
Vergaderjaar 2009–2010

32 360 XII

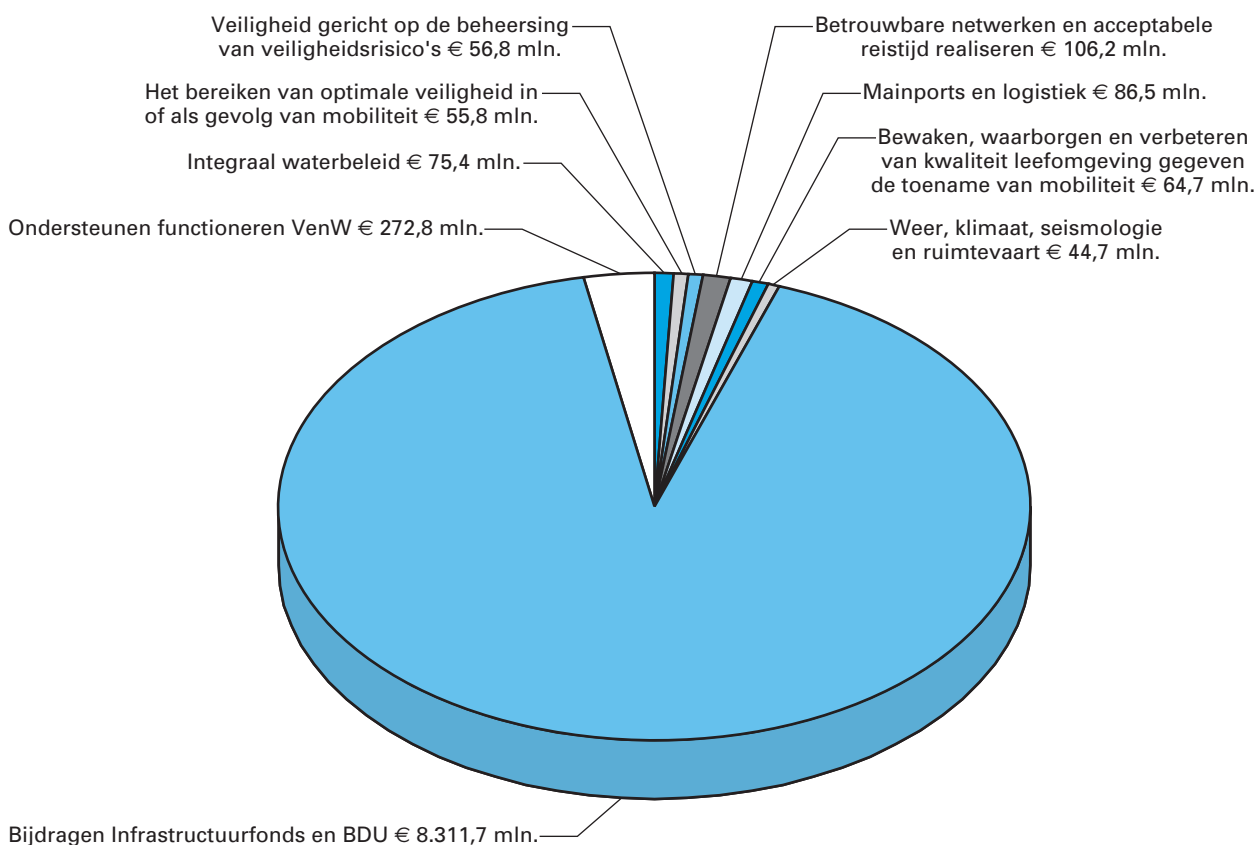
Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009

Nr. 1

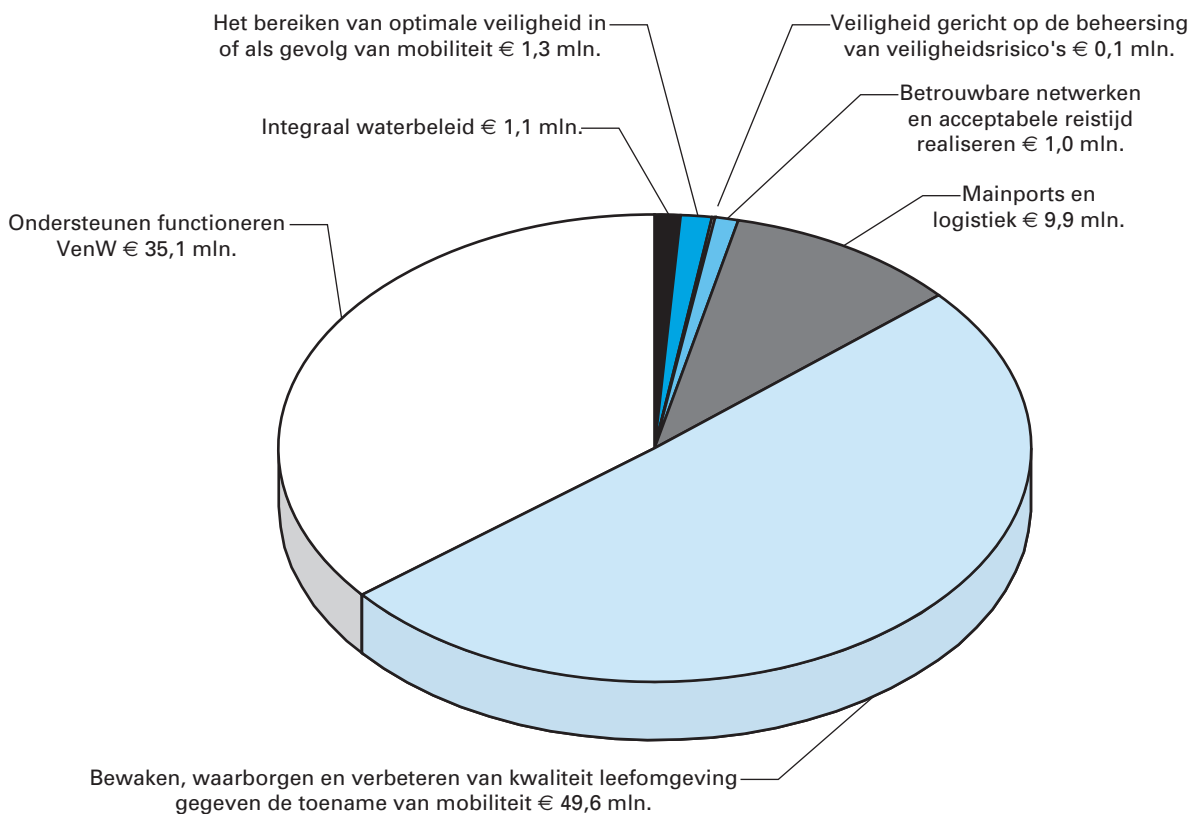
JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATER-STAAT (XII)

Aangeboden 19 mei 2010

Geraliseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2009 (in € mln.)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2009 (in € mln.)



Inhoudsopgave		blz.
A.	ALGEMEEN	5
1.	Aanbieding en déchargeverlening	5
2.	Leeswijzer	9
B.	Het beleidsverslag	13
3.	Beleidsprioriteiten	13
4.	Beleidsartikelen	35
5.	Niet-beleidsartikelen	136
6.	Bedrijfsvoeringsparagraaf inclusief aanbevelingen Algemene Rekenkamer	142
C.	De jaarrekening	148
7.	Verantwoordingsstaten	148
	7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2009 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	148
	7.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2009 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	149
	7.3 De departementale saldibalans per 31 december 2009	150
	7.4 De balansen per 31 december 2009 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	159
Bijlage 1:	Toezichtrelaties	180
Bijlage 2:	Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarma- king uit publieke middelen gefinancierde topinko- mens	187
Bijlage 3:	Realisatie inhuur	188
Bijlage 4:	Afkortingenlijst	189

DEEL A. ALGEMEEN

1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

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

Hierbij bied ik het departementale jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2009 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2009 gevoerde financiële beheer.

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer met betrekking tot:

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2009;
- b. het voorstel van de slotwet (XII) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 2009 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2009 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2009 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2009, alsmede met betrekking tot de Saldibalansen van het Rijk over 2009 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Aanbieding en dechargeverlening

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

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

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

2. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) over het jaar 2009. Het jaarverslag bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het beleidsverslag

In het beleidsverslag wordt ingegaan op de resultaten die in 2009 zijn geboekt bij de uitvoering van de voor Verkeer en Waterstaat verwoorde doelstellingen en programma's uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven». Daarnaast wordt ingegaan op de resultaten van de overige VenW prioriteiten.

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

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

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

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

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

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

In de begroting 2006 is een begrotingsindeling in gebruik genomen die afwijkt van de begrotingsindeling die vóór 2006 werd gebruikt. In verband met deze gewijzigde begrotingsindeling zijn de realisaties sinds 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren. Om u toch

historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties van het jaar 2005 technisch omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

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

3. De bedrijfsvoeringsparagraaf

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij VenW. De bedrijfsvoeringsparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingenparagraaf en bestaat uit vier onderdelen, te weten rechtmatigheid, totstandkoming beleidsinformatie, financieel en materieel beheer en overige aspecten van bedrijfsvoering. In de bedrijfsvoeringsparagraaf wordt tevens ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer (AR) bij het jaarverslag over 2008 en de maatregelen die VenW heeft getroffen om de daarbij door de AR geconstateerde tekortkomingen in 2009 en de jaren daarna te voorkomen.

4. De jaarrekening

De jaarrekening bevat de volgende onderdelen:

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

5. Diverse bijlagen

Aan het jaarverslag zijn vier bijlagen toegevoegd.

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

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

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

Groeiparagraaf

De indeling van de verantwoording 2009 komt grotendeels overeen met die van 2008. Er is echter wel een aantal veranderingen doorgevoerd ter verbetering van de (niet-financiële) beleidsinformatie ten opzichte van het jaarverslag 2008.

