpit het gebied achter de gesloten cockpitdeur zodanig te kunnen observeren dat personen die toegang willen krijgen tot de cockpit, door de piloten geïdentificeerd kunnen worden. Er wordt gewerkt aan een gedragslijn waarin deze verplichting wordt uitgewerkt. Daarbij wordt ook de sector betrokken.
- Naar aanleiding van een motie die door de Tweede Kamer is aangenomen over de ontwikkeling van zwarte lijsten van agressieve passagiers, is dit onderwerp ingebracht in het internationaal overleg (ECAC/ICAO).
- Er zijn try outs uitgevoerd met video camera's op de terminal. Het project met betrekking tot het gebruik van een bombestendige container voor het vervoer van vracht door vliegtuigen is afgerond. Momenteel worden de mogelijkheden voor certificering in de Verenigde Staten onderzocht.
- In verband met de overlast van drugssmokkel op vliegtuigen van de KLM vanaf onder meer de Nederlandse Antillen, zijn op basis van het luchtvaartverdrag met de Antilliaanse overheid besprekingen gevoerd om te komen tot maatregelen ter bestrijding van de overlast. De maatregelen liggen in het verlengde van het security beleid van ICAO. Enkele daarvan zijn kort geleden ingevoerd. Zij hebben de situatie ten aanzien van de drugssmokkel in vliegtuigen al enigszins verbeterd. De overige maatregelen zullen naar verwachting in de loop van 2005 worden geïmplementeerd. Overwogen wordt een dergelijk overleg ook met de Surinaamse overheid te gaan voeren.

#### *Financiële Stimulering*

Ter bevordering van de veiligheid van de internationale luchtvaart ondersteunt Nederland een aantal initiatieven van organisaties, zoals het International Institute of Air and Space Law (IIASL) en het ICAO-auditsysteem (waarin sinds 2001 ook de security-aspecten worden onderzocht), en het International Financial Facility for Aviation Safety (IFFAS). Van dit laatste is Nederland ook voorzitter.

Het AVIASSIST programma (Aviation Assistance) is bedoeld om ondersteuning te bieden aan landen die door gebrek aan kennis en geld moeite hebben om aan de internationale veiligheidsnormen te voldoen en waarop Nederlandse maatschappijen frequent vliegen.. In 2004 is steun verleend aan Suriname en Tanzania. Tevens is in november 2004 in het kader van het Europees voorzitterschap een forum georganiseerd waarin voor het eerst samenwerking tussen Europese landen gezocht is op het gebied van technische assistentie aan ontwikkelingslanden.

De ondersteuning door middel van ICAO audits en technische ondersteuning van landen heeft met name effect op de veiligheid van de luchtvaart ter plekke en daarmee de veiligheid van de Nederlandse vliegtuigen die op die landen vliegen.

### *Wet- en regelgeving*

In overleg met de luchtvaartsector heeft een verruiming van het beleid voor het gebruik van Micro Light Aircraft (MLA's) zijn beslag gevonden: het verbod om gebruik te maken van de zgn. ongecontroleerde velden is voor de zwaardere MLA's reeds opgeheven, voor de lichtere zal de regelgeving in 2005 worden geëffectueerd.

Er is een nieuwe ministeriële regeling Historische Luchtvaart tot stand gekomen, in combinatie met zelfregulering door de sector. Deze keuze voor deregulering en zelfregulering, waarmee werd afgeweken van de beleidsnota historische luchtvaart uit 1997, is ingegeven door voortschrijdend inzicht, de rijksbrede tendens van deregulering en het streven om verantwoordelijkheden zoveel mogelijk bij de sector neer te leggen (zelfregulering), parallel aan hetgeen gebeurt bij andere vormen van recreatieve luchtvaart.

Eveneens in het kader van deregulering is voor de ongemotoriseerde recreatieve luchtvaar geen overheidsbrevet meer vereist, wel is kennis van de luchtverkeersregels en van het luchtruim vereist. Hier ligt een taak voor de sector.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De internationale veiligheidsaudits in het kader van het ICAO safety oversight program leveren gegevens op over de taakuitvoering inzake regelgeving en uitvoering door het Koninkrijk op het gebied van de interne veiligheid. In 2004 is verder gewerkt aan het opvolgen van de aanbevelingen uit de ICAO audits van 2001 en 2003.

ICAO heeft besloten om de systematiek van het safety oversight programma te wijzigen door het hele ICAO-veiligheidssysteem voortaan te toetsen bij de audits. In 2004 is ICAO verder gegaan met de voorbereiding van deze nieuwe audit cyclus. De planning van ICAO geeft aan dat Nederland pas na 2006 een nieuwe audit zal moeten ondergaan.

De Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)-inspecties die de IVW uitvoert zijn naast een handhavinginstrument een goed monitoringsinstrument voor de veiligheid van bezoekende vliegtuigen.

De ervaringen met dit instrument, in combinatie met de toenemende verantwoordelijkheid van de EU voor luchtvaartveiligheid, heeft geleid tot het opstellen van een SAFA verordening door de Europese Commissie. Begin 2004 is dit proces afgerond; deze SAFA verordening zal in 2006 van kracht worden.

### **Externe veiligheid luchtvaart**

Ten aanzien van de regionale luchthavens wordt momenteel nog gewerkt aan interim beleid voor externe veiligheid in afwachting van een wettelijke regeling in de Luchtvaartwet. Het interim-beleid volgt het Schipholbeleid, met ruimtelijke beperkingen in plaatsgebonden risico contouren. Door vertraagde afstemming interdepartementaal en met de regio en het niet op tijd beschikbaar zijn van benodigde berekeningen zal het interim beleid in 2005 in werking treden. De beoogde review van het rekenmodel is in 2004 afgerond.

De prestatie-indicatoren voor Schiphol zijn:

- Totaal Risico Gewicht.

Deze mag nog hoger zijn dan de in het Luchthavenverkeersbesluit opgenomen grenswaarde van 9 724 ton. Het gebruiksjaar 2004 is het

eerste volledige jaar waarop gehandhaafd werd. Voor het gebruiksjaar 2004 was het TRG 5 948 ton. Dit is dus onder de grenswaarde gebleven.

- Uitgangspunt in het Luchthavenindelingsbesluit is dat in enig jaar het plaatsgebonden risico buiten de vastgestelde sloopzones niet hoger zal worden van  $10^{-5}$ . In de evaluatie van het Schipholstelsel wordt nagegaan of dit inderdaad het geval is geweest in afgelopen jaren. Vanwege de (te) hoge geluid en risiconiveaus zijn in het luchthavenindelingsbesluit sloopzones opgenomen, waarin in principe geen mensen mogen wonen. De motie Hofstra heeft het echter mogelijk gemaakt dat bewoners zelf beslissen of en wanneer zij de eigen woning verlaten. Inmiddels heeft de overheid van de betreffende 67 woningen en 14 woonschepen meer dan de helft aangekocht. Een wetswijzigingvoorstel is voorgelegd aan de Tweede Kamer, waarmee de ontwikkeling van een causaal model ontkoppelt wordt van groepsrisico en het bereiken van een stand-still voor het groepsrisico. In opdracht van het ministerie van VROM zijn door RIVM en NLR groepsrisicoberekeningen gemaakt van de ontwikkeling van het groepsrisico van Schiphol met een geactualiseerd populatiebestand. De resultaten van een verkenning van de zogenaamde gebiedsgerichte benadering worden in het eerste kwartaal van 2005 verwacht en vormen samen met de groepsrisicoberekeningen door RIVM en NLR een basis voor mogelijke alternatieven voor groepsrisicobeleid. Deze alternatieven worden op hun consequenties getoetst in een ex ante evaluatie die in 2005 en begin 2006 zal worden uitgevoerd. Het resultaat hiervan zal worden opgenomen in het verslag van de evaluatie van het Schipholstelsel uiterlijk in februari 2006.

## 10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

### 10.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een optimale internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht. Die bereikbaarheid wordt geleverd door luchtvaartmaatschappijen die zorgen voor het vervoer van en naar Nederland. Om dit vervoer mogelijk te laten zijn, dient er voldoende capaciteit beschikbaar te zijn in het luchtruim boven Nederland en op de luchthavens om de benodigde vluchten te kunnen accommoderen.

Voorts is een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie essentieel voor een effectief werken luchtvaartbestel binnen Nederland. Vanzelfsprekend licht het zwaartepunt daarbij op de mainport Schiphol.

### 10.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>		<b>30 468</b>	<b>27 919</b>	<b>60 777</b>	<b>28 256</b>	<b>32 521</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>		<b>31 978</b>	<b>29 070</b>	<b>35 848</b>	<b>28 256</b>	<b>7 592</b>
<b>10.01 Programma-uitgaven</b>		<b>30 320</b>	<b>26 799</b>	<b>33 698</b>	<b>26 815</b>	<b>6 883</b>
10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit		447	378	131	709	- 578
Investeringskostenconvenant		447	378	131	709	- 578
10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit		25 392	22 748	31 656	22 423	9 233
Subsidies		25 392	22 748	31 656	22 423	9 233
10.01.99 Overige programma-uitgaven		4 482	3 673	1 911	3 683	- 1 772
Anticiperend onderzoek		4 440	3 598	1 911	3 648	- 1 737
Beleidsvoorbereiding en evaluatie		42	75	0	35	- 35
<b>10.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 659</b>	<b>2 271</b>	<b>2 150</b>	<b>1 441</b>	<b>709</b>
<b>10.03 Ontvangsten</b>		<b>15 637</b>	<b>11 581</b>	<b>4 253</b>	<b>3 306</b>	<b>947</b> <sup>5</sup>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> Dit hogere verplichtingenrealisatie is het gevolg van de vastlegging van de subsidieverplichting voor het jaar 2005 ten behoeve van het NLR. Daarnaast is in het verslagjaar een eenmalige bijdrage verstrekt voor de financiering van een sociaal plan voor de afslanking van het NLR. Als laatste is via een verschuiving uit de latere jaren de betalingsverplichting voor de verbreding van de Spaarnwoudertocht vastgelegd.
- <sup>2</sup> De ontvangst van declaraties is in het verslagjaar jaar achtergebleven bij de raming. De betalingsverplichting is echter wel geheel vastgelegd (zie ook onder ad 1)
- <sup>3</sup> In 2004 is aan het NLR een extra bijdrage verstrekt voor de financiering van het sociaal plan voor de noodzakelijke afslanking van het NLR (zie ook onder ad 1). Deze bijdrage is door de vier bijdragende departementen bekostigd (EZ, Defensie, OCW en VenW).
- <sup>4</sup> Als gevolg van vertraging in de aanbesteding van (deel)onderzoeken (waaronder Mainport Schiphol, ATM en MEIS) zijn niet alle beschikbare begrotingsgelden besteed.
- <sup>5</sup> De hogere ontvangsten worden veroorzaakt door de premieontvangst voor de brandverzekering Schiphol (overheidsdekking voor terrorisme-risico).

### 10.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
<ul style="list-style-type: none"><li>- voldoende beschikbaarheid luchthavencapaciteit.</li><li>- verminderen van vertragingen agv ATM systemen.</li></ul>	gedeeltelijk gedeeltelijk

De capaciteit van de luchthaven Schiphol was in 2004 voldoende om de vraag naar luchtverkeer te accommoderen. Daarbij zij aangetekend dat de luchthaven slot-gereguleerd is, dus dat op voorhand een toewijzing van capaciteit heeft plaatsgevonden.

De vertragingen in het luchtruim zijn binnen de grens gebleven. Dit komt omdat de groei van het luchtverkeer na de crisis van 2002 en 2003 weliswaar weer toegenomen is, maar nog afgehandeld kon worden binnen de gestelde grenzen van de luchtverkeersleiding. In de praktijk is evenwel sprake van een verschuiving van het effect, doordat vertragingen opgevangen worden op de luchthavens zelf en niet op het moment dat vliegtuigen al in de lucht zijn.

### 10.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

In 2004 heeft de nadruk gelegen op het op korte termijn herstellen van de zogenoemde invoerfout. Deze fout leidde tot een acuut tekort aan gewenste capaciteit. Door een nieuw Luchthavenverkeersbesluit vast te stellen is tijdig de benodigde wijziging tot stand gebracht.

Voorts is door de overheid druk uitgeoefend op de sector om een oplossing te vinden voor het door de sector geconstateerde probleem van een mogelijk veiligheidsrisico bij het parallel starten. Een voorlopige oplossing is gevonden. In 2005 zal hieraan verder uitwerking worden gegeven.

De Nota Ruimte en de NoMo bevatten maatregelen om binnen de wettelijke randvoorwaarden de positie van de mainport ook op langere termijn zeker te stellen. Verder is veel aandacht besteed aan het uitzetten van de benodigde onderzoeken en de aanscherping van de rol die het Rijk wil spelen ten aanzien van de mainport.

In 2004 is sprake geweest van een herstel van de groei van het luchtverkeer. Het aantal vluchten van en naar Schiphol is met 3% toegenomen tot ruim 402000. Het aantal passagiers is gestegen tot ruim 42,5 mln. De hoeveelheid vervoerde vracht is toegenomen tot 1,4 mln. ton. De positie van de luchthaven in vergelijking tot andere mainports is gelijk gebleven.

#### Evaluatie Schipholbeleid

In 2004 is de evaluatie van het Schipholbeleid opgestart. Het betreft het Schipholbeleid zoals is vastgelegd in de Schipholwet en de Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en de Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Het plan van aanpak voor de evaluatie is twee keer besproken met de Tweede Kamer. De Tweede en Eerste Kamer hebben beide aanvullende onderzoeksvragen gesteld. Voor het uitvoeren van het plan van aanpak is een apart projectbureau ingericht. Tevens is een aparte website gemaakt waarop alle informatie over de evaluatie staat vermeld en de voortgang is te volgen. Voor de borging van de onafhankelijkheid van de uitvoering van de evaluatie is een procescommissie ingesteld. Daarnaast toetst de Commissie Deskun-

digen Vliegtuiggeluid (CDV) of de motie Baarda op de juiste wijze wordt uitgevoerd. In februari 2006 zal het eindrapport van de evaluatie aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Gedurende de looptijd van de evaluatie zal periodiek een voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer worden verzonden.

De CDV heeft een eerste globale opzet gemaakt voor geluidmeten en bescherming voor verder van Schiphol gelegen woongebieden. De commissie is verzocht vooral met meten voortvarend aan de slag te gaan, met name voor een goede informatievoorziening voor omwonenden. Daarnaast is de commissie verzocht om niet alleen meer van hetzelfde beleid uit te werken (meer handhavingspunten), maar ook vooral te zoeken naar beleid dat aansluit bij de beleving van omwonenden.

In de NoMo geeft het Kabinet de ambitie aan voor Schiphol. Deze luidt: de internationale concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol verbeteren en Schiphol op zijn huidige locatie tot 2030 de ruimte te geven voor groei binnen grenzen van veiligheid, milieu en leefomgeving.

Deze lijn is uitgangspunt voor het project Mainport Schiphol. In het project Mainport Schiphol wordt daarom in kaart gebracht wat de impact is van ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid en ruimtelijke economie op de mainport en haar omgeving. In 2004 lag het accent op het verwerven van meer kennis over de actuele en lange termijn ontwikkelingen (scenario's) rond de mainport en de luchthaven alsmede over het economisch belang van de mainport voor de regio en Nederland als geheel. Deze kennis is noodzakelijk om beter te anticiperen op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen en goede afwegingen te kunnen maken tussen beleidsopties.

Eind 2004 zijn de project ambities scherper gesteld. Het project Mainport Schiphol richt zich op:

- Het identificeren en ingang zetten van maatregelen ter versterking van de huidige hub-functie van de mainport op korte termijn;
- Het onderbouwen van en regie ontwikkelen op de inzet van het rijksbeleid voor de mainport op middellange en lange termijn.

Voor het eerste punt is begonnen met het definiëren van de kortere termijn maatregelen die de hub-functie van Mainport Schiphol kunnen doen behouden of versterken. VenW werkt hierbij nauw samen met EZ en VROM en heeft overleg met de meest betrokken partijen (sector en provincies). Het project heeft een looptijd tot medio 2007. In 2006 moeten verschillende lijnen bij elkaar komen, waaronder ook de uitkomsten van de evaluatie van de Schipholwet, welke de basis vormen de verdere bepaling van de Schiphol strategie.

#### *Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit*

De geoperationaliseerde doelstelling voor de beschikbaarheid van het luchtruim is gemiddeld ten hoogste 1 minuut vertraging per vlucht in de zomerperiode in 2006 als gevolg van tekortkomingen in het Air Traffic Managementsysteem (ATM) op basis van een gemiddelde verkeersgroei. Bij de beschikbaarheid van capaciteit in het luchtruim is het doel om een vlot, veilig en efficiënt luchtverkeer mogelijk te maken.

Het werkterrein is thans sterk in beweging door het Europees beleid ten aanzien van de Single European Sky (SES). De uitvoering van dit beleid heeft grote consequenties voor de wijze waarop het luchtverkeer zal worden afgewikkeld. Ook heeft het consequenties voor de luchtverkeersdienstverleners. Voor Nederland is in het bijzonder van belang te zorgen dat in het grotere level playing field dat ontstaat de positie van Schiphol

optimaal geborgd wordt. Daarbij wordt tevens gewerkt aan het weg nemen van nodeloos gecompliceerde regelgeving voor het luchtverkeer (dereguleringsdoelstelling Kabinet).

In 2004 zijn de nodige resultaten geboekt op weg naar de implementatie van de Single European Sky (SES) en de ontwikkeling van het luchtruim in Nederland.

De SES-verordeningen zijn aangenomen door het Europese parlement. Op basis daarvan wordt uitwerking gegeven aan de implementatie in Nederland. Dit betekent bijvoorbeeld dat de Wet luchtvaart aangepast zal moeten worden.

Ten behoeve van Eurocontrol is onder Nederlands voorzitterschap een paper opgesteld met daarin uitspraken over de strategische toekomst van de instituties die het Europese speelveld rond luchtverkeer domineren. Hiermee is een basis gelegd voor wenselijke aanpassingen in de machtsposities op Europees niveau en om te komen tot een efficiëntere Eurocontrolorganisatie. Dit versterkt de mogelijkheden tot verdere hervormingen die in 2005 ingevuld moeten worden.

Op Europees niveau is actief meegestuurd om de kosten van Eurocontrol en het MUAC te beperken. Ook is nadrukkelijk inbreng geleverd om te komen tot een nieuw systeem van heffingen op de luchtvaart, alsmede het komen tot gezamenlijke eisen aan luchtverkeersleidingorganisaties. Vooruitlopend op de in te stellen toezichthouder op luchtverkeersleiding-dienstverleners zijn in internationaal verband afspraken gemaakt over de wijze van toezicht en sturing van deze organisaties.

Er is actief meegewerkt aan de opstelling van een rapport van de Algemene Rekenkamer over het toezicht op de LVNL. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris een reactie geformuleerd. De staatssecretaris heeft nagevoeg alle aanbevelingen overgenomen. Deze zullen in 2005 geïmplementeerd worden.

Er is in samenwerking met IVW en de Koninklijke Luchtmacht (Klu) actief opgetreden rond dreigende gevaarlijke situaties in het luchtruim bij de luchthaven Niederrhein. Tevens is samen met de IVW en Klu een voorlichtingscampagne opgezet om de veiligheid in het luchtruim te verbeteren met name om botsingen tussen de ongereguleerde kleine luchtvaart en militair en groter burgerverkeer te voorkomen. Ook is actief geopereerd in het verbeteren van de afspraken rond de dreiging van terroristische acties in het luchtruim.

Met de vertegenwoordigende organisaties van de kleine luchtvaart zijn afspraken gemaakt tot deregulering. Ook is samen met IVW gewerkt aan betere verhoudingen tussen het Rijk en de sector. Tevens werd overeenstemming bereikt met de luchtvrachtsector tot deregulering en verbetering in de dienstverlening door de overheid.

De parlementaire behandeling van het Verdrag voor het luchtruimgebruik rond Niederrhein is zover gebracht dat begin 2005 het Kamerdebat over het Verdrag kan plaatsvinden.

Er is een basis gelegd voor de uitvoering van de Kabinetsdoelstelling om de innovatieve kracht te vergroten. Deze doelstelling is opgenomen in de NoMo.

Er heeft actief overleg plaatsgevonden over het goedkeuren van de begroting en de tarieven van LVNL. Uiteindelijk is de wettelijk voorgeschreven goedkeuring verleend. Er is daarin een aanzet gegeven om te komen tot een helderder rolverdeling, welke in 2005 verder vormgegeven gaat worden.

In samenwerking met de betrokken partijen is het rapport Herindeling Luchtruim opgeleverd dat ingaat op de aanpassing van de luchtruim-

infrastructuur, dat wil zeggen voorstellen voor herindeling van de AMS FIR (Amsterdam Flight Information Region), voor de aan- en uitvliegroutes van Schiphol, voor grensoverschrijdende oefengebieden voor militair verkeer, etc. Daarmee is een basis gelegd voor in 2005 uit te voeren maatregelen.

Eind 2004 is daadwerkelijk een start gemaakt met de opzet van een gezamenlijke ATM unit met de Klu. Dit mede als voorbeeld van het komen tot een andere overheid. De ministeries van VenW en Defensie opereren nu dus ook fysiek samen in het formuleren van beleid op het luchtruimgebied.



## 11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

### 11.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het voorzien in een effectief werkend luchtvaartbestel door bij te dragen aan de ontwikkeling en bestending van een goed functionerende luchtvaartmarkt.

### 11.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)							
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	Realisatie			Begroting 2004	Verschil 2004		
	2001	2002	2003				2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>67 362</b>	<b>22 983</b>	<b>4 148</b>	<b>17 407</b>	<b>- 13 259</b>	<sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>		<b>60 007</b>	<b>34 729</b>	<b>8 530</b>	<b>17 407</b>	<b>- 8 877</b>	
<b>11.01 Programma-uitgaven</b>		<b>58 176</b>	<b>33 195</b>	<b>6 529</b>	<b>15 861</b>	<b>- 9 332</b>	
11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk		422	580	161	274	- 113	
Subsidies		422	580	161	274	- 113	
11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavens		56 787	31 029	5 451	5 072	379	
Investerings		56 787	31 029	5 451	5 072	379	
11.01.99 Overige programma-uitgaven		967	1 586	917	10 515	- 9 598	<sup>2</sup>
Investering RWS schades		0	0	290	8 995	- 8 705	
Beleidsvoorbereiding en evaluatie		967	1 586	627	1 520	- 893	<sup>3</sup>
<b>11.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 831</b>	<b>1 534</b>	<b>2001</b>	<b>1 546</b>	<b>455</b>	
<b>11.03 Ontvangsten</b>		<b>35 298</b>	<b>6 356</b>	<b>43</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	
Personeel en materieel		112	2 696	43	25	18	
Aflossing lening MAA		0	3 630	0	0	0	
Dividend KLM/AAS		35 186	30	0	0	0	

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De lagere verplichtingenrealisatie is voor een groot deel het directe gevolg van de lagere kasrealisatie op dit artikel. Daarnaast is in het jaar 2003 de verplichting voor de baanverlenging Eelde vastgelegd, met als gevolg dat een verschuiving uit het verslagjaar naar 2003 is aangebracht.

<sup>2</sup> Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State is een regeling in het leven geroepen voor bewoners die in de periode 1988-2000 in eigen beheer geluidsisolatie hebben aangebracht. De behandeling van de verzoeken om een financiële tegemoetkoming voor de in eigen beheer aangebrachte voorzieningen wordt uitgevoerd door een schadebureau. Naar aanleiding van een uitspraak van de rechtbank Maastricht ten aanzien van «de passende regeling», wordt aan alle aanvragers die nadeel hebben ondervonden alsnog een nabetaling gedaan, conform en na uitspraak van de rechtbank.

<sup>3</sup> Naast een overboeking in verband met een bijdrage van DG Luchtvaart aan Nederland Distributieland, is de lagere realisatie voornamelijk het gevolg van vertragingen in de aanbesteding van onderzoeken.

### 11.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
– kwaliteit netwerk moet tot top Noordwest-Europese blijven behoren (geoperationaliseerde doelstelling)	ja
– ondersteuning totstandkoming van vrije internationale vervoersmarkt	ja
– onderzoek heffingenniveau/level playing field	ja
– invulling afspraken in kader fusie KLM Air France	ja
– nieuwe regelgeving in kader beursgang NV Luchthaven Schiphol	ja
– operationaliseren begrip netwerkqualiteit en mainport	gedeeltelijk
– decentralisatie vastgelegd in wetgeving	nee
– provincies gefaciliteerd in hun nieuwe taken	nee
– afronden lopende aanwijzingenprocedures	gedeeltelijk

De belangrijkste beleidsresultaten worden hieronder toegelicht.

### 11.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### **Aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk**

De geoperationaliseerde doelstelling is het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk.

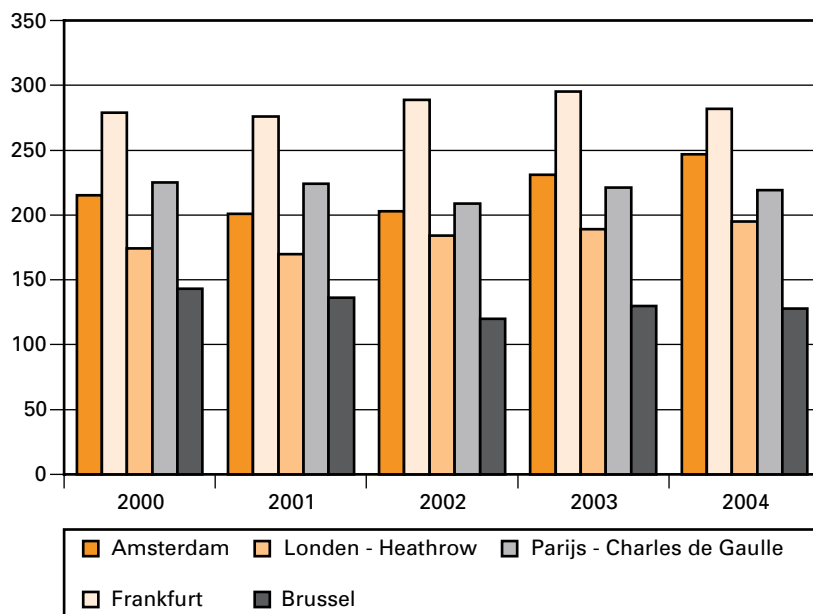
Wat betreft de kwaliteit van het netwerk is de streefwaarde om te blijven behoren tot de top van de Noordwest-Europese luchthavens.

De prestatie-indicator is de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol in vergelijking met een aantal andere luchthavens. Voor netwerkqualiteit kunnen de volgende maatstaven worden gehanteerd:

- aantal bestemmingen in het lijndienstverkeer;
- aantal uitgaande lijnvluchten;
- aantal passagiers;
- vrachttonnage.

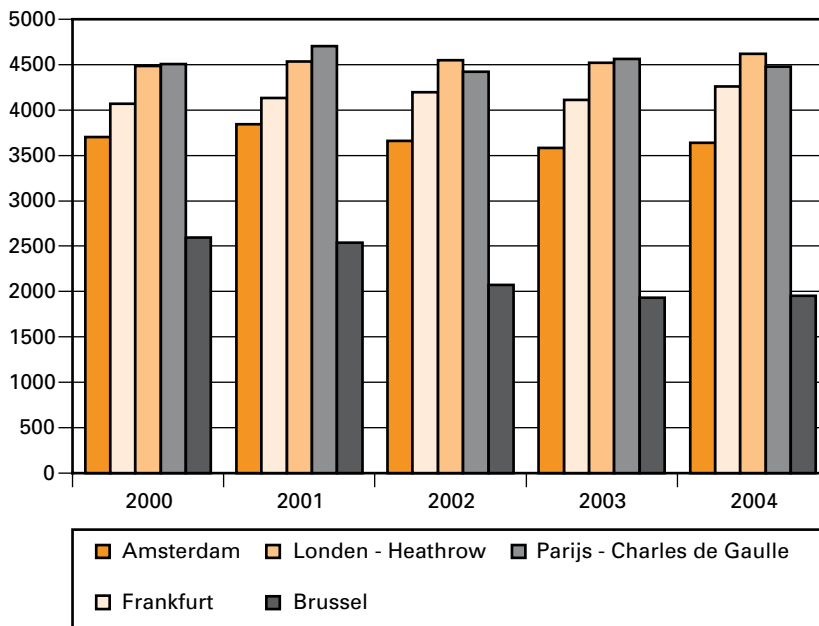
Hierna volgen overzichten met de genoemde indicatoren:

### Aantal bestemmingen vanaf een luchthaven



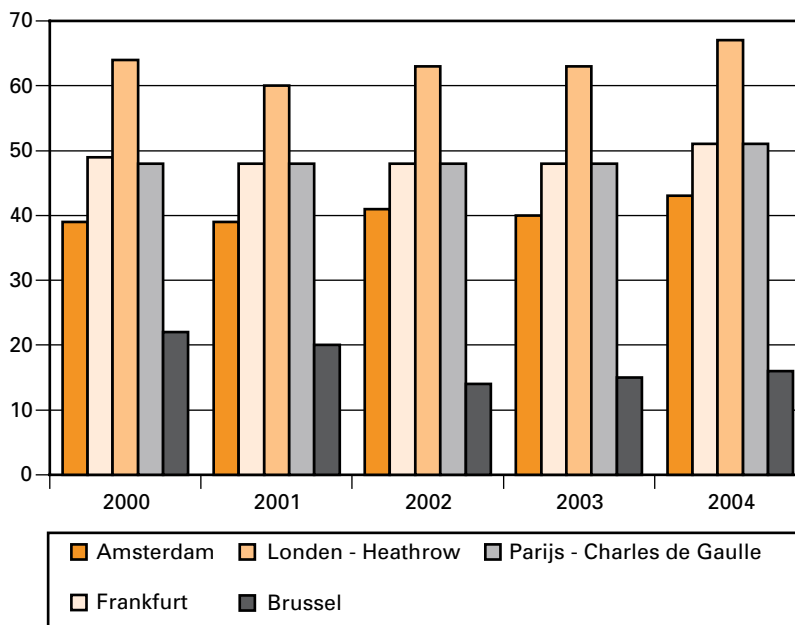
(bron: AAS, op basis van OAG-gegevens 2004)

### Aantallen vluchten per week per luchthaven



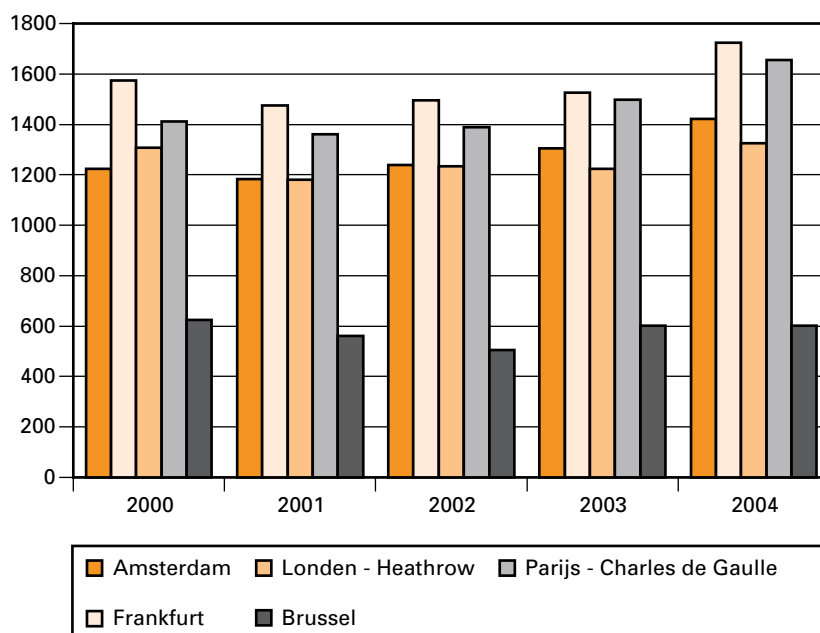
(bron: AAS, op basis van OAG-gegevens 2004)

### Aantallen passagiers in miljoenen per luchthaven



(bron: AAS, 2005)

### Vrachtonnage per luchthaven (x 1 000 ton)



(bron: AAS, 2005)

Zowel wat betreft het aantal bestemmingen en het totaal aantal (lijn)vloten per week als het totaal aantal passagiers en de vervoerde hoeveelheid luchtvracht per jaar behoorde Schiphol ook in 2004 tot de top 4. Ten aanzien van alle genoemde indicatoren was er op Schiphol in 2004 sprake van een toename ten opzichte van 2003.