De belangrijkste verbeteringen op een rij:

- Het beleidsverslag is opgezet aan de hand van de kabinetsprioriteiten om invulling te geven aan de motie Pechtold (kst 31 951, nr. 11) inzake het beter controleerbaar en afrekenbaar maken van kabinetsdoelstellingen.
- Bij de artikelen is de relatie met de kabinetsdoelstellingen opgenomen. De koppeling tussen artikel en kabinetsdoelstelling is te vinden in de tabel «Stand van zaken kabinetsdoelstelling» aan het eind van de beleidsprioriteiten in het beleidsverslag.
- Bij elke algemene doelstelling is afzonderlijk aangegeven welke effecten in 2009 zijn bereikt.
- In de suppletore wetten (w.o. de gelijktijdig met het jaarverslag aangeleverde slotwet) is de informatie ten behoeve van de projecten verbeterd. Een tabel met mutatieoverzichten per realisatieproject is opgenomen. Verder is per begrotingsartikel een tabel met budgettaire gevolgen van beleid opgenomen.
- In de saldibalans zijn de niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen opgenomen.

Meetbare gegevens

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

Ten behoeve van de ontwerpbegroting 2010 zijn de indicatoren en kengedaten van de Inspectie VenW geactualiseerd. De in deze verantwoording opgenomen waarden sluiten aan op de waarden die zijn opgenomen in de ontwerpbegroting 2010. In een aantal gevallen wijken deze waarden af van de waarden die in de begroting 2009 zijn opgenomen.

Toezeggingen wetgevingsoverleg

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

Toezegging 18 juni 2008	Verwerking
In het jaarverslag zal nadrukkelijker op de beleidsconclusies gefocust worden	In het beleidsverslag 2009 zijn aan de voor Verkeer en Waterstaat geformuleerde kabinetsdoelstellingen uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» beleidsconclusies verbonden. Daarnaast zijn conclusies geformuleerd in relatie tot de behaalde resultaten van de VenW-doelstellingen; regionaal openbaar vervoer, mainports-maritiem, mainports – luchtvaart en veilige netwerken.
In het jaarverslag wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en oude beleidsprioriteiten	In het beleidsverslag is een onderscheid aangebracht tussen de voor VenW verwoorde doelstellingen en programma's uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» en de VenW-doelstellingen voor 2009. De speerpunten voor VenW uit het in 2009 vastgestelde aanvullend Beleidsakkoord «Werken aan de toekomst» zijn afzonderlijk verantwoord in het Infrastructuurverslag 2009.
In het jaarverslag worden beoogde effecten duidelijk opgenomen	Bij elke algemene doelstelling van ieder artikel zijn onder de kop «maatschappelijk effecten» de effecten opgenomen.
In de jaarverslagen zullen extra uitgaven die worden gedaan na verschijnen van de najaarsnota duidelijk worden weergegeven	In de tabellen budgettaire gevolgen van beleid bij de (niet-)beleidsartikelen is een kolom toegevoegd waaruit de verschillen ten opzichte van de Najaarsnota blijken (de slotwetmutaties). Voor de toelichting op de slotwetmutaties wordt verwezen naar de Slotwetten HXII en IF die gelijk met de jaarverslagen aan de Kamer zijn gezonden. De informatievoorziening t.a.v. de slotwetmutaties is in 2009 verbeterd. Zie hiertoe de verwerking van de toezeggingen die zijn gedaan op 24 juni 2009 in de tabel hieronder.
Onderuitputting in de vorm van het niet aanspreken van een risicoreservering zal voortaan apart vermeld worden in de Jaarverslagen	Van een risicoreservering is alleen sprake op artikel 13 van het Infrastructuurfonds voor de projecten HSL en Betuweroute. Deze projecten zijn nog niet financieel afgewikkeld waardoor op dit moment nog niet kan worden aangegeven of er sprake is van onderuitputting op de risicoreservering. De Tweede Kamer wordt periodiek over deze projecten geïnformeerd via de VGR grote projecten.

Toezegging 24 juni 2009	Verwerking
In een schriftelijke reactie zal VenW de commissie aangeven hoe voor de grootste projecten in grote lijnen meer inzicht kan worden geboden in de financiële mutaties in de Voorjaarsnota, de Najaarsnota en de Slotwet. In deze reactie zal de rapportage van het BOR worden betrokken.	De informatievoorziening op projectniveau is in de suppletoire begrotingen verbeterd. Hiertoe zijn projecttabellen met de realisatieprojecten opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt en waarvan de belangrijkste mutaties zijn voorzien van een toelichting. Verder is per begrotingsartikel een tabel met de «Budgettaire gevolgen van beleid opgenomen», waarin inzicht wordt verstrekt in de mutaties op financieel instrumentniveau. Ook hier worden de belangrijkste mutaties toegelicht. Wat betreft deze verbeterde informatievoorziening wordt verwezen naar de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 4 november 2009 (Kamerstukken II, 2009–2010, 32 123A, nr. 8)
De kamer wordt geïnformeerd als een toezegging niet tijdig wordt gehaald.	In de zomer van 2009 heeft VenW een nieuwe applicatie in gebruik genomen om de afdoening van onder andere toezeggingen aan de Kamer te monitoren. Met behulp van dit systeem wordt getracht om toezeggingen tijdig en zo veel mogelijk gegroepeerd per onderwerp af te doen. Als blijkt dat een toezegging niet tijdig gestand kan worden gedaan, is het uitgangspunt dat de Kamer hier over wordt geïnformeerd.
Ten aanzien van de BDU is de Kamer toegezegd dat er met de Rekenkamer wordt gesproken om te bezien welke mogelijkheden er zijn binnen de huidige wet en het gedecentraliseerde bestel, zoals wij dat nu kennen, om daar iets aan te doen.	Op 15 december 2009 en 2 maart 2010 heeft een gesprek met de Algemene Rekenkamer plaatsgevonden. De Kamer zal voor de zomer 2010 door middel van een brief op de hoogte gesteld worden van de uitkomsten van deze gesprekken.
VenW stuurt voor 30 juni een reactie op de motie «onvolkomenheden verplichtingbeheer» en de motie «concrete afrekenbare informatie» naar de kamer.	Wat betreft deze reactie wordt verwezen de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 30 juni 2009 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 924 XII, nr. 12).

DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG 2009

3. BELEIDSPRIORITEITEN

Onder het motto «Sneller besluiten voor nu en later» heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) in 2009 gewerkt aan een besluitvaardiger, mobieler en veiliger Nederland.

In de beleidsagenda 2009 heeft VenW duidelijk gemaakt welke plannen zij in 2009 wilde realiseren. Speerpunt voor de korte termijn daarbij was de versnelling van de besluitvorming. Er zijn concrete resultaten geboekt om de vastgelopen besluitvormingsmachine weer aan de gang te krijgen en om snel projecten in uitvoering te kunnen nemen die van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van Nederland.

Voor de langere termijn gaat het vooral om de klimaatbestendige inrichting van Nederland. De gevolgen van klimaatverandering dwingt ons verder te kijken: naar 2050 en zelfs nog verder. Het is van belang daarover nu de juiste besluiten te nemen en daar is in 2009 invulling aan gegeven. Uiteraard is samengewerkt met burgers, marktpartijen, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties bij het maken van de politieke en bestuurlijke keuzes. Zo komen kwalitatief goede besluiten tot stand en kunnen de uitgevoerde maatregelen rekenen op draagvlak binnen de samenleving.

In het beleidsverslag wordt ingegaan op de resultaten die in 2009 zijn geboekt bij de uitvoering van de voor VenW verwoorde doelstellingen en programma's uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven». Daarnaast worden de behaalde resultaten beschreven van de volgende VenW-doelstellingen; Regionaal Openbaar Vervoer, Mainports – maritiem, Mainports – luchtvaart en Veilige netwerken.

In 2009 is het Aanvullend Beleidsakkoord «Werken aan toekomst» door het kabinet vastgesteld. Op het terrein van VenW is voor 2009 en 2010 in totaal 543 miljoen euro uitgetrokken voor de stimulering van de Nederlandse infrastructuur (o.a. voor versnelling bruggen en renovatie wegen, voor vaarwegen en binnenhavens en voor het Deltaprogramma). Verantwoording over deze middelen vindt plaats in het separaat aangeboden Infrastructuurverslag 2009¹.

¹ Het infrastructuurverslag maakt onderdeel uit van de jaarverantwoording over het Infrastructuurfonds.

Beleidsprioriteiten

De voor VenW geformuleerde doelstellingen uit het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven» betreffen:

Beleidsprogramma doelstellingen VenW	
Doelstelling 18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukennissen
Doelstelling 19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart
Doelstelling 20	Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor
Doelstelling 26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)
Doelstelling 27	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie
Doelstelling 28	Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over waterveiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen
Programma Randstad Urgent	Versterken van de concurrentiepositie van de Randstad

VenW-doelstellingen uit het beleidsprogramma «samen werken samen leven»

3.1 Anders Betalen voor Mobiliteit (doelstelling 18)

Met de kilometerprijs verminderen we de files en ontlasten we het milieu. Het is één van de maatregelen die worden genomen om de files te verminderen. Want de overheid doet nog meer: nieuwe wegen aanleggen, bestaande wegen beter benutten (denk aan spitsstroken) én investeren in het openbaar vervoer. Uit onderzoek is gebleken dat beprijzen van de weg een onmisbare toegevoegde waarde heeft om de bereikbaarheid te verbeteren. Bovendien is betalen per kilometer eerlijker dan de huidige vaste belastingen, omdat automobilisten die minder rijden ook minder betalen en vice versa. Het kabinet heeft besloten de een kilometerprijs voor vrachtwagens en voor personenauto's stapsgewijs in te voeren. In 2009 is hieraan vorm gegeven door uitvoering van een aantal samenhangende maatregelen op het vlak van wetgeving, fiscaliteit, technologie en mobiliteitsprojecten.

Wetgeving

Op 13 november 2009 is het Wetsvoorstel Kilometerprijs (KMP) aan de Tweede Kamer aangeboden. Het Wetsvoorstel KMP is tot stand gekomen na intensief overleg met maatschappelijke partijen en advisering van onder andere het college bescherming persoonsgegevens en tweemaal door de Raad van State.

Na het openbaar worden van het Wetsvoorstel KMP is Anders Betalen voor Mobiliteit (AbvM) zeer intensief in de belangstelling van de media en van burgers komen te staan. Door een actuele website www.kilometerprijs.nl, het beantwoorden van vele burgerbrieven en mediaoptredens van de minister wordt zo goed mogelijk voorzien in antwoorden op vragen om toelichting op het Wetsvoorstel KMP.

Fiscaliteit

In 2009 is de BPM verder afgebouwd, waardoor nog 90% resteert van het BPM-niveau van 2007. In de komende jaren volgt, conform Belastingplan, verdere afbouw van de BPM. Daarnaast is een vrijstelling voor de BPM

Beleidsprioriteiten

ingevoerd voor zeer zuinige auto's. Tevens zijn voorbereidingen getroffen voor de ombouw van de BPM naar CO₂-uitstoot.

Technologie/aanbesteding

In 2009 zijn zowel de dialoog en de consultatie in het kader van de aanbesteding respectievelijk de certificering daadwerkelijk gestart. Door meer tijd te nemen voor optimalisatie van de wijze van contracteren en samenwerken met de markt en juridische procedures is de aanbesteding zes maanden later gestart. Zowel de dialoog als de consultatie zijn voo spoedig verlopen. Hiermee is een belangrijke stap gezet op weg naar de verwerving van onderdelen die nodig zijn voor de Grote Praktijktest.

Mobiliteitsprojecten

De regio's zijn intensief aan de slag met mobiliteitsprojecten ABvM en de projecten verlopen conform planning. De projecten zijn in aanbesteding of reeds gegund. In 2010 participeren naar verwachting in totaal circa 25 000 vrijwilligers in de zes stedelijke regio's aan de mobiliteitsprojecten ABvM. De eerste ervaringen met financiële prikkels zijn opgedaan bij Spitsmijden 1, de Moerdijkbrug, de Hollandse brug en Spitsmijden 2.

Uit de projecten blijkt dat financiële prikkels kunnen werken en deelnemers hun gedrag kunnen veranderen en de spits mijden (niet alleen voor korte periodes, maar ook langdurig). Deelnemers maken gemiddeld 50% minder spitsritten en veranderen daarbij voornamelijk hun vertrektijdstippen. Het animo om aan de mobiliteitsprojecten ABvM mee te doen is gegroeid. Dat is mede te danken aan een cultuuromslag bij werkgevers en werknemers. In het voorjaar van 2010 verschijnt de eerste monitoring en evaluatierapportage over de mobiliteitsprojecten.

Beleidsconclusie

In 2009 zijn belangrijke stappen gezet in het traject naar de invoering van de kilometerprijs. Het Wetsvoorstel Kilometerprijs is in het najaar aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarnaast zijn er stappen gezet ten behoeve van het kilometerprijsstelsel. De dialoog in het kader van de aanbesteding is gestart en afgerond. De marktpartijen hebben daarin expliciet onderschreven dat het stelsel zowel in technisch opzicht als in planingsopzicht haalbaar is. De consultatie in het kader van de certificering is gestart. Er is daarin met de markt gesproken over de haalbaarheid van de uitvoering van facturatie, inning dwanginvordering door de markt (de zogenaamde end-to-end dienstverlening). De mobiliteitsprojecten in verschillende stedelijke regio's zijn vol op stoom gekomen. Naar verwachting participeren in 2010 25000 deelnemers. In de projecten wordt onder andere ervaring opgedaan met de effecten van gedragsprikkels en met de techniek.

3.2 Verbeteren van de bereikbaarheid over weg en water (doelstelling 19)

Versnelling besluitvorming

Meer snelheid in de besluitvorming en de uitvoering is hard nodig om de mobiliteitsproblemen op te lossen. Een basis hiervoor is in 2008 gelegd met het kabinetsstandpunt Sneller en Beter, waarin het kabinet de aanbevelingen van de commissie «Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten» (commissie Elverding) heeft overgenomen.

In de eerste plaats heeft dat geleid tot de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten, die op 1 januari 2009 in werking is getreden. Met deze wet wordt de Spoedaanpak Wegen mogelijk gemaakt. Ten aanzien van de structurele verbetering van de besluitvorming over hoofdinfrastructuur is

Beleidsprioriteiten

in 2009 de wetgevingsnota over de hoofdlijnen van de voorgenomen structurele wijzigingen van wet- en regelgeving (met name Tracéwet) met de Tweede Kamer besproken. De gewijzigde Tracéwet is eind 2009 via de Ministerraad naar de Raad van State voor advies gestuurd.

Daarnaast heeft het kabinet op basis van het advies van de commissie Elverding in 2008 het Actieplan Sneller en Beter opgesteld. Met dit actieplan wordt het advies van de commissie Elverding uitgevoerd. Daarnaast beoogt het Actieplan – naast de wijziging van de Tracéwet – een fundamentele verandering in het denken en handelen rond de aanleg van grote werken in Nederland. Dat zal leiden tot een kwalitatieve verbetering van het besluitvormingsproces, alsmede tot een halvering van de besluitvormingstijd over infrastructuurprojecten. In 2009 zijn de meeste acties uit het Actieplan uitgevoerd, waaronder:

- De vaststelling van een code publieksparticipatie
- De vertaling van het advies van de commissie Elverding naar een stapsgewijs besluitvormingsproces (het procesontwerp)
- De ontwikkeling van een «instrumentenkoffer» om bestuurders te ondersteunen
- De start van het opzetten van een centrum voor besluitvorming, om ook na afronding van het Actieplan de continuïteit van de kennis over en ervaring met snellere en betere besluitvorming te behouden.

Inmiddels worden de reeds lopende verkenningen zo veel mogelijk uitgevoerd volgens de «Sneller en Beter»-aanpak en worden nieuwe verkenningen volledig volgens «Sneller en Beter» uitgevoerd.

Besluiten, bouwen en onderhouden

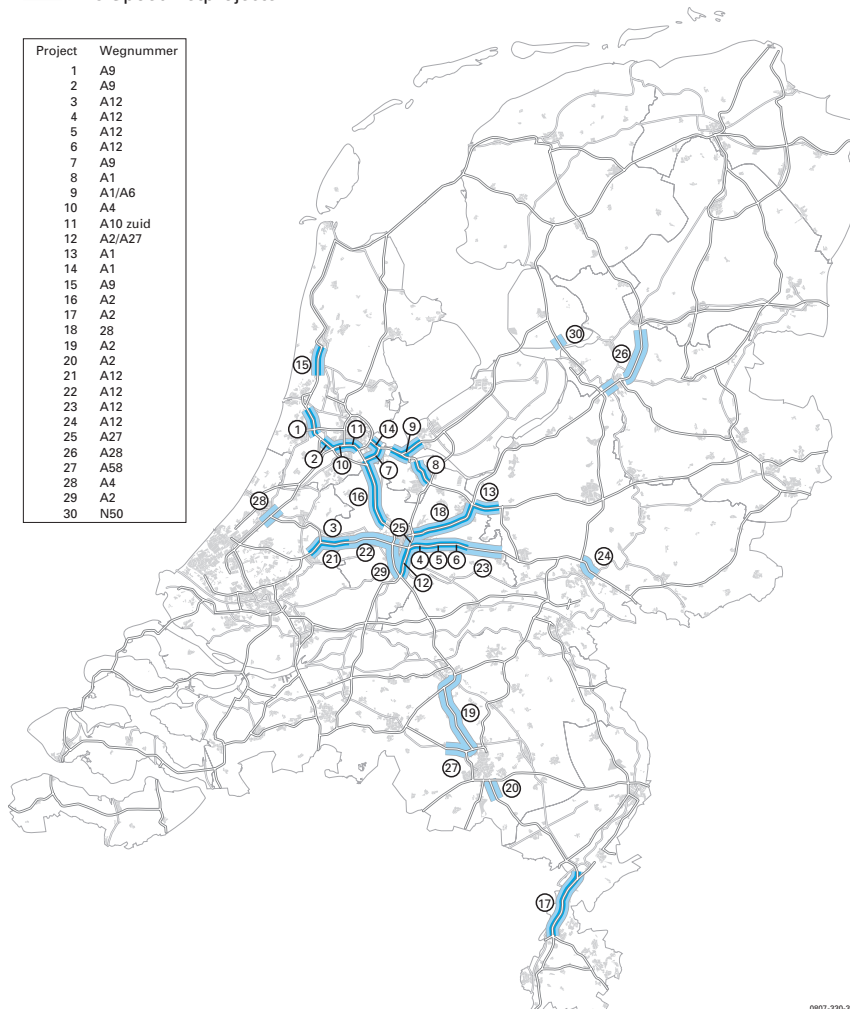
Met de Wet Versnelling besluitvorming wegprojecten is voorzien in een Spoedaanpak van dertig wegprojecten waarvoor nog voor 1 mei 2011 «de schop in de grond gaat». Tenminste tien van de Spoedaanpak-projecten zullen voor 1 mei 2011 worden opgeleverd. In 2009 zijn voor ruim twintig Spoedaanpak-projecten besluiten genomen. Voor drie Spoedaanpak-projecten is inmiddels «de schop in de grond gegaan», waarvan één project ook in 2009 is gerealiseerd. In 2010 zal een groot deel van de overige projecten in uitvoering komen.

Spoedaanpak wegen

Legenda

- 30 Versnellingsprojecten
- 18 Spoedwetprojecten

Project	Wegnummer
1	A9
2	A9
3	A12
4	A12
5	A12
6	A12
7	A9
8	A1
9	A1/A6
10	A4
11	A10 zuid
12	A2/A27
13	A1
14	A1
15	A9
16	A2
17	A2
18	28
19	A2
20	A2
21	A12
22	A12
23	A12
24	A12
25	A27
26	A28
27	A58
28	A4
29	A2
30	N50



0807-330-394

Niet alleen bij de Spoedaanpak-projecten, maar ook bij andere MIRT-projecten zijn in 2009 goede resultaten (openstellingen, start van de realisatie en wegbesluiten) geboekt, die gericht zijn op het bevorderen van de doorstroming en de aanpak van de files.