De hiervoor genoemde indicatoren betreffen het aantal bestemmingen, wekelijkse vluchten, aantallen passagiers en vrachtonnage. In de begroting van 2004 is gesproken over onderzoek naar de verdere ontwikkelingen van maatstaven voor de netwerkqualiteit. Daarbij worden diverse indicatoren genoemd zoals een bereikbaarheidsindicator voor de markt van in- en uitstappende passagiers, een connectiviteitsindicator voor overstappende (transfer-)passagiers en mogelijke nieuwe indicatoren. Tegen de achtergrond van de fusie van Air France en KLM en de daarbij door de Nederlandse Staat bedongen garanties ten aanzien van netwerkqualiteit is in 2004 begonnen met een studie naar de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol in de afgelopen 9 jaar en de te verwachten effecten in de komende jaren. Derhalve wordt hiervoor een monitoringstelsel opgezet. Daarbij wordt de kwaliteit als overstap-luchthaven expliciet meegewogen. De resultaten hiervan komen in 2005 beschikbaar.

Aan de verdere ontwikkeling van het externe EU beleid is in 2004 veel aandacht gegeven, met daarbij een belangrijke rol voor het Nederlandse voorzitterschap van de Raad van Ministers in de tweede helft van 2004. Centraal stonden daarbij de EU/VS onderhandelingen over een transatlantische open markt. Ten aanzien van dit onderwerp is vooruitgang geboekt op basis waarvan naar huidige inzichten in 2005 een finaal akkoord haalbaar is. Ook waren de luchtvaartbetrekkingen met andere landen aan de orde. De Raad heeft de Commissie mandaten gegeven voor onderhandelingen met Marokko en de Balkan landen. Verder is ook uitwerking gegeven aan de in 2004 in werking getreden EU verordening over onder meer standaard clausules in bilaterale luchtvaartverdragen en EU richtsnoeren over de verdeling van verkeersrechten.

Ook op het gebied van de interne EU luchtvaartmarkt waren er in 2004 belangrijke ontwikkelingen. Ten aanzien van het onderwerp «slots» op luchthavens speelde de invulling van het handhavingstelsel na de inwerkingtreding van de eerste fase van de herziening van de EU-slotsregels. Daarnaast is een begin gemaakt met de discussie over de tweede fase van de herziening, waarbij ingrijpende voorstellen als verhandelbaarheid van slots aan de orde komen. Wat betreft het consumentenbeleid vergde de implementatie van de begin 2004 aanvaarde EU verordening inzake vergoeding bij overboeking en annulering veel aandacht. Dit traject wordt voorjaar 2005 afgerond.

Een belangrijke mijlpijl op nationaal vlak was de afronding van een nieuw routevergunningenbeleid en de verlenging van de eerste routevergunningen op basis daarvan. Hiermee is dit beleid in lijn gebracht met de in 2004 van kracht geworden EU-regels.

Ter zake van het onderzoek naar het heffingenniveau op Schiphol in vergelijking met een aantal andere luchthavens met het oog op de concurrentiepositie is in 2004 de eerste fase van het project «Luchtvaart en Level Playing Field» afgerond. Dit betrof een onderzoek naar de invloed van de luchthavengelden en overheidsheffingen op het economische speelveld van de luchtvaartmaatschappijen. Daaruit bleek ondermeer dat het overheidsaandeel in de totale havengelden op Schiphol lager is dan op de vijf andere grootste Europese luchthavens en dat Schiphol een concurrerend prijsniveau heeft in vergelijking met die andere vijf. In de tweede helft van 2004 is onderzoek gestart naar de invloed van overheidsbeleid en regelgeving op andere terreinen, zoals beveiliging en routevergunningen. Dit wordt begin 2005 afgerond.

Zoals ook al in het jaarverslag over 2003 genoemd, heeft de overheid bij de goedkeuring van de fusie van KLM met Air France garanties bedongen om publieke belangen te borgen ten aanzien van markttoegang van KLM en netwerkqualiteit van Schiphol. In 2004 is aan de invulling van de afspraken en garanties gewerkt. Zo is er periodiek overleg tussen Frankrijk en Nederland tot stand gekomen, zijn benoemingsprocedures afgerond, en zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de garanties.

#### *Wet- en regelgeving*

Om een eventuele verkoop van het staatsbelang in de NV Luchthaven Schiphol mogelijk te kunnen maken is in 2004 een belangrijke mijlpaal bereikt met het Kabinetbesluit van juli 2004 over deze privatisering. Het Kabinet heeft besloten om bij een adequate borging van publieke belangen een minderheidsbelang te vervreemden. Het Kabinet heeft ingestemd met een pakket van regelgeving waarmee de publieke belangen «voorkomen van misbruik van marktmacht» en «continuïteit van de luchthaven als vitale schakel in de mainport» worden geborgd. Dit besluit heeft het Kabinet in oktober 2004 bevestigd, na advisering door de Raad van Verkeer en Waterstaat en de Raad van State. Indien de Staten-Generaal instemt met het pakket van regelgeving en een beursgang zal in 2005 een beursgang verder worden voorbereid.

#### *Financiële stimulering*

Over de geleidelijke afbouw van de programmasubsidiëring aan Nederland Distributieland (NDL) zijn afspraken gemaakt waarbij in 2004 nog de gebruikelijke subsidie wordt verstrekt. Met NDL wordt samengewerkt in het kader van onder andere het genoemde «Level Playing Field» project en het beleid inzake luchtvracht.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Ten behoeve van het operationaliseren van de begrippen mainport en netwerkqualiteit is in 2004 een studie gestart naar de netwerk- en welvaarts-effecten van de fusie van KLM met Air France, met daarbij ook een vergelijking van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol ten opzichte van belangrijke concurrerende luchthavens. De resultaten komen begin 2005 beschikbaar. Tevens wordt gewerkt aan een monitoringssysteem om de in het kader van de fusie verkregen garanties over de netwerkqualiteit van Schiphol te kunnen volgen. Ook dat systeem zal begin 2005 gereed zijn.

### **Regionale en kleine luchtvaart**

De beleidsverantwoordelijkheid voor de regionale en kleine luchthavens zal worden gedecentraliseerd. De decentralisatie van de bevoegdheden voor de regionale luchthavens en de bijbehorende randvoorwaarden daarbij worden vastgelegd in een nieuw hoofdstuk van de wet Luchtvaart. Naast aanpassing van de wet Luchtvaart zal uitwerking van de decentralisatie van bevoegdheden en verantwoordelijkheden plaatsvinden in een op te stellen AMvB en uitvoeringsregelingen.

De doelgroep betreft met name provincies, gemeenten en exploitanten van de regionale en kleine luchthavens.

Prestatie indicatoren:

- De mate waarin decentralisatie aan andere overheden is gerealiseerd in wetgeving:  
Zoals van aanvang af is aangegeven, is de inzet gericht op het realiseren van nieuwe wetgeving nog in de huidige Kabinetsperiode;

- De mate waarin provincies zijn gefaciliteerd in hun nieuwe taak, bevoegdheden en kennis, om uitvoering te geven aan de taken:  
Vorbereiding van provincies op nieuwe taken en bevoegdheden vindt momenteel plaats. Overdracht van taken is gekoppeld aan het moment van invoering nieuwe wetgeving;
- De mate waarin alle zaken die nog lopen onder de oude wetgeving (aanwijzingsprocedures e.d.) zijn afgerond.

#### Stand van zaken aanwijzingsprocedures RRKL:

Luchthaven	Stand van zaken
Ameland	Geen nieuwe ontwikkelingen.
Budel	Geen nieuwe ontwikkelingen.
Drachten	Naar aanleiding van vaststellen aanwijzing (maart 2004) zijn bezwaren ingediend. Beslissing op Bezwaar wordt opgesteld (april 2005 gereed).
Eelde	Nieuwe Beslissing op Bezwaar is voorbereid (mei 2005 gereed). Enkele routewijzigingen zijn, op verzoek van Commissie 28, van kracht geworden.
Eindhoven	Discussie over vergroten burgermedegebruik op deze militaire luchthaven; MER en ontwerp-aanwijzing in voorbereiding.
Hilversum	Beslissing op Bezwaar in voorbereiding; discussie over herconfiguratie.
Hoogeveen	Geen nieuwe ontwikkelingen.
De Kooy	Discussie over vergroten burgermedegebruik op deze militaire luchthaven.
Lelystad	Nieuwe Beslissing op Bezwaar fase 1 opgesteld, waartegen wederom beroep is ingesteld. Nog geen nieuw plan ingediend voor verdere ontwikkeling luchthaven (fase 2).
Maastricht	Nieuwe aanwijzing in december 2004 afgerond.
Rotterdam	Openingstijden zijn aangepast (een uur extra in de avond); slaapverstoringsonderzoek uitgevoerd; Beslissing op Bezwaar tegen deze verruiming wordt opgesteld (maart 2005 gereed). Overschrijding van de geluidszone geconstateerd (maatregelen aangekondigd i.g.v. herhaling).
Seppe	Geen nieuwe ontwikkelingen.
Terlet	Geen nieuwe ontwikkelingen.
Teuge	Discussie n.a.v. overschrijden geluidszone.
Texel	Discussie over aandelenvervreemding.
Twenthe	Discussie gestart over omzetten van militaire luchthaven naar burgerluchthaven.
Zeeland	Geen nieuwe ontwikkelingen.

In mei 2004 is de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad gepubliceerd. Deze PKB vervangt voor deze luchthavens het Structuurschema Burgerluchthavens (SBL). Voor de overige regionale en kleine luchthavens blijft het SBL van kracht totdat de nieuwe wetgeving is ingevoerd. Eind 2004 is de nieuwe aanwijzing voor luchthaven Maastricht in werking getreden. Deze aanwijzing vervangt de interim-aanwijzing uit 1999. De procedure voor een nieuwe aanwijzing voor luchthaven Lelystad is op verzoek van de exploitant stopgezet. Afhankelijk van een nieuw toekomstperspectief van de exploitant kan een nieuwe procedure worden gestart.

Voor alle regionale en kleine luchthavens is een BKL-«tool» ontwikkeld waarmee deze luchthavens zelf de geluidsbelasting als gevolg van het kleine vliegverkeer op en rond de luchthaven kunnen berekenen. Voor het vliegen over stiltegebieden is in overleg met belanghebbenden een convenant opgesteld dat het zoveel mogelijk vermijden van aangevozen gebieden tot doel heeft.

Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State worden geluids-berekeningen voor nieuwe aanwijzingen voortaan zonder afkap van geluid uitgevoerd. Geluidszones worden nu bepaald op basis van de totale geluidsproductie door vliegtuigen.

Voor de baanverlenging op luchthaven Eelde is een financiële voorziening getroffen. Het geld komt ter beschikking van de nieuwe aandeelhouders zodra de benodigde aanwijzing onherroepelijk is. Rijkswaterstaat zal uitvoering geven aan geluidsisolatiwerken rond de luchthavens Maastricht, Rotterdam en Eelde. Als gevolg van de moeilijk beheersbare doorlooptijd van besluitvormingsprocedures kon hieraan in 2004 nog geen invulling worden gegeven.

In 2004 heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met provincies, exploitanten en andere stakeholders en is een conceptwetsvoorstel opgesteld. De discussie met de provincies over de voorwaarden voor decentralisatie vraagt meer tijd dan eerder is ingeschat. Invoering van het nieuwe hoofdstuk in de wet Luchtvaart is voorzien in 2006.



## 12 DUURZAME LUCHTVAART

### 12.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame luchtvaart.

Bij een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart wordt op een evenwichtige wijze rekening gehouden met de belangen van de consumenten, de economische- en de milieubelangen. Het vinden van een balans tussen deze, soms tegengestelde, belangen is belangrijk, omdat zowel de kwaliteit van de leefomgeving als de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van een goed luchtvaartnetwerk bijdragen aan welzijn en welvaart.

### 12.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
12 Duurzame luchtvaart				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>95 523</b>	<b>56 967</b>	<b>28 592</b>	<b>29 003</b>	<b>- 411</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>107 928</b>	<b>156 246</b>	<b>69 456</b>	<b>111 136</b>	<b>- 41 680</b>
<b>12.01 Programma-uitgaven</b>		<b>106 926</b>	<b>155 555</b>	<b>68 852</b>	<b>110 224</b>	<b>- 41 372</b>
12.01.01 Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart		0	0	0	0	0
12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart		106 010	153 802	67 365	105 866	- 38 501
Investeringen:						
Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS I) incl.klachten-afhandeling			7 118	7 044	8 648	- 1 604
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II)			125 183	51 268	82 133	- 30 865
Woonschepen Schiphol			2 779	3 087	3 222	- 135
Schades			1 343	2 263	10 230	- 7 967
Geluidsmaatregelen regionale/kleine luchthavens			17 379	3 544	1 633	1 911
Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS III)		0	0	159	0	159
12.01.99 Overige programma-uitgaven		916	1 753	1 487	4 358	- 2 871
Beleidsvoorbereiding en evaluatie		916	1 753	1 487	4 358	- 2 871
<b>12.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 002</b>	<b>691</b>	<b>604</b>	<b>912</b>	<b>- 308</b>
<b>12.03 Ontvangsten</b>		<b>37 543</b>	<b>37 255</b>	<b>32 908</b>	<b>47 871</b>	<b>- 14 963</b>
Ontvangsten GIS I		9 286	9 623	8 932	10 917	- 1 985
Ontvangsten GIS II		25 349	27 381	23 631	36 575	- 12 944
Ontvangsten regionale luchthavens		343	216	201	354	- 153
Overige ontvangsten		2 565	35	144	25	119

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De uitvoering van 320 woningen is getemporeerd omdat in eerste instantie de luchtvaartsector deze woningen claimde te mogen uitvoeren als pilot voor GIS 3. Daarnaast was niet duidelijk of deze woningen binnen de huidige aannemerscontracten konden worden uitgevoerd. Hierdoor was de uitvoering van de isolatie voor deze woningen en de besteding van de financiële middelen niet mogelijk.

De woningen buiten het LIB 2003 maar met een overeenkomst konden nog niet geïsoleerd worden hangende het besluit van de minister, dat inmiddels is genomen. De beschikbare middelen voor de isolatie van die woningen konden daardoor in 2004 niet geheel worden besteed.

<sup>2</sup> In de begroting is uitgegaan van een raming die ongeveer gelijk loopt aan die van de kostennota. Medio 2004 is de raming aan de hand van de ontvangen conceptadviezen bijgesteld. Gezien de afhankelijkheid van derden en aangezien de procedureverordening geen «harde» termijnen stelt en de commissies de termijnen met maximaal een jaar kunnen verlengen, is het zeer moeilijk om deze uitgaven nauwkeurig te beheersen. Om die reden zijn de uitgaven achter gebleven bij de begroting.

<sup>3</sup> *Maastricht Aachen Airport*: Het betreft hier de geluidsisolatie en thermische voorzieningen aan woningen rond de luchthaven Maastricht-Aachen Airport. Alle 834 te isoleren woningen zijn opgeleverd. Voor 2004 gold met name de onderhoudsperiode, waarin de restpunten zijn afgehandeld met een doorloop voor de nog enkele in december 2004 opgeleverde woningen. De restwerkzaamheden zijn vrijwel afgerond. De uitgaven zijn met name gestegen doordat enkele woningen door het ontvankelijk verklaren van bezwaar alsnog geïsoleerd moesten worden.

*Zestienhoven*: De aanbesteding van de woningen is eind 2004 gerealiseerd. De uitvoeringsuitgaven zullen in 2005 geëffectueerd worden.

- <sup>4</sup> Als gevolg van temporisering van het GIS 2 programma is de voorbereiding van GIS 3 eveneens verschoven. Omdat er nog geen besluitvorming omtrent GIS 3 heeft plaatsgevonden en het nog onduidelijk is op welke wijze invulling zal worden gegeven aan dit project, is in het verslagjaar slecht ca. € 0,2 mln. aan voorbereidingskosten betaald.
- <sup>5</sup> De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door vertraging in de aanbesteding van milieuonderzoeken.
- <sup>6</sup> De oorzaken voor de lagere ontvangstenrealisatie kan worden gevonden in een foutieve (te hoge) raming in de begroting, een door AAS geëffectueerde teruggaaf van de geluidsheffing en door een andere combinatie «aantal vliegtuiglandingen/mate van geluidsproductie dan verwacht («stille» vliegtuigen betalen minder geluidsheffing dan «lawaaige»).
- <sup>7</sup> De hogere inkomsten zijn het gevolg van terugbetalingen van in voorgaande jaren te hoog verstrekte voorschotten aan de diverse milieu-commissies op de vliegvelden.

### 12.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
- Het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van broeikasgassen	gedeeltelijk
- Het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen rond de Nederlandse luchthavens	ja
- Het bieden van een beschermingsniveau voor de geluidsbelasting rond luchthavens	gedeeltelijk

De belangrijkste beleidsresultaten en verschillen worden hieronder toegelicht.

### 12.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen (met name CO<sub>2</sub>) en de lokale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (zoals NO<sub>x</sub>) rond de Nederlandse luchthavens.

In onderstaande tabel staan de bijbehorende prestatie-indicatoren en streefwaarden.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
a) De uitstoot van broeikasgassen, met name CO <sub>2</sub> , door de gehele luchtvaart (tijdens de vlucht).	De uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart beperken tot minder dan de groei van 3% die het gevolg is van de autonome ontwikkeling van het luchtverkeer.
b) - De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol. - De luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol. - De geurhinder in de omgeving van Schiphol (vijfjaarlijks).	De streefwaarden (emissieplafonds) zijn vastgelegd in het Luchthaven Verkeersbesluit Schiphol dat in februari 2003 van kracht geworden is.

Voor de regionale en kleine luchthavens wordt gewerkt aan een op Schiphol geënt stelsel. De prestatie-indicatoren en streefwaarden zullen te zijner tijd op dit beleid worden afgestemd (art. 11).

#### Resultaten:

Ad a) De uitstoot van de wereldwijd door de luchtvaart uitgestoten broeikasgassen wordt geïnventariseerd door de Verenigde Naties, die

daartoe gebruik maakt van de rapportages van de individuele VN staten. Het blijkt dat de betrouwbaarheid van de gegevens verbetering behoeft. Nederland was, evenals in voorgaande jaren, ook in 2004 via internationaal overleg betrokken bij acties die moeten leiden tot deze verbetering. Omdat de gegevens onvoldoende betrouwbaar zijn, kan ultimo 2004 niet met voldoende zekerheid geconcludeerd worden dat de streefwaarde behaald is. Overigens kan wel worden geconcludeerd dat door de slechtere economische situatie voor de luchtvaart in de laatste jaren met name oudere, minder brandstofefficiënte vliegtuigen, buiten gebruik gesteld zijn. Dit heeft een gunstige invloed op de uitstoot van de emissies door de luchtvaart.

Ad b) Handhaving van de emissieplafonds geschiedt door de IVW, Divisie Luchtvaart (artikel 18), die daarover separaat zal rapporteren in de vorm van een zogenaamde «Handhavingsrapportage Schiphol 2004».

Voor zover de prestatiegegevens (betrouwbaar) beschikbaar zijn, kan geconcludeerd worden dat het geoperationaliseerde beleidsdoel behaald is. Zoals bovenvermeld, dragen wet- en regelgeving (emissieplafonds Schiphol) en het monitoren van de emissieplafonds bij aan het behalen van de beleidsdoelen. Wat betreft de overige beleidsinstrumenten wordt het volgende opgemerkt:

Het internationaal overleg in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, waarin Nederland actief participeert, heeft in 2004 een aanscherping bewerkstelligd van de eisen die aan vliegtuigmotoren worden gesteld ten aanzien van NO<sub>x</sub> emissies,

In oktober van 2004 werd in Montreal de 3-jaarlijkse Assemblee van ICAO gehouden. Op deze vergadering stond een voorstel van de Verenigde Staten ter discussie, waarbij de invoering van emissieheffingen vrijwel onmogelijk gemaakt werd. Dit voorstel werd door het merendeel van de landen, die lid van ICAO zijn, gesteund. Europa was hier zeer sterk tegen gekant, maar stond hierin met de uitzondering van Nieuw Zeeland, grotendeels alleen. Uiteindelijk heeft Europa weten te bereiken dat de mogelijkheden voor het instellen van emissieheffingen open blijven, maar heeft wel moeten accepteren dat er gedurende komende drie jaar geen unilaterale maatregelen zullen worden ingevoerd.

### **Beperken geluidshinder luchtvaart**

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bieden van een beschermingsniveau voor de geluidsbelasting door de luchtvaart. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen streefwaarden met betrekking tot de bron (het vliegtuig of de motor), de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en planologische maatregelen.

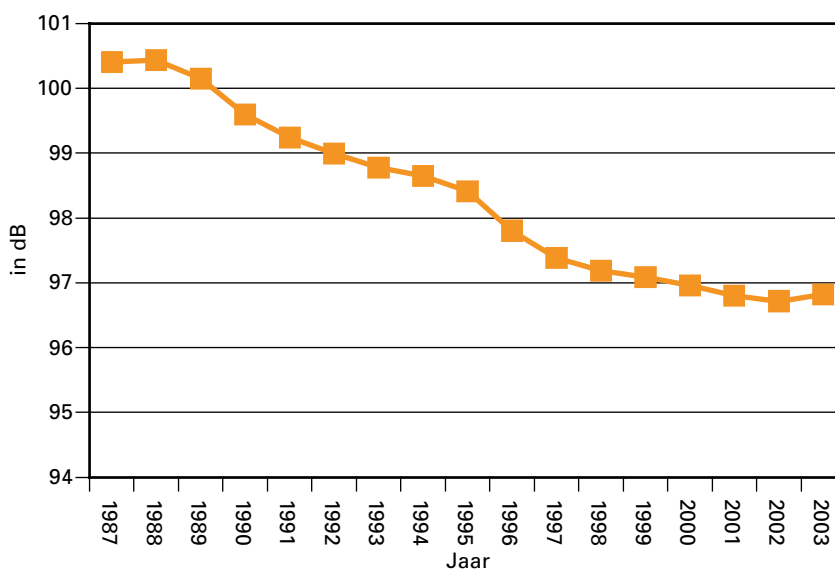
De onderstaande tabel geeft de prestatie-indicatoren en streefwaarden voor deze beleidsdoelstelling weer.

Prestatie-indicator		Streefwaarde
a)	Het gemiddelde geluidsniveau van de vloot die Nederlandse luchthavens aandoet.	Er wordt gestreefd naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name van het deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens. «Stiller» houdt in: stiller dan als gevolg van de autonome ontwikkelingen.
b)	De geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland.	Het voorkomen van overschrijding van de grenswaarden voor geluid conform het Luchthaven Verkeersbesluit Schiphol. Voor de overige luchtvaartterreinen geldt (voor zover daarvoor een Aanwijzing van kracht is), het voorkomen van het overschrijden van de geluidszone.
c)	Het aantal woningen dat rond Schiphol is geïsoleerd.	Cumulatief tot en met 3 januari 2005: 6 836 objecten.

#### Resultaten:

Ad a) Het gemiddelde geluidsniveau per vliegtuigbeweging op Schiphol is in de afgelopen 15 jaar afgenomen met meer dan 3,5 dB. De gegevens over 2004 komen in de loop van 2005 beschikbaar. Ondanks het stiller worden van de vloot op Schiphol is het, door het ontbreken van hiervoor benodigde gegevens, niet duidelijk of de eerdergenoemde streefwaarde gehaald is. Feit is dat de voortdurende inzet in internationaal verband in de loop der tijd geleid heeft tot aanscherping van de geluidseisen voor vliegtuigen, hetgeen bijdraagt tot een stillere wereldvloot van vliegtuigen. Daarnaast zullen de grenswaarden die voor Schiphol zijn vastgesteld bijdragen tot een stillere vloot op Schiphol.

#### Gemiddeld geluidsniveau Schipholvloot



Ad b) De geluidsbelasting wordt door de IVW, Divisie Luchtvaart, getoetst aan de gestelde grenzen (artikel 18), die daarover separaat zal rapporteren in de vorm van een zogenaamde «Handhavingsrapportage Schiphol 2004».

Ad c) Op basis van de huidige scope, vastgesteld voor invoering van het LIB2004 van 2 september 2004 zullen in het kader van de tweede fase van het geluidsisolatieproject Schiphol (GIS2) naar verwachting ruim 7 900 objecten worden geïsoleerd. Het uiteindelijk te isoleren bestand kan

wijzigen als gevolg van wijziging van besluitvorming of regelgeving. Per 31 december 2004 zijn 6 836 objecten opgeleverd. Opgemerkt wordt dat de afronding van het GIS2 tijdelijk is stopgezet in afwachting van de discussie met het parlement over de gestegen uitvoeringskosten, het onderzoek van de Algemene Rekenkamer en de wijziging van het isolatiegebied tengevolge van het herstel van de zogenoemde invoerfout. Vanaf begin 2005 zal de afronding weer worden voortgezet. Het aantal geïsoleerde woningen blijft daarmee achter bij de schatting die de basis vormt voor de eerdergenoemde streefwaarde.

De bovenvermelde resultaten zijn onder andere bereikt door weten regelgeving (grenswaarden voor geluid rond plafonds Schiphol). Daarnaast dragen beleidsvoorbereiding (zoals het internationaal overleg) en de monitoring van de grenswaarden geluid bij aan het behalen van de beleidsdoelen. Een ander belangrijk beleidsinstrument dat bijdraagt aan het behalen van de streefwaarden is het grootschalige geluidsisolatieproject dat sinds de negentiger jaren rond Schiphol wordt uitgevoerd.

In 2004 zijn leerervaringen van GIS1 en GIS2 geëvalueerd en zijn verbeterpunten voor de toekomst opgesteld. In september 2004 is het Algemene Rekenkamer rapport over GIS2 verschenen. Naar aanleiding van dit rapport en naar aanleiding van de leerervaringen uit het verleden heeft de staatssecretaris aangekondigd een nieuwe aanpak voor GIS3 te overwegen. Daartoe worden drie modellen, uitvoering Rijk, uitvoering sector en subsidieregeling bewoners, uitgewerkt. Deze uitwerking wordt in maart 2005 afgerond.

## 13 VEILIGHEID WATER

### 13.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor het beleidsterrein Veilig water is Nederland veilig en bewoonbaar maken en houden door het tegen hoogwater te beschermen. Klimaatontwikkelingen, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van bevolking en economische waarden zorgen ervoor dat er blijvend inspanningen en maatregelen nodig zullen zijn om de veiligheid van Nederland te waarborgen.

### 13.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
13 Veiligheid water				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>6 626</b>	<b>5 680</b>	<b>6 758</b>	<b>6 262</b>	<b>496</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>5 350</b>	<b>6 469</b>	<b>6 290</b>	<b>7 159</b>	<b>- 869</b>
<b>13.01 Programma-uitgaven</b>		<b>3 727</b>	<b>4 446</b>	<b>4 332</b>	<b>5 455</b>	<b>- 1 123</b>
<i>13.01.99 Overige programma-uitgaven</i>		<i>3 727</i>	<i>4 446</i>	<i>4 332</i>	<i>5 455</i>	<i>- 1 123</i>
<b>13.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>1 623</b>	<b>2 023</b>	<b>1 958</b>	<b>1 704</b>	<b>254</b>
<b>13.03 Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>21</b>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De gerealiseerde ontvangsten zijn afkomstig uit WAO verrekeningen en ouderbijdragen voor kinderopvang.

### 13.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
Het voldoen aan de veiligheidsnormen	gedeeltelijk
Het handhaven van de basiskustlijn	ja
Veiligheid rivierengebied	gedeeltelijk
Afbouw bouwgrondstoffenbeleid	gedeeltelijk

### 13.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Veiligheid kust- en IJsselmeergebied en veiligheid rivierengebied

Deze geoperationaliseerde doelstelling houdt in het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivierengebied volgens wettelijk niveau en het handhaven van de kustlijn. Omdat volledige veiligheid niet bestaat moet ook rekening worden gehouden met eventuele calamiteiten.