In onderstaande tabel zijn de wegbesluiten (tracébesluiten en wegaanpassingsbesluiten) weergegeven die in 2009 zijn genomen. In 2010 zal de uitvoering van een groot deel van deze projecten worden gestart.

Beleidsprioriteiten

2009	Project	2009	Project
Tracébesluiten	A2 Sint-Joost Urmond (gewijzigd Tracébesluit) N50 Ramspol-Ens* A4 Burgerveen-Leiden* A28 Zwolle-Meppel* A12 Waterberg-Velperbroek*	Wegaanpassingsbesluiten	A1 Hoevelaken-Barneveld* A9 Holendrecht-Diemen* A1/A6 Diemen-Muiderberg* A1 Watergraafsmeer-Diemen* A12 Utrecht-Bunnik* A12 Bunnik-Driebergen* A12 Driebergen-Maarsbergen* A12 Woerden-Gouda* A2 Holendrecht-Maarsse* A2 Holendrecht-Maarsse*
OntwerpTracebesluiten	A4 Burgerveen-Leiden Zuid* A50 Ewijk-Valburg N31 Haak om Leeuwarden A15 Maasvlakte-Vaanplein A58 Eindhoven-Oirschot* A12 Maarsbergen-Veenendaal* A74 Venlo A2 Leenderheide-Valkenswaard* A2 Meerenakkerweg	Ontwerpweegaanpassingsbesluiten	A2 Holendrecht-Maarsse* 4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer* A10 Nieuwe Meer-Amstel* A9 Velsen-Raasdorp* A9 Raasdorp-Badhoevedorp* A1 't Gooi*

* Spoedaanpak projecten

Daarnaast zijn ook voor andere projecten stappen voorwaarts in de besluitvorming gezet. Dat betreft onder meer zeven aanvangsbeslissingen (waaronder N31 Harlingen en zuidelijke ringweg Groningen), vijf richtlijnen (waaronder A12/A15 bereikbaarheid regio Arnhem) drie trajectnota/MER-besluiten (zoals A13/16/20 Rotterdam) alsmede standpunten ingenomen voor vijf projecten (onder andere over N18 Varsseveld-Enschede en A4 Delft-Schiedam).

In 2009 zijn niet alleen besluiten genomen over wegen, ook is zoals gezegd op meerdere plaatsen «de schop de grond in gegaan». Een aantal wegprojecten is in 2009 in uitvoering genomen; ook is een vijftal wegprojecten gerealiseerd.

In onderstaande tabel zijn zowel de in 2009 gestarte realisaties als de opgeleverde projecten vermeld. In totaal is in 2009 55 kilometer nieuwe rijstrook opgeleverd.

Project	Toelichting
A 7 Zuidelijke ringweg Groningen	Opgeleverd
A12 Veenendaal-Ede	Opgeleverd
A12 Zoetermeer-Gouda	Opgeleverd, openstelling 18 januari 2010 (2)
A28/A32 Knooppunt Lankhorst	Opgeleverd
A1 Hoevelaken-Barneveld (van 80 naar 100 km per uur) (1)	Gestart en opgeleverd
A4 Burgerveen-Leiden (ged. nabij Leiderdorp) (1)	Gestart
A2 Everdingen-Deil	Gestart
A2 St. Joost-Urmond	Start begin 2010 (3)
A10/A5 Tweede Coentunnel/Westrandweg	Gestart
A9 Holendrecht-Diemen (1)	Gestart

¹ Spoedaanpak projecten

² Openstelling van de plusstroken

³ De A2 St. Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 als deelproject van het Maatregelenpakket Limburg dat in 2011 gereed is (zie Begroting IF 2010, pag. 55)

Beleidsprioriteiten

Naast het (besluiten over) de aanleg van nieuwe wegen, blijft ook goed onderhoud van groot belang. Een goede basiskwaliteit van het wegennet is goed voor de doorstroming. In de verantwoording over het infrastructuurfonds is de gepleegde inzet voor onderhoud in 2009 beschreven.

Mobiliteitsaanpak

Eind 2008 heeft het kabinet de MobiliteitsAanpak gepresenteerd. De ambitie van de MobiliteitsAanpak is een samenhangend, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem in 2028. Een systeem waarvan de onderdelen (openbaar vervoer, wegen, fiets en vaarwegen) ieder voor zich voldoende capaciteit en kwaliteit hebben en goed op elkaar zijn aangesloten door multimodale knooppunten en reisinformatie. In de periode tot 2020 wordt hiertoe ruim 7 miljard euro geïnvesteerd. In 2009 zijn verschillende projecten uitgevoerd.

Om de ambitie in 2028 te kunnen realiseren, zijn na afloop van de huidige MIRT-periode (2020) vervolgstappen nodig. Daarom is in het Aanvullend Beleidsakkoord besloten tot verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2028. In de Kamerbrief Verankering MobiliteitsAanpak in beleid, die in augustus 2009 naar de Tweede Kamer gestuurd, heeft het kabinet aangegeven dat de MobiliteitsAanpak (en de daarin opgenomen concepten) integraal onderdeel uitmaakt van het beleid voor 2028 (TK 2008–2009, 31 305, nr. 150).

In de tweede helft van 2009 is gestart met uitvoering Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Dit is een vierjaarlijkse analyse naar de staat van het mobiliteitssysteem, waarmee tevens duidelijk wordt wat de mobiliteitsopgave voor de toekomst is. Op 12 november 2009 is het Plan van Aanpak aan Tweede Kamer gestuurd. De resultaten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en de Gebiedsagenda's komen in de loop van 2010 gereed. Deze zullen naar verwachting worden betrokken in de discussie over de begroting 2011. Ook bij de discussie over de invulling van het (verlengde) Infrafonds zullen de inzichten uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse worden betrokken.

Verder zijn de ruimtelijke departementen en de decentrale overheden in 2009 doorgedaan met het opstellen van gebiedsagenda's. Die zijn gericht op inhoudelijke samenhang tussen fysiek-ruimtelijke opgaven. De gebiedsagenda's zijn gebruikt bij de besluitvorming over integrale projecten in het MIRT, dat zijn beslag kreeg bij de verschillende bestuurlijke overleggen in het najaar van 2009.

Beleidsconclusie

In 2009 zijn belangrijke mijlpalen behaald in de verbetering van de bereikbaarheid en de aanpak van de files. Met het aannemen van de wet Versnelling besluitvorming wegprojecten in de beide Kamers staat de weg open om snel dertig urgente wegprojecten in uitvoering te nemen. Voor een groot deel van deze projecten zijn inmiddels besluiten genomen en enkele zijn al in uitvoering genomen of zelfs al gerealiseerd. In 2010 en 2011 gaat voor alle spoedaanpak-projecten de schop in de grond. Ook met de oplevering van andere geplande wegprojecten (55 kilometer nieuwe rijstrook geopend in 2009), benuttingsmaatregelen en uitvoering van beheer en onderhoud is flink geïnvesteerd in de verbetering van de bereikbaarheid over de weg.

Niet alleen op de weg is gewerkt aan een betere bereikbaarheid. Ook voor andere modaliteiten, zoals de binnenvaart en het spoor, wordt met tal van maatregelen gewerkt aan meer capaciteit en kwaliteit van het netwerk.

Om ook op de langere termijn de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak te kunnen waarmaken, zijn in 2009 enkele relevante besluiten genomen zoals de verlenging van het Infrastructuurfonds tot 2028. Daarmee is ook een bereikbare samenleving en de positie van Nederland als logistieke natie voor de toekomstige generatie zeker gesteld.

3.3 Groeiambitie Spoor (doelstelling 20)

Groei op het spoor

Met het Actieplan Groei op het spoor, waarvoor ruim 200 miljoen euro is uitgetrokken, geeft het kabinet invulling aan de ambitie om het spoor aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen. Streven is een jaarlijkse groei op het spoor van 5%. De groei in 2009 bedroeg 0,8% (gemeten in reizigerskilometers) op het hoofdrailnet van NS.

De uitvoering van het Actieplan Groei op het Spoor ligt op schema. In 2009 zijn onder meer de onder «Concrete resultaten en Mijlpalen 2009» opgenomen maatregelen uit het Actieplan uitgevoerd. Voor de verslaglegging hierover wordt verwezen naar de Voortgangsrapportages «Kabinetsambities Spoor» die halfjaarlijks naar de Tweede Kamer worden gezonden.

Resultaten en Mijlpalen 2009

In 2009 zijn onder meer de volgende maatregelen uit het Actieplan Groei op het Spoor uitgevoerd:

- Parkeerplaatsen bij stations: In 2009 zijn 484 P+R-plaatsen geopend, die is mogelijk zijn gemaakt vanuit het Actieplan. Voor 1688 P+R-plaatsen zijn plannen gemaakt voor spoedige realisatie.
- Fietsenstallingen bij stations: In 2009 zijn er circa 25 000 fietsparkeerplaatsen bij gekomen, die mede mogelijk gemaakt worden uit het Actieplan. Daarnaast is het handboek voor aanpak van weesfietsen is uitgebracht. Er zijn in 13 gemeenten weesfietsenteams ingesteld die hulp bieden bij het opruimen van weesfietsen.
- Uitbreiding treinaanbod: Het Actieplan heeft in de dienstregeling 2009 extra treinen mogelijk gemaakt op de trajecten Deurne–Eindhoven en Amsterdam–Lelystad. Ook is met NS en decentrale overheden overeenstemming bereikt over verhoging van treinaanbod voor dienstregeling 2010 (ingående per december 2009) op de trajecten Schiphol–Lelystad, Almelo–Enschede, Arnhem–Doetinchem, Leeuwarden–Groningen en Groningen–Zuidbroek.
- Wachtruimtes veraangemen: Er zijn verbetervoorstellen ontwikkeld voor elf stations, waaronder Delfzijl, Roermond, Zevenaar, Rijswijk en Den Helder Zuid. In 2010 wordt gestart met de uitvoering.
- In 2009 zijn bijna 40 000 voordeelurenkaarten aan pas afgestudeerden verstrekt, om hen langer met de trein verbonden te houden.
- Aan ruim 9000 ouderen is een treintraining gegeven, zodat zij kennismaken met de mogelijkheden en het reisgemak van de trein.

Programma Hoogfrequent Spoor

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, dat een scope tot 2020 heeft, richt het kabinet zich op het verhogen van de frequentie van treinen in de Randstad, Brabant en de regio Arnhem-Nijmegen en het accommoderen van groei van goederenvervoer per spoor. Hiertoe is een budget van 4,5 miljard euro gereserveerd.

In 2009 is gewerkt aan de planstudies voor de verschillende corridors in het programma. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de spoorsector en vindt overleg plaats met decentrale overheden en consumentenorganisaties. In november 2009 heeft een eerste bestuurlijke conferentie met

decentrale overheden plaatsgevonden. Ook in Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat (OVW) zijn de tussenresultaten besproken.

Het kabinet zal vóór de zomer 2010 besluiten over de uitkomsten van de planstudies en de invulling van het pakket van maatregelen (waaronder spooruitbreidingen en betere benutting van de bestaande capaciteit).

Beleidsconclusie

De uitvoering van de acties van het actieplan «Groei op het spoor» ligt op schema. Van het totale budget van 200 miljoen euro is meer dan de helft vastgelegd. Voor het Programma Hoogfrequent Spoor ligt de uitvoering van de planstudies op schema.

De reizigersgroei voor 2009 op het hoofdrailnet bedroeg 0,8%. Dat betekent dat de groei afvlakt ten opzichte van 2008, toen de groei op het hoofdrailnet met 4,1% gegroeid was ten opzichte van 2007. De groei is hiermee ongeveer gelijk aan het groeipercentage dat in de Nota Mobiliteit was voorzien, maar lager dan de kabinetsambitie die in 2007 geformuleerd is. De oorzaken van de verminderde groei ten opzichte van 2008 moeten grotendeels gezocht worden in de gevolgen van de economische crisis op onder meer de algemene mobiliteitsbehoefte. De groei van het treinverkeer is, zeker in de eerste helft van het jaar, wel hoger geweest dan de groei van het autoverkeer. Dat betekent dat het reizen per trein wel aan marktaandeel wint ten opzichte van de auto.

Eind 2009 is op basis van de ontwikkelingen een midterm review op het Actieplan Groei op het Spoor gestart. De resultaten hiervan zijn begin 2010 uitgewerkt in een herzien Actieplan, zodat de uit te voeren maatregelen nog beter aansluiten bij de wensen en behoeften van bestaande en nieuwe treinreizigers.

3.4 Randstad Urgent

Met het programma Randstad Urgent is het Kabinet samen met provincies, gemeenten en stadsregio's in 2009 doorgegaan met de aanpak van problemen in de Randstad. Met een andere bestuurscultuur en een vernieuwende werkwijze, om de bestuurlijke drukte te bestrijden, is een extra impuls gegeven aan de besluitvorming over en uitvoering van urgente projecten in de Randstad. Zo heeft elk project slechts twee bestuurders die verantwoordelijk zijn voor het eindresultaat. Dit bestuurlijke duo bestaat uit een minister of staatssecretaris én een regiobestuurder. Dit leidde in 2009 tot mijlpalen en besluiten die anders niet of trager tot stand zouden zijn gekomen. Daarbij hebben de partijen elkaar scherp gehouden op het nakomen van de ambitieuze afspraken, onder meer tijdens de jaarlijkse Randstadconferentie.

In 2009 omvatte Randstad Urgent 33 projecten die gericht zijn op het behouden en versterken van de positie van de Randstad als internationaal concurrerende en duurzame topregio. Zo heeft Randstad Urgent voor een integrale blik gezorgd bij besluitvorming over projecten in de Noordvleugel Utrecht, regio Amsterdam-Almere-Markermeer en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland. Deze besluitvorming heeft geleid tot Randstadbesluiten, die in november 2009 naar de Tweede Kamer zijn gestuurd.

Resultaten en Mijlpalen 2009

In 2009 zijn onder meer de volgende projecten uit het programma randstad urgent uitgevoerd:

- In de Noordvleugel Utrecht zijn besluiten genomen over de invulling van de verstedelijkingsopgave in de Utrechtse regio, in samenhang met een maatregelenpakket voor de verbetering van de bereikbaarheid (met een voorkeursrichting voor Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken en A27/A1). (TK 2009–2010, 31 089, nr. 56)
- In de regio Amsterdam–Almere–Markermeer zijn besluiten genomen over de Schaal-sprong Almere en investeringen in bereikbaarheid, natuur, recreatie en onderwijs. (TK 2009–2010, 31 089, nr. 57)
- In de metropoolregio Rotterdam–Den Haag en Holland-Rijnland is onder andere het masterplan Rotterdam VoorRUIT vastgesteld, dat gaat over de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten en van gezamenlijke prioriteiten. In de regio Holland-Rijnland zijn besluiten genomen over een bereikbaarheidspakket met OV en wegen om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken (zoals woningbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg, Leiden Bioscience, Greenport Duin- en Bollenstreek). (TK 2009–2010, 31 089, nr. 58)
- Andere in het oog springende mijlpalen waren onder andere het kabinetsstandpunt A4 Delft–Schiedam, het Tracébesluit A4 Burgerveen–Leiden, het Ontwerp-tracébesluit voor de maatregelen Zuidtak OV SAAL, de start van de aanleg van de Tweede Maasvlakte en een besluit over de toekomst van de polder Groot Mijdrecht Noord. Ook zijn kabinetsbesluiten genomen over toekenning van budget uit de Nota Ruimte voor een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten zoals Stadshavens Rotterdam, Nieuw Reijerwaard en Zuidplaspolder.
- In het Jaarverslag 2008–2009 van Randstad Urgent is een gedetailleerd overzicht van alle resultaten opgenomen. (TK 2009–2010, 31 089, nr. 66)

Beleidsconclusie

De aanpak van het kabinetsbrede programma Randstad Urgent werkt. Het programma is dynamisch en de samenstelling van het programma wordt aangepast op grond van behaalde resultaten en nieuwe ontwikkelingen. Alle besluiten die het afgelopen jaar op het programma stonden, zijn ook genomen. Eind 2009 konden twaalf projecten het programma verlaten omdat daarvoor de afgesproken mijlpalen behaald waren en omdat er in 2010–2011 geen (Rijks)besluiten voor die projecten meer nodig zijn. In 2010 werken Rijk en regio intensief verder aan een veilige, aantrekkelijke en bereikbare Randstad. Voor 2010 is één nieuw project opgenomen (Verkenning Haaglanden), zodat het programma nu (begin 2010) uit 22 projecten bestaat.

3.5 Waterveiligheid en waterkwaliteit (doelstelling 26, 27 en 28)

In het beleidsprogramma formuleerde het kabinet drie samenhangende doelstellingen op het gebied van water: een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waterveiligheid en een duurzaam waterbeleid. Ook in 2009 zijn er grote stappen gezet. Zo is de Waterwet in werking getreden en is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Er is een belangrijke impuls gegeven aan de opstart van het Deltaprogramma, waarbij een Deltacommissaris is benoemd en nadere uitwerking en voorbereiding van de uitvoering plaatsvindt. Daarnaast is de uitvoering van maatregelen en projecten op het gebied van waterkwaliteit en waterveiligheid in volle gang.

3.5.1 Nederland Klimaatbestendig (doelstelling 26)

De Waterwet is op 22 december 2009 in werking getreden. Acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland zijn vervangen door deze

Beleidsprioriteiten

Waterwet en de zes verschillende vergunningen zijn opgenomen in één vergunning. De grootste voordelen hiervan zijn minder regels, minder lasten voor burgers en bedrijven en meer samenhang tussen waterbeleid en de ruimtelijke ordening.

Met de Waterwet hebben het rijk, waterschappen, provincies en gemeenten moderne wetgeving in handen om integraal waterbeheer te realiseren. Om te zorgen voor waterveiligheid en om watervervuiling, wateroverlast en watertekorten tegen te gaan. Ook verplicht de Waterwet waterschappen en gemeenten om hun taken en bevoegdheden onderling af te stemmen, in het bijzonder voor de riolering en de zuivering van afvalwater. Dit moet voor burgers en bedrijven tot lagere kosten leiden.

Het Nationaal Waterplan is in december 2009 vastgesteld. Dit eerste Nationaal Waterplan, dat tevens structuurvisie is op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening, bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid voor de planperiode 2009–2015. Het waterplan is tot stand gekomen in nauw overleg met andere departementen en met koepels van lokale overheden (IPO, VNG en UvW). In juni 2009 is de inspraak op het Ontwerp Waterplan afgerond. De inspraak heeft geleid tot ongeveer 200 inspraakreacties. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 naar de Tweede Kamer toegezonden. Het Nationaal Waterplan gaat in op de consequenties van klimaatverandering en de te nemen beleidskeuzes en maatregelen voor onder meer de kust, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta en het rivierengebied. Direct nadat de Deltacommissie in het najaar van 2008 haar advies had uitgebracht, is VenW begonnen met de uitwerking van de aanbevelingen. Een eerste beleidsmatige uitwerking van het kabinetsstandpunt op het advies van de Deltacommissie maakt onderdeel uit van het Nationaal Waterplan.

In het Aanvullend Beleidsakkoord is in 2009 besloten tot het instellen van een Deltafonds dat een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma mogelijk maakt te voorzien van een vaste, stabiele en substantiële voeding met tenminste vanaf 2020 1 miljard euro jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infrastructuurfonds. Tevens is de Deltacommissaris benoemd, die per 1 februari 2010 formeel zijn werkzaamheden is gestart.