### Het voldoen aan de veiligheidsnormen

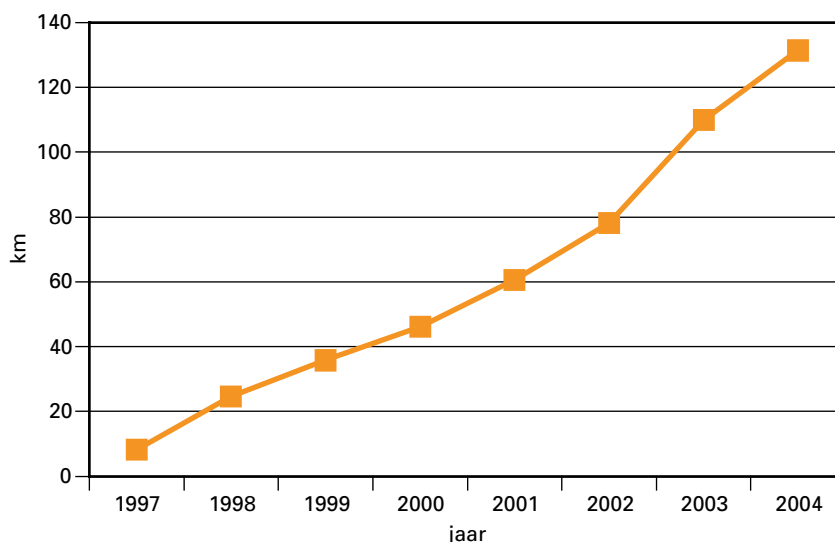
Prestatieindicatoren							
prestatie-indicator	t/m 2000	REALISATIE					PLANNING
		2001	2002	2003	2004	2004	bron
1. aantal km versterkte waterkeringen DGR	292	79	70	8	2	4	IPO & RWS
2. resterende werken DGR in km.	217	138	68	60	58	56	IPO
3. waterkering veilig in km. DGR	674	753	823	831	833	835	IPO
4. aantal km. herstelde steenbekleding*	46,1	60,5	78,2	109,9	131,4	130	RWS

#### (1-2-3) Deltaplan grote rivieren

Uit de jaarlijkse rapportage die het IPO samen met de UvW in november 2004 heeft uitbracht, blijkt dat afronding van het Deltaplan Grote Rivieren nu in 2008 wordt verwacht. Het gaat daarbij nog om ca. tien projecten van in totaal bijna zestig kilometer aan dijkversterking. Om verschillende redenen, waaronder beroepsprocedures, benodigd grondmechanisch onderzoek en problemen met de bodemsanering, zijn zeven projecten met één tot drie jaar vertraagd.

In de periode tot 1 oktober 2004 zijn vier trajecten geheel afgerond. Dit waren de trajecten Harlingen (Keersluis-Veerbootkade), Noordoostpolder (Lemmer-Ketelbrug), oostelijk Flevoland (Ketelbrug-Roggebotsluis) en langs het IJsselmeer het dijktraject Andijk-Medemblik. In totaal ging het hierbij om ca. twee km. Dat wil zeggen dat nu 90% veilig is verklaard. Van de nog uit te voeren werken is 5% al nagenoeg gereed. In enkele grotere trajecten ontbreken nog kleine gedeeltes dijkversterkingen, variërend van 70 tot 900 meter. In geval van hoogwater worden bij de dijktrajecten die nog niet gereed zijn noodmaatregelen getroffen.

#### (4) Steenbekledingen\*



In Zeeland werken provincie, waterschappen en RWS samen aan dit omvangrijke project. Met de 5 km. die in 2004 is gereedgekomen, is nu in totaal 83 km. Westerscheldedijk voorzien van een zwaardere steenbekle-

ding. Een traject van 65 km. moet nog worden aangepakt. Nader onderzoek in 2004 wees uit dat van de Oosterscheldedijken 173 km. opnieuw met stenen moet worden bekleed. Het project in Zeeland loopt nog door tot 2015.

In het IJsselmeergebied is 12 km. Noordoostpolderdijk op 500 meter na inmiddels gereed. In 2004 is 500 meter verbeterd op bijzondere locaties, te weten in de bebouwde kommen van Lemmer en op Schokkerhaven. In 2005 volgt de laatste 500 meter in de bebouwde kom van Urk. Van de 47 km. te verbeteren dijken rond Oostelijk en Zuidelijk Flevoland is in 2004 16 km. gerealiseerd. In totaal is nu 35 km. gereed. Voor 2005 resteert nog circa 4,5 km. op de IJmeerdijk, 7 km. op de IJsselmeerdijk en 500 meter in Ketelhaven.

#### *Maaswerken*

Een tussendoelstelling voor de veiligheid was dat in 2005 tenminste zeventig procent van de bevolking achter de kaden in het plangebied van de Zandmaas beschermd moest zijn tegen een overstromingsfrequentie van 1:250. Omdat de realisatie erg gecompliceerd bleek, is in 2004 afgesproken dat deze doelstelling nu uiterlijk in 2008 moet worden bereikt. Met de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden aan de kaden wordt in 2005 begonnen.

#### *Handhaven basiskustlijn*

Prestatieindicator(en)							
	REALISATIE					PLANNING	
prestatie-indicator	2000	2001	2002	2003	2004	2004	bron
1. % overschrijdingen basiskustlijn	13,3	13,5	8	11	9,3	10-15	RWS
2. aantal mln. m <sup>3</sup> strandsuppletie	5,45	6,29	1,83	5,06	6,11	5,5	RWS
3. aantal mln. m <sup>3</sup> onderwatersuppletie	2,09	6,08	13,37	5,23	5,82	2,8	RWS

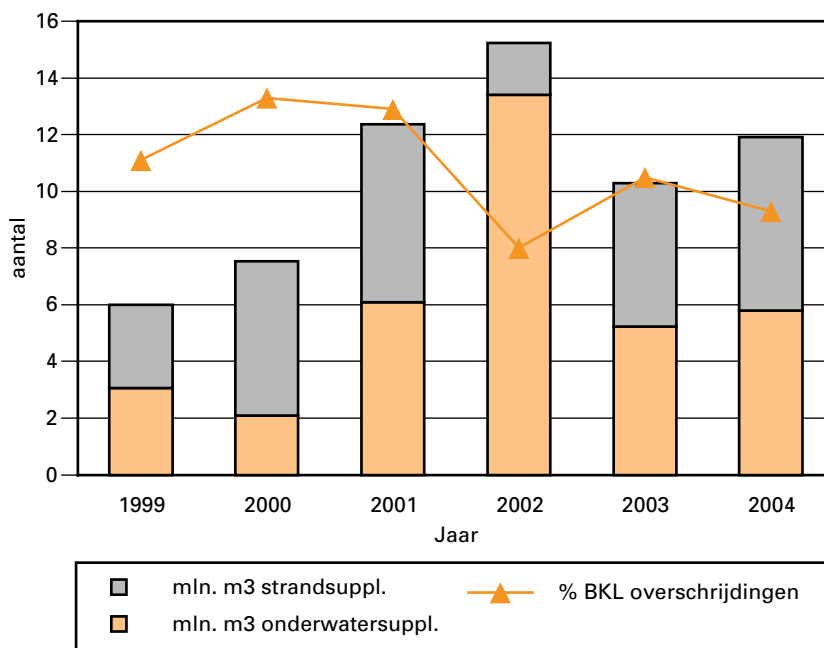
#### *(1, 2, 3) Overschrijdingen basiskustlijn, aantal mln. m<sup>3</sup> strand- en onderwatersuppleties*

Sinds 1998 stabiliseert de kustlijn. Sindsdien wordt nog in ongeveer 10% van de gevallen de BKL overschreden (zie grafiek). Deze overschrijdingen zijn inherent aan het gevoerde beleid: bij een incidentele overschrijding wordt niet direct ingegrepen waardoor, binnen bepaalde grenzen, dynamiek mogelijk is.

In 2004 is in totaal 11,9 mln. m<sup>3</sup> zand gesuppleerd. 5,8 mln. m<sup>3</sup> (57%) daarvan is onder water gesuppleerd. In 2001 bedroeg dat nog 40%. Suppleren onder water veroorzaakt minder overlast voor de recreatie dan suppleren op het strand en de verwachting is dat onderwatersuppleties op termijn kosteneffectiever zijn. De methode is echter nog relatief jong, zodat monitoring en evaluatie van belang blijven.



### Dynamisch handhaven kust



#### Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In 2004 stelden het Rijk, provincies en waterschappen een concept hoogwaterbeschermingsprogramma op dat voorziet in de verbetering van de primaire waterkeringen. Dit programma kent een lijst van nieuwe werken die geheel door het Rijk worden gefinancierd. Het gaat om werken die voortvloeien uit de «landelijke inventarisatie steenzettingen», Markermeer als buitenwater, nieuwe inzichten in de golfbelasting langs de kust en de eerste «landelijke rapportage toetsing».

Rijk en regio werken actief samen in het project Ruimte voor de Rivier. Vooruitlopend op PKB deel 1 stellen de regionale partners, verenigd in de stuurgroep bovenrivieren en de stuurgroep benedenrivieren, een advies aan het Rijk op.

De ministeries van VenW en VROM zijn medio 2004 begonnen met de voorbereiding van de evaluatie van de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier. De betreffende provincies en gemeenten zijn hier actief bij betrokken. Bij de opstelling van de nieuwe beleidslijn voor buitendijkse gebieden wordt rekening gehouden met de uitkomsten van deze evaluatie. Naar verwachting zal de beleidslijn in de loop van 2005 gereed zijn.

Het Kabinet heeft in december 2003 een reactie gegeven op het advies van de Commissie Noodoverloopgebieden met het kabinetsstandpunt Rampenbeheersingstrategie overstromingen Rijn en Maas. Zij heeft ervoor gekozen om nu nog geen definitief besluit te nemen, maar het principe van noodoverloop verder te concretiseren en uit te werken. Daarnaast wordt een aantal alternatieve mogelijkheden onderzocht, te weten compartimentering, verhogen van veiligheidsnormen, maatregelen in andere landen van het internationale stroomgebied van de Rijn en de Maas en het nemen van extra organisatorische maatregelen. VenW en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hebben het voortouw in dit traject. Conform de brief aan de Tweede Kamer (VW04000974 van 15 december 2004) zal voor 1 mei 2005 inzicht worden

gegeven in de definitieve besluitvorming rond de optie noodoverloopgebieden in het kader van de rampenbeheersingsstrategie in samenhang met de PKB Ruimte voor de Rivier. Op dat moment ontstaat duidelijkheid over de wijze waarop met het restrisico op overstromingen wordt omgegaan.

In juni 2004 is het vervolproces met vertegenwoordigers van Rijk, provincies en waterschappen van start gegaan. Medio 2005 wordt het uit te voeren onderzoek afgerond en zal de voorbereiding van de besluitvorming van start gaan. Ten behoeve van de besluitvorming wordt ook een kosten-batenanalyse uitgevoerd.

Met Vlaanderen is het overleg geïntensiveerd, omdat die overheid bezwaren uitte tegen het voorkeursalternatief voor de Grensmaas. De discussies gaan over de verhoging van de lokale waterstand, compensatie voor het waterstandverhogende effect van de kadeaanleg bij Roosteren en over de mogelijke verdroging van de Maasvallei.

In 2003 heeft de Staatssecretaris van VenW samen met haar Franse collega het probleem van overstromingen bij de Europese Commissie (EC) aan de orde gesteld. Mede naar aanleiding van dit Frans-Nederlandse initiatief heeft de Europese Commissie een Mededeling (Beleidsvoorstellen) gepresenteerd. Deze Mededeling is tijdens het Nederlands voorzitterschap van de EU in de Informele Milieuraad van juli 2004 besproken en de uitkomsten daarvan zijn vastgelegd in formele Raadsconclusies, die zijn aangenomen in de Milieuraad van oktober 2004.

De hoofdconclusie is dat de lidstaten van de EU het noodzakelijk vinden om gezamenlijk actie te nemen om het risico van overstromingen voor maatschappij, infrastructuur en milieu te verminderen en de schade n.a.v. overstromingen zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast vinden zij het noodzakelijk om het bewustzijn van burgers en bestuurders te verhogen en de samenwerking tussen de lidstaten te verbeteren.

Een gezamenlijk Europees Actieprogramma lijkt een goede basis voor een geïntegreerde aanpak voor hoogwaterbescherming. De lidstaten zullen samen met de Europese Commissie (initiatiefnemer voor wetgeving in de EU) gaan werken aan wetgevend instrument, waarin acties worden vastgelegd. Een voorstel van de Europese Commissie wordt najaar 2005 verwacht.

Daarnaast kunnen de lidstaten per (grensoverschrijdend) stroomgebied en in kustgebieden gaan werken aan overstromingsrisicobeheersplannen en overstromingsrisicokaarten daar waar het nodig is. Waar mogelijk kunnen deze plannen worden geïntegreerd met de stroomgebiedplannen volgens de Kaderrichtlijn Water.

Naar aanleiding van de Raadsconclusies volgen nu twee parallelle trajecten:

De EC zal in overleg met de lidstaten een voorstel voor een Actieprogramma (dit kan op onderdelen juridisch bindend zijn) voorleggen medio 2005. Met de raadsconclusies worden lidstaten opgeroepen plannen en kaarten tegen het licht te houden, wanneer nodig.

#### *Uitvoering en handhaving*

Naar verwachting verschijnt medio 2005 de PKB, deel I van Ruimte voor de Rivier ter uitwerking van de Nota Ruimte. Het lopende project Hondsbroeckse Pleij is in uitvoering. In het kader van de Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG) is daarnaast eind 2004 het uitvoeringsbesluit genomen voor het Lexkesveer.

Bij de uitvoeringswijze van De Maaswerken waren er in het afgelopen jaar belangrijke ontwikkelingen rondom de aanbestedingswijze van het Grensmaasproject. Uiteindelijk is met de Europese Commissie, de convenantpartners en het Consortium Grensmaas overeenstemming bereikt over de oplossingsrichting. Een van de uitkomsten is dat de civiel technische werken openbaar worden aanbesteed.

In de beleidsagenda voor de kust zijn een tiental zwakke schakels aangegeven, waarvan er acht als prioritair zijn aangemerkt. Onder regie van de provinciebesturen worden voor de prioritair zwakke schakels integrale plannen opgesteld om de veiligheid te verhogen en de ruimtelijke kwaliteit van deze zones te versterken. De staatssecretaris van VenW heeft in mei 2004 een subsidie van in totaal 9,67 mln. verleend aan de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland voor het uitvoeren van integrale planstudies. In mei 2004 heeft het Bestuurlijk Overleg Kust het beleidskader hiervoor vastgesteld. De provincies gebruiken dit als richtsnoer voor een integrale en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven. Het Rijk gebruikt het beleidskader voor de beoordeling en toetsing van de integrale plannen. Uitvoeringsbesluiten over de aanpak versterking van de zwakke schakels worden in 2007 verwacht.

In het belang van de veiligheid op korte termijn zijn op verschillende van deze locaties «no-regret»-maatregelen genomen in de vorm van strand-suppleties. In aanvulling op een aantal reeds in 2003 uitgevoerde suppleties, zijn in 2004 nogmaals suppleties uitgevoerd ter hoogte van Callants-oog, Petten, Camperduin en Ter Heijde. Ook bij Scheveningen en op Walcheren en Goeree-Overflakkee is de kust op deze wijze tijdelijk versterkt. Daarnaast is de Pettemer zeewering tijdelijk versterkt door middel van een damwand.

In 2004 is de ontwikkeling van het Hoogwater Informatie Systeem verder ter hand genomen. Het beleidsondersteunende deel kan het verloop van een eventuele overstroming en de mogelijke schade en slachtoffers bepalen, het operationele deel is gericht op een adequate informatievoorziening tijdens crisissituaties.

Provincies en waterschappen dragen zorg voor de implementatie. Om de grensoverschrijdende rampenbestrijding te verbeteren wordt in Europees verband samengewerkt

#### *Wet- en regelgeving*

Voor de regionale keringen zijn geen veiligheidsnormen vastgesteld. De Vierde nota waterhuishouding geeft aan dat provincies en waterschappen in de periode 1998–2006 wel eisen voor deze waterkeringen moeten formuleren. Recent falen van keringen bij Wilnis, Terbregge en het bijna falen van de dijk bij Stein illustreren het belang van een goed beheer van regionale keringen.

In 2004 hebben het IPO en de UvW een gezamenlijke visie uitgebracht op de normering van regionale keringen. Deze visie is bedoeld als bouwsteen voor provincies en waterschappen om met elkaar de normering van regionale keringen tot stand te brengen.

In de Nota ruimte (VROM, 2004) is een groot deel van het beleid uit de conceptbeleidslijn voor de kust nader verwoord, met als doelstelling om de veiligheid tegen overstromingen vanuit zee – met behoud van de (inter-)nationale waarden – te waarborgen. De gebiedsspecifieke identiteit is daarbij een belangrijk kernelement. Een strategie voor het beheer van de

zandige kust en het op sterkte houden van de zeewering, wordt vanuit het oogpunt van veiligheid als één van de belangrijke opgaven gezien.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Het Deltaplan Grote Rivieren is in 1995 door de Tweede Kamer aangegezien als «Groot project». Omdat het merendeel van de versterkingswerken is gerealiseerd, is in 2004 een evaluatie uitgevoerd, die met name gericht was op de uitgaven van het Rijk. De voortgang van het project De Maaswerken is buiten beschouwing gelaten, omdat dit project een eigen rapportagespoor kent. De evaluatie is begin 2005 gereed.

In de evaluatie wordt aangegeven dat de meest urgente werken overeenkomstig de doelstelling nagenoeg allemaal vóór eind 1997 zijn gerealiseerd. Naast brede consensus over «nut en noodzaak» en de open en interactieve wijze van planvorming, was de invoering van een noodwet voor een snelle en geconcentreerde besluitvorming een bepalende factor. Vooral als gevolg van plan- en beroepsprocedures bleek dat slechts voor een beperkt deel de realisatie binnen de gestelde termijn (eind 2000) niet haalbaar was.

Voor de projecten Ruimte voor de Rivier en Maaswerken geldt de procedure-regeling voor grote projecten. In 2004 zijn voor beide projecten twee voortgangsrapportages naar de Kamer gestuurd.

Voor de Maaswerken zijn de vijfde en zesde voortgangsrapportage (brief d.d. 20 april 2004 nr. HKW/UP 2004/3188 en brief d.d. 25 oktober 2004 nr. HKW/UP 2004/8576A) aangeboden en voor Ruimte voor de Rivier de derde en vierde voortgangsrapportage (brief d.d. 2 april 2004 nr. DGW/2003/929VW/581 en brief d.d. 30 september 2004 nr. DGW/VW 2004/1587)

In 2003 heeft VenW aan het Milieu- en Natuurplanbureau van het RIVM gevraagd om het veiligheidsbeleid in de waterkolom te evalueren. RIVM/NMP publiceerde hierover in 2004 het rapport Risico's in bedijkte termen. De conclusies bieden voeding voor een discussie over de wijze waarop Nederland omgaat met veiligheid tegen overstromen. Studietoelagen zoals Veiligheid van Nederland in Kaart proberen een antwoord te vinden op vragen rondom overstromingskansen en -risico's van dijkringen. Daarmee wordt gewerkt aan de benodigde informatie om de vraag te beantwoorden of de bestaande veiligheidsnormen nog voldoende adequaat zijn.

#### **Bouwgrondstofvoorziening**

Deze geoperationaliseerde doelstelling houdt in het stimuleren van de winning van deze stoffen in Nederland op een maatschappelijk aanvaardbare wijze. Deze doelstelling is thans opgenomen in de Nota Ruimte. Primair verantwoordelijk hiervoor is de minister van VROM.

VenW bouwt thans de beleidsverantwoordelijkheid voor het dossier bouwgrondstoffen af. Dit betekent dat VenW vanaf 2004 geen beleidsdoelen op dit gebied nastreeft. Wel zijn er taken op het gebied van een zorgvuldige afbouw van de beleidsrol van VenW en een rol als eerste ondertekenaar van de Ontgrondingenwet. De afbouw duurt tot uiterlijk 2009.

Ten behoeve van de afbouw zijn in 2004 de volgende acties uitgevoerd:

- met EZ is een plan opgesteld ter verbetering van de marktwerking van de bouwgrondstoffenvoorziening;
- een verkenning is voltooid over de nut en noodzaak van de Ontgrondingenwet. Dit heeft geleid tot het besluit om voor de korte termijn

- verbeteringen door te voeren in de huidige Ontgrondingenwet. Voor de lagere termijn wordt in 2005 een nadere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Ontgrondingenwet geheel in te trekken;
- in de Nota Ruimte is het ruimtelijke beleid voor de bouwgrondstoffenvoorziening vastgelegd.

Op 8 november 2004 is hierover een voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer gestuurd (DGW/WB 2004/1790).

## 14 WATERBEHEER

### 14.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling van het integrale waterbeleid is Nederland bewoonbaar maken en houden door het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen.

### 14.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
14 Waterbeheer	Realisatie			Begroting 2004	Verschil 2004	
	2001	2002	2003			
<b>Verplichtingen</b>		<b>31 691</b>	<b>35 030</b>	<b>51 870</b>	<b>29 394</b>	<b>22 476</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>		<b>27 805</b>	<b>30 793</b>	<b>28 981</b>	<b>28 523</b>	<b>458</b>
<b>14.01 Programma-uitgaven</b>		<b>24 342</b>	<b>26 929</b>	<b>24 925</b>	<b>24 920</b>	<b>5</b>
14.01.07 <i>Leven met water</i>		0	0	1 101	0	1 101 <sup>2</sup>
14.01.08 <i>Partners voor Water</i>		3 176	7 500	5 598	6 279	- 681
14.01.99 Overige programma-uitgaven		21 166	19 429	18 226	18 641	- 415
<b>14.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>3 464</b>	<b>3 864</b>	<b>4 056</b>	<b>3 603</b>	<b>453</b>
<b>14.03 Ontvangsten</b>		<b>943</b>	<b>593</b>	<b>526</b>	<b>454</b>	<b>72</b>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De totale verplichting van € 22 mln. ten behoeve van het ICES KIS 3 programma «Leven met water» is in 2004 volledig aangegaan. Het restant van de hogere realisatie op de betalingsverplichtingen wordt onder andere veroorzaakt door het afsluiten van FPU arrangementen en het afsluiten van een meerjarig contract voor het blad «de Water».

<sup>2</sup> Voor het programma «Leven met Water» is vanwege onduidelijkheden rond de regeling van het in de Voorjaarnota 2004 suppletoir toegevoegde budget van € 3,1 mln. slechts beperkt gerealiseerd.

### 14.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee	
- Waterkwaliteit	gedeeltelijk
- Waterbodems	gedeeltelijk
- Inrichting stroomgebied	gedeeltelijk
Waterkwantiteitsbeheer	
- Watertekort	gedeeltelijk
- Wateroverlast	gedeeltelijk
Leven met water	n.v.t.
Partners voor water	gedeeltelijk

#### 14.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

*Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee*  
Deze geoperationaliseerde doelstelling houdt in het bereiken van een goede ecologische toestand van de stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems en de Noordzee in 2015 om duurzaam gebruik van water te waarborgen.

Prestatieindicatoren						
Prestatie-indicator	REALISATIE					PLANNING
	2001	2002	2003	2004	2004	bron
1. afwijking t.o.v. maximaal toelaatbaar risico en streefwaarde	Vanwege de complexiteit van de onderliggende gegevens is voor een grafische weergave gekozen.					CIW/Water in Beeld
2. afname belasting oppervlakte water (1 maal per 5 jaar)	Conform de afspraak wordt in 2006 wordt voor het eerst gerapporteerd over 2005					
3. % uitgevoerde saneringen uit saneringsprogramma rijkswateren	15%	15%	19%	19%	20%	Saneringsprogramma 2004
4. % verwerking van baggerspecie tot bouwstof*	8%	10%	11%	11%	11%	Onderzoek DWW

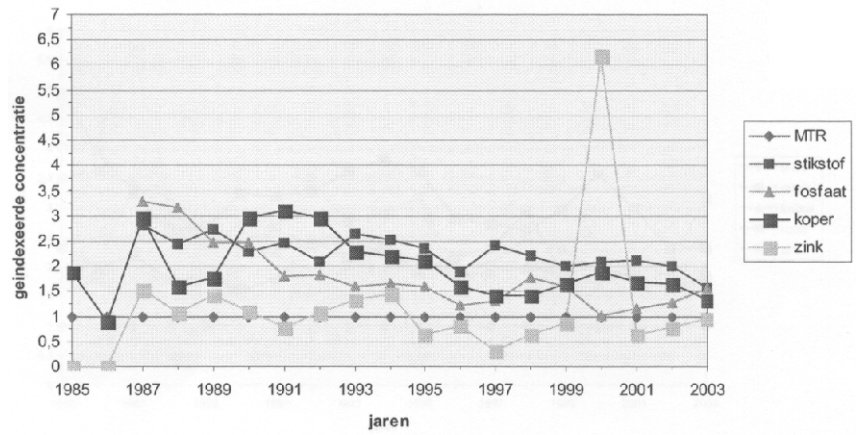
\* voorheen «hergebruik baggerspecie»

#### Waterkwaliteit

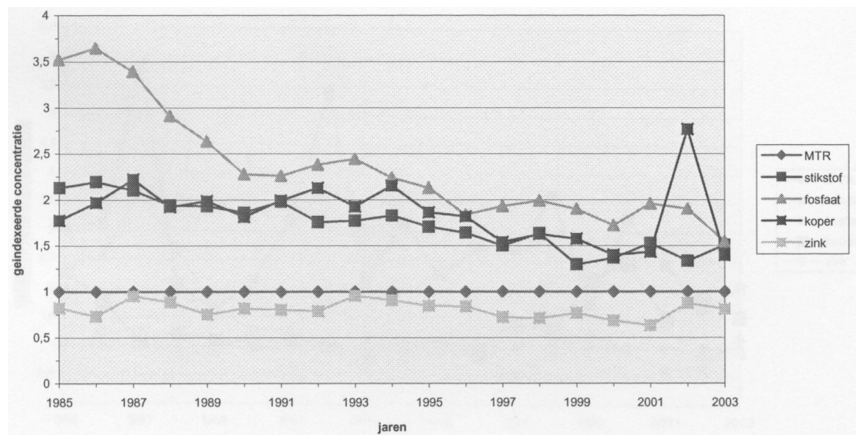
##### (1) Afwijking ten opzichte van maximaal toelaatbaar risico en streefwaarde:

Zoals in de tabel aangegeven is het door het grote aantal verschillende stoffen niet inzichtelijk om «de afwijking ten aanzien van het maximaal toelaatbaar risico (MTR) en van de streefwaarde» per individuele stof (metaal dan wel nutriënt) weer te geven. Daarom is er voor gekozen de trendmatige ontwikkeling van groepen van relevante stoffen, afgezet tegen de MTR (maximaal toelaatbaar risico), grafisch weer te geven (zie grafieken).

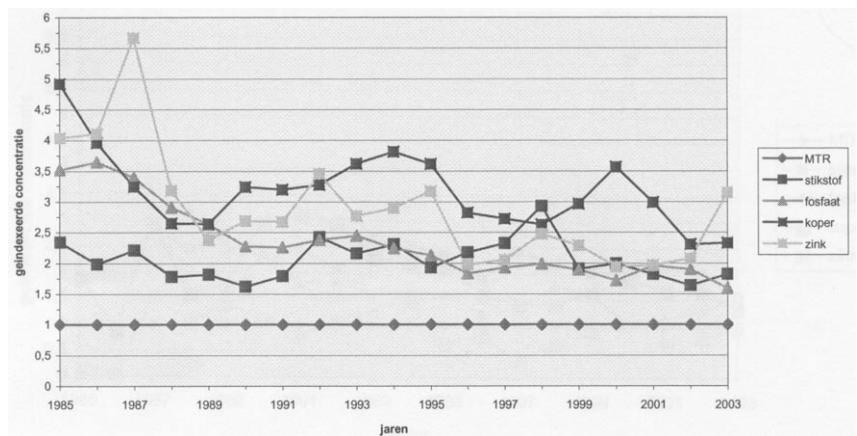
### Waterkwaliteit Eems Stroomgebied



### Waterkwaliteit Rijn Stroomgebied

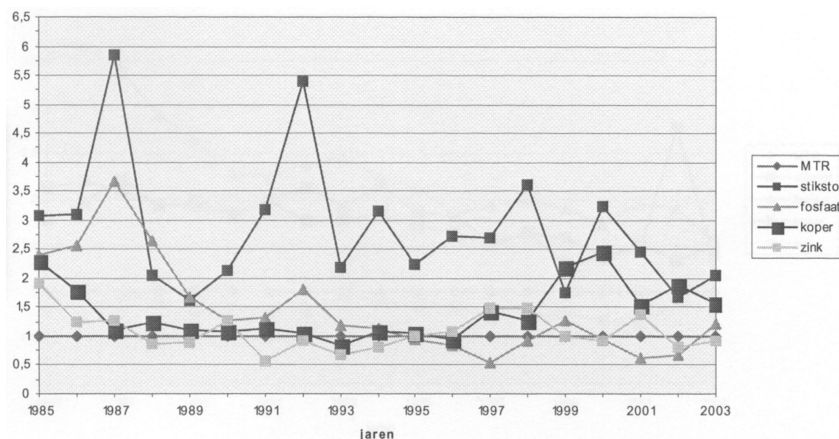


### Waterkwaliteit Maas Stroomgebied





### Waterkwaliteit Schelde Stroomgebied



#### (2) Afname van de belasting van het oppervlaktewater:

De «afname van de belasting van vervuilde bronnen op het oppervlaktewater» is een gegeven dat één keer in de vijf jaar wordt verzameld, te beginnen over 2005, conform het regeringsbeleid. Doel van de indicator is de trendmonitoring van de afname van vervuilende bronnen. Er is geen taakstelling opgenomen omdat een sterke afhankelijkheid bestaat met inspanningen door de ons omringende landen. Een groot deel van de verontreinigingen is afkomstig van import via de grote rivieren en diffuse bronnen (o.a. atmosferische depositie). De EU heeft de lidstaten verzocht om voor 2009 een stroomgebiedbeheersplan op te stellen. Nederland heeft besloten hiervoor niet een aparte planvorm te gaan ontwikkelen, maar zal in de volgende Nota Waterhuishouding de waterkwaliteitsdoelstelling opnieuw bepalen op basis van de eisen van de Kaderrichtlijn Water.

#### (3) Percentage uitgevoerde saneringen uit saneringsprogramma rijkswateren:

Uit het Saneringsprogramma Waterbodembodem Rijkswateren voor 2005–2010 (september 2004) blijkt dat voor 2005 in totaal 242 verontreinigde locaties zijn opgevoerd die nog voor onderzoek en/of sanering in aanmerking kunnen komen op een totaal van 389 bekende gevallen van verontreinigde waterbodembodem. In het in 2004 opgestelde programma 2005–2010 zijn 147 locaties van de lijst bekende gevallen afgevoerd omdat ze of zijn gesaneerd (54 gevallen) of omdat op grond van uitkomsten van onderzoek er geen sanering hoeft te worden uitgevoerd (93 gevallen). In 2004 zijn de volgende saneringen uitgevoerd en/of afgerond: Ur in Limburg, Ketelmeer Oost definitief afgerond, Havens Hoorn fase 1, Haven Urk, Hollandsche IJssel deelprojecten: Baai van Krimpen en Loswal 3 en Hollandsch Diep proefsanering diepe delen.