3.5.2 Duurzaam waterbeleid als schakel tussen economie en ecologie (doelstelling 27).

Voor het klimaatbestendig maken van Nederland biedt meervoudig ruimtegebruik kansen, met name in stedelijke gebieden waar de ruimte schaars is. Bij herstructurering van stadswijken wordt gezocht naar innovatieve concepten om water te bergen die tegelijkertijd bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied. Daarnaast is innovatie van groot belang. In 2009 heeft het kabinet besloten om de tweede tranche gelden beschikbaar te stellen voor de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water (MIAW). In totaal is nu 40 miljoen euro beschikbaar hiervoor. In 2009 heeft verdere uitvoering van de MIAW plaatsgevonden waaronder de uitvoering innovatieprogramma's Flood Control en Building with Nature en Human Capital Roadmap Water.

De regeling voor de tweede tender innovatievoorstellen Kaderrichtlijnwater is in de tweede helft van 2009 gepubliceerd (subsidieplafond 40 miljoen euro).

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voor oppervlaktewater en grondwater en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) voor de zee zijn de

Beleidsprioriteiten

basis voor duurzame watersystemen in Nederland en Europa. Deze richtlijnen zijn leidend voor het nationale waterkwaliteitsbeleid. Voor de KRW zijn in 2009 de stroomgebiedbeheersplannen voor de Rijn, Maas, Schelde en Eems vastgesteld. Deze plannen zijn met de bovenstroomse landen afgestemd.

Internationaal vindt vanuit VenW samenwerking plaats met landen in kwetsbare delta's, zodat deze landen zelf beter kunnen omgaan met klimaatveranderingen. De samenwerking wordt vormgegeven binnen het interdepartementale stimuleringsprogramma Partners voor Water. Het kabinet heeft in 2009 besloten om dit programma, dat in 2009 afliep, te verlengen met zes jaar tot 2015. Het kabinet richt zijn aandacht op een vijftal delta's, namelijk de delta's van Jakarta, de Mekong, de Ganges/Brahmaputra, de Incomati en de Nijl.

3.5.3 Waterveiligheid (doelstelling 28)

Het vergroten van de waterveiligheid blijft de prioriteit van het Kabinetsbeleid zoals verwoord in het Nationaal Waterplan. Waterveiligheid kent vraagstukken op de korte, middellange en lange termijn. Voor de *korte termijn* (tot en met circa 2020) is een aantal projecten in uitvoering, zoals Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De maatregelen in dit laatste programma moeten ervoor zorgen dat alle primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. Het programma omvat ongeveer 90 maatregelen, waaronder de zwakke schakels aan de kust.

Prioritaire zwakke schakels	Stand van zaken 2009
Kop van Noord-Holland	Planstudie in uitvoering
Hondsbossche en Pettemer Zeewering	Planstudie in uitvoering
Noordwijk	Versterking gereed
Scheveningen	Versterking in uitvoering
Delflandse Kust	Versterking in uitvoering
Flauwe Werk	Versterking gereed
Zuidwestkust Walcheren	Versterking in uitvoering
West Zeeuws-Vlaanderen	Versterking in uitvoering



Om de economie aan de gang te houden, wordt versneld geïnvesteerd in versterking van de kust in 2009 en 2010. In december 2009 is een positief besluit genomen over de uitvoering van de pilot zandmotor Delflandse kust.

Het beleid op de *middellange termijn* (tot 2050) hangt nauw samen met het advies van de Deltacommissie. Het kabinet heeft de samenhangende visie van de Deltacommissie onderschreven en heeft besloten het advies als uitgangspunt te nemen voor de verdere uitwerking. Op basis hiervan is in 2009 een ontwerp gemaakt van een Deltawet, waarin de juridische grondslag van het Deltaprogramma, de taken en bevoegdheden van de Deltacommissaris en het Deltafonds geregeld worden. De Ontwerp Deltawet is het eind van 2009 aan de Raad van State aangeboden. Het beleid voor de *lange termijn* maakt onderdeel uit van het advies van de

Deltacommissie en de kabinetsreactie hierop, zoals opgenomen in het Nationaal Waterplan.

Resultaten en Mijlpalen 2009

In 2009 zijn onder meer de volgende resultaten en mijlpalen gerealiseerd bij waterveiligheid en waterkwaliteit:

- In het Aanvullend Beleidsakkoord is besloten tot het instellen van een Deltafonds dat een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma mogelijk maakt te voorzien van een vaste, stabiele en substantiële voeding met tenminste vanaf 2020 1 miljard euro jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infracfonds.
- Voorbereiding Ontwerp Deltawet
- Afronding en vaststelling van de stroomgebiedbeheerplannen
- Afronding inspraak op het Ontwerp Nationaal Waterplan (juni 2009). Dit heeft geleid tot ongeveer 200 inspraakreacties.
- Gerekomen Nationaal Waterplan en toezending aan Tweede Kamer
- Uitvoering Hoogwaterbeschermings-programma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier
- Brief Doelmatig Waterbeheer naar Tweede Kamer
- Besluit genomen over uitvoering van pilot zandmotor Delflandse kust
- Benoeming Deltacommissaris
- Publieke lancering van Dutch Delta Design (DDD2012)
- Inwerkingtreding van de Waterwet
- Besluitvorming in MR over beschikbaar stellen van 2e tranche middelen voor Maatschappelijke InnovatieAgenda Water; in totaal is nu € 40 miljoen euro beschikbaar
- Verdere uitvoering van de Maatschappelijke InnovatieAgenda Water (waaronder de programma's Flood Control, Building with Nature en Human Capital Roadmap Water)
- Publicatie van de regeling voor 2e tender KRW (subsidieplafond € 40 miljoen)
- Besluit tot verlenging tot 2015 van het samenwerkingsprogramma Partners voor Water

Beleidsconclusie

De uitvoering van de waterdoelstellingen ligt op schema. Het Nationaal Waterplan (inclusief stroomgebiedbeheerplannen) is vastgesteld door het kabinet. Het Deltaprogramma, inclusief de diverse deelprogramma's, is opgestart en de Deltacommissaris is benoemd. In 2009 is de voorbereiding van de Ontwerp Deltawet afgerond; deze is in januari 2010 aan de Tweede Kamer gezonden. Ook aan de omvangrijke en voor de actuele waterveiligheid relevante uitvoeringsprogramma's zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier is hard gewerkt. De uitvoering van de Maatschappelijke InnovatieAgenda Water (MIAW) en de uitvoering van het Innovatieprogramma voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) lopen volgens schema. Het jaar 2010 staat in het teken van de implementatie van het Nationaal Waterplan, de afronding van de Deltawet en de start met de uitwerking van het Deltaprogramma. Daarnaast wordt in 2010 doorgewerkt aan de uitvoering van de waterveiligheidsprogramma's: het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier. In 2010 zal ook uitwerking worden gegeven aan de voorstellen van de waterschappen om het waterbeheer nog doelmatiger te organiseren. Verder wordt 2010 invulling gegeven aan de reeds gestarte water-innovatieprogramma's.

VenW-doelstellingen

3.6 Regionaal Openbaar Vervoer

In de uitwerking van het *Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer (AROV)* zijn overeenkomsten gesloten met de Bestuursregio Utrecht, provincie Limburg en provincie Flevoland. Daarnaast zijn diverse concrete maatregelen uitgevoerd, waaronder het verhogen van busfrequenties in Zwolle en de aanleg van een tramkeerlus in Den Haag, waardoor de frequenties kunnen worden verhoogd.

Op het vlak van de reisinformatie is het Aanvalsplan Reisinformatie aan de Tweede Kamer gestuurd. Daarin is onder meer een aanpassing van artikel 10 van het Besluit personenvervoer aangekondigd, waardoor alle statische en actuele OV-reisinformatie beschikbaar komt voor de reiziger. Daartoe zal een landelijke databank worden gerealiseerd, die vanaf 2012 operationeel is.

Ook wordt gewerkt aan de verbetering van de informatievoorziening op de 50 grootste stations. Experts van NS, decentrale vervoerders, ProRail, decentrale overheden en VenW werken daar samen in (Informatie)-teams.

In 2009 is ook een flinke stap gezet bij het verder toegankelijk maken van het OV. Van alle stads- en streekbussen is 90% voorzien van het zogenaamde lage-vloer-type, waardoor deze voertuigen gemakkelijker toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. In Amsterdam, Rotterdam en Den Haag worden oude trams geleidelijk vervangen door nieuwe trams met een gelijkvloerse instapmogelijkheid.

De decentrale overheden hebben een start gemaakt met de realisering van toegankelijke bushaltes, waardoor het stads- en streekvervoer geleidelijk toegankelijker wordt voor mensen met een beperking. In het metrovervoer zijn alle stations en haltes reeds toegankelijk voor rolstoelgebruikers; van de tramhaltes is een groot deel nu toegankelijk gemaakt.

In 2009 is een start gemaakt met de gefaseerde invoering van de OV-chipkaart bij diverse stadsregio's en provincies. Eind 2009 is de OV-chipkaart in 14 van de 18 stadsregio's en provincies voor bus, tram of metro ingevoerd (hetzij in de gehele stadsregio of provincie, hetzij gedeeltelijk). Ook bij de NS is het reizen met de OV-chipkaart ingevoerd. Zo kan nu in een groot deel van Nederland worden gereisd met de OV-chipkaart. Op 29 januari en 27 augustus 2009 is het nationaal vervoersbewijs in de metro van respectievelijk Rotterdam en Amsterdam uitgezet. Op basis van de huidige planning zal in 2010 de OV-chipkaart landelijk zijn ingevoerd.

Beleidsconclusie

Met de in 2009 genomen maatregelen wordt ingespeeld op de groeipotentie van het regionale OV. Op verschillende fronten is gewerkt aan de verbetering van de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer, bijvoorbeeld op het vlak van de reisinformatie en de toegankelijkheid. Ook is werk gemaakt van de verhoging van de capaciteit van het openbaar vervoer in verschillende regio's. Met de stapsgewijze invoering van de OV-Chipkaart wordt eveneens het reisgemak voor de reiziger verhoogd. In 2010 wordt de uitvoering van 35 projecten uit het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer verder voortgezet. Uiterlijk in 2012 zijn alle 50 projecten in uitvoering.

3.7 Mainports – maritiem

In 2009 zijn alle besluiten voor de aanleg en de bestemming van de Maasvlakte II onherroepelijk geworden; een belangrijke mijlpaal in de uitbreiding van Mainport Rotterdam. Er zijn in 2009 meer belangrijke infrastructurele stappen gezet. Dat betreft onder meer de besluitvorming over de start van de planstudie van de uitbreiding van de zeetoegang bij IJmuiden ten behoeve van de toekomst van haven Amsterdam, de omlegging en verbetering van de Zuid Willemsvaart, de locatiekeuze voor het Containertransferium Rotterdam, de verdieping van de vaargeul Eemshaven en de Maasroute.

Ten behoeve van de klimaatop in Kopenhagen is na uitgebreide consultatie van stakeholders een standpunt geformuleerd over het opnemen van zeevaart in een nieuw (post 2012) Klimaatregime. Dit is een belangrijke basis voor de komende jaren. Naast de zeevaart is in 2009 ook voor de binnenvaart onverminderd ingezet op ambitieus bronbeleid om emissies naar water en lucht te verminderen.

Resultaten en Mijlpalen 2009

In 2009 zijn bij mainports – maritiem onder meer de volgende resultaten en mijlpalen gerealiseerd:

- Versterking zeevaart: In 2009 werd tonnagebelasting voor grote zeeschepen en scheepsmanagement verlaagd. De voorgenomen uitbreiding van het tonnageregime naar nieuwe categorieën zeeschepen werd bij de Europese Commissie aangemeld. In Rotterdam zijn op een VN-conferentie de «Rotterdam Rules» over zeevervoerovereenkomsten ondertekend.
- Crisis in binnenvaart: De crisis in de binnenvaart is aangemeld bij de Europese Commissie met het verzoek om samen met de andere betrokken lidstaten concrete plannen te ontwikkelen om de crisis in de binnenvaart aan te pakken. Er is een besluit genomen over een rijksbijdrage aan de sector voor nieuwe binnenvaartaquisitie en het Crisisberaad binnenvaart is ondersteund
- Duurzame scheepvaart: In de IMO is overeenstemming bereikt over indexen en indicatoren op het gebied van energie-efficiënte en CO₂ uitstoot van zeeschepen. In internationaal verband werd een akkoord bereikt over het milieuverantwoord slopen van zeeschepen en zijn stappen gezet op weg naar scherpere regels om watervervuiling door zeevaart tegen te gaan. Het scheepsafvalstoffenverdrag voor de binnenvaart is van kracht geworden.
- Veilige scheepvaart: In de EU is overeenstemming bereikt over het derde maritieme veiligheidspakket, dat onder andere zal leiden tot risicogestuurde handhaving bij havenstaatcontrole. Voorts is het Comité Binnenvaartveiligheid ingesteld, is de Wet Markttoezicht registerloodsen geëvalueerd, de toolkit havenbeveiliging aangepast en er is invulling gegeven aan het preventieve «draaiboek piraterij».
- Maritieme innovatie: Er zijn veel projecten gesteund vanuit de innovatiesubsidieprogramma's voor de zee- en binnenvaart (resp. SMI, SIB en SBIR). Het betreft met name projecten die veiligheid, duurzaamheid en efficiency van deze sectoren ten goede komen.

Beleidsconclusie

In 2009 heeft de economische crisis een grote weerslag op de maritieme sector gehad. De maritieme sectoren hadden te maken met afnemende vraag, dalende tarieven en overcapaciteit; de havens, de zeevaart en met name ook de binnenvaartsector zijn hard getroffen. Tegelijkertijd hebben de Nederlandse zeehavens hun marktaandeel in de Hamburg-Le Havre range weten te vergroten.

Het Rijk heeft extra impulsen gegeven waaronder extra budget voor de aanpak van de binnenhavens. Het budget voor quick wins is door het

aanvullend Beleidsakkoord met € 50 miljoen verhoogd. Er is aandacht voor het level playing field van de zeevaartsector. De stappen die op het terrein van de infrastructuur zijn genomen, dragen eraan bij dat de maritieme en de binnenvaartsector een gunstige uitgangspositie behouden

3.8 Mainports – luchtvaart

Luchtvaartnota

In 2008 hebben de luchtvaartsector, omwonenden, rijksoverheid en de regionale overheden aan de Alderstafel een akkoord bereikt over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol op middellange termijn (2010–2020). Het kabinet heeft het advies overgenomen en één en ondeelbaar verklaard. In de in april 2009 aangeboden Luchtvaartnota is het Aldersadvies dan ook leidend. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet zijn lange termijnvisie op de luchtvaart in Nederland geschetst. Er wordt voorwaardenscheppend beleid gevoerd in drie pijlers: concurreren, accommoderen en excelleren. De belangrijke acties op deze terreinen in 2009 waren onder andere het afschaffen van de vliegbelasting, de oprichting van regionale Alderstafels voor de ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad, alsmede diverse maatregelen op het terrein van het luchtruimbeheer waaronder Single European Sky en FABEC. Verder hebben succesvolle experimenten uit het convenant Hinderbepenkende Maatregelen geleid tot wezenlijk minder hinder. Deze experimenten zijn vastgelegd in een ontwerp-luchthaven-verkeerbesluit Schiphol (LVB).

Duurzame luchtvaart

Op 9 december 2009 is met het wetsvoorstel implementatie Europese richtlijn voor emissiehandel in de luchtvaart door de Tweede Kamer ingestemd. In het akkoord van Kopenhagen zijn geen afspraken gemaakt over reductiedoelstellingen voor de CO₂-emissie van de internationale burgerluchtvaart. Dit betekent dat afspraken over CO₂-reductie vooralsnog moeten worden gemaakt in ICAO-verband.

Luchtvaartveiligheid

In 2009 is de in 2008 gehouden ICAO-audit definitief afgerond met de vaststelling van het Corrective Actionplan. Tussen de overheid en de belangrijkste betrokken sectorpartijen bestaat een gedeeld beeld ten aanzien van op korte en lange termijn te ondernemen verbeteracties. Het vaststellen van eenduidige en meetbare veiligheidsniveaus maakt onderdeel uit van de voorbereiding van de nieuwe Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. Eind 2009 is in samenwerking met de sectorpartijen een eerste begin gemaakt met het formuleren van prestatie-indicatoren. In 2010 zullen de eerste resultaten bekend worden.

Resultaten en Mijlpalen 2009

In 2009 zijn bij mainports – luchtvaart onder meer de volgende resultaten en mijlpalen gerealiseerd:

- Stabiele ontwikkeling van de LVNL-tarieven. Voor de periode 2010–2014 zal het terminal tarief gehandhaafd blijven op het niveau van 2009. Het tarief voor «en route» stijgt beperkt met 2% in de periode 2010–2014.
- 18 000 minder ernstig gehinderden, bereikt door experimenten die zullen worden opgenomen in een nieuw luchthavenverkeerbesluit.
- Verbetering concurrentiepositie Nederlandse Luchtvaart door onder meer kostenreductie Schiphol en afschaffen vliegbelasting.
- Wetsvoorstel implementatie emissiehandel luchtvaart.
- Deelname aan mondiale hoogambtelijke adviesgroep (Group on International Aviation and Climate Change) met als resultaat advies aan ICAO Council.
- Deelname en bijdrage aan diverse ambtelijke werkgroepen en aan hoogambtelijke vergadering met als resultaat advies over bijdrage ICAO voor Klimaattop
- Naast LVNL hebben ook 15 van de 17 grote en regionale luchthavens een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem. De luchtvaartmaatschappijen dienen ultimo 2012 over een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem te beschikken
- Op 1 juli 2009 is de geschillencommissie Burgerluchtvaart opgericht.

Beleidsconclusie

In de beleidsagenda 2009 was een structuurvisie over luchthavens aangekondigd. Deze krijgt nu een andere invulling. Door de economische recessie is de groei van de luchtvaart fors teruggelopen (en zelfs gedaald). Hierdoor hoeft nu geen besluit genomen te worden over lange termijn capaciteitsmaatregelen voor Schiphol. Daarnaast noopt het in de luchtvaartnota overgenomen advies van de commissie ROL tot nadere visievorming over het versterken van de verbinding tussen ontwikkelingen aan lucht- en landzijde. Deze integrale visie, zogeheten Mainport 2.0, wordt in nauwe afstemming met de regio en de sector opgesteld, waarna deze – indien nuttig en noodzakelijk – wordt omgezet in een structuurvisie.

3.9 Veilige netwerken

Verkeersveiligheid

In 2009 vielen er in Nederland 720 dodelijke verkeersslachtoffers, waarmee de dalende trend zich heeft voortgezet. Daarmee is de doelstelling uit de Nota Mobiliteit voor 2010 van een maximum aantal verkeersdoden reeds behaald. Het beleid uit het strategisch plan Verkeersveiligheid wordt onverminderd voortgezet om ook de aangescherpte doelstelling voor 2020 (maximaal 500 verkeersdoden in 2020) te kunnen halen.

De aanpak van de verkeersveiligheid is enerzijds gericht op bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers en anderzijds op de aanpak van overtredders. Daarbij is vooral ingezet op het tegengaan van alcohol, drugs en agressie in het verkeer.

Zo is de pilot met de speekseltester drugs is afgerond en geëvalueerd. Ook is het wetsontwerp alcoholslot is aan de Tweede Kamer aangeboden. Er is voorlichting geweest over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen.

Een andere concrete maatregelen betrof het genomen besluit over de invoering van het bromfietspraktijkexamen. De invoering wordt voorzien voor 1 maart 2010.

Tevens is gestart met de voorbereiding van de implementatie van de Derde Europese rijbewijsrichtlijn.

Beleidsprioriteiten

Vervoer gevaarlijke stoffen

In 2009 heeft Verkeer en Waterstaat gewerkt aan Basisnetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid centraal staat.