Uitgaande van het totaal van 296 potentiële en afgeronde saneringsgevallen is het percentage gesaneerde locaties ruim 19%. Het tussendoel voor 2005 is sanering van 20 procent van de verontreinigde bodems in de rijkswateren. Het ziet er naar uit dat deze tussendoelstelling gehaald gaat worden.

*(4) percentage verwerking van baggerspecie tot bouwstof (voorheen «hergebruik baggerspecie»):*

Met betrekking tot de verwerking van baggerspecie tot bouwstof geldt dat de vooruitzichten voor het bereiken van de verwerkingsdoelstelling zoals opgenomen in de «Vierde Nota waterhuishouding» (20% van de niet verspreidbare baggerspecie) vooralsnog niet gunstig zijn. Het percentage hergebruik van de niet-verspreidbare baggerspecie ligt momenteel in de orde van grootte van 11–12%. Dit komt grotendeels voor rekening van zandscheiding en in mindere mate rijping en landfarming. Om tot daadwerkelijk meer verwerking te komen is schaalvergroting -voor de technieken anders dan zandscheiding – in combinatie met kostenreductie noodzakelijk. Uitgaande van de perspectieven die daarvoor door het bedrijfsleven eind jaren negentig van de vorige eeuw zijn geschetst is daar een impuls aan gegeven door het instellen van een stimuleringsregeling.

*De inrichting van het stroomgebied*

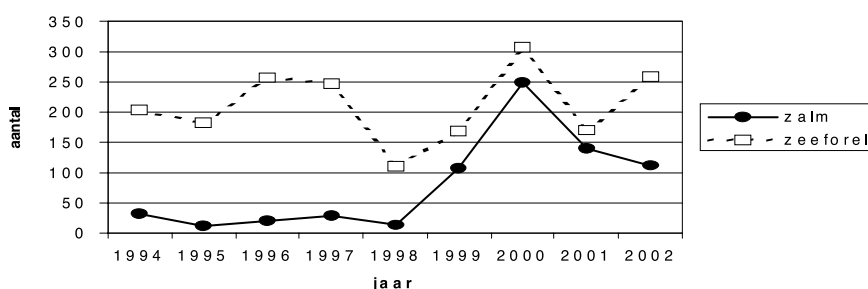
Prestatieindicatoren						
prestatie-indicator	t/m 1999	REALISATIE				PLANNING
		2001	2002	2003	2004	2004
1. % cumulatief gerealiseerde vistrappen in Rijkswateren	--	20	20	20	60	<b>60</b>
2. % cumulatief ingerichte ha. natuurontwikkeling						
Nurg	-	-	25	25		
IJsselmeergebied	-	-	4	4	34	33
Zuidhollandse Delta	-	-	2	2		

De gegevens over 2004 voor de Zuidhollandse delta en NURG zijn op het moment van opstellen van jaarverslag nog niet bekend.

*(1) Gerealiseerde vistrappen in Rijkswateren*

Voor vissen die vanuit zee de rivieren optrekken om te paaien, vormen stuwen onneembare barrières. Er zijn zogenoemde vistrappen nodig om onder meer zalm en forel de kans te geven te paaien in Duitsland, Frankrijk of Zwitserland. Op dit moment zijn voor alle Nederlandse stuwen vistrappen voorzien.

**Aantal gevangen zalmen en zeeforellen**



De stand van zaken is als volgt:

- De stuw van Driel heeft al sinds 2001 een vistrap;
- De vispassages bij Amerongen en Hagestein zijn in 2004 gereed gekomen;

- De vispassages in de Maas bij Grave en Borgharen hebben in 2003 vertraging opgelopen in de planfase, vanwege problemen met vergunningen en nader onderzoek naar technische risico's. Verwacht wordt dat beide vistrappen in 2005 kunnen worden opgeleverd.

Hiermee is in 2004 in totaal 60% van de geplande vistrappen gerealiseerd. Ondanks de nog aanwezige barrières weten elk jaar toch al vele vissen de rivieren op te trekken. Uit de gegevens blijkt dat de positieve ontwikkeling bij zalm en zeeforel stand houdt. Over de gehele periode blijkt dat vooral veel vissen worden gevangen voor de eerste stuw in de Lek. Verwacht wordt dat veel zalmen en zeeforellen van de nieuwe vistrappen bij Hagestein en Amerongen zullen profiteren

#### *(2) Ingerichte ha. natuurontwikkeling*

Voor de inrichting van natuur in het IJsselmeergebied is de doelstelling dat in 2010 in totaal 3000 ha. zijn ingericht. Tot en met 2003 is 104 ha. natuur ingericht en overgedragen. In 2004 is 930 ha. natuur ingericht en in totaal is hiermee 1034 ha. natuur gerealiseerd. In 2005 zal het beheer van de Natte As worden overgedragen aan Natuurmonumenten en zal het beheer van de ingerichte natuur in IJsselmonding worden overgedragen aan Staatsbosbeheer.

Ook voor de inrichting van de Zuid-Hollandse Delta is de doelstelling dat in 2010 in totaal 3000 ha. zijn ingericht.

Tot en met 2004 is 536 ha. (landbouw)grond verworven en is 205 ha. ingericht voor natuur en overgedragen naar natuurbeherende organisaties. De grondverwerving is in 2003 en 2004 sterk achtergebleven op de planning; inlopen van de achterstand is het belangrijkste speerpunt voor de komende jaren.

De verantwoordelijkheid voor Deltanatuur is per 1-1-2005 overgedragen van het Rijk naar de provincie Zuid-Holland.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In april 2004 heeft de Staatssecretaris VenW haar ambitie met betrekking tot de uitvoering van de KRW aan de Tweede Kamer gepresenteerd met de notitie Pragmatische Implementatie Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland.

De gebiedsbeschrijving van de 4 Nederlandse stroomgebieddistricten van de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems zijn 21 december 2004 vastgesteld. Dit is als het ware een nulmeting van de huidige situatie en vormt de basis voor de stroomgebiedbeheer-plannen die in 2009 gereed moeten zijn. De eerste rapportage bestaat uit een inventarisatie van de bestaande situatie, voorlopige indeling en typering (grond)waterlichamen, beschrijving van de belasting, economische analyse van watergebruik en inschatting haalbaarheid doelen.

In november 2004 is in Rotterdam voor de tweede keer een conferentie gehouden over de ontwikkeling van een strategie ten behoeve van de bescherming van het mariene milieu. Hier werden de strategische doelstellingen, zoals bescherming en herstel van mariene ecosystemen, het geleidelijk elimineren van verontreinigingen en controle op het gebruik van de ecosystemen, tot op een duurzaam niveau bevestigd.

#### *Convenanten en afspraken*

Op 20 december 2004 hebben VenW, LNV en de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland het bestuursakkoord «Uitvoering Besluit Beheer Haringvliet»

sluizen» ondertekend. Met dit bestuursakkoord wordt definitief groen licht gegeven voor het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen.

Het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen past binnen het voornemen om de overgang tussen zoet en zout water in de Zuidwestelijke Delta te verzachten, als onderdeel van het ecologische herstel van het gebied.

In september 2004 is voor het Schelde-estuarium de Ontwikkelingsschets 2010 gepresenteerd.

Deze Ontwikkelingsschets is de middellange termijn invulling van de in 2001 door beide regeringen geaccordeerde lange termijnvisie (2030) Schelde-estuarium.

Na de inspraakronde en het unanieme advies van de meest betrokken bestuurlijke en maatschappelijke stakeholders in de regio zijn de voorgestelde besluiten in november 2004 door de betrokken ministers geaccordeerd.

In september zijn de vispassages bij de stuwen in Amerongen en Hagestein opgeleverd en opengesteld. Met de opening van deze vispassages heeft Nederland (VenW/LNV) zijn bijdrage aan het Internationale Rijnactieprogramma afgerond.

Vanwege een geschil over verrekening van kosten conform het Rijnzoutverdrag heeft op 12 maart 2004 een internationaal arbitrage tribunaal uitspraak gedaan in een zaak die Nederland in 1999 had aangespannen tegen Frankrijk, omdat dit land weigerde het teveel aan Nederlandse voorfinanciering terug te betalen. Nederland achtte dit in strijd met een Protocol uit 1991 bij het Rijnzoutverdrag. Het tribunaal heeft Nederland op basis van het internationale recht in het gelijk gesteld.

Conform de uitspraak is begin september 2004 het door Frankrijk verschuldigde bedrag daadwerkelijk ontvangen.

#### *Wet- en regelgeving*

Op 6 juli 2004 is de Hoofdlijnennotitie integratie waterwetgeving door de ministerraad goedgekeurd en naar de Eerste en Tweede Kamer verzonden (DGW/GW 2004/1153). Behandeling heeft 22 oktober plaatsgevonden. Medio 2005 is de concept wet gereed.

In februari 2004 is het Kabinetsstandpunt verschenen over de vereenvoudiging van financiering en bestuurssamenstelling van de waterschappen. Na behandeling in juni door de Tweede Kamer is gestart met de voorbereiding van de wetswijziging. Het concept wordt medio 2005 in procedure gebracht. De verwachting is dat de indiening van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer in 2006 zal plaatsvinden.

Binnen 3 jaar na inwerkingtreding van de KRW dient deze EU-richtlijn wettelijk geïmplementeerd te zijn in nationale wetgeving. In Nederland betekent dit dat de Wet op de Waterhuishouding en de Wet Milieubeheer vóór 22 december 2003 aangepast dienden te zijn. De behandeling in de Tweede Kamer is in december 2003 uitgesteld omdat de Kamer eerst meer zich op de ambities wilde hebben. Hiertoe heeft de Staatssecretaris in april 2004 haar ambitie met betrekking tot de uitvoering van de KRW gepresenteerd met de notitie Pragmatische Implementatie Europese Kaderrichtlijn Water in Nederland. De behandeling in de Tweede Kamer is inmiddels afgerond, die in de Eerste Kamer loopt nog. Inmiddels is Nederland voor de vertraging in gebreke gesteld door de Europese Commissie.

Binnen het lopende traject van herijking regelgeving samen met VROM is de AMvB Huishoudens bijna afgerond. De regelgeving voor het lozen van huishoudelijk afvalwater van particulieren is binnen deze AMvB samengebracht.

In het uitvoeringsbesluit is het lozen van huishoudelijk afvalwater toegestaan. Het toiletwater afkomstig van pleziervaartuigen wordt hiervan uitgesloten.

#### *Financiële stimulering*

De Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB) en de proef grootschalige verwerking van baggerspecie (PGVB) worden gefinancierd vanuit de ICES-2 middelen die beschikbaar zijn gesteld in het kader van de waterbodempromblematiek (Kamerstukken II, 1999–2000, 26 401, nr. 25 en Kamerstukken II, 2001–2002, 26 401, nr. 28). Op de PGVB en de SVB is tot op heden in beperkte mate een beroep gedaan. Een deel van die middelen is daarom ingezet op een onderdeel van de waterbodempromblematiek waar ze beter renderen (Kamerstukken II, 2003–2004, 26 401, nr. 39). In oktober 2004 zijn daarom de resterende middelen uit de PGVB (€ 9,6 mln.) en een deel van de SVB (€ 10,4 mln.) overgeheveld naar de Regeling eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (Subbied).

#### *Uitvoering en handhaving*

In juli 2004 is het doorlaatmiddel «De Katse Heule» in de Zandkreekdam tussen het Veerse Meer en de Oosterschelde door de staatssecretaris van VenW in werking gesteld. Dit doorlaatmiddel is aangelegd om beide watersystemen weer met elkaar in verbindingen te brengen, met als belangrijkste doelstelling het verbeteren van de ecologische waterkwaliteit van het Veerse Meer. Door de hoge concentratie nutriënten in het meer trad jaarlijks overmatige groei van wier en/of algen op, wat weer leidde tot lage zuurstofgehalten. Uit de eerste meetresultaten blijkt dat het doorlaatmiddel goed werkt, het gehalte fosfaten en nitraten is gedaald en het zuurstofgehalte, met name in de nazomer, is significant toegenomen.

Het Havenbedrijf Rotterdam (GHR) en het Rijk zijn gezamenlijk eigenaar en beheerder van de Slufter. Door kwaliteitsverbetering van het sediment in het Rotterdamse vaarweggebied kan door de gemeente substantieel meer baggerspecie op zee worden verspreid dan ten tijde van de aanleg van de Slufter werd aangenomen. RWS daarentegen heeft het probleem dat, ondanks jarenlange inspanning van overheden en marktpartijen om te komen tot nieuwe depotcapaciteit, steeds meer gebruik wordt gemaakt van de Slufter om verontreinigde baggerspecie te bergen. Hierdoor zou het rijkdeel van de Slufter binnen afzienbare tijd zijn gevuld. Na het definitief niet doorgaan van de aanleg van het depot Koegorspolder in Zeeland, zijn het HBR en het Rijk eind 2004 onderhandelingen gestart over de aankoop van extra stortcapaciteit voor het Rijk. De onderhandelingen resulteerde in december 2004 tot het aankopen van 9 mln. m<sup>3</sup> extra depotcapaciteit.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

In 2004 is de Proef grootschalige verwerking van baggerspecie (PGVB) in 2004 aanbesteed. Deze proef beoogt bij te dragen aan meer helderheid over de perspectieven van grootschalige verwerking van baggerspecie. Dit door onder meer vast te stellen of en onder welke condities en tegen welke prijs structurele grootschalige verwerking door de markt mogelijk is. Op basis van de resultaten van de aanbesteding is door het Advies- en Kenniscentrum Waterbodems een tussenevaluatie uitgevoerd in 2004. Uit die tussenevaluatie blijkt dat slechts in bepaalde omstandigheden verwer-

ken een reëel en concurrerend alternatief kan zijn voor het storten van baggerspecie. Tijdens de uitvoering van de proef in de komende jaren, kunnen zich ontwikkelingen voordoen op grond waarvan deze bevindingen kunnen wijzigen. Pas aan het eind van de proef (2009) zal dan ook de eindevaluatie plaatsvinden.

In haar reactie op het Tienjarensценario waterbodems heeft het Kabinet de financiering voor de langere termijn afhankelijk gesteld van de uitkomsten van een studie waarin de maatschappelijke kosten worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten van extra baggerwerk: de maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA) waterbodems. Deze studie is op 1 december 2004 verschenen en zal na advies van het Centraal Planbureau (CPB), Adviescommissie Water (ACW) en het Bestuurlijk overleg Waterbodems gebruikt worden voor een nieuwe positiebepaling van het Kabinet over de ambitie bij de aanpak van waterbodems en met name de financiering hiervan. Dit is bij brief aan de Kamer toegezegd in (Kamerstukken II, 2001–2002, 26 401, nr. 28).

In 2003 heeft VenW aan het Milieu- en Natuurplanbureau van het RIVM gevraagd om de chemische waterkwaliteit te evalueren. RIVM/NMP publiceerde hierover in 2004 het rapport «Van inzicht naar doorzicht». De conclusies van het rapport onderschrijven het bekende beeld dat de chemische kwaliteit van het oppervlaktewater (te) weinig verbetert. De conclusies uit het rapport ondersteunen de analyse van de oplossingsrichting die gemaakt is in de notitie pragmatische implementatie Europese kaderrichtlijn Water.

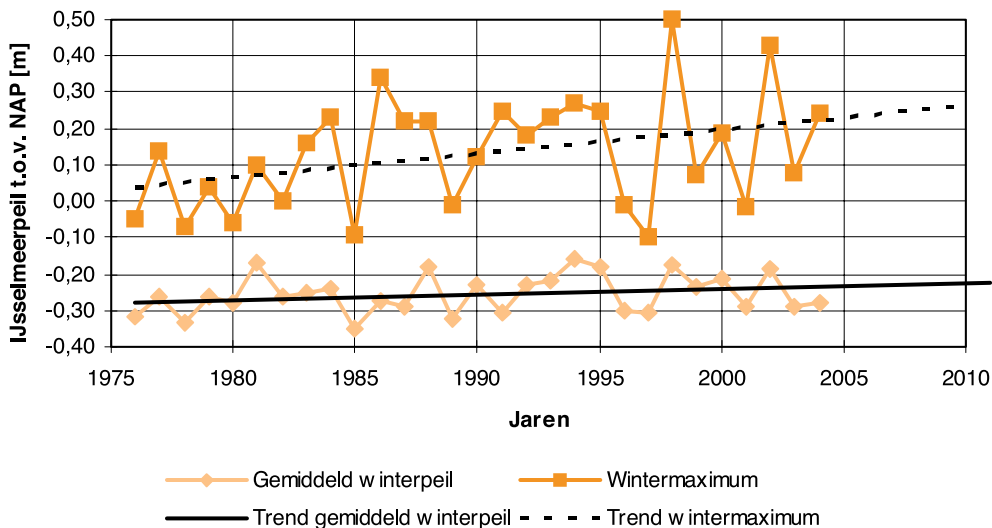
#### **Waterkwantiteitsbeheer**

Deze geoperationaliseerde doelstelling houdt in het hebben van de juiste hoeveelheid water op het juiste moment, op de juiste plaats, voor de vereiste gebruiksfuncties in 2015. Het kwantiteitsbeheer is primair gericht op het voorkomen van wateroverlast en watertekort (door een optimale waterverdeling van de toegekende functies) en op het handhaven van de veiligheid.

#### *Peil IJsselmeer en Noordzeekanaal*

In 2004 zijn de onderzoeken afgerond ten behoeve van de locatiekeuze van de nieuwe spui in de Afsluitdijk. Een voorontwerp van de nieuwe spui kwam gereed. In 2004 is de laatste hand gelegd aan een eerste deel van de milieueffectrapportage (MER), over een voorlopige voorkeurslocatie en de globale inrichting. Planning blijft om de nieuwe spui in 2013 operationeel te hebben.

Om het peil op het Noordzeekanaal beter te beheersen, is in 2004 de capaciteit van het gemaal op het sluizencomplex van IJmuiden uitgebreid van 160 tot 260 m<sup>3</sup> per seconde. De extra capaciteit is inzetbaar tot een negatief peilverschil van 20 cm. tussen het binnen- en buitenwater, waardoor de inzetbare tijd per etmaal is verruimd. Het peilverloop van het Noordzeekanaal in 2004 laat een vergelijkbaar beeld zien als dat op het IJsselmeer, namelijk dat 2004 een jaar was met weinig peiloverschrijdingen.



#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

In het LBOW van 17 mei 2004 heeft het LBOW besloten dat het geen normen voor watertekorten wil, zoals er nu werknormen voor wateroverlast zijn. Belangrijke reden hiervoor is dat watertekort minder beheersbaar is dan wateroverlast.

Wel heeft het LBOW besloten om te bestuderen of een instrument kan worden ontwikkeld voor ondersteuning van overleg over het omgaan met mogelijke watertekorten. Het gaat daarbij om overleg tussen verschillende overheden onderling en tussen overheden en gebruikers. Mogelijk maken een procesbeschrijving, een handleiding, voorbeeldanalyses en/of indicatoren deel uit van het gewenste instrument. Deze vraagstukken worden opgepakt in de landelijke Droogtestudie. Resultaten zijn medio 2005 te verwachten.

De zomer van 2003 heeft opnieuw laten zien dat koelwater niet onbeperkt beschikbaar is in Nederland. Om de beperking in koelwaterlozingen niet groter te maken dan strikt noodzakelijk om het watersysteem te beschermen, is in 2004 een nieuwe beoordelingssystematiek voor warmtelozingen ontwikkeld. De beoordeling wordt gerelateerd aan de effecten op het watersysteem en de ecologie. Een zomer zoals die van 2003 kan bij toepassing van de nieuwe beoordelingssystematiek nog steeds leiden tot verhoogde risico's voor stroomuitval. De nieuwe beoordelingssystematiek is nog niet geïmplementeerd.

#### *Convenanten en afspraken*

Het voorkomen en bestrijden van wateroverlast in de regionale wateren is een belangrijk onderwerp in het NBW. De UvW heeft de waterschappen verzocht in de eigen besturen een NBW/WB21-actieplan vast te stellen. Deze informatie komt in het voorjaar van 2005 beschikbaar. Een inventarisatie van de gerealiseerde, geplande en afgesproken opgaven (uitgedrukt in hectaren) is voorzien voor 2006.

#### *Uitvoering en handhaving*

In het kader van bestrijding wateroverlast zijn drie koploperprojecten in uitvoering genomen: de Oostpolder bij Anna Paulowna in Noord-Holland, de polders Lappenvoort in Groningen/Drenthe en de Gietwaterbassins in

het glastuinbouwgebied in Delfland. Het vierde geplande koploperproject, de Groote Brekken bij Lemmer in Friesland, heeft vertraging opgelopen wegens juridische procedures.

Het project Gietwaterbassins is in 2002 afgerond. De werkzaamheden voor het project Oostpolder zijn in 2004 van start gegaan.

In het project Lappenvoort is in 2004 de Oude Aa hersteld en is de verbinding met de Drentse Aa tot stand gebracht. Ook is een begin gemaakt met de inrichting van het waterbergingsgebied en is tevens de waterinlaat voor het poldergebied aangebracht.

De voortgang in de verdrogingsbestrijding stagneert. Dit blijkt uit het feit dat er sinds 2000 geen toename is van het areaal volledig hersteld (zie tabel). Bovendien is er geen toename van het aantal verdrogingsbestrijdingsprojecten uitgedrukt in areaal.

Jaar	< 50% herstel %	> 50% herstel %	Volledig hersteld %
2000	25	6	3
2004	21	11	3
2010	18	21	9
2015	15	15	24

Dit houdt in dat er tussen 2000 en 2004 nauwelijks nieuwe projecten zijn gestart. Oorzaak voor de stagnatie in de verdrogingsbestrijding is dat nu, meer dan in het verleden, verdroging een onderdeel is van integrale regionale projecten welke een langere looptijd kennen en waarbij belangenafweging complexer is. Daarnaast loopt de realisatie van de EHS achter op schema, hetgeen samenhangt met het vrijgeven van gronden op vrijwillige basis.

#### *Financiële stimulering*

De impulswerking van de «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast» uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is groot. De beschikbaargestelde € 100 mln. is reeds verdeeld over 21 uitvoeringsplannen van de waterschappen en 45 uitvoeringsplannen van de gemeenten.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Naar aanleiding van de droge en warme zomer van 2003 is in april 2004 de Evaluatienota Waterbeheer Aanhoudende Droogte 2003 aan de Tweede Kamer verzonden (Kamerstukken II, 2003–2004, 27 625, nr. 38). Een belangrijk onderdeel van de nota is de presentatie van een aangepaste Verdringingsreeks. Ook belangrijk is een lijst actiepunten om de ervaringen uit 2003 vast te leggen in beleid en operationeel beheer. Deze actiepunten zijn alle ingezet en gedeeltelijk reeds voltooid.

In 2004 is de nieuwe verdringingsreeks vastgesteld.

In de afrondende fase van de droogtestudie wordt onderzocht hoe de gewenste transparantie in het waterbeheer onder droge en/of warme omstandigheden kan worden gerealiseerd en hoe watertekorten kunnen worden gereduceerd.

Op 15 oktober 2004 is de eerste voortgangsrapportage NBW aangeboden aan de Tweede Kamer (DGW 2004/1651). Deze biedt een overzicht van de voortgang van de afspraken uit het NBW.

De rapportage beschrijft vooral de voortgang van het proces en in



beperkte mate de concrete uitvoeringsresultaten. Veel onderdelen verkeren in de fase van voorbereiding naar de uitvoering. De uitvoering van de NBW afspraken ligt op schema In 2004 is verder samen met de bestuurlijke partners een (concept) werkprogramma opgesteld voor de periode 2005–2009. Dit werkprogramma beschrijft in onderlinge samenhang alle mijlpalen en activiteiten voor de uitvoering van zowel WB21 als de KRW.

### **Leven met Water**

Het belang van VenW is drieledig namelijk: het verkrijgen van strategische kennis (toegepast onderzoek) ten behoeve van het beleid, de versterking van de relatie tussen VenW en de externe kennisinfrastructuur en het versterken van het innovatief vermogen van VenW op het waterbeleid.

In 2004 is het ICES KIS 3 programma «Leven met Water» gestart.

#### *Financiële stimulering*

De subsidieregeling valt onder het «Besluit subsidies investeringen kennisinfrastructuur» (Bsik).

### **Partners voor water**

Partners voor water (PvW) streeft naar een bundeling van de kennis, vaardigheden en financiële middelen van de Nederlandse buitenlandse waterinzet. Het programma beoogt door versterkte samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstututen te bevorderen dat de Nederlandse expertise op het gebied van integraal waterbeheer optimaal wordt ingezet in het buitenland ten behoeve van duurzame ontwikkeling, bevordering van internationale rechtsorde en ter versterking van de exportpositie van het Nederlandse bedrijfsleven.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Partners voor water heeft zich in 2004 naast begeleiding en monitoring van lopende projecten vooral gericht op de voorbereiding van het vervolgprogramma. Ten behoeve van de besluitvorming over de besteding van de HGIS-middelen is een (concept) hoofdlijnennotitie opgesteld voor het beleid van het vervolg van het programma Partners voor Water 1. Vanaf medio 2004 is gewerkt aan een analyse van het beleid van de verschillende departementen en is het uitvoeringsinstrumentarium nader beschouwd. Al met al hebben de voorbereidingen voor het vervolg van PvW relatief veel tijd gevergd; op het moment van schrijven moeten zowel de beleidsnota PvW-II als de uitvoeringsvoorwaarden nog worden vastgesteld.

#### *Uitvoering en handhaving*

In 2004 verzorgde het Programmabureau de begeleiding van iets meer dan 50 projecten (excl. projecten/opdrachten die direct verband houden met uitvoering van het programma, zoals voortgangsrapport aan de Tweede Kamer en ontwikkeling database).

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Het voortgangsrapport over 2003 is in september 2004 aan de Tweede Kamer gestuurd. Tevens is over alle projecten en de overige werkzaamheden van PvW in oktober 2004 een voortgangsverslag uitgebracht (januari t/m juni 2004).

## 16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

### 16.1 Algemene beleidsdoelstelling

Bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu door het beschikbaar stellen van informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en duurzaam milieu.

### 16.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
16 Weer, klimaat en seismologie				Realisatie	Begroting	Vershil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
<b>Verplichtingen</b>	<b>36 203</b>	<b>31 110</b>	<b>31 696</b>	<b>34 839</b>	<b>29 363</b>	<b>5 476</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>35 408</b>	<b>31 814</b>	<b>31 053</b>	<b>35 503</b>	<b>30 095</b>	<b>5 408</b>
<b>16.01 Programma-uitgaven</b>	<b>748</b>	<b>779</b>	<b>763</b>	<b>681</b>	<b>814</b>	<b>- 133</b>
16.01.01 Algemene weersverwachtingen	55	53	39	0	78	- 78
Contributies	55	53	39	0	78	- 78
16.01.08 deel HGIS	693	726	724	681	736	- 55
<b>16.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>34 660</b>	<b>31 035</b>	<b>30 290</b>	<b>34 822</b>	<b>29 281</b>	<b>5 541</b>
<b>16.03 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> Het verschil in de apparaatuitgaven wordt voornamelijk veroorzaakt door een bijdrage van VenW in de kosten van het sociaal flankerend beleid (ouderenarrangementen, herplaatsingskosten en een voorziening voor WW-kosten) ten behoeve van het vernieuwingsprogramma bij het KNMI.

<sup>2</sup> In het verslagjaar is geen vrijwillige bijdrage aan de World Meteorological Organization (WMO) betaald.

### 16.3 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Veiligheid

De geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- het bijdragen aan minder ongelukken en terugdringen van risicovolle situaties ten gevolge van het weer op de weg, in de lucht en op het water;
- het bijdragen aan minder ongevallen, letsel en gezondheidsrisico's als gevolg van het weer voor de burger in het algemeen bij wonen, werken en recreëren;
- het bijdragen aan de beperking van de veiligheidsrisico's ten gevolge van calamiteiten, waarbij het weer een belangrijke rol speelt.

Uit de procesevaluatie van de geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen is geconcludeerd dat het objectief vaststellen van de outcome lang niet altijd mogelijk is. Vooralsnog is de aandacht voor de beleidsdoelstelling Veiligheid gericht op het objectiveren en kwantificeren van de output. Zoals blijkt uit de realisatie van de prestatiegegevens van de output voor de doelstelling Veiligheid is voor de kwaliteit van de output deze doelstelling bereikt. Hierbij wordt opgemerkt dat op korte termijn fluctuaties in de weersomstandigheden per jaar invloed hebben op de prestatiegegevens, op de lange termijn is dit de klimaatverandering.

### Economie

De geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- het voorkomen of minimaliseren van de economische schade als gevolg van het weer;
- het, bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's, optimaal gebruik maken van de Nederlandse infrastructuur;
- het bijdragen aan het optimaliseren van economische processen en infrastructuur voor het wegverkeer, scheepvaartverkeer, luchtvaartverkeer en voor activiteiten waar informatie over weer, klimaat en seismologie van belang is.

Uit de procesevaluatie van de geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen is geconcludeerd dat het objectief vaststellen van de outcome niet altijd mogelijk is. Voor de operationele beleidsdoelstelling Economie wordt gestreefd naar objectivering en kwantificering door middel van de Potential Avoidable Damage (PAD).

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de outcome		
Kengetal	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Potential avoidable damage <sup>1</sup>	Nog in ontwikkeling	Nog in ontwikkeling.

<sup>1</sup> Het PAD is het gemeten effect van het minimaliseren van de maximaal voorkombare economische schade voor zover die het gevolg is van schadelijk weer, rekening houdend met de kosten van de meteorologie en drukt dit uit in een percentage. De prestatie-indicator is dan het percentage van het PAD dat daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Verder is relevant de verhouding (of het verschil) tussen de werkelijk, door toedoen van de meteorologie, voorkomen schade en de kosten van de meteorologie (op jaarbasis). Nulwaarde of norm van deze indicatoren zijn echter niet bekend, laat staan een realistische streefwaarde. Om met deze krachtige methode te kunnen werken moet eerst onderzoek worden gedaan naar «het economisch nut van de meteorologie in Nederland». Dit onderzoek zou een getalsmatig inzicht in de omvang van het PAD moeten opleveren en het gedeelte daarvan dat thans daadwerkelijk wordt voorkomen bij de huidige omvang en kwaliteit (nauwkeurigheid en betrouwbaarheid) van de meteorologische data, verwachtingen en waarschuwingen. Het prestatiegegeven PAD wordt per sector (gezondheidszorg, luchtvaart etc.) apart ontwikkeld.

### Duurzaam milieu

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- een adequate informatievoorziening bij de bestrijding van (chemische en nucleaire) calamiteiten;
- de Nederlander houdt ook in de toekomst (later in de 21<sup>ste</sup> eeuw) «droge voeten»;
- de nationale vitale infrastructuur komt niet in gevaar door veranderingen in het klimaat doordat tijdig op eventuele veranderingen kan worden geanticipeerd.

Uit de procesevaluatie van de geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen is geconcludeerd dat het objectief vaststellen van de outcome lang niet altijd mogelijk is. Vooralsnog is de aandacht voor de beleidsdoelstelling duurzaam milieu gericht op het objectiveren en kwantificeren van de output (zie bij beleidsinstrumenten).

Het beleidsinstrument voor de hierboven genoemde doelstellingen is de financiële stimulering. Daarbij gaat het om programmauitgaven en bijdragen aan het agentschap KNMI.

De programmauitgaven hebben betrekking op uitgaven voor deelname

van Nederland aan de internationale meteorologische organisaties WMO en IPCC. Het gedeelte van WMO wordt verantwoord als deel HGIS. VenW verleent een generieke bijdrage aan het KNMI die niet is gespecificeerd naar producten. Het KNMI kent in 2004 zeven productgroepen:

- Meteorologische data en kennis;
- Algemene en maritieme weersverwachtingen;
- Luchtvaartverwachtingen;
- Kennis klimaatsysteem;
- Seismologische data en kennis;
- Voorlichting;
- Beleidsadviezen.

Voor iedere productgroep wordt de output gemonitord. Onderstaand zijn de realisatiecijfers voor de jaren 2001 t/m 2004 tegen de begrote cijfers voor 2004 afgezet en wordt een toelichting verstrekt bij verschillen tussen de beoogde en gerealiseerde output.

### Meteorologische data en kennis

Deze productgroep omvat de meteorologische basisgegevens en de kennis die nodig is om deze gegevens te onderhouden en verder te ontwikkelen.

Prestatiegegevens modelverwachtingen met betrekking tot de kwaliteit van de output						
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Modelverwachtingen						
Windsnelheid en wind richting <sup>a</sup>	Gemiddelde verschilvector (m/s) max.	3,0	3,06	2,87	2,9	3,7
Gebiedsgemiddelde neerslag <sup>b</sup>	Standaarddeviatie (mm) 24 uur max.	2,23	2,56	2,35	2,5	2,3

<sup>a</sup> Windsnelheid en windrichting. Dit is de gemiddelde verschilvector tussen modelprognose en gemeten wind (snelheid en richting). Een vector staat in dit geval voor een 2-assig veld met als assen de windsnelheid en windrichting. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 24 uur vooruit, gemiddeld over een gebied dat Nederland en de Noordzee omvat.

<sup>b</sup> Gebiedsgemiddelde neerslag. Dit is de standaarddeviatie tussen modelprognose en gemeten gebiedsgemiddelde neerslag. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 12 tot 36 uur vooruit en voor het gebied Nederland. Een afwijking van 0,2 is niet significant.

Prestatiegegevens dataverstrekking met betrekking tot de kwantiteit van de output					
Kengetal	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Externe instanties, bedrijven e.d. dat routinematig actuele waarnemingen, modeldata en/of satellietdata afneemt (absolute aantal)	20	27	27	36	20
Klimatologische verstrekkingen (absolute aantal)	2 531	2 445	1 929	1 829	1 800

<sup>1</sup> De begrotingsnorm van 3 000 heeft betrekking op het absolute aantal verstrekkingen. Aangezien het absolute aantal verstrekkingen niet meer wordt bijgehouden, is gedurende het begrotingsjaar 2004 de norm aangepast op het aantal gefactureerde verstrekkingen.

### Algemene en maritieme weersverwachtingen

Deze productgroep omvat het algemene weersbericht voor de Nederlandse samenleving; algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het wegverkeer, het weeralarm en meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt.

Prestatiegegevens modelverwachtingen met betrekking tot de kwaliteit van de output						
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen						
Minimum temperatuur	BIAS (EC) <sup>a</sup>	0,16	Nvt	0,40	0,01	0,4
	MAE (EC) <sup>a</sup>	1,3	1,38	1,41	1,39	1,4
Maximum temperatuur	BIAS (EC) <sup>a</sup>	0,66	nvt	0,61	-0,44	0,3
	MAE (EC) <sup>a</sup>	1,4	1,33	1,37	1,33	1,4
Neerslag	Afwijkingen (%) max. <sup>b</sup>	1,4	2,3	2,0	1,8	<4
Zonneschijn/bewolking	Afwijkingen (%) max. <sup>b</sup>	5,2	5,4	5,8	5,6	<5
Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen						
Wind	BIAS (m/s)				-0,12	0,8
	STD (m/s) max. <sup>c</sup>	2,53	2,1	1,95	2,04	2,3
	Afwijkingen (%) max. <sup>b</sup>	2,6	0,8	1,3	0,0	<2
Wateropzet	BIAS (m/s)				?	0,04
	STD (m) max. <sup>c</sup>	0,09	0,09	0,08	?	0,10
	Afwijkingen (%) max. <sup>b</sup>	0,5	1,9	0,6	?	<3

<sup>a</sup> BIAS: Dit is de systematische afwijking in de verwachte minimum/maximumtemperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum/maximum temperatuur. MAE: Dit is de gemiddelde absolute afwijking in de verwachte minimum/maximumtemperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum/maximumtemperatuur.

<sup>b</sup> De afwijking in de verwachting van neerslag/zonneschijn/bewolking/harde wind/verhoogde wateropzet voor het komende etmaal, gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als verwacht. Bij harde wind wordt het percentage gemeten waarvoor de opgetreden windsnelheid meer dan 1 Beaufortschaaldeel hoger was dan de waarde van de afgegeven waarschuwing voor harde wind. Bij wateropzet wordt het percentage gemeten waarvoor de opgetreden wateropzet meer dan 0,3 m hoger was dan de afgegeven waarschuwing voor verhoogde waterstanden.

<sup>c</sup> Dit is de standaarddeviatie in de verwachte windsnelheden/wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden/wateropzet. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.

Uit de realisatie van de prestatiegegevens blijkt dat de doelstelling voor de kwaliteit van de output grotendeels is bereikt. Er is een afwijking geconstateerd ten aanzien van de verwachtingen voor de maximumtemperatuur en de zonneschijn. Deze worden toegeschreven aan het in klimatologisch zin bijzondere jaar.

1. De overschrijding van de norm voor de BIAS van de maximum temperatuur is vooral tot stand gekomen door het weersafhankelijk deel van het kengetal. In een viertal maanden is de norm wel gehaald.

2. Met betrekking tot de norm voor het afwijkingpercentage in de zonneschijn:

De te lage score is voornamelijk te wijten aan de zonneschijnverwachtingen in de maand december. Op vier dagen met hardnekkige mist brak de zon niet door terwijl dat wel verwacht was.

3. De gegevens kunnen op dit moment niet geverifieerd worden. Dit zal in maart 2005 weer operationeel zijn.

## Luchtvaartverwachtingen

Deze productgroep omvat leveringen van luchtvaartmeteorologische producten aan grote en kleine luchtvaart, luchtverkeersbegeleiding en luchthavens, conform ministeriele regeling.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output					
Kengetal	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Tijdigheid TAF (%) min. <sup>a</sup>	95,8	96,2	97,1	97,4	>97
Tijdigheid TREND (%) min. <sup>a</sup>	96,7	96,9	96,4	97,2	>97
Afwijkingen TAF/FC zicht (%) max. <sup>b</sup>	7,7	8,6	7,6	8,5	<=8
Afwijkingen TREND zicht (%) max. <sup>b</sup>	2,6	2,4	2,0	2,7	<=4
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%) max. <sup>c</sup>	5,0	5,4	4,2	5,4	<8
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%) max. <sup>c</sup>	1,6	1,7	1,4	1,8	<4

<sup>a</sup> Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND: Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage van de berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

- <sup>b</sup> Afwijkingen TAF/FC zicht en TREND zicht: Dit is de afwijking in de zichtvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor het opgetreden zicht meer dan 2 klassen van het voorspelde zicht is afgeweken.
- <sup>c</sup> Afwijkingen TAF/FC wolkenbasis en TREND wolkenbasis: Dit is de afwijking in de wolkenbasisvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor de opgetreden wolkenbasis meer dan 2 klassen van de voorspelde wolkenbasis is afgeweken. De wolkenbasis geeft de wolkenhoogte aan.

1. Er is een kleine afwijking geconstateerd ten aanzien van zichtvoorspellingen voor de luchtvaart. Dit wordt toegeschreven aan enkele dagen hardnekkige mist, waarbij de prognoses een te optimistische ontwikkeling van het weerbeeld aangaven. In de luchtvaartmeteorologie wordt overigens wel geanticipeerd op dergelijke situaties door middel van internationaal geldende procedures voor het bijstellen van weersverwachtingen indien de actuele weersontwikkeling daartoe aanleiding geeft.

### **Kennis klimaatsysteem**

Deze productgroep omvat bijdragen aan de internationale waarneeminfrastructuur, onderzoek naar klimaat en klimaatveranderingen, het ontwikkelen van modellen en het opstellen van klimaatvoorspellingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen. Tevens draagt de productgroep bij aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering en luchtkwaliteit

Kengetal	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Wetenschappelijke publicaties	71	83 <sup>1</sup>
Overige gereviewde publicaties	22	12 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Uit de realisatie van de prestatiegegevens blijkt dat de doelstelling voor de kwaliteit van de output, wat betreft de wetenschappelijke publicaties, grotendeels is bereikt. Er zijn meer publicaties gereviewed.

### **Seismologische data en kennis**

Deze productgroep omvat het onderhouden van de seismische stations en het doel van onderzoek op het gebied van seismologie. Daarbij draagt deze productgroep bij aan de handhaving van het kernstopverdrag door toezicht met seismische waarnemingen.

Kengetal	Realisatie 2004	Doelstelling 2004
Wetenschappelijke publicaties	1	3 <sup>1</sup>
Overige gereviewde publicaties	2	4 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Uit de realisatie van de prestatiegegevens blijkt dat de doelstelling voor de kwaliteit van de output is slechts gedeeltelijk bereikt. Er is een afwijking geconstateerd als gevolg van publicaties die wel gereed zijn, doch nog niet zijn gepubliceerd.

### **Voorlichting**

Deze productgroep omvat het verzorgen van voorlichting op het gebied van weer, klimaat en seismologie ten behoeve van beleidsmakers en draagt bij aan onderwijs op alle niveaus en het algemene publiek.

Voor deze productgroep zijn geen prestatiegegevens beschikbaar.

**Beleidsadviezen**

Deze productgroep omvat het advies dat het KNMI verzorgt op grond van zijn coördinerende taak binnen het ruimtevaartbeleid van VenW en de vertegenwoordiging van de Nederlandse Staat in internationale overlegorganen.

Voor deze productgroep zijn geen prestatiegegevens beschikbaar.

## 17 RUIMTEVAART

### 17.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur (zowel in de ruimte als op de grond) teneinde de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's), die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling en telecommunicatie, voor zover deze het terrein van VenW betreft, te garanderen.

### 17.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
17 Ruimtevaart	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>	<b>25 927</b>	<b>21 358</b>	<b>2 439</b>	<b>21 567</b>	<b>4 538</b>	<b>17 029</b> <sup>1</sup>
<b>Uitgaven</b>	<b>13 915</b>	<b>12 379</b>	<b>16 405</b>	<b>18 833</b>	<b>16 437</b>	<b>2 396</b>
<b>17.01 Programma-uitgaven</b>	<b>13 915</b>	<b>12 379</b>	<b>16 405</b>	<b>18 833</b>	<b>16 437</b>	<b>2 396</b>
17.01.01 (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's	13 915	12 379	16 405	18 833	16 437	2 396
Contributies	13 915	12 379	16 405	18 833	16 437	2 396
<b>17.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>17.03 Ontvangsten</b>	<b>3 187</b>	<b>1 842</b>	<b>687</b>	<b>1 749</b>	<b>454</b>	<b>1 295</b> <sup>2</sup>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> In het verslagjaar is een nieuwe, niet in de begroting geraamde, betalingsverplichting voor het MSG-4 programma vastgelegd. (ca. € 16 mln.). Voorts is als gevolg van het besluit in de EUMETSAT council van december 2004 het EPS programma met 10% verhoogd.

<sup>2</sup> De hogere ontvangsten zijn afkomstig uit afrekeningen van budgetoverschotten bij ESA en EUMETSAT van de diverse ruimtevaartactiviteiten (GB, MTP, MSG EUM, EPS, Jason-2, EOEP-2 en ESA projecten).

### 17.3 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### (Inter)nationale aardobservatieprogramma's

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen is het bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – in eerste instantie gericht op aardobservatie als onderdeel van geo-informatie.

Specifieke institutionele en private doelgroepen hiervoor zijn onder andere operationele meteorologie, kust- en waterbeheer, oceanografie, klimaat- en milieuonderzoek en kartering.

De doelstelling voor de Nederlandse deelname aan (inter)nationale satellietprogramma's heeft een gebruikers-, politieke en industrieel/technologische dimensie. Voor VenW zijn alleen de (institutionele en wetenschappelijke) gebruikersdimensie en de politieke dimensie van direct belang. Daarnaast gaat het bij deze doelstelling om bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling, de exploitatie, het gebruik en de marktwerking van Europese programma's gericht op navigatie en plaatsbepaling.

De specifieke doelgroepen hiervoor zijn onder andere de vervoerssector (auto, rail, scheepvaart, luchtvaart) en defensie.



Bij de formulering van de doelstelling zullen de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, aansluiten bij de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

In het aardobservatiebeleid 2002–2010 wordt aangegeven dat de hierin geformuleerde beoogde effecten voor aardobservatie elke 5 jaar door een onafhankelijke commissie geëvalueerd worden, te beginnen in 2005.

Door het deelnemen aan een aantal (inter)nationale ruimtevaartprogramma's wordt bovenstaande doelstelling ten dele bereikt. De gegevens uit programma's voor aardobservatie, waaraan wordt deelgenomen, worden dagelijks gebruikt voor wetenschappelijk (klimaat)onderzoek en de operationele meteorologie.

De experimentele gegevens uit het Europese programma voor navigatie/plaatsbepaling zal in Nederland op kwaliteit worden beoordeeld (calibratie/validatie).

In november 2004 is het Nationaal standpunt Global Monitoring Environment and Security (GMES) aangeboden aan de Tweede Kamer. Nederland is het eerste Europese land dat zo'n standpunt formuleert. Hierdoor wordt bereikt dat alle Nederlandse actoren «op één lijn zitten».

De mate van effectbereiking kan pas worden aangegeven na de evaluatie van het nationale aardobservatiebeleid in 2005. Bij de formulering van de doelstellingen voor de periode 2006–2010 zullen de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, aansluiten bij de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

In november 2003 is het Nationaal Actieplan Ruimtevaart opgesteld met behulp van de Interdepartementale Commissie Ruimtevaart, waar VenW onderdeel van uitmaakt. In november 2004 is dit plan aangeboden aan de Tweede Kamer. De speerpunten van het VenW aardobservatiebeleid zijn hierin, conform bestaand beleid, uitgewerkt.

Het beleidsinstrument voor artikel 17 is de financiële stimulering. Dit heeft betrekking op contributies aan de (inter)nationale ruimtevaartprogramma's EUMETSAT, ESA en de nationale programma's OMI en gebruikersondersteuning.

## 18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

### 18.1 Algemene beleidsdoelstelling

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen door burgers en ondernemers en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

### 18.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	Realisatie			Begroting	Vershil	
	2001	2002	2003	2004	2004	
<b>Verplichtingen</b>		<b>88 469</b>	<b>113 276</b>	<b>115 924</b>	<b>106 602</b>	<b>9 322</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>80 121</b>	<b>99 135</b>	<b>94 708</b>	<b>107 743</b>	<b>- 13 035</b>
<b>18.01 Programma-uitgaven</b>		<b>6 470</b>	<b>10 197</b>	<b>8 156</b>	<b>26 375</b>	<b>- 18 219</b>
<i>18.01.01 Vervoer</i>		<i>1 311</i>	<i>2 217</i>	<i>4 286</i>	<i>19 393</i>	<i>- 15 107</i>
Inspectie		1 311	1 308	292	1 370	- 1 078
Financiële stimulering		0	0	164	7 077	- 6 913
Digitale tachograaf		0	909	3 830	10 946	- 7 116
<i>18.01.02 Luchtvaart</i>		<i>2 303</i>	<i>4 332</i>	<i>2 052</i>	<i>4 770</i>	<i>- 2 718</i>
Inspectie		2 303	3 544	1 658	4 770	- 3 112
Bijdragen		0	788	394	0	394
<i>18.01.03 Scheepvaart</i>		<i>532</i>	<i>338</i>	<i>632</i>	<i>377</i>	<i>255</i>
Inspectie		532	338	632	377	255
<i>18.01.99 Overige programma uitgaven</i>		<i>2 324</i>	<i>3 310</i>	<i>1 186</i>	<i>1 835</i>	<i>- 649</i>
Inspectie		2 324	3 310	1 186	1 835	- 649
<b>18.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>73 651</b>	<b>88 938</b>	<b>86 552</b>	<b>81 368</b>	<b>5 184</b>
<b>18.03 Ontvangsten</b>		<b>13 329</b>	<b>14 779</b>	<b>17 113</b>	<b>26 565</b>	<b>- 9 452</b>
Ontvangsten digitale tachograaf		0	0	386	10 847	- 10 461
Overige ontvangsten		13 329	14 779	16 727	15 718	1 009

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> Een aantal uitgaven onder andere aan dienstauto's, die oorspronkelijk zijn geraamd als programma-uitgaven, zijn gezien het karakter van de uitgaven verantwoord als apparaatuitgaven.
- <sup>2</sup> Door de EU wordt sedert 1990 beleid gevoerd om de capaciteit van de binnenvaartsector beter af te stemmen op de vraag. Eén van de maatregelen die in dit kader zijn getroffen is de vorming van een door de EU beheerd fonds dat wordt gevoed door de branche. De EU had de mogelijkheid de ingebrachte fondsen vanaf 2003 weer ter beschikking te stellen aan de branche. Er is echter door de branche geen zodanig voorstel bij de EU ingebracht dat daarover bij unanimitieit door de EU kon worden beslist. De EU beslist nu op een nog nader te bepalen tijdstip wanneer en op welke wijze het beschikbare budget, waarvan het Nederlandse gedeelte ruim € 21 mln. bedraagt, weer ter beschikking van de binnenvaartsector moet worden gesteld. Het totale voor 2004 gereserveerde deel van het beschikbare fonds is derhalve niet tot betaling gekomen.
- <sup>3</sup> De invoering van de digitale tachograaf is uitgesteld naar 2005, als gevolg van onder andere technische problemen bij tachograafproducten. Dit uitstel heeft er toe geleid dat de uitgaven (en de daarmee te genereren inkomsten) in 2004 zijn achtergebleven bij de ramingen.
- <sup>4</sup> De huurbijdrage die Nederland betaalt op grond van een daartoe gesloten overeenkomst voor het gebouw waarin de JAA in Hoofddorp is gevestigd wordt als bijdrage verantwoord.
- <sup>5</sup> Tot nu toe zijn onder artikel 18.01.03 steeds uitgaven ten behoeve van automatisering van de divisie scheepvaart verantwoord. In 2004 is een project gestart om een aantal geautomatiseerde systemen te koppelen waarmee de dienstverlening aan de sector kan worden versneld. De automatiseringskosten van dit project worden hier verantwoord.

### 18.03 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2004	Realisatie
% aanhoudingen NL schepen door buitenlandse autoriteiten onder 6,4% i.h.k.v. PSC	ja
structurele daling aanhoudingen buitenlandse schepen i.h.k.v. PSC	ja
toezicht op samenstelling en kwaliteit bemanning schepen koopvaardij	ja
effectief, transparant, uniform en professioneel verloop van de vergunningverlening en de handhaving	ja
afgifte passen digitale tachograaf	nee
reductie overtredingspercentages wegcontroles busvervoer	nee
betere naleving van de eisen inzake vakbekwaamheid taxichauffeurs	ja
reductie overtredingspercentage bij wegcontroles taxivervoer	ja
door invoering weigh in motion neemt de controle op overbelading vrachtwagens/bussen toe	nee
vergroten veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen	gedeeltelijk
verbetering luchtvaartveiligheid	ja
bewaken en bevorderen veilig gebruik spoorwegen, interlokale tram en metro	gedeeltelijk

#### Divisie Scheepvaart

De IVW levert een bijdrage aan het veiligheidsniveau op zee en binnenwateren door middel van het toezicht op en handhaving van de naleving van internationale wet- en regelgeving, die gericht is op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart en op de registratie en meting van schepen. De divisie Scheepvaart is verantwoordelijk voor de domeinen koopvaardij, binnenvaart en visserij. Hieronder zijn voor het domein Koopvaardij de belangrijkste prestatiegegevens weergegeven.

Domein koopvaardij						Realisatie	Doelstelling	Vershil
Subdomein	Operationele doelstelling	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Nederlandse scheepsrederij	Aanhoudingen van NL schepen door buitenlandse autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)	4,6	2,4	3,8	2,2	2,8%	6,4%	3,6% <sup>1</sup>
	Positie Nederlandse vloot op de «white list» (PSC)		6	7	6	n.n.b.	<10	<sup>2</sup>
Koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag	Aanhoudingen van schepen door NL autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)	8,7	7,5	6,7	6,3	5,9%	6,3%	0,4% <sup>3</sup>

<sup>1/2</sup> Er zijn in totaal 1 028 inspecties uitgevoerd op Nederlandse schepen en op basis daarvan zijn 29 schepen aangehouden, ofwel een percentage van 2,8%. Naar verwachting handhaaft Nederland zich ook in 2004 bij de tien best presterende landen. Overigens zijn de verschillen tussen de beste tien landen minimaal.

<sup>3</sup> Vergelijking met de begroting 2004 en voorgaande jaren laat een structurele daling zien van aanhoudingen van buitenlandse schepen in Nederlandse havens in het kader van Port State Controles. Het strengere inspectie regime in Nederlandse en Noord Europese havens leidt mogelijk tot een kwaliteitsverbetering van de buitenlandse schepen.

Domein Koopvaardij									
		Realisatie						Doelstelling	
Subdomein	Grootheid	Indicator	2000	2001	2002	2003	2004	2004	Verschil
Koopvaardij-schepen Bemannings	Inspecties	Inspecties i.k.v PSC (25% van totaal aantal inkomende schepen)	1 631	1 325	1 395	1 355	1 437 25,6%	1 465 25%	28
		Toelating	9 090	5 922	4 603	4 122	4 003	3 500	503 <sup>1</sup>
		Inspecties	166	208	139	279	268	150	118 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Door de aanscherping van antiterrorisme maatregelen heeft een deel van de werknemers aan boord van Holland Amerika Lijn schepen in meerdere landen problemen met walverlof. Voor deze groep mensen worden nu extra (niet wettelijk verplichte) monsterboekjes afgegeven zodat voldaan wordt aan de aangescherpte eisen die door een aantal landen worden gesteld.

<sup>2</sup> De reden van het hogere aantal is de invoering van de Zeevaartbemanningswet en de wijze waarop de scheepsbeheerders nu reeds inspelen op deze wetgeving. Binnen vijf jaar zijn alle scheepsbeheerders verplicht een bemanningsplan in te dienen conform deze wet.

### Divisie Water

De IVW, divisie Water, ziet toe op de juiste toepassing van de VenW wet- en regelgeving ten aanzien van het waterbeheer, houdt daarbij rekening met eigen verantwoordelijkheden van burgers, bedrijven en andere overheden en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid. De IVW, divisie Water, is verantwoordelijk voor het domein RWS.

Domein Water	2003	2004	2004	2004
Toelating/continuering	Realisatie	Norm	Realisatie	Verschil
Vergunningen watermilieuwetten eigen werken (Wvo, Wbb, Wm en Wvz)	29 + 33*	30	37	7 <sup>1</sup>
Vergunningen overige waterwetten eigen werken (Wbr en Ogw)	28	50	43	-7 <sup>2</sup>

\* het gaat hier om vergunningen plus afgedane meldingen (Lozingsbesluit Wvo vaste objecten en Bsb)

<sup>1/2</sup> Zoals blijkt uit bovenstaande tabel is het aantal verleende beschikkingen voor de eigen dienst in 2004 aanzienlijk hoger dan in 2003. De IVW heeft de vergunningverlening en handhaving eigen dienst afgelopen jaar verder ontwikkeld. De procedures zijn verder uitgewerkt, de definitie van een «activiteit eigen dienst» is verduidelijkt. De IVW heeft RWS het afgelopen jaar zes maal aangesproken op overtredingen eigen dienst die niet tijdig ongedaan zijn gemaakt. Zo constateerde de IVW een lozing van olie bij een bellenscherm bij een sluis in Terneuzen, waartegen RWS niet adequaat heeft opgetreden. De IVW heeft RWS hierop aangesproken. De dienst Zeeland is inmiddels bezig met het herstel. De reactie van RWS geeft de IVW vertrouwen dat zij overtredingen van de eigen dienst in de toekomst wel voortvarend aan zal pakken.

### Divisie Vervoer

De IVW draagt bij aan het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer over de weg. De IVW, divisie Vervoer, is verantwoordelijk voor de volgende domeinen: busvervoer, taxivervoer, goederenvervoer over de weg en gevaarlijke stoffen. Hieronder zijn voor bovengenoemde domeinen de belangrijkste prestatiegegevens opgenomen.

Domein Busvervoer							
					realisatie	doelstelling	verschil
Indicator	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Aantal passen digitale tachograaf	–	–	–	–	–	6 000	– 6 000 <sup>1</sup>

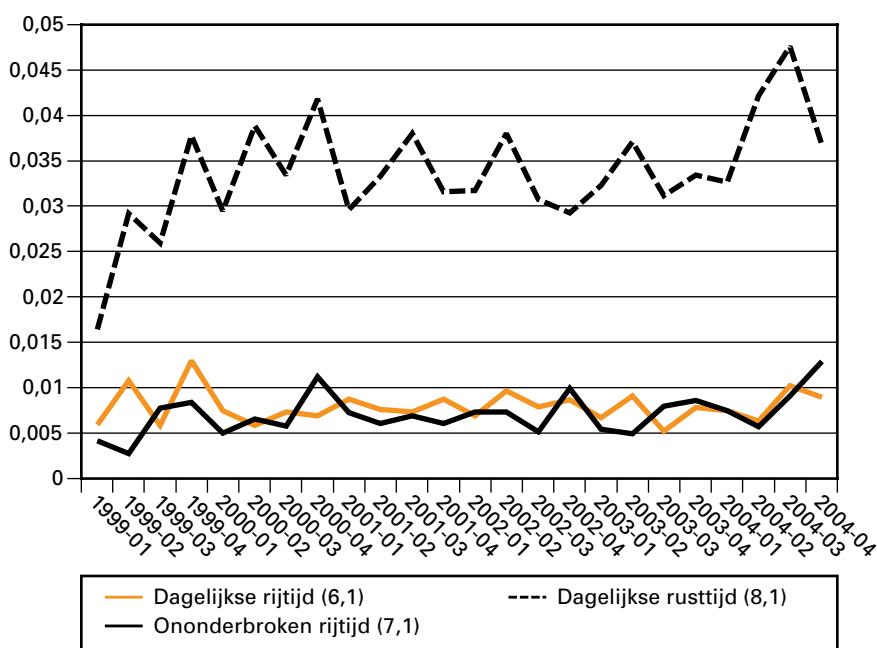
<sup>1</sup> Door uitstel van de Europese regelgeving is de verwachte prestatie met betrekking tot passen digitale tachograaf niet gerealiseerd.

In onderstaande tabel is het aantal wegcontroles in het busvervoer in 2003 en 2004 en de bijbehorende overtredingpercentages in beeld gebracht. De overtredingen betreffen vooral te korte rusttijden, te lange rijtijden en tachografen die niet doorlopend in bedrijf zijn gehouden.

Wegcontroles busvervoer	Besloten en ongeregeld vervoer		Internationale lijndiensten		Pendelvervoer	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Aantal inspecties	1 332	900	100	100	417	460
Overtredingpercentage	16,1	18,2	19,4	21,5	12,2	13,6

In onderstaande grafiek zijn de overtredingpercentages Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atb-v) weergegeven over de periode 1999–2004. Het overtredingenpercentage is afgeleid uit het aantal uitgevoerde inspecties. Het gaat hier om transportinspecties bij het goederenvervoer over de weg. In 1999 zijn de overtredingpercentages met betrekking tot de dagelijkse rusttijd lager ten opzichte van de daarop volgende jaren. Bekend is dat in 1999, 30 000 inspecties werden uitgevoerd en in de daarop volgende jaren ongeveer 20 000. Deze verschuiving zou het beeld kunnen beïnvloeden. Opvallend is dat het overtredingenpercentage over de jaren heen redelijk stabiel is. Voor de piekwaarnemingen zijn geen directe oorzaken bekend. Gesteld kan worden dat het overtredingenpercentage over de afgelopen periode binnen de doelstelling (10 tot 15%) ligt.

### Overredingspercentages transportinspecties Atb-v 1999-2004



Domein Taxivervoer							
					Realisatie	Doelstelling	Vershil
Indicator	2000	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Aantal chauffeurspassen	41 608	16 024	22 001	13 044	6 248	15 000	- 8 752 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> De afgifte van chauffeurspassen en vergunningbewijzen is substantieel lager uitgevallen dan gepland. Dit is te verklaren door de invoering van de extra diploma-eis (vakbekwaamheid) per 1 juli 2004.

De gegevens in onderstaande tabel geven aan dat het totaal en gemiddeld aantal overtredingen, geconstateerd tijdens bedrijfsonderzoeken, in 2003 toegenomen is ten opzichte van 2002.

Bedrijfsonderzoeken taxivervoer	2002	2003
Aantal bedrijfsonderzoeken	119	138
Totaal aantal overtredingen	3 817	6 597
Gemiddeld aantal overtredingen	32,1	47,8

Uit de navolgende tabel blijkt dat het overtredingspercentage bij wegcontroles in het taxivervoer in 2004 licht is gedaald ten opzichte van 2003. De IVW streeft er naar het percentage overtredingen in het taxivervoer verder te reduceren.

Wegcontroles taxivervoer	2002	2003	2004
Aantal wegcontroles	5 373	4 767	3 500
Overtredingpercentage	39,8	34	33,5

Domein Goederenvervoer over de weg							
					Realisatie	Begroting	Verschil
Overbelading	-	-	4 396	2 542	799	3 500	- 2 701

<sup>1</sup> De verwachting van digitale informatie over asdrucken van vrachtauto's op autosnelwegen (Weigh in Motion) bleken te hoog gespannen. In 2004 is het niet gelukt de technische en juridische belemmeringen volledig op te heffen.

In samenwerking met RWS wordt onderzocht hoe deze belemmeringen weggenomen kunnen worden. De gewenste constante stroom van informatie over aslasten van vrachtauto's die vervoer verrichten over het nationaal Rijkswegennet zijn (nog) niet beschikbaar voor handhaving. Fysieke controles met het oog op te zwaar beladen voertuigen hebben in 2004 conform planning plaatsgevonden.

Domein Gevaarlijke stoffen								
Subdomein	Indicator	2000 realisatie	2001 realisatie	2002 realisatie	2003 realisatie	2004 plan	2004 realisatie	2004 verschil
Weg	Ontheffingen GS	20	24	22	11	20	19	- 1
	Basismeting GS	-	-	8 605	5 961	7 500	6 942	- 558
	Monsternamen (GS)	-	-	137	11	100	39	- 61
Zeevaart	Ontheffingen GS	458	487	1 133	1 106	1 050	1 233	183
	Integrale controle incl. GS	2 177	2 285	2 207	2 545	2 450	2 381	- 69
	Broncontrole GS	-	-	-	-	150	-	- 150
Binnenvaart	Ontheffing GS	2	8	6	0	5	1	- 4
	Integrale controle	1 422	1 711	1 769	1 932	1 400	1 460	60
Lucht	Ontheffingen GS	18	19	17	112	60	70	10
	Integrale controle	1 913	2 888	2 093	2 452	2 000	1 929	- 71
	Boordcontrole	179	150	280	265	275	280	5
	Segment selectie	-	-	95	106	150	127	- 23
	Transit vracht inspectie	-	-	150	236	200	219	19
Rail	Lading documenten	-	-	118	102	125	150	25
	Ontheffing GS	-	-	-	1	2	0	- 2
	Inspecties GS	1 322	1 302	1 041	1 293	700	806	106

Uit de cijfers van de in 2004 uitgevoerde transportinspecties gevaarlijke stoffen kan worden geconcludeerd dat de naleving nagenoeg gelijk is gebleven. Van de in 2004 gecontroleerde transporten bleek 31,7% in overtreding te zijn, in 2003 was het overtredingspercentage 29,4%.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de typen overtredingen die bij deze transporten zijn geconstateerd. Hierbij wordt tevens een onderscheid gemaakt naar overtredingen die mogelijk een directe bedreiging vormen voor de veiligheid (type 1-overtredingen) en overtredingen die een secundair risico vormen (type 2-overtredingen).

Indeling van geconstateerde overtredingen gevaarlijke stoffen-wetgeving naar type overtreding					
Type	Omschrijving overtreding	%	Type	Omschrijving overtreding	%
type 1	Stuwage/segregatie	21,96%	type 2	Vervoerdocument	20,54%
type 1	Verpakkingsvoorschriften	2,23%	type 2	Uitrusting voertuig	20,45%
type 1	Lekkage (gev. resten buitenz. verpakking)	1,61%	type 2	Etiketten/opschriften verpakking	11,88%
type 1	Gedragsregels (passagiers/roken)	1,61%	type 2	Opschriften/etikettering voertuig	7,68%
type 1	Vakbekwaamheid	1,16%	type 2	Gevarenkaart	5,09%
type 1	Voertuig toegelaten	0,89%	type 2	Overig documenten	1,70%
type 1	Negeren routing/tunnelverbod	0,54%	type 2	Overig voertuig	0,89%
type 1	Vulling (overondervulling/overbelading)	0,36%	type 2	Overig	0,80%
type 1	Stof toegelaten/classificatie	0,18%	type 2	Vrijstellingen	0,27%
type 1	Verpakkingsconstructie test	0,18%			
Totaal		30,71%			69,29%

### Divisie Luchtvaart

De IVW draagt bij aan de veiligheid en de duurzaamheid van de Nederlandse burgerluchtvaart en de burgerluchtvaart op en boven Nederlands grondgebied door uitvoering en handhaving van de luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving. De divisie luchtvaart is verantwoordelijk voor de domeinen: Luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening, exploitant van luchtvaartuigen, technisch bedrijf en personen (luchtvaart). Hieronder zijn de belangrijkste prestatiegegevens opgenomen.

Domein luchtvaartterreinen en luchtverkeersdienstverlening			
	Begroting 2004	Realisatie 2004	Verschil
Aantal te certificeren luchthavens	7	2	- 5 <sup>1</sup>
Integrale inspecties Luchtverkeersbeveiliging Nederland	2	5	3 <sup>2</sup>
Inspecties grondafhandeling	100	120	20 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Op 24 augustus 2004 ontving vliegveld Hoogeveen als eerste vliegveld in Nederland een veiligheidscertificaat. Hiermee toont het vliegveld aan te voldoen aan de internationale voorschriften voor vliegveiligheid. Ook de NV Luchthaven Schiphol kreeg op 1 september 2004 dit certificaat.

<sup>2</sup> De extra uitgevoerde inspecties hebben betrekking op de goedkeuring van de reorganisatie van de Luchtverkeersleiding Nederland. Er is in 2004 een thema inspectie uitgevoerd: «Runway incursion», rapport wordt opgesteld in 2005.

<sup>3</sup> Door extra inspecties van bepaalde risicomaatschappijen zijn er meer inspecties uitgevoerd dan geraamd. In het eerste kwartaal werden diverse malen de-icing procedures geïnspecteerd en in orde bevonden. Ook werd zeer veel aandacht gegeven aan de weight and balance keten als uitvloeisel van het project grondafhandeling.



Domein Technisch bedrijf			
	Begroting 2004	Realisatie 2004	Vershil
Integrale inspecties erkenningen technisch bedrijf	525	441	- 84 <sup>1</sup>
Specifieke inspecties SAFA, SAGA & SANA	360	277	- 83 <sup>2</sup>

- <sup>1</sup> Verminderde productie door onvoorziene terugloop personele capaciteit (uitstroom personeel door vervroegde uittreding) en implementatie EASA regelgeving. Bij de inspecties worden drie soorten bevindingen onderscheiden: Level-1 bevindingen moeten onmiddellijk worden opgelost, anders wordt het werk stopgezet. Level-2 bevindingen moeten binnen drie maanden worden opgelost. Onder voorwaarden is termijnverlenging mogelijk. Level-3 bevindingen zijn verzoeken om nadere informatie. Er geldt geen termijn. In 2004 zijn geen level 1-bevindingen geconstateerd. Op dit moment kunnen hieraan echter geen conclusies worden verbonden. In het Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004 is een nadere detaillering van de bevindingen opgenomen.
- <sup>2</sup> Minder productie SANA ten gunste van SAFA, naar aanleiding van incidenten met buitenlandse chartermaatschappijen. Daardoor is de totale productie lager uitgevallen. In het Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004 is een nadere detaillering van de bevindingen opgenomen.

Domein Exploitant van luchtvaartuigen			
	Begroting 2004	Realisatie 2004	Vershil
Integrale inspecties (VtV-AOC)	313	297	- 16 <sup>1</sup>
Integrale inspecties (VtV-NL)	10	72	62 <sup>1</sup>

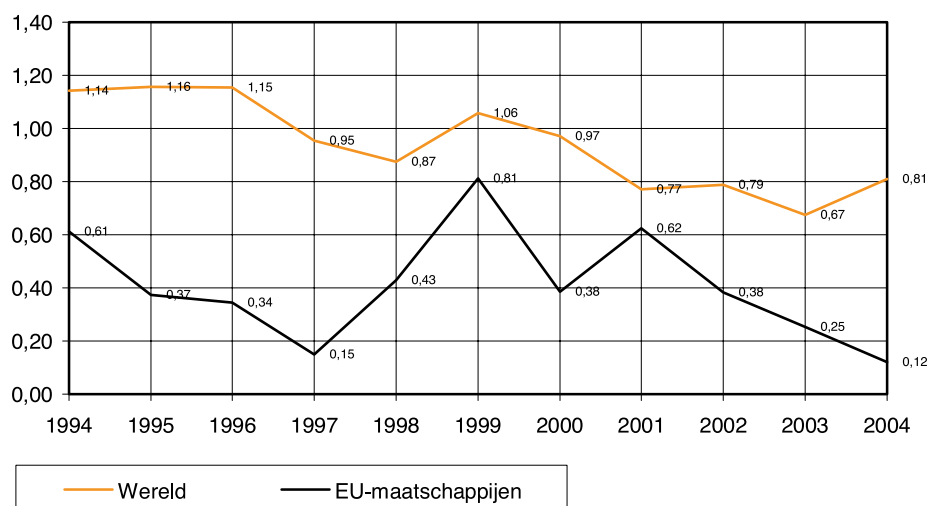
- <sup>1</sup> Inspecties zijn uitgevoerd conform het Inspectie Programma Divisie Luchtvaart (Brief aan TK d.d. 15 juni 2004, kenmerk: IVW/DL/04.555656), na overleg met de sector. Conform planning IPDL zijn er 53 (cabine) en 244 (cockpit) inspecties uitgevoerd. Het aantal wijkt af van de planning door faillissement vliegtuigmaatschappijen en terugtrekken van bepaalde typen vliegtuigen. Er zijn geen noemenswaardige bevindingen geconstateerd. Door constatering van gebreken in 2003, zijn 72 ballonbedrijven geïnspecteerd in 2004 en zullen de overige bedrijven (+ 35) in 2005 geïnspecteerd worden. De vastgestelde gebreken tot heden zijn voornamelijk op administratief gebied.

Een manier om de veiligheid uit te drukken is de wereldwijde fatale ongevalratio. Dit getal geeft het aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten. Onderstaande figuur en de daarin genoemde getallen zijn gebaseerd op gegevens van de databank van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Opgenomen zijn de fatale ongevallen<sup>1</sup> in de burgerluchtvaart met vliegtuigen waarbij het startgewicht meer van 5700 kg bedraagt. De getallen voor 2004 zijn nog onder voorbehoud.

<sup>1</sup> De volgende fatale ongevallen zijn niet meegenomen in de statistieken:

- ongevallen tijdens een trainings-, test- of demonstratievlucht, of een vlucht (zonder passagiers) speciaal bedoeld om het vliegtuig naar een bepaalde luchthaven of plaats te brengen (positioning flights, ferry flights).
- ongevallen ten gevolge van sabotage, kapingen, terrorisme en militaire acties.
- ongevallen tijdens het aan en van boord gaan van passagiers.
- ongevallen die niet veroorzaakt zijn door operationele activiteiten, bijv. tanken of bagage inladen.

**Fatale ongevalratio per miljoen vluchten 1994–2004**



In 2004 is door een commissie onder leiding van de heer Linschoten advies uitgebracht over de wijze waarop de kosten van de divisie Luchtvaart het best doorberekend kunnen worden. Op basis van dat advies is besloten om vaste tarieven te haan hanteren. Tot 2007 worden de tarieven bevroren op het niveau van 2003. Vanaf 2007 moet dan gewerkt worden met kostendekkende tarieven. Basisvoorwaarde voor tariefsverhoging in 2007 is doelmatigheid en transparantie van de inspectieorganisatie. Voorts wordt een overlegstructuur ingesteld tussen de Inspectie en de luchtvaartsector met behulp waarvan de sector inzicht kan worden geboden in de kwaliteit, de inspectie-effectiviteit, de doelmatigheid, de kosten en de tariefopbrengsten van de divisie Luchtvaart. De Kamer is geïnformeerd over dit onderwerp in de brief van 11 oktober 2004 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 800 XII, nr. 3).

### Divisie Rail

De IVW bewaakt en bevordert een veilig gebruik van spoorwegen, interlokale tram en metro voor transport van personen en goederen door burgers en ondernemers, ter voorkoming en beperking van letsel en schade in en door het railverkeer.

Domein Rail					
Subdomein	Instrument	Realisatie 2003	Begroting 2004	Realisatie 2004	Vershil
Infrastructuur-beheerders	Toets veiligheidsmanagement-systeem ProRail	0	1	0	- 1 <sup>1</sup>

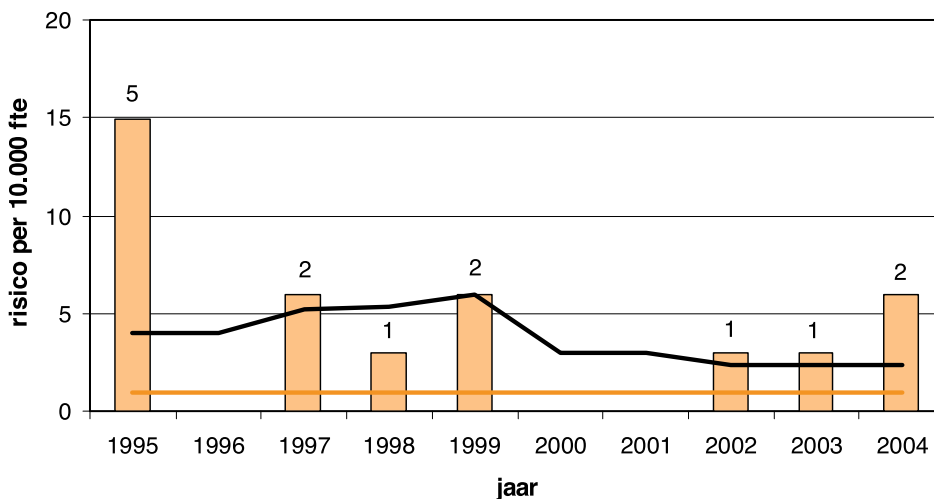
<sup>1</sup> De infrastructuurbeheerder ProRail heeft in 2003 aangekondigd dat in 2004 een veiligheidszorgsysteem zou worden geïmplementeerd. Dit heeft ProRail echter niet gedaan. Het systeem zou door de IVW worden beoordeeld, waarna een initieel veiligheidsattest zou worden afgegeven. Er bestaat voor de infrastructuurbeheerder geen wettelijke verplichting om een dergelijk attest te hebben. Wel dringt VenW, de opdrachtgever van ProRail, al jaren aan op het implementeren van een veiligheidszorgsysteem.

In de nota «Veiligheid op de Rails» die eind 2004 tot stand is gekomen worden de doelstellingen ten aanzien van de veiligheid van het totale railverkeerssysteem voor een belangrijk deel weergegeven. De IVW stelt jaarlijks een trendanalyse op, waarin de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor wordt geanalyseerd. De analyse wordt verricht op basis van ongevalstatistieken, afgezet tegen de veiligheidsnormering zoals gedefinieerd in de nota Veiligheid op de Rails. Deze nota richt zich specifiek op de volgende «risicodragers»: reizigers, personeel, overweggebruikers, personen die zich onbevoegd op het spoor bevinden, personen die suïcide plegen, personen die zich in de omgeving van het spoor bevinden (externe veiligheid).

Uit de trendanalyse blijkt:

- dat het aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders en baanwerkers structureel hoger is dan in de nota Veiligheid op de Rails als acceptabel wordt beschouwd;
- de reizigerveiligheid, uitgedrukt in aantal dodelijke letsels per reizigerkilometer, duurzaam voldoet aan de doelstelling uit de nota «Veiligheid op de Rails»;
- het aantal gewonden onder reizigers hoger is dan de doelstelling uit de nota «Veiligheid op de rails»;
- dat het aantal rood seinpassages (STS) nog steeds licht toeneemt;
- de verbetering van de overwegveiligheid, uitgedrukt in het aantal dodelijke slachtoffers onder overweggebruikers, in 2004 verder is doorgezet, zodat voor het eerst de langjarige doelstelling is bereikt.

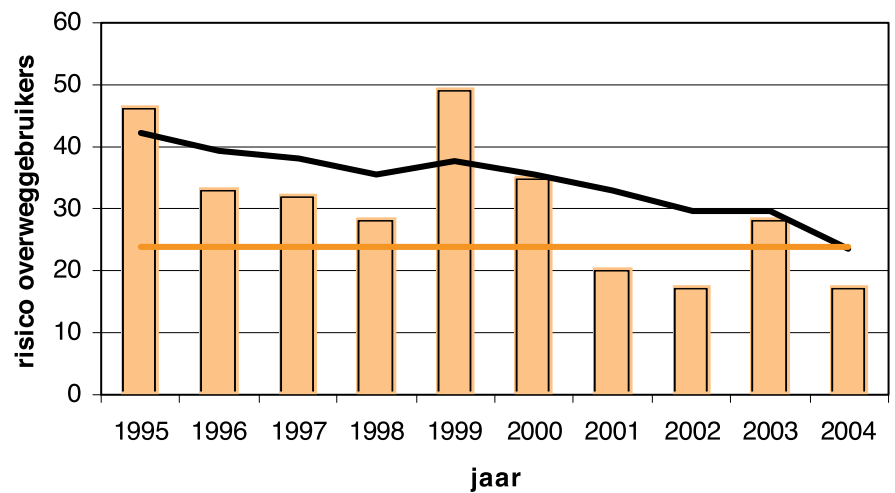
**Risico voor baanwerkers; aantal dodelijke slachtoffers per 10 000 fte**



Rode lijn: Streefwaarde *Veiligheid op de rails*.  
 Zwarte lijn: 5-jaarsgemiddelde  
 Kolommen: risico per jaar

Bovenstaande figuur geeft het jaarlijkse risico voor baanwerkers, uitgedrukt als het aantal dodelijke slachtoffers per 10 000 fte baanwerk. Voor de volledigheid zijn in de grafiek ook de absolute aantallen slachtoffers weergegeven. De veiligheid van baanwerk is structureel onvoldoende. Het risico van een dodelijk ongeval is ruim tweemaal zo hoog als de streefwaarde van één dodelijk slachtoffer per 10 000 fte per jaar. In het Jaarbericht IVW 2004 is een nadere detaillering van de bevindingen opgenomen.

### Risico voor overweggebruikers; aantal dodelijke slachtoffers



Rode lijn: Streefwaarde *Veiligheid op de rails*  
Zwarte lijn: 5-jaarsgemiddelde  
Kolommen: aantal per jaar

De sinds 1995 optredende structurele daling van het 5-jaarsgemiddelde van het risico voor overweggebruikers zet in 2004 onverminderd door. Het 5-jaarsgemiddelde is dat jaar voor het eerst uitgekomen onder de streefwaarde van 24 slachtoffers. Het relatief hoge aantal slachtoffers in 2003 lijkt dan ook een incident.

## 6. NIET-BELEIDSARTIKELN

### 19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS

#### 19.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Een dergelijke brede doeluitkering is niet zinvol toe te rekenen aan de beleidsartikelen. Wel zijn in de Infrastructuuragenda de uitvoeringsprioriteiten opgenomen, waarbij zo veel mogelijk samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW is aangegeven. De bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

#### 19.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
19 Bijdrage aan IF	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>	<b>3 789 756</b>	<b>4 101 552</b>	<b>4 116 936</b>	<b>4 116 936</b>	<b>3 969 715</b>	<b>147 221</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>3 789 756</b>	<b>4 101 552</b>	<b>4 116 936</b>	<b>4 116 936</b>	<b>3 969 715</b>	<b>147 221</b>
19.01 Programma-uitgaven	3 789 756	4 101 552	4 116 936	4 116 936	3 969 715	147 221 <sup>1</sup>

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> Ten laste van dit artikel zijn de bijdragen verantwoord voor infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer, die om begrotingstechnische redenen via de begroting van VenW (XII) moeten lopen. Het grootste deel van de opgenomen saldomutatie bestaat uit een toevoeging uit de aanvullende post van het Ministerie van Financiën ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW.

## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

#### 20.1 Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

#### 20.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
20 Nominaal en onvoorzien	Realisatie				Begroting 2004	Verschil 2004
	2001	2002	2003	2004		
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 1 679</b>	<b>1 679</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 1 679</b>	<b>1 679</b>
Loonbijstelling	0	0	0	0	0	0
Prijlsbijstelling	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0	0	- 1 679	1 679

#### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> Het in de begroting opgenomen negatieve begrotingsbedrag is in het verslagjaar binnen de begroting van VenW (XII) gecompenseerd.

## 21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

### 21.1 De departementale staftaken

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten verantwoord die niet zinnig of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bestuursondersteunende en bestuursneutrale staftaken.

#### *Bestuursondersteunende staftaken*

Hieronder vallen de taken uitgevoerd op basis van een professionele deskundigheid voor de ambtelijke en politieke leiding.

De centrale staven met een strategisch en beleidsondersteunend karakter focussen zich op de volgende hoofdprocessen:

- verkenning en beleidsontwikkeling;
- kaderstelling en regelgeving;
- monitoring en control;
- advisering.

#### *Bestuursneutrale staftaken*

Hieronder vallen de stafdiensten verenigd in een «Shared Services Organisatie» die taken uitvoeren die verbonden zijn aan de departementale werkorganisatie als geheel:

- het uitvoeren van facilitaire zaken;
- verzorgen van ICT-dienstverlening;
- salarisvoorziening en advisering;
- bestuursneutrale taken op personeel en financieel gebied.

#### *Niet toerekenbare activiteiten van de departementsonderdelen.*

Hieronder vallen de algemene uitgaven van DG Personenvervoer, DG Goederenvervoer, DG Luchtvaart en DG Water, voor zover niet toe te rekenen aan de beleidsartikelen. De algemene uitgaven bestaan voornamelijk uit apparaatsuitgaven van de directeuren-generaal van VenW en de daaraan verbonden stafondersteuning. Daarnaast worden op dit artikel de programma-uitgaven verantwoord, die niet direct aan een of meerdere beleidsartikelen zijn toe te rekenen.

## 21.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)							
21 Algemeen departement				Realisatie	Begroting	Verschil	
	2001	2002	2003	2004	2004	2004	
<b>Verplichtingen</b>		<b>252 537</b>	<b>246 449</b>	<b>217 178</b>	<b>198 161</b>	<b>19 017</b>	1
<b>Uitgaven</b>		<b>220 936</b>	<b>234 172</b>	<b>218 377</b>	<b>198 578</b>	<b>19 799</b>	
<b>21.01 Programma-uitgaven</b>		<b>61 676</b>	<b>61 493</b>	<b>55 273</b>	<b>49 807</b>	<b>5 466</b>	
21.01.01 Voorlichting		8 560	4 788	6 068	6 018	50	
21.01.02 Externe oriëntatie		1 238	1 626	1 361	1 712	- 351	2
21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling		2 316	1 537	389	923	- 534	3
21.01.04 Internationale Zaken		2 979	2 999	1 076	2 273	- 1 197	4
21.01.05 Bijdragen derden		20 870	23 277	10 381	15 626	- 5 245	5
21.01.06 Generieke informatiesystemen		21 979	23 909	29 718	16 305	13 413	
21.01.08 HGIS		0	1 950	1 950	0		
21.01.10 Regeringsvliegtuig		3 736	3 357	4 330	5 000	-670	
<b>21.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>159 260</b>	<b>172 679</b>	<b>163 104</b>	<b>148 771</b>	<b>14 333</b>	
<i>Departementale uitgaven en ontvangsten</i>							
21.02.01 Strategisch beleids-, planning en control-taken		28 798	50 585	72 100	45 904	26 196	6
21.02.02 Departementale en facilitaire taken		105 822	96 597	74 646	78 722	- 4 076	
<i>Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen</i>							
21.02.03 Personeel en materieel DGP		8 981	9 172	5 759	9 359	- 3 600	7
21.02.04 Personeel en materieel DGL		4 136	4 276	3 017	3 551	- 534	
21.02.05 Personeel en materieel DGG		8 339	8 072	4 986	7 653	- 2 667 <sup>8</sup>	
21.02.06 Personeel en materieel DGTP		0	0	0	0	0	
21.02.07 Personeel en materieel DGWater		3 187	3 977	2 596	3 582	- 986	
<b>21.03 Ontvangsten</b>		<b>21 865</b>	<b>22 765</b>	<b>6 802</b>	<b>10 164</b>	<b>- 3 362</b>	
21.03.01 Ontvangsten DGP		770	503	24	279	- 255 <sup>9</sup>	
21.03.02 Ontvangsten DGL		1 391	1 089	1 155	2 060	- 905	
21.03.03 Ontvangsten DGG		496	745	871	205	666	10
21.03.04 Overige ontvangsten		2 939	7 042	960	1 683	- 723	
21.03.05 Bijdrage FES		16 265	13 295	2 927	5 937	- 3 010	11
21.03.06 Ontvangsten DGWater		3	91	128	0	128	12
21.03.07 Ontvangsten SSO		0	0	737	0	737	13

### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> De hogere realisatie van de vastgelegde betalingsverplichtingen ten opzichte van de raming opgenomen in de ontwerpbegroting, staat in directe relatie met de hogere kasrealisatie op dit begrotingsartikel.
- <sup>2</sup> Doordat het ICT-café niet is doorggegaan en doordat twee onderzoeken (naar een archiefsysteem en de nieuwe werkplekstandaard 2007) zijn doorgeschoven naar 2005, zijn niet alle beschikbare gelden besteed.
- <sup>3</sup> De lagere realisatie ten opzichte van de raming in de vastgestelde begroting heeft betrekking op overboekingen van budgetten naar andere onder VenW ressorterende diensten voor de financiering van projecten die in Midden- en Oost-Europa en Azië worden uitgevoerd. Voorts zijn budgetten aan andere diensten overgeboekt in het kader van het Europees voorzitterschap van Nederland.
- <sup>4</sup> In het verslagjaar is € 2,3 mln. aan VenW brede personeelsuitgaven overgeboekt naar onderdeel 21.02.01 (Departementale en facilitaire taken). Het resterende verschil bestaat voornamelijk uit een lagere subsidie aan de Raad voor de Transportveiligheid en de Stichting Connekt.
- <sup>5</sup> Ten behoeve van de ontwikkeling van en de aanschaf van licenties voor het nieuwe financiële informatiesysteem (SAP), zijn door middel van overboekingen uit budgetten van andere VenW diensten suppletoir gelden (ca. € 11 mln.) aan dit onderdeel toegevoegd. Voorts zijn hogere uitgaven verricht voor de implementatie van het project SAP-payroll (ter vervanging van het IPA-salarissysteem) en voor de proeftuifase van het project Duurzaam Integraal Archiefbeheer (digitaal archief- en postregistratiesysteem).
- <sup>6</sup> Enerzijds zijn op dit financieel instrument overschotten ontstaan op met name wachtgelden, FLO en suppletierelatingen, waarden, belonen en opleidingen, het aanhouden van vacatureruimte en bij het departementaal breed flankerend beleid in het kader van de veranderopgave VenW. Anderzijds zijn gelden toegevoegd door overboekingen van andere onder VenW ressorterende diensten alsmede ministeries ten behoeve van onder andere de vorming van de SSO, ICT-investeringen, waarden, belonen en hoger opgeleiden en loon- en prijsbijstelling.
- <sup>7</sup> De belangrijkste oorzaken voor het overschot zijn dat er in de loop van het jaar, door de overgang van de DGP/ICT naar SSO, overboekingen van budgetten voor personeel, materieel en automatiseringskosten naar de SSO hebben plaatsgevonden.

Daarnaast is er in 2004 een teruggang geweest in het aantal personeelsleden bij DGP. Mede hierdoor zijn er minder uitgaven verricht voor reguliere personeelsuitgaven, overige personeelsuitgaven en materiele uitgaven. Verder zijn er minder uitgaven verricht voor OEL, Arbobeleid en opleidingen.

<sup>8</sup> Ook hier wordt het verschil tussen de raming en de realisatie veroorzaakt door de overboeking van budgetten naar SSO alsmede een versnelde invulling van de taakstelling (grotere uitstroom) en het niet opvullen van vacatures.

<sup>9</sup> In de begroting was nog rekening gehouden met ontvangsten voor ICT-serviceverlening door DGP voor andere diensten binnen VenW. Door de overgang van DGP/ICT naar SSO zijn deze ontvangsten niet gegenereerd.

<sup>10</sup> De hogere ontvangst wordt voornamelijk veroorzaakt doordat in het verslagjaar de laatste financiële bijdrage van de Europese Commissie ter zake van oude investeringen is ontvangen. Verder zijn extra inkomsten ontstaan uit een bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam in de inningskosten van het VBS-tarief over het jaar 2003 alsmede uit een afrekening voor het expertisecentrum PMR.

<sup>11</sup> Ten behoeve van de projecten Leven met Water, Stichting Connekt en Transumo zijn minder uitgaven verricht dan werd verwacht. Hierdoor zijn uit het Fonds Economische Structuurversterking minder gelden voor de financiering van die projecten opgevraagd.

<sup>12</sup> De niet geraamde inkomsten zijn het gevolg van WAO verrekeningen, ouderbijdragen kinderopvang en een verrekening van salariskosten.

<sup>13</sup> De hogere ontvangsten zijn voornamelijk het gevolg van ontvangen creditnota's voor onder andere te hoog verstrekte voorschotten (eindafrekening over 2003) voor de levering van nutsvoorzieningen.

### 21.3 Nadere toelichting bij de programma- en apparaatsuitgaven

De niet toerekenbare departementale activiteiten genereren de programma-uitgaven voorlichting, externe oriëntatie, departementaal onderzoek en ontwikkeling, internationale zaken, bijdragen aan derden, generieke informatiesystemen, het regeringsvliegtuig, strategische beleids-, planning en controletaken en departementale en facilitaire zaken.

### 21.4 Sturings- en beheersinstrumenten

#### Prestatiegegevens

Volume ambtelijk Personeel Centrale Diensten in fte's en prijs				
	Realisatie		Begroting	Vershil
	2003	2004	2004	2004
– Gemiddelde begrotingssterkte Centrale Diensten	899	585		
– Geraamde begrotingssterkte ministerie van VenW	14 304	12 618	13 779	– 1 161 <sup>1</sup>
– Geraamde begrotingssterkte Centrale Diensten	851	585	824	– 239 <sup>2</sup>
– Verhouding volume ambtelijk personeel vsbegrotingssterkte ministerie VenW	5,95%	4,64%	5,98%	– 1,34 <sup>3</sup>
– waarvan Strategisch beleids-, planning en controletaken*	603	585	574	11 <sup>3</sup>
– waarvan Departementale- en facilitaire taken**	248	388	250	138 <sup>4</sup>
– gemiddelde prijs per fte voor de Strategische beleids, planning en controletaken (€)	60 042	67 700		<sup>5</sup>
– gemiddelde prijs per fte voor de Departementale- en facilitaire taken (€)	45 203	51 829		<sup>6</sup>
<b>Totaal geraamde personele kosten Centrale Diensten (x € 1000)</b>	<b>48 720</b>	<b>61 356</b>	<b>47 023</b>	

\* Begrotingssterkte van de Directie Besturing en Strategie, Jurische Zaken, Financieel Economische Zaken, Organisatie en Informatie, de Departementale Auditdienst, Internationale Zaken en de Directie Communicatie waarbij het zwaartepunt van de taken een strategisch en beleidsmatig karakter hebben.

\*\* Begrotingssterkte van de Shared Service Organisatie

<sup>1</sup> De lagere realisatie wordt veroorzaakt door de invulling van de taakstellingen en (veelal met de taakstellingen samenhangende) FPU.

<sup>2</sup> De daling wordt veroorzaakt door overdracht van taken aan de SSO en invulling van de taakstellingen in het kader van Balkenende 1 en 2.

<sup>3</sup> Na de invulling van de overdracht van taken aan de SSO resteren Strategisch beleids-, planning en controletaken.

<sup>4</sup> In het kader van de concentratie van de bestuursneutrale taken is een groot aantal (138) medewerkers aan de SSO overgedragen. Het betreffen voormalige medewerkers van de Centrale Diensten, Rijkswaterstaat en de DG's Goederen, Luchtvaart en Personenvervoer.

<sup>5</sup> Met het vertrek van veel uitvoerend werk naar de SSO zijn veel lagere schalen bij de Centrale Diensten overgeboekt. Hierdoor is de gemiddelde prijs per fte toegenomen.

<sup>6</sup> De gemiddelde prijs per fte in 2003 is gebaseerd op slechts een beperkt aantal diensten die destijds deel uitmaakten van de SSO. De SSO bestond in 2003 voor een belangrijk deel uit de medewerkers van het Facilitair Bedrijf. De gemiddelde loonsom van deze medewerkers ligt relatief gezien lager ten opzichte van de medewerkers die in 2004 van de andere diensten zijn overgekomen.



Huisvestingsuitgaven bestuurskern (x € 1 000)						
				Realisatie	Begroting	Vershil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Huisvestingsuitgaven* Bestuurskern**	29 281	31 258	41 206	34 201	25 763	8 438 <sup>1</sup>

\* Onder huisvestingsuitgaven worden de huurgelden, de exploitatie- en inrichtingskosten als well de infrastructurele voorzieningen gerekend.

\*\* Onderdeel van de huisvestingskosten van bestuurskern maken uit: Centrale Diensten, hoofdkantoor Inspectie VenW, DG Water, DG Personenvervoer, DG Luchtvaart, DG Goederenvervoer en Shared Services Organisatie.

<sup>1</sup> De hogere kosten zijn gemaakt in het kader van het project herhuisvesting Bestuurskern VenW, dat gericht is op het herhuisvesten van alle beleidsdirectoraten in één gebouw (Plesmanweg). Hiertoe dient eerst groot achterstallig onderhoud aan het pand aan de Plesmanweg aangepakt te worden. Tot de werkzaamheden behoren met name:

- vervanging van technisch afgeschreven cv-installaties en radiatoren;
- sanering van de in bouwdelen aanwezige asbest;
- vervanging van elektrotechnische installaties;
- vervanging van vloerbedekking;
- schilderwerk.

Aantal uitkeringsgerechtigden binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat gebruik maakt van diverse regelingen						
				Realisatie	Begroting	Vershil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Postactieven*	20 556	18 854	17 660	23 554	16 904	6 650 <sup>1</sup>
Regeling 55+	8 168	8 035	7 601		6 674	- 6 674 <sup>1</sup>
WAO				2 691		2 691 <sup>2</sup>
Aantal uitkeringsgerechtigden Postactieven	1 020	880	1 148	1 061	762	299 <sup>3</sup>
Aantal uitkeringsgerechtigden regeling 55+	379	370	289		305	- 305 <sup>3</sup>
Aantal uitkeringsgerechtigden WAO				198		198 <sup>2</sup>

\* WWV, FLO, WW, wachtgeldregeling en pensioenen.

<sup>1</sup> De Regeling 55+ wordt niet meer als een aparte verplichting bijgehouden, maar is opgenomen onder de postactieven. Per saldo wijkt de realisatie nauwelijks af van de raming in de begroting.

<sup>2</sup> Met ingang van 1 januari 2004 is VenW eigen risico drager geworden voor de WAO. De betalingen worden verricht uit vrijgevallen gelden omdat er minder WAO premie betaald hoeft te worden.

<sup>3</sup> Per saldo zijn er 6 personen minder ingestroomd in de regeling Postactieven.

## 22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

### 22.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden uitvoeringsuitgaven verantwoord die niet eenduidig zijn toe te rekenen aan beleidsartikelen. Het betreffen hier overheaduitgaven die noodzakelijk zijn om de RWS-organisatie te laten functioneren. Verder worden op dit artikel onder andere de exploitatiebijdragen verantwoord.

Daarnaast worden ten laste van dit artikel de uitgaven ten behoeve van anticiperend onderzoek en beleidsvoorbereiding en -evaluatie verantwoord.

## 22.2 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x EUR1000)						
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie				Realisatie	Begroting	Verschil
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
<b>Verplichtingen</b>		<b>216 590</b>	<b>286 053</b>	<b>206 360</b>	<b>228 778</b>	<b>- 22 418</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>241 671</b>	<b>313 848</b>	<b>217 164</b>	<b>276 969</b>	<b>- 59 805</b>
<b>22.01 Programma-uitgaven</b>		<b>80 911</b>	<b>146 310</b>	<b>79 484</b>	<b>98 558</b>	<b>- 19 074</b>
22.01.01 Exploitatiebijdragen		21 467	54 340	40 596	43 120	- 2 524
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie		18 949	16 473	15 620	18 161	- 2 541
22.01.03 Anticiperend onderzoek		24 132	16 921	16 784	16 914	- 130
22.01.04 Leenovereenkomst Infra		8 985	51 336	0	13 645	-13 645
22.01.08 Buitenlandactiviteiten RWS		7 379	7 240	4 332	4 515	- 183
22.01.99 Overige programmauitgaven				2 152	2 203	- 51
<b>22.02 Apparaatsuitgaven</b>		<b>160 760</b>	<b>167 538</b>	<b>137 680</b>	<b>178 411</b>	<b>- 40 731</b>
Overige apparaatsuitgaven		160 760	167 538	137 680	178 411	- 40 731
<b>22.03 Ontvangsten</b>		<b>21 934</b>	<b>63 698</b>	<b>11 419</b>	<b>26 499</b>	<b>- 15 080</b>
- Ontvangsten indirecte app.uitgaven		8 023	6 795	5 041	8 906	- 3 865
- Ontvangsten exploitatiebijdragen		375	535	3 386	2 042	1 344
- Bijdragen AO		4 551	5 024	2 973	1 906	1 067
- Leenovereenkomst infra		8 985	51 336	0	13 645	- 13 645
- Diverse ontvangsten			8	19	0	19

### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> In de loop van 2004 hebben diverse mutaties plaatsgevonden op dit onderdeel. Het beschikbare bedrag werd verlaagd met € 37,8 mln. doordat de exploitatiebijdrage aan de NV Westerscheldetunnel voortaan op het Infrastructuurfonds verantwoord wordt. Anderzijds zijn er middelen toegevoegd ten behoeve van de Naco-veren (€ 4,1 mln.) en is in totaal € 31,5 mln. uitgegeven ten behoeve van de afkoop Provinciale Stoombootdiensten. Voorts zijn minder declaraties ontvangen voor de bijdrage aan de Groenvoorziening Schiphol dan eerder door de subsidie-ontvanger is aangegeven en in de begroting is geraamd.
- <sup>2</sup> Door zowel de regionale directies als de specialistische diensten van RWS zijn minder uren besteed aan beleidsondersteuning en -advisering. Verder zijn gelden overgeboekt in verband met overdracht van (beleids)taken aan het centrale apparaat van VenW, personeelsinzet ten behoeve van PMR en financiering van de Stichting Connekt.
- <sup>3</sup> De lening (inclusief rente en boete) van het Ministerie van Financiën ten behoeve van de versnelde aanleg van de N11 Alphen-Bodegraven is in 2003 vervroegd afgelost.
- <sup>4</sup> Deze mutatie heeft met name betrekking op het Smedinghuis. In de 1<sup>e</sup> suppletore wet zijn de in de begroting 2004 toegevoegde middelen t.b.v. het Smedinghuis weer teruggeboekt naar het Infrastructuurfonds (€ 40 mln.). Van Financiën is € 25 mln. ontvangen ten behoeve van de wederopbouw van het Smedinghuis (€ 17 mln. i.v.m. de reeds in 2003 door V&W voorgefinancierde uitgaven en € 8 mln. voor 2004). Hiervan is in 2004 € 2,8 mln. tot betaling gekomen. Daarnaast is ca. € 4,5 mln. overgeheveld naar het centrale apparaat van V&W, omdat diverse activiteiten zijn ondergebracht binnen de departementale Shared Services Organisatie.
- <sup>5</sup> Door de aard van deze veelal niet vooraf te ramen ontvangsten (o.a. voor kinderopvang, pc-privé, huisvesting) is het praktisch niet mogelijk het exacte begrotingsbedrag te realiseren.
- <sup>6</sup> Het betreft hier de ontvangst in het kader van de restschuld aan de Staat van de Stichting Buisleidingenstraat. In het verslagjaar is zowel de bijdrage voor 2003 als 2004 ontvangen.
- <sup>7</sup> Door de specialistische diensten van RWS zijn in 2004 extra ontvangsten gerealiseerd in verband met werk voor derden.

## 7. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

De centrale thema's van de begin 2004 ingezette «Veranderopgave» van VenW zijn de vergroting van de externe oriëntatie en professionalisering van de organisatie en werkwijze. De «Veranderopgave» is de invulling van VenW van het Hoofdlijnenakkoord Balkenende II. Sindsdien lopen er verschillende trajecten, waarbij – in termen van het kabinetsprogramma «Andere Overheid» – wordt ingezet op betere publieke prestaties, meer selectiviteit in wat we als VenW aanpakken en een meer kaderstellende en regisserende sturingsrol. Beleidsmatig is deze invalshoek vertaald in de in 2004 verschenen nota's Ruimte en Mobiliteit. In 2004 is het accent gelegd op «verbinding» en op acties ter verbetering van de efficiency en de interne organisatie van VenW.

Bij «verbinding» gaat het om een drietal relaties: die tussen VenW en de maatschappij, tussen VenW en de politieke omgeving en binnen VenW tussen de beleids-, uitvoerings- en inspectietaken. De beleidsprioriteiten hebben in dit verband extra aandacht gekregen met betrekking tot externe oriëntatie en in samenhang en samenwerking binnen het departement.

In het kader van het programma «Andere Overheid» is in 2004 een start gemaakt met een departementale takenanalyse. Daarin stonden twee vragen centraal: wat moet V en W doen en hoe kan dat beter? In de loop van 2005 zal de departementale takenanalyse worden afgesloten met een aantal verbeteracties. In de zogeheten rijksbrede takenanalyses wordt in 2005 bovendien onderzocht hoe de samenwerking tussen ministeries kan worden verbeterd op een aantal maatschappelijk en politiek relevante terreinen: ruimtelijk beleid, externe veiligheid en economische sectoren/ marktordening.

Op 15 december 2004 heeft de minister van VenW namens het kabinet een eerste reactie gegeven op het eindrapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur-projecten. De commissie constateert daarbij onder meer knelpunten op het gebied van de sturing en controle bij de uitvoering en de kwaliteit van de informatie-voorziening van de grote infrastructurele projecten Betuweroute en HSL-Zuid. Over het rapport van de commissie spreekt het kabinet zich uit nadat de Kamer zich er een oordeel over heeft gevormd.

Het programma «Andere Overheid» was voor VenW mede aanleiding om de sturing en beheersing van de bedrijfsvoering op een vereenvoudigde, pragmatische en effectieve wijze in te richten door stroomlijning van de bedrijfsprocessen. Deze stroomlijning heeft onder meer geleid tot een versimpeling en verbetering van de sturingscyclus binnen VenW, waaronder de begrotingscyclus. Er is nu sprake van een resultaatgerichte managementcyclus waarin sturing, beheersing en verantwoording over te bereiken doelstellingen voor zowel het beleid als de bedrijfsvoering zijn geïntegreerd. Met het oog op het verhogen van de kwaliteit van de ondersteunende processen en het vergroten van de efficiency binnen VenW heeft ook de in 2003 opgerichte Shared Services Organisatie het afgelopen jaar verder vorm gekregen.

In het kader van het programma «Beter Geregeld» zijn in 2004 wetsvoorstellen van VenW getoetst op modernisering, vereenvoudiging en vermindering van regelgeving voor het bedrijfsleven. De resultaten ervan worden meegenomen in de verdere wetgevingstrajecten. Tevens is in 2004 begonnen met de doorlichting van de wetgevingsdomeinen zeevaart,

water en luchtvaart. Het ministerie heeft zich ten doel gesteld de administratieve lasten voor het bedrijfsleven in 2007 met 26% te hebben gereduceerd. In 2004 is een reductie gerealiseerd van 4% ofwel € 40 mln. Hiermee komt de totale reductie eind 2004 uit op de voorgenomen 5% ofwel € 53 mln.

Door RWS is in 2004 verdere invulling gegeven aan de in het Ondernemingsplan 2004–2008 gestelde doelen. Deze doelen omvatten onder meer de «Huis op Orde» maatregelen en acties die moeten leiden tot een publieksgerichte dienstverlener, helder aangestuurd en bedrijfsmatig werkend. Deze maatregelen behelsden in 2004 onder meer de introductie van een resultaatgericht sturingsmodel, het doorvoeren van vereenvoudigde en uniforme werkprocessen en de voorbereiding op de agentschapstatus van RWS per 1 januari 2006 en de daarmee samenhangende invoering van een baten-lasten administratie. Daarnaast is in 2004 een aantal organisatieveranderingen doorgevoerd waaronder de omvorming van het Hoofdkantoor tot een Staf DG en een Corporate Dienst en de vorming van directies Bedrijfsvoering bij de diensten. Deze organisatieveranderingen beogen bij te dragen aan een verdere invoering van resultaatgericht werken en het concentreren van taken om de doelmatigheid te versterken. Tevens is gewerkt aan het verder professionaliseren van het opdrachtgeverschap, waaronder het vaststellen van een Corporate Inkoopstrategie RWS. Er is een Expertise Centrum Opdrachtgeverschap opgericht ten behoeve van de bundeling van kennis op het terrein van de inkoop en die adviseert over innovatieve contractvormen en daaraan te verbinden beheersmaatregelen.

In het kader van de «Veranderopgave» is in 2004 gewerkt aan de integratie van de Directoraten-Generaal Goederenvervoer en Luchtvaart. Deze samenvoeging tot één Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart zal in 2005 zijn beslag krijgen. Per 1 januari 2004 is voorts in lijn met het «Kwaliteitsplan Auditfunctie Rijksdienst» een Departementale Auditdienst ingesteld, waarin zowel de financial als de internal audits zijn ondergebracht. Tevens is in 2004 een heroriëntatie opgestart van de centrale diensten door verdere gebruikmaking van shared services en stroomlijning van de stafondersteuning.

De IVW heeft diverse maatregelen getroffen om het financieel beheer over 2004 op orde te krijgen. Het Audit Committee IVW heeft, onder extern voorzitterschap, onder andere toegezien op implementatie en gebruik van standaardcontracten, gericht op het beheersen van de uitgaven. Daarnaast zijn enkele organisatorische wijzigingen doorgevoerd en de interne controles verscherpt en geïntensiveerd. In 2004 heeft de nadruk van het Audit Committee ook gelegen op beheersing van de belangrijke ontvangstprocessen, uitmondend in de implementatie van een nieuwe administratieve organisatie. Specifieke periodieke managementinformatie gaf inzicht over de stand van het financieel beheer waarbij het management bijstuurde indien nodig.

Daarnaast startte IVW met het beschrijven, vormgeven en vernieuwen van toezichtarrangementen per beleidsterrein, voortvloeiend uit de nota «Toezicht in Beweging». Om de administratieve lasten te verminderen, heeft IVW een start gemaakt met digitalisering van het toezicht (waaronder bijvoorbeeld de invoering van de digitale tachograaf). Hiervoor is een projectdirectie E-Government opgericht.

In 2004 is bij het KNMI een traject afgerond met betrekking tot het voldoen aan de aangescherpte instellingseisen agentschappen. Dit traject heeft bijgedragen aan de verbetering van de (externe) sturing en het bevorderen van het doelmatig werken van het KNMI.

Ook in 2004 is gewerkt aan vergroting van de bewustwording van integriteit. Ten behoeve van de verbetering van de interne coördinatie en het stimuleren en monitoren van het integriteitsbeleid is per 1 maart 2004 een directeur Integriteit aangetreden. Het in- en externe netwerk van integriteitfunctionarissen is versterkt. Voor managers is een masterclass ontwikkeld om hen vaardiger te maken in het uitoefenen van hun voorbeeld rol. In het najaar is de VenW gedragscode Bewust Integer bij de medewerkers verspreid. Eind 2004 is een speciale integriteitsite op intranet geplaatst.

Ook in personele zin is in 2004 veel gebeurd: waren eind 2003 nog 14 702 personen in dienst, ultimo 2004 was dit gedaald tot 13 262.

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 8. VERANTWOORDINGSSTATEN

#### 8.1 Departementale verantwoordingsstaat 2004 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR1000		(1)		(2)		(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie <sup>1</sup>		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		Ontvangsten
	Verplichtingen	Ontvangsten	Uitgaven	Verplichtingen	Uitgaven	Verplichtingen	
<b>TOTAAL</b>	<b>6 359 313</b>	<b>125 916</b>	<b>6 537 774</b>	<b>96 042</b>	<b>178 461</b>	<b>- 29 874</b>	
<b>Beleidsartikelen</b>							
1 Veilig goederenvervoer	18 771	9 902	12 935	1 412	- 9 931	8 490	
2 Versterking netwerk goederenvervoer	8 318	14 509	13 204	3 218	1 305	3 218	
3 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	13 842	16 040	16 354	109	314	109	
4 Duurzaam goederenvervoer	6 506	14 572	7 541		- 7 031		
5 Veilig personenvervoer	55 410	83 845	111 419	1 199	27 574	1 199	
6 Versterking netwerk personenvervoer	18 016	22 053	23 391	257	1 338	257	
7 Klantgerichte personenvervoermarkt	1 360 554	1 363 356	1 473 674	14 996	110 318	14 353	
8 Duurzaam personenvervoer	8 814	25 274	22 231	3	- 3 043	3	
9 Veilige luchtvaart	6 342	6 459	6 399	14	- 60	- 19	
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	28 256	28 256	35 848	4 253	7 592	947	
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	17 407	17 407	8 530	43	- 8 877	18	
12 Duurzame luchtvaart	29 003	111 136	69 456	32 908	- 411	14 963	
13 Veiligheid water	6 262	7 159	6 290	21	869	21	
14 Waterbeheer	29 394	28 523	28 981	526	458	72	
16 Weer, klimaat en seismologie	29 363	30 095	35 503	1 749	5 408	1 295	
17 Ruimtevaart	4 538	16 437	18 833	17 49	2 396		
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	106 602	107 743	94 708	17 113	- 13 035	- 9 452	
<b>Niet-beleidsartikelen</b>							
19 Bijdrage aan Infrastructuurfonds	3 969 715	3 969 715	4 116 936		147 221		
20 Nominaal en onvoorzien	- 1 679	- 1 679	0		1 679		
21 Algemeen departement	198 161	198 578	218 377	6 802	19 017	- 3 362	
22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie	228 778	276 969	217 164	11 419	- 22 418	- 15 080	

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR1000)

## 8.2 Samenvattende verantwoordingsstaat 2004 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR1000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten-lastendienst KNMI</b>			
Totale baten	41 256	45 604	4 348
Totale lasten	40 756	50 362	9 606
Saldo van baten en lasten	500	- 4 758	- 5 528
Totale kapitaalontvangsten	0	5 087	5 087
Totale kapitaaluitgaven	4 624	2 885	- 1 739

<sup>1</sup> De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR1000)

## 8.3 Saldibalans

### Saldibalans per 31 december 2004 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

#### Activa:

Begrotingsuitgaven	€ 6 537 763 393,20
Liquide middelen	€ 39 443,29
Intra-comptabele vorderingen	€ 7 412 472,85
Extra-comptabele vorderingen	€ 12 900 423,44
Deelnemingen	€ 1 014 920 781,33
Leningen u/g	€ 6 646 853,28
Voorschotten	€ 1 729 379 601,55
Tegenrekening leningen o/g	€ 60 433 467,76
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 2 195 503 239,28
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 3 156 890 321,00
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 14 721 889 996,98</b>

#### Passiva:

Begrotingsontvangsten	€ 96 033 475,39
Rekening-courant RHB	€ 6 273 138 633,74
Intra-comptabele schulden	€ 33 808 605,16
Leningen o/g	€ 60 433 467,76
Openstaande verplichtingen	€ 2 195 503 239,28
Openstaande garantieverplichtingen	€ 3 156 890 321,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 12 900 423,44
Tegenrekening deelnemingen	€ 1 014 920 781,33
Tegenrekening leningen u/g	€ 6 646 853,28
Tegenrekening voorschotten	€ 1 729 379 601,55
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	€ 142 234 595,05
<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 14 721 889 996,98</b>

### 8.3.1 Inleiding

Samenstelling

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

### 8.3.2 Activa

#### 8.3.2.1 Begrotingsuitgaven € 6 537 763 393,20

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

#### 8.3.2.2 Liquide middelen € 39 443,29

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

#### 8.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen 7 412 472,85

De cijfers

Met tabel 1 wordt een nadere detaillering gegeven van de aantallen en de openstaande bedragen per 31 december 2004, verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2002 en 2003 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x 1 000)						
Openstaand	2004		2003		2002	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	150	1 730	140	885	500	10 924
posten > 1 jaar	25	5 682	40	8 002	45	4 683
<b>Totaal</b>	<b>175</b>	<b>7 412</b>	<b>180</b>	<b>8 887</b>	<b>545</b>	<b>15 607</b>

Toelichting

Door geluidwerende maatregelen is een aantal vorderingen ontstaan op het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van ruim € 6 mln. Alle intra-comptabele vorderingen kunnen als direct opeisbaar worden beschouwd.



### 8.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen

€ 12 900 423,44

De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 2 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2002 en 2003 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x 1 000)						
Openstaand	2004		2003		2002	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	1 545	6 661	2 905	6 849	3 555	6 688
posten > 1 jaar	1 415	6 239	2 120	9 584	2 220	16 368
<b>Totaal</b>	<b>2 960</b>	<b>12 900</b>	<b>5 025</b>	<b>16 433</b>	<b>5 775</b>	<b>23 056</b>

Toelichting

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

Een direct opeisbare vordering van circa € 3 mln. heeft betrekking op de regeling Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ), omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. Met de debiteur is een betalingsregeling getroffen waarbij onder andere is overeengekomen dat alleen terugbetaald wordt indien daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn.

Door een extern bureau is een onderzoek ingesteld en gebleken is dat de debiteur nalatig is geweest en de in de betalingsregeling overeengekomen voorwaarden niet zijn nagekomen, waarna deze is ontbonden. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van VenW waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een groot aantal vorderingen (ruim 2 800) van geringe omvang uitstaat met een gezamenlijk bedrag van ruim € 7 mln.

### 8.3.2.5 Deelnemingen

€ 1 014 920 781,33

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 3 geeft de deelnemingen per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling weer.

Tabel 3: Deelnemingen (x 1 000)	
Naam	Bedrag
N.V. Nederlandse Spoorwegen	1 012 265
N.V. Maastricht Aachen Airport	2 426
Overige	230
<b>Totaal</b>	<b>1 014 921</b>

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2003 heeft zich een wijziging voorgedaan in het aandelenbezit. Het aandelenbezit in de N.V. Groningen Airport Eelde is op 1 juli 2004 vervreemd aan de provincies Groningen, Drenthe, alsmede de gemeentes Groningen, Assen en Tynaarlo. Het aandelenpakket, zijnde 7 360 aandelen, vertegenwoordigde een nominale waarde van € 3,3 mln.

### 8.3.2.6 Leningen u/g

**€ 6 646 853,28**

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 4 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 4: Leningen u/g (x 1 000)	
Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
Overige	2
<b>Totaal</b>	<b>6 647</b>

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva zal worden gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen. Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van ca. € 7 mln.

Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL. De aflossing van de lening opgenomen onder de post «overige» verloopt volgens schema.

### 8.3.2.7 Voorschotten

€ 1 729 379 601,55

#### Grondslag

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

#### De cijfers

Tabel 5 geeft inzicht in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2004 en ook in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit is verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 5: Voorschotten (bedragen x 1 000)						
Openstaand	2004		2003		2002	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	315	1 419 580	285	1 392 305	260	1 370 082
posten > 1 jaar	255	309 800	190	355 826	255	342 317
<b>Totaal</b>	<b>570</b>	<b>1 729 380</b>	<b>475</b>	<b>1 748 131</b>	<b>515</b>	<b>1 712 399</b>

In tabel 6 wordt informatie verstrekt over de in 2004 afgerekende voorschotten.

Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x 1 000)	
Stand per 31 december 2003	1 748 132
In 2004 vastgelegde voorschotten	2 332 883
	4 081 015
In 2004 afgerekende voorschotten	- 2 351 635
Openstaand per 31 december 2004	<b>1 729 380</b>

#### Toelichting

Door de regeling HIP is in de jaren 2000 tot en met 2004 voor een totaalbedrag van ruim € 17 mln. aan gelden uitgekeerd. Dit om de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten te bespoedigen. De afwikkeling zal plaatsvinden na beëindiging van de projecten. De verwachting is dat dit uiteindelijk in de periode 2005 tot en met 2007 gebeurt.

De subsidieprogramma's Transactie Modal Shift (TMS) en Transportbesparing hebben tot doel te komen tot milieuvriendelijke vormen van wegvervoer, vervoerefficiëntie en om de vervoersbehoeften aan de bron te verminderen.

In dit kader zijn voorschotten verstrekt voor ruim € 8 mln. die naar verwachting in 2005 en 2006 worden afgewikkeld.

Ook zijn sinds 2003 diverse voorschotten verstrekt voor eveneens een gezamenlijk bedrag van ruim € 8 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen, zoals aan ProRail, voor het project Havenspoorlijn, het Maritiem Research Institute Nederland (MARIN) en Nederland Maritiem Land (NML). De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2007 worden afgewikkeld.

Op basis van de wet Personenvervoer 2000 verstrekt VenW financiële bijdragen aan de provincies en kaderwetgebieden ten behoeve van de financiering van de door hen aan openbaar vervoerbedrijven verleende concessies.

Zo is in 2004 ruim € 1 251 mln. verstrekt, onder andere aan het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 281 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 171 mln.), het Stadsgewest Haaglanden (€ 128 mln.), NS Reizigers (€ 90 mln.), het Bestuur regio Utrecht (€ 54 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 47 mln.), de regio Eindhoven (€ 23 mln.) en de regio Twente (€ 21 mln.).

Ook zijn in voornoemd kader aan alle provincies bijdragen verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 410 mln. Tot slot is als gevolg van een BTW-compensatie een totaalbedrag van € 26 mln. verstrekt.

Aan provincies en regionale openbare lichamen is een totaalbedrag van ruim € 13 mln. verstrekt als specifieke uitkering voor het stimuleren van vervoersmanagement en gericht op vooral het woon-werk- en het zakelijke verkeer. De afwikkeling vindt naar verwachting in 2005 plaats.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van circa € 17 mln. verstrekt aan onder andere het CBR (€ 7 mln.), 3VO (€ 5 mln.) en de SWOV (€ 4 mln.).

Vanaf 2001 is een gezamenlijk bedrag van circa € 55 mln. verstrekt voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting van een drietal regionale luchthavens (Luchtvaartterrein Texel, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport). Indien deze voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie, een afwateringssysteem en diverse investeringen moeten deze worden terugbetaald. De afwikkeling vindt naar verwachting in 2006 plaats.

Aan het NLR zijn voorschotten verstrekt die in een tweetal groepen zijn onder te verdelen. Ten eerste als bijdrage in het exploitatietekort, samenhangende met het eigen basisonderzoek, en een bijdrage in de exploitatielasten van de DNW van circa € 38 mln. Ten tweede bijdragen in de investeringen, in de uitbreiding en verbetering, van onderzoeksfaciliteiten van circa € 8 mln.

Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2005 plaats.

Daarnaast is in 2004 een voorschot verstrekt aan de NLR van circa € 9 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan, dat wordt afgerekend nadat het sociaalplan is voltooid.

De Staat heeft in het kader van de afkoop van de jaarlijkse bijdrage aan het geëxploiteerde burger medegebruik van het luchtvaartterrein Welschap in 1998 een bedrag van circa € 7 mln. betaald aan de Stichting Vliegveld Welschap. In deze afkoopsom is mede begrepen een bedrag van circa € 4 mln. dat dient voor de door de N.V. Vliegveld Welschap te verrichten air-side investeringen. Als dit bedrag niet binnen 5 jaar na betaling is aangewend voor de realisatie van deze investeringen, of voor zover het niet is aangewend voor nader overeengekomen andere investeringen, dan moet dit bedrag terugbetaald worden. Een in 2003 ontvangen investeringsoverzicht bleek onvoldoende om tot vaststelling over te gaan. Recentelijk is aanvullende informatie opgevraagd. Nadat deze aanvullende informatie is ontvangen en beoordeeld zal medio 2005 tot definitieve vaststelling worden overgegaan.

In het kader van diverse wachtgelduitkeringen zijn aan de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO) en aan het

Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in de jaren 2003 en 2004 voor een totaalbedrag van circa € 31 mln. aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2005, afgewikkeld.

In het kader van het Nationaal Programma Gebruikersondersteuning zijn in 2003 en 2004 voorschotten verstrekt aan het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart en de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor een gezamenlijk bedrag van circa € 6 mln. Nadat een financiële verantwoording tezamen met een goedkeurende accountantsverklaring is overgelegd vindt afwikkeling plaats.

De Raad voor de Transportveiligheid onderzoekt de ongevallen op de diverse terreinen van verkeer en vervoer en doet voorstellen wat betreft geconstateerde trends. Voor dit doel is in 2004 een voorschot van circa € 5 mln. verstrekt dat naar verwachting in 2005 wordt afgewikkeld.

Aan het Koninklijk Huis is in 2004 een voorschot verstrekt van circa € 5 mln. voor functionele kosten dat, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, eind 2005 wordt afgewikkeld.

Tot slot is een overeenkomst gesloten met de International Bank for Reconstruction and Development en de International Development Association concerning the Transport and Infrastructure Trust Fund. Dit met als doel om het Transport and Infrastructure Trust Fund te financieren met een subsidie van circa € 2 mln. welke naar verwachting in 2005 wordt afgewikkeld.

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, een aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat. Daarnaast is een aantal posten van grote omvang vermeldenswaardig. Naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer om een extra investeringsimpuls tot stand te brengen in het stads- en streekvervoer is vanaf 2001 een gezamenlijk bedrag van ruim € 86 mln. verstrekt. Zo zijn onder andere gelden verstrekt aan het stadsgewest Haaglanden (ruim € 17 mln.), de stadsregio Rotterdam (ruim € 16 mln.), de gemeente Arnhem (circa € 14 mln.), de provincie Gelderland (circa € 11 mln.), de provincie Noord Brabant (circa € 8 mln.) en de Besturen regio Utrecht en Twente (elk circa € 6 mln.).

Voor de veiligheid in verkeer en vervoer zijn stimuleringsbijdragen verstrekt aan lagere overheden en particuliere organisaties voor circa € 94 mln.

Daarbij zijn in het kader van «duurzaam veilig» vanaf 2001 voor ruim € 79 mln. aan voorschotten verstrekt aan onder andere alle provincies welke in de jaren 2005 worden afgewikkeld. Daarnaast zijn in het kader van de «doeluitkering regionaal verkeersveiligheidsbeleid» eveneens vanaf 2001 aan alle provincies voorschotten verstrekt voor een totaalbedrag van circa € 15 mln. waarbij de afwikkeling vanaf 2005 plaatsvindt.

In het kader van het waterbeheer is ter bevordering van een optimale inzet van de Nederlandse expertise op het gebied van integraal waterbeheer in het buitenland een gezamenlijk bedrag van circa € 8 mln. verstrekt. Afwikkeling vindt naar verwachting in 2005 plaats.

Aan de Stichting Mainport en Groen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 8 mln. voor de groenvoorziening van Schiphol.

Door activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten

aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn in 2004 aan het WL/Delft Hydraulics (circa € 5 mln.) en GeoDelft (ruim € 3 mln.) voorschotten verstrekt.

In 2002 is ook ruim € 7 mln. verstrekt in het kader van exploitatiebijdragen aan de veerdienst NACO Ferries B.V., die de verbinding over het Noordzeekanaal verzorgt. Afrekening vindt plaats na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring.

### **8.3.2.8 Tegenrekeningen** **€ 5 412 827 028,04**

Grondslag

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

### **8.3.3 Passiva**

#### **8.3.3.1 Begrotingsontvangsten** **€ 96 033 475,39**

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

#### **8.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB** **€ 6 273 138 633,74**

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en VenW. Dit saldo is gelijk aan de saldobestemming per 31 december 2004 die via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 31 januari 2005, kenmerk BZ 2005-00062 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

#### **8.3.3.3 Intra-comptabele schulden** **€ 33 808 605,16**

De cijfers

De bij het ministerie voorkomende intra-comptabele schulden zijn in tabel 7 weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de ouderdom en de totaalbedragen van de openstaande intra-comptabele schulden per 31 december 2004.

<b>Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x 1 000)</b>						
Openstaand	2004		2003		2002	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	400	29 719	405	27 183	625	29 075
posten > 1 jaar	105	4 090	95	3 181	85	2 708
<b>Totaal</b>	<b>505</b>	<b>33 809</b>	<b>500</b>	<b>30 364</b>	<b>710</b>	<b>31 783</b>

Toelichting

Indien niet expliciet vermeld, kunnen de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december

2004. Deze bedragen, respectievelijk circa € 18 mln. en circa € 4 mln. zijn in januari 2005 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

Tot slot is circa € 5 mln. ontvangen van verzekeringsmaatschappijen vooruitlopend op het herstel van schades als gevolg van schaderijdingen en schadevaringen.

#### **8.3.3.4 Leningen o/g** **€ 60 433 467,76**

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 8 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 8: Leningen o/g (x 1 000)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	57 711
N.V. Luchthaven Schiphol	2 722
<b>Totaal</b>	<b>60 433</b>

Toelichting

Deze leningen kunnen gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden, als op lange termijn opeisbare schulden worden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. Deze lening wordt afgelost uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen. Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

#### **8.3.3.5 Openstaande verplichtingen** **€ 2 195 503 239,28**

Grondslag

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

De cijfers

In tabel 9 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weergegeven.

Tabel 9: Openstaande verplichtingen (x 1 000)	
Stand per 31 december 2003	3 560 021
Aangegaan in 2004	6 464 338
	10 024 359
Tot betaling gekomen in 2004	€ 6 635 726
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	- 1 193 130
Openstaand per 31 december 2004	<b>2 195 503</b>

### 8.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen € 3 156 890 321,00

Grondslag

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

Toelichting

Een wijziging in de garantieverplichtingen ten opzichte van het jaar 2003 is vermeldenswaardig. Zo kan de Staat in tijden van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden optreden als verzekeraar van door Nederlandse exploitanten van schepen en luchtvaartuigen te lopen risico. Ook kan de Staat optreden als herverzekeraar van deze risico's. In dit kader is in overleg met het ministerie van Financiën een garantie verstrekt aan de N.V. Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering als gevolg van terroristische aanslagen van 11 september 2001. Als gevolg van een heroverweging van de voorwaarden is vanaf 17 oktober 2004 het bedrag van de ondergrens ad. € 400 mln. verhoogd naar € 600 mln. waardoor het bedrag waarover risico wordt gelopen verlaagd is van € 2,6 mld. naar € 2,4 mld. Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2004 heeft betrekking op circa 30 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 1,2 mln. tot en met € 2,4 mld. De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 2% tot 9%.

De cijfers

Tabel 10 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2004.

Tabel 10: Garantieverplichtingen (x 1 000)	
Stand per 31 december 2003	3 375 387
Nieuw verstrekt in 2004	0
	<hr/>
	3 375 387
Afname van het risico in 2004	- 218 497
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2004	3 156 890

### 8.3.3.7 Tegenrekeningen

€ 2 763 847 659,60

Grondslag

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

### 8.3.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds

€ 142 234 595,05

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.



## 8.4 De balans per 31 december 2004 van de baten-lastendienst KNMI

Balans per 31-12-2004 KNMI (Bedragen in Euro 1 000)		
	31-12-2004	31-12-2003
<b>Activa</b>		
Materiële vaste activa		
* Grond en gebouwen	63	71
* Installaties en inventaris	2 024	2 507
* Overige activa	2 355	2 929
* In ontwikkeling	32	20
Voorraden	2 570	1 845
Debiteuren	2 456	3 249
Transitorische activa	602	1 269
Liquide middelen	8 770	2 282
<b>Totaal activa</b>	<b>18 872</b>	<b>14 172</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen vermogen		
* Exploitatiereserve	6 879	4
* Onverdeeld resultaat	- 4 758	1 875
Egalisatierekening	454	545
Lening bij Min. van Financiën	4 181	6 326
Voorzieningen	5 683	565
Crediteuren	564	669
Transitorische passiva	5 869	4 188
<b>Totaal passiva</b>	<b>18 872</b>	<b>14 172</b>

### Toelichting opmerkelijke verschillen exploitatie

In het saldo van baten en lasten in de Rijksbegroting 2004 (RB2004) zijn geen voorgenomen besparingen en (sociaal flankerend beleid) kosten van het Vernieuwingsprogramma (VNP) opgenomen. In de RB 2004 was een positief saldo van € 0,5 mln. begroot. Hierbij is opgemerkt dat het positieve resultaat alléén kon worden behaald indien het VNP geheel zou worden uitgevoerd. Tevens was een klein positief saldo begroot om het Eigen Vermogen aan te vullen, zodat er een reserve is voor het financieren van het vernieuwingsproces en ook om mogelijke (kleine) tegenvallers zelf te kunnen opvangen.

In 2004 is een start gemaakt met de voorgenomen bezuinigingen samenhangend met de uitvoering van het VNP. Omdat deze voorgenomen bezuinigingen pas later in het jaar zijn gerealiseerd, is reeds in de RB 2005 voor 2004 een verwacht verlies van € 1,2 mln. opgenomen.

De oorzaken waardoor het verwachte tekort van € 1,2 mln. (exclusief de dotatie aan de voorziening die niet was begroot) teniet konden worden gedaan, is een aantal meevallers dat heeft gezorgd voor een gunstiger baten/lasten-saldo. Deze meevallers zijn de onderschrijding van de materieelkosten als gevolg van een laag uitgavenpatroon voor de investeringsprojecten (vervanging en vernieuwing); de bijdrage VenW is eenmalig gestegen als gevolg van compensatie vanuit het moederdepartement voor PC-privé en een inkoop-efficiency die in de sectoren van het KNMI is gerealiseerd.

Naast de bijdrage van VenW realiseert het KNMI haar financiering uit opbrengsten van derden, te weten:

- opbrengsten vanwege dataleveranties;
- opbrengsten uit 2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> geldstroomprojecten;
- diverse kleine opbrengsten;
- opbrengsten vanwege luchtvaartmeteorologische dienstverlening.

De post «Opbrengsten derden» geeft een stijging aan ten opzicht van de begroting. Echter in de begroting van de opbrengsten uit 2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> geldstroomprojecten is de verwachte omzet niet opgenomen. Dit is ook zichtbaar bij de post Personeel, waar de kosten voor 2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> geldstroomprojecten niet zijn opgenomen in de begroting.

Voor de opbrengsten uit luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie voor 2004 € 0,85 mln. onder de begroting uitgekomen, als gevolg van lagere uitgaven van materieelkosten en minder afdelings-overheadkosten. Zowel de kosten als de opbrengsten van de luchtvaartmeteorologische dienstverlening worden op voorcalculatorische basis opgenomen in de begroting.

In de voortgangsrapportage aan het departement (september 2004) is aangegeven dat de te verwachten kosten van het VNP op ca. € 5 mln. werden geraamd. Hierdoor zou het Eigen Vermogen (fors) negatief worden. Om te voorkomen dat het agentschap KNMI op een negatief Eigen Vermogen uitkomt, heeft het moederdepartement een eenmalige bijdrage aan het KNMI van € 5 mln. verstrekt. Het KNMI heeft voor het VNP in 2004 een voorziening gecreëerd (dotatie van ca. € 5 mln.). Hierdoor is het saldo baten en lasten uitgekomen op € 4,758 mln. negatief. Echter door de directe bijdrage van het moederdepartement aan het Eigen Vermogen blijft het Eigen Vermogen van het KNMI op een niveau van € 2,1 mln. Met het moederdepartement is afgesproken dat het KNMI dan zelf de eigen ICT vernieuwing financiert. Dit betekent dat in de komende 2 jaar een verlaging van het Eigen Vermogen wordt verwacht van € 1 mln.

## Baten-lastendienst KNMI 2004

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2004 (bedragen in EUR 1000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten</b>			
Opbrengst V en W	29 281	29 822	541
Opbrengst derden	11 869	15 560	3 691
Rente baten	15	38	23
Buitengewone baten	91	184	93
<b>Totaal baten</b>	<b>41 256</b>	<b>45 604</b>	<b>4 348</b>
<b>Lasten</b>			
Apparaatskosten			
* Personeel	23 778	28 815	5 037
* Materieel	14 303	13 847	- 456
Rente lasten	415	300	- 115
Afschrijvingen	2 060	1 706	- 354
Dotaties voorzieningen	200	5 588	5 388
Buitengewone lasten	0	106	106
<b>Totaal lasten</b>	<b>40 756</b>	<b>50 362</b>	<b>9 606</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>500</b>	<b>- 4 758</b>	<b>- 5 258</b>

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2004 (Bedragen in EUR 1000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
1. Rekening courant RIC 1 januari	3 044	2 280	- 764
2. Totaal operationele kasstroom	2 560	4 287	1 727
3a. -/- totaal investeringen	- 2000	- 740	1 260
3b. +/- totaal desinvesteringen		87	87
3. Totaal investeringskasstroom	- 2000	- 653	1 347
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.		0	
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.	5 000	5 000	
4c. -/- aflossingen op leningen	- 2 624	- 2 145	479
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	0	0	0
4. totaal financieringskasstroom	- 2 624	2 855	5 479
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 mln. euro)	980	8 769	7 789

*Algemeen*

Binnen VenW is ten aanzien van het toezicht op ZBO's en RWT's het beleidskader «Welingericht Toezicht» van kracht, met de daarbij behorende aanschrijving. Welingericht Toezicht is de algemene toezichtvisie van VenW. Voor de onderscheiden ZBO's en RWT's zijn c.q. worden zogeheten specifieke toezichtvisies opgesteld.

In 2004 is voor een aantal ZBO's en RWT's een toezichtvisie conform het beleidskader opgesteld dan wel geactualiseerd.

*Prorail*

2004 was het laatste jaar waarin de relatie tussen de Staat en Railverkeersleiding en Railned werd beheerst door een jaarovereenkomst en de relatie tussen de Staat en Railinfrabeheer een subsidierelatie betrof. Wat betreft de jaarovereenkomsten vond de betaling plaats op basis van het hiervoor geldende bekostigingsmodel. De financiering van Railinfrabeheer (RIB) vond plaats op grond van subsidieverlening en werd beheerst door de Wet infrastructuur en de Algemene wet bestuursrecht.

In 2004 zijn de voorbereidingen getroffen voor de inmiddels gerealiseerde fusie per 1 januari 2005 van Railverkeersleiding, Railned en Railinfrabeheer tot één bedrijf, ProRail. De relatie Staat – ProRail is per die datum gebaseerd op de concessie die op grond van de Spoorwegwet aan ProRail is verleend per 1 januari 2005 en de subsidieverlening op grond van de Wet en het Besluit Infrastructuur.

Het tekort op de egalisatierekening is in 2004 ingelopen met € 23 mln.

In de beheerconcessie zijn bepalingen met betrekking tot de migratie van ProRail naar output- en outcomesturing opgenomen. In dat kader is met ProRail overleg gevoerd over de elementen die hieraan kunnen bijdragen, zoals de toezichtvisie, het bekostigingsmodel en het vaststellen van de jaarlijkse subsidie.

De toezichtvisie die was opgesteld voor RIB voor het jaar 2003, werd met wederzijds goedvinden verlengd tot en met 2004. In 2004 is gewerkt aan een toezichtvisie ProRail 2005. Daar de definitieve inhoud van de beheerconcessie pas eind december bekend was en er in 2005 nog een overleg met de Kamer hierover zal plaatsvinden, is deze toezichtvisie nog niet definitief. De verwachting is dat deze eind eerste kwartaal 2005 aan de Bestuursraad kan worden aangeboden.

*Dienst Wegverkeer (RDW)*

De tarieven voor 2005 zijn vastgesteld en goedgekeurd. Daarbij zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen. De begroting en het Financieel Meerjarenbeleidsplan zijn vastgesteld en goedgekeurd.

Het Strategisch Plan 2005–2008 van de RDW is met de directie van de RDW besproken. Daarbij zijn nadere afspraken gemaakt over de afstemming op het gebied van internationale overleggen die de RDW namens de minister in Brussel en Geneve voert op het gebied van wet- en regelgeving met betrekking tot voertuigen. Ook zijn nadere afspraken gemaakt over de activiteiten op het gebied van typegoedkeuringen, te weten dat deze taak uiterlijk in 2007 kostendekkend dient te zijn. Gezien de sterke internationale concurrentie voor deze taak, ligt er een aanzienlijke uitdaging op dit terrein.

In 2004 zijn drie nieuwe leden van de Raad van Toezicht door de minister benoemd (geen bijzonderheden over te melden).

Naar aanleiding van het jaarverslag 2003 van de RDW is afgesproken dat extra aandacht zal worden geschonken aan de wachttijden voor niet vaste

(met name particuliere) klanten bij de keuringsstations. Daarnaast hanteert de RDW zogenoemde bloktijden voor vaste, zakelijke klanten. De algemene reserve is in 2004 conform afspraak afgebouwd tot nul. De RDW heeft geen aanspraak hoeven te doen op aanvullende leenfaciliteiten.

Aangezien de RDW tariefgefinancierd is, zijn in de begroting en het jaarverslag van VenW geen ramingen en realisaties opgenomen. Voor een overzicht van de begroting en realisatie van de RDW wordt verwezen naar het jaarverslag 2004 van de RDW dat uiterlijk 1 juli gepubliceerd zal worden.

#### *CBR*

De tarieven zijn overeenkomstig de gebruikelijke procedure vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant. De tarieven zijn aangepast overeenkomstig de normale procedure die hier voor geldt.

De Raad van Toezicht van de Stichting CBR keurt de begroting goed.

De jaarrekening wordt met goedkeurende accountantverklaring aan VenW ter informatie aangeboden.

In het kader van de nieuw op te stellen wet CBR zal de opbouw van de vermogenspositie van de Stichting CBR een van de te bespreken onderwerpen zijn. Het Kabinet heeft in de zomer van 2004 besloten af te zien van het reglementeren van de bijzondere hybride positie van het CBR in de Wegenverkeerswet 1994. Het CBR dient een organisatie te worden met louter publieke activiteiten. De private activiteiten dienen te worden beëindigd.

Wat betreft de Onderzoeken en EMA's (art. 130–134 Wegenverkeerswet 1994) kan het volgende worden opgemerkt:

Onderzoeken: gepland 2004: 6 600, gerealiseerd: 7 544;

EMA's: gepland 2004: 9 600, gerealiseerd: 10 294.

Deze cijfers zijn nog niet officieel goedgekeurd.

#### *Innovam/IBKI*

In afwachting van een kostprijsmodel is besloten om geen tariefmutaties door te voeren, zodat de tarieven voor 2005 gelijk zijn aan die van 2004, alsmede om nog geen omvang te bepalen voor een reserve voor de publieke taakuitoefening. Op korte termijn zal het kostprijsmodel worden vastgesteld en zullen nieuwe tarieven worden voorgesteld.

Er heeft twee maal overleg tussen de Landelijke Belangenvereniging voor Rijopleiding Instituten (LBVI), Innovam en VenW plaatsgevonden over de taakuitoefening van Innovam. Reden daarvoor was een aantal klachten over de kwaliteit van de dienstverlening. Naar aanleiding van deze overleggen is door Innovam een aantal maatregelen getroffen waardoor de kwaliteit van de dienstverlening zichtbaar is verbeterd (onder andere minder klachten, kortere doorlooptijden tussen aanvraag en afnemen examens).

#### *Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs)*

Het versterkt toezicht op het KOFs heeft in overleg met OCW in 2004 geleid tot een doelmatigheidsonderzoek. Op grond van de resultaten van dit onderzoek is besloten het KOFs los te weken van de huidige organisatiestructuur. Dit omvormingsproces zal in 2005 zijn beslag krijgen.

#### *Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*

Ten aanzien van de NIWO is besloten de juridische vormgeving niet te wijzigen. Wel is een aantal noodzakelijke wijzigingen in gang gezet en wordt de toezichtvisie aangepast aan de nieuwe situatie.

*Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)*

In verband met de voorgenomen wijziging van de Wet goederenvervoer over de weg komt het regime van de inschrijvingen eigen vervoer te vervallen. Dat leidt er toe dat de activiteiten van de SIEV ten einde lopen. Met SIEV is contact over de afbouw.

*Keuringsinstanties pleziervaartuigen en keuringsinstanties uitrusting van zeeschepen*

Deze keuringsinstanties worden inmiddels niet meer door de Algemene Rekenkamer als RWT aangemerkt, aangezien slechts sprake is van een maximumtarief voor de werkzaamheden die voortvloeien uit de publieke taak.

Organisaties zijn gecertificeerd door de Raad van Accreditatie (RvA), welke jaarlijks toezicht op deze organisaties houdt.

**Aanbevelingen Algemene Rekenkamer**

In deze bijlage wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij de financiële verantwoording over het jaar 2003 en de maatregelen die zijn getroffen om de geconstateerde tekortkomingen in de komende jaren te voorkomen. De bedoelde onvolkomenheden, die zijn opgenomen in figuur 7 van het Rapport bij het Jaarverslag 2003, bestonden uit:

1. Financieel beheer Bouwdienst Rijkswaterstaat;
2. Financieel beheer DG-Goederenvervoer;
3. Inspectie Verkeer en Waterstaat;
4. Materieel beheer.

*Ad. 1. Financieel beheer Bouwdienst Rijkswaterstaat*

De Algemene Rekenkamer constateerde over 2003 dat bij de Bouwdienst van de Rijkswaterstaat het financieel beheer weliswaar was verbeterd ten opzichte van het daaraan voorafgaande jaar, maar nog niet op orde. De Rekenkamer deed de aanbeveling om op dezelfde voet voort te gaan met de implementatie van het in 2003 opgestelde verbeterplan. Dit verbeterplan heeft tot doel het financieel beheer uiterlijk eind 2004 structureel op orde te hebben. De in 2003 ingezette verbetermaatregelen zijn voor 2004 gecontinueerd. De maatregelen die beoogden het financieel beheer structureel op orde te krijgen zijn inmiddels volledig geïmplementeerd. Het verbetertraject is onder verantwoordelijkheid van de directeur Bedrijfsvoering uitgevoerd en hierover is per kwartaal gerapporteerd aan een stuurgroep onder voorzitterschap van de CFO van de RWS en bestaat verder uit onder meer de hoofddirecteur FEZ en de directeur van de Departementale Auditdienst. Met de genomen maatregelen lijken de grootste problemen te zijn opgelost.

*Ad 2. Financieel beheer DG-Goederenvervoer*

Over 2003 is de Algemene Rekenkamer kritisch over het financieel beheer bij het DG-Goederenvervoer (DGG). Daartoe is een plan van aanpak voor de verbetering van de kwaliteit van het financieel beheer binnen DGG opgesteld. De Algemene Rekenkamer wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden. In maart 2004 hebben de SG, de hoofddirectie FEZ en de Auditdienst met het conceptplan ingestemd, waarna de uitvoering daarvan onder regie van een brede stuurgroep Verbetering Financieel Beheer DGG ter hand is genomen. In dit plan is een aantal structurele verbetermaatregelen benoemd, zoals een betere aansluiting tussen de aansturing van DGG en de binnen DGG bestaande sturingspraktijk. Ook is er een audit gedaan naar de opzet van de administratieve organisatie. Om een ordentelijk financieel beheer en een beheersing van financiële processen te realiseren, worden in de lijnorganisatie workshops financieel beheer gehouden en individuele gesprekken gevoerd met uitvoeringsbegeleiders. Verder zijn er managementrapportages opgesteld inzake het financieel beheer met betrekking tot contracten/opdrachten en subsidies.

Tot slot is er een aantal specifieke structuurverbeterende maatregelen gaande, zoals de doorlichting en correctie van de voorschottenadministratie.

Dit proces loopt simultaan aan de veranderopgave waarin de SG onder andere het besluit heeft opgenomen tot fusie van de DG's Goederenvervoer en Luchtvaart. Hoewel de voortgang van het Plan van Aanpak Verbetering Financieel beheer hier niet onder geleden heeft, moet wel worden geconstateerd dat de capaciteitsgrenzen van de met het contracten- en subsidiebeheer belaste medewerkers nagenoeg zijn bereikt. Even-

tuele problemen worden dan echter opgelost ten koste van de doorlooptijden (en niet ten koste van de kwaliteit). De verwachting is dan ook dat de ingezette verbeteracties hun bijdrage hebben geleverd aan een verbeterd financieel beheer bij DGG.

#### *Ad 3. Inspectie Verkeer en Waterstaat*

Er is in 2004 veel aan gedaan om het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) (structureel) op orde te krijgen. De basis daarvoor lag in het Verbeterplan Financieel Beheer IVW. Ondersteund door de uitkomsten van het Onderzoek Financiële Functie (uitgevoerd door de HDFEZ), richtte dat Verbeterplan zich met name op vergroting van de betrokkenheid van het (lijn)management en het initiëren van een cultuuromslag. De uitvoering van het Verbeterplan was belegd bij de Task Force Financieel Beheer IVW. Een onafhankelijk Audit Committee IVW heeft toezicht gehouden op de uitvoering van dit plan.

Gestreefd is naar de implementatie en het gebruik van standaardcontracten met het doel om de uitgaven te beheersen. In dat kader zijn de verificaties en de interne (verbijzonderde) controles, met name bij de divisie Luchtvaart en de divisie Vervoer, verscherpt en geïntensiveerd. Ongewenste uitkomsten leidden steevast tot interventies en managementgesprekken. Daarnaast lag in 2004 de nadruk op de beheersing van de belangrijkste ontvangstprocessen, uitmondend in een beschrijving/ontwerp en implementatie van de nieuwe administratieve organisatie. Specifieke periodieke managementinformatie gaf inzicht in de stand van het financieel beheer waarbij het (lijn)management (bij)stuurde. Een laatste belangrijk aandachtspunt voor IVW bestond uit het opleiden van (financiële) medewerkers om bewustwording te creëren.

#### *Ad 4. Materieel beheer*

Het afgelopen jaar is gewerkt aan de inrichting van het informatiesysteem SAP voor onder andere het beheren van materieel. Dit is met name gericht op de diensten die agentschap worden (RWS en IVW). Om effectief gebruik te kunnen maken van de module vaste activa heeft besluitvorming plaatsgevonden over de activa indeling, de wijze van vastleggen, de afschrijvingen en de openingsbalans. Momenteel lopen een aantal pilots bij dienstonderdelen van RWS. De uitkomsten van deze pilots zijn van invloed op de wijze waarop we in de toekomst binnen VenW met het materieelbeheer om willen gaan.



## Bijlage 3

### Afkortingenlijst

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AIS	= Automatisch IdentificatieSysteem
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
APK	= Algemene Periodieke Keuring
ATB	= Automatische treinbeveiligingssystemen
Atb-v	= Arbeidstijdenbesluit vervoer
ATBNG	= Automatische treinbeveiligingssystemen Nieuwe Generatie
ATM	= Air Traffic Management
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AZ	= Ministerie van Algemene Zaken
B.	
BDU	= Brede Doeluitkering
Bkl	= Geluidsbelastingeenheden kleine luchtvaart
BKL	= Basiskustlijn
BOA	= Buitengewoon Opsporingsambtenaar
BR	= Betuweroute
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CCDM	= Coördinatie Commissie Doelgroepmonitoring
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDV	= Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid
CVOV	= Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer
D.	
DGG	= Directoraat Generaal Goederenvervoer
DGL	= Directoraat Generaal Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGPS	= Digital Global Position System
DGW	= Directoraat Generaal Water
3VO	= Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie
E.	
EASA	= European Aviation Safety Agency
EBIT	= Energiebesparing in transport
ECAC	= European Civil Aviation Conference
EG	= Europese Gemeenschap
EHS	= Ecologische Hoofdstructuur
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol
EMS	= Europese Marine Strategie
ESA	= European Space Agency
ETCS	= European Train Control System
EU	= Europese Unie
EUMETSAT	= EUropean organisation for the exploitation of METeoro-logical SATellites
EV	= Externe Veiligheid
EVO	= Eigen Vervoerders Organisatie
EZ	= Ministerie van Economische Zaken

F.	
FES	= Fonds Economische Structuurversterking
FIOD/ECD	= Fiscale inlichtingen- en opsporingsdienst/Economische controledienst
FPU	= Flexibel Pensioen en Uittreding
G.	
GDU	= Gebundelde Doeluitkering
GHR	= Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam
GIS	= Geluidsisolatieproject Schiphol
GMES	= Global Monitoring of Environment and Security
GVB	= Gemeentelijke Vervoerbedrijven
H.	
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HIP	= Haven Interne Projecten
HRN	= Hoofd Railnet
I.	
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICES	= Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICT	= Informatie en Communicatie Technologie
IFFAS	= International Financial Facility for Aviation Safety
IIASL	= International Institute of Air and Space Law
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organization
IPCC	= Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	= Inter Provinciaal Overleg
ISPS	= International Ship and Port Facility Security (Code)
IVMS	= Integraal Veiligheids Managementsysteem
IWW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
J.	
JAA	= Joint Aviation Authorities
K.	
KIS	= Keteninformatiesysteem
KLPD	= Korps Landelijke Politiediensten
Klu	= Koninklijke Luchtmacht
KNMI	= Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KPVV	= Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW	= Kaderrichtlijn Water
L.	
LBOW	= Landelijk Bestuurlijk Overleg Water
LIB	= Luchthavenindelingbesluit
LNV	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LOA	= Loodsen Op Afstand
LVB	= Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland
M.	
MARIN	= Maritiem Research Institute Nederland
MEIS	= Monitoring, Evaluatie Implementatie Schipholbeleid
MER	= Milieu Effect Rapportage

MIG	=	Modernisering Instrumentarium Geluidshinder
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MLA	=	Micro Light Aircraft
MSG	=	Meteosat Second Generation
MTC	=	Multimodaal Transport Centrum
MTR	=	Maximaal Toelaatbaar Risico
N.		
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
NCASP	=	Nationaal Beveiligingsplan Burgerluchtvaart
NDL	=	Nederland Distributie Land
NLR	=	Stichting Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium
NMa	=	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NML	=	Nederland Maritiem Land
NMP	=	Nationaal Milieu Beleidsplan
NoMo	=	Nota Mobiliteit
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSP	=	Nieuwe sleutelprojecten
NVA	=	Nationaal Veiligheidsarrangement
NNVO	=	Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen
NURG	=	Nadere Uitwerking RivierenGebied
O.		
OAG	=	Official Airline Guide
OCW	=	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OECD	=	Organisation for Economic Cooperation and Development
OEI	=	Overzicht Effecten Infrastructuur
OEEI	=	Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur
OM	=	Openbaar Ministerie
OMI	=	Ozone Monitoring Instrument
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAD	=	Potential Avoidable Damage
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PvW	=	Partners voor water
R.		
RIS	=	River Information Services
RIVM	=	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RNVGS	=	Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
RWS	=	Rijkswaterstaat
RWT	=	Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.		
SAFA	=	Safety Assessment Foreign Aircraft
SBL	=	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SES	=	Single European Skys
SID	=	(Nederlands) Zeevarenden Identiteitsdocument
SOIT	=	Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SSO	=	Shared Services Organisatie
STS	=	Stoptonend sein

SUBBIED	=	Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVB	=	Stimuleringsregeling verwerking baggerspecie
SVOV	=	Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SWOV	=	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
T.		
TAF	=	Terminal Aerodrome forecast
TAO	=	Treindienst aantastende Onregelmatigheden
TMS	=	Transactie Modal Shift
TRG	=	Totaal Risico Gewicht
U.		
UvW	=	Unie van Waterschappen
UWO	=	Uitwerkingsovereenkomst
V.		
VACS	=	Veiligheid Advies Commissie Schiphol
VBS	=	Verkeer Beheer Systeem
VBTB	=	Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording
Verdi	=	Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal
Vinex	=	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VNP	=	Vernieuwingsprogramma
VOS	=	Vluchtige Organische Stoffen
VpS	=	Veiligheidsplatform Schiphol
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VWS	=	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.		
Wgw	=	Wet goederenvervoer over de weg
WIM-Vid	=	Weigh In Motion Videosysteem
WMO	=	World Meteorological Organisation
Wp2000	=	Wet personenvervoer 2000
WVO	=	Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren
WROOV	=	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig Bestuursorgaan
Zoab	=	Zeer Open Asfalt Beton