De ontwerpen voor de Basisnetten Weg en Water zijn in 2009 vastgesteld. De daaruit voortvloeiende veiligheidszones en vervoershoeveelheden zijn vastgelegd in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Gemeenten dienen in hun ruimtelijke besluiten vanaf 2010 hiermee rekening te houden.

Voor het Basisnet Spoor zijn in 2009 de kaders geformuleerd die in 2010 moeten leiden tot het definitieve ontwerp. De verwachting is dat deze kaders voor het Basisnet Spoor in de loop van 2010 aan de Tweede Kamer kunnen worden aangeboden. Het beoogde tijdstip van inwerkingtreding is 2011.

Een ander resultaat heeft betrekking op de incidentenregistratie. In 2009 is in samenwerking met de chemische branche een ontwerp opgesteld voor een internetformulier en database voor het rapporteren over vervoersongevallen met gevaarlijke stoffen. De bouw van de applicatie is gestart.

Security en crisisbeheersing 2009

Door gericht maatregelen te treffen op basis van risicoanalyse wordt de security in de VenW-beleidsdomeinen versterkt. Zo is maatschappelijke en economisch schade vanwege onopzettelijke of moedwillige verstoring voorkomen.

Veel activiteiten vinden in Europees verband plaats. Verkeer en Waterstaat heeft in 2009 bijgedragen aan het Europese programma voor de bescherming van Vitale Infrastructuur (EPCIP). In de zeescheepvaart zijn op grond van Europese regelgeving alle terminals en zeeschepen opnieuw gecertificeerd.

Ook op nationale schaal heeft Verkeer en Waterstaat in 2009 een bijdrage geleverd aan het bevorderen van de security. Zo heeft Verkeer en Waterstaat deelgenomen aan het kabinetsbrede programma Nationale Veiligheid met onder andere een tweede inhoudelijke analyse van de bescherming van vitale infrastructuur (de sectoren Keren en Beheren oppervlaktewater en Transport). Ook was Verkeer en Waterstaat betrokken bij de Nationale Risicobeoordeling, gericht op de beheersing van en de continuïteit tijdens een griep пандemie.

Op het gebied van crisisbeheersing heeft in 2009 onder andere een meerdaagse rampenoefening plaatsgevonden (Floodex).

Beleidsconclusie

Veiligheid als onderdeel van het water- en mobiliteitsbeleid is een voortdurend aandachtspunt. De inspanningen van Verkeer en Waterstaat zijn enerzijds op gericht dat mensen zich veilig kunnen bewegen over de wegen en spoorwegen, op het water en door de lucht. Anderzijds zorgt Verkeer en Waterstaat voor een klimaatbestendige inrichting van Nederland, waarbij de waterveiligheid een belangrijk aspect is.

In deze paragraaf worden de resultaten op het vlak van verkeersveiligheid, veilig vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede security en risicobeheersing toegelicht. De waterveiligheid en luchtvaartveiligheid zijn toegelicht in de voorgaande paragrafen.

3.10 Stand van zaken kabinetsdoelstellingen

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)					
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/operationele doelstelling	Prestaties 2009	Begroting 2009*)	Realisatie 2009*)
PROJECT					
	Programma Randstad Urgent: versterkt de concurrentiepositie van de Randstad	IF 18.04**	<ul style="list-style-type: none"> • Er zijn maandelijks metingen geweest voor interne sturing. Daaruit bleek dat circa 50% van de projecten kampte met tussentijdse vertraging; na interventie lagen alle projecten weer op schema. Uiteindelijk zijn 100% van de geplande mijlpalen behaald. • Jaarverslag aan Tweede Kamer verstuurd. • Programma Randstad Urgent ligt op koers. <p>Begin 2009 bestond het programma uit 33 projecten. Voor 12 projecten zijn in de loop van 2009 alle benodigde mijlpalen in de besluitvorming behaald. Deze projecten gaan nu de uitvoering in en maken daarom geen onderdeel meer uit van Programma Randstad Urgent. In de loop van 2009 is 1 project toegevoegd (Verkenning Haaglanden). Eind 2009 bestaat het programma daarom uit 22 projecten.</p>	1 737	2 170
DOELSTELLINGEN BELEIDSPROGRAMMA					
18	Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukenmerken.	XII 34.01.03 IF 17.04	<p><i>Kilometerprijs</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanbestedingsproces gestart (september 2009); • Kabinetsbesluit milieuscenario's basistarieven genomen (juli 2009); • Eerste invulling rol van publieke en private partijen bij inning en dwangvordering opgenomen in Wet Kilometerprijs (november 2009); • Kabinetsbesluit uitwerking publieke regie (REKI, juni 2009); • Wet Kilometerprijs aan Tweede Kamer gestuurd (november 2009); • Voorbereiding brief inzake provinciaal belastinggebied gestart (<i>door BZK, afronding in 2010</i>) <p><i>Mobiliteitsprojecten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeringsconvenanten mobiliteitsprojecten ondertekend met regio's Amsterdam (juli 2009), Haaglanden (juli 2009), Eindhoven-Den Bosch (juli 2009), Rotterdam/RITS (augustus 2009), Arnhem-Nijmegen (oktober 2009), Utrecht-Oost (oktober 2009), Utrecht-West (december 2009). • Verscheidene mobiliteitsprojecten operationeel, waaronder uitvoering proef Spitsmijden 2a Haaglanden (afronding juni 2009), start proef Prijsprikkel voor Bedrijven Haaglanden (start juli 2009), uitvoering Proef Slimprijzen Waalbrug Nijmegen (afronding december 2009), start Proef Spitsmijden A15 (start oktober 2009), start Proef filemijden A2 (start december 2009). 	140 000	42 726

Beleidsprioriteiten

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)					
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/operationele doelstelling	Prestaties 2009	Begroting 2009*)	Realisatie 2009*)
19	Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart	XII 34.01 (m.u.v. 34.01.03) IF 12.03 IF 12.05 XII 34.02 IF 15.03 IF 15.05	<p><i>Versnelling besluitvorming en Spoedaanpak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Wetsvoorstel «Wijziging spoedwet wegverbreding en Tracéwet» behandeld in Eerste Kamer en in werking getreden per 1 januari 2009. ● Toezending aan Tweede Kamer van wetgevingsnota over hoofdlijnen van de voorgenomen structurele wijzigingen van wet- en regelgeving (met name Tracéwet); Nota-overleg was op 29 juni; meerderheid steunt ingeslagen weg. ● Besluitvorming over en uitvoering van de 30 Spoedaanpak-projecten. Spoedaanpak ligt op koers. Stand eind 2009: Er zijn besluiten genomen over ruim 20 projecten; bij 3 projecten is reeds de schop in de grond gegaan; 1 project daarvan is reeds opgeleverd en opengesteld. ● Uitvoering Kabinetsstandpunt Elverding: grootste deel van de maatregelen uit het actieplan Sneller & Beter is afgerond. Lopende verkenningen worden zo veel mogelijk uitgevoerd volgens de «Sneller en Beter»-aanpak. Nieuwe verkenningen worden volledig volgens «Sneller en Beter» uitgevoerd <p><i>Mobiliteitsaanpak en investeringsprogramma</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Besteding 44 mln euro uit enveloppe infrastructuur en vaarwegen ● Uitvoering Mobiliteitsaanpak ● 2e tranche Quick Wins Binnenhavens (77 mln, inclusief 50 mln stimuleringsbudget uit het Aanvullend Beleidsakkoord) ● Opstellen Gebiedsagenda's ● Start Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (najaar 2009) ● Besluit over verlenging van het Infracfonds (in Aanvullend Beleidsakkoord) ● Brief Verankering Mobiliteitsaanpak in Beleid aan Tweede kamer gestuurd (augustus 2009) 	1 661 722	1 907 983
20	Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor.	XII 34.03 XII 34.04 (m.u.v. 34.04.06) IF 13 (m.u.v. 13.02, 13.03.02 en 13.05.02)	<p><i>Actieplan Groei op het spoor</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Uitvoering maatregelen uit Actieplan Groei op het Spoor ligt op schema; ● Midtermreview uitgevoerd (uitkomst in februari 2010); <p><i>Programma Hoogfrequent Spoor</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Uitvoeren planstudies; <p><i>Groei cijfer</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Gerealiseerde groei in 2009 (op hoofd railnet NS) = 0,8% 	1 124 274	724 913

Beleidsprioriteiten

Stand van zaken kabinetsdoelstellingen (x € 1 000)					
Nr.	Project/doelstelling	Beleidsartikelen/operationele doelstelling	Prestaties 2009	Begroting 2009*)	Realisatie 2009*)
26	Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)	XII 31 IF 11.03 IF 11.05 IF 16.02 IF 16.03	<i>Beleid & Uitvoering</i> <ul style="list-style-type: none"> ● Ontwerp Deltawet afgerond en ingediend bij de Tweede Kamer (januari 2010) ● Tevens is in het Aanvullend Beleidsakkoord besloten tot het instellen van een Deltafonds dat een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma mogelijk maakt te voorzien van een vaste, stabiele en substantiële voeding met vanaf 2020 tenminste 1 miljard euro jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infracfonds. ● Uitvoering Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en Ruimte voor de Rivier ● HWBP 3: Derde toetsing (van de primaire keringen) loopt en is gereed in 2011; Naar aanleiding daarvan zal het HWBP worden geactualiseerd. ● Afronding inspraak op het Ontwerp Nationaal Waterplan (juni 2009), gevolgd door gereedkomen Nationaal Waterplan en toezending aan Tweede Kamer (december 2009), met daarbij ook afronding en vaststelling van de stroomgebiedbeheerplannen ● Brief Doelmatig Waterbeheer naar Tweede Kamer ● Besluit genomen over uitvoering van pilot zandmotor Delflandse kust 	862 414	831 436
27	Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie.		<i>Institutioneel</i> <ul style="list-style-type: none"> ● Publieke lancering van Dutch Delta Design (DDD2012) ● Benoeming Deltacommissaris ● Inwerkingtreding van de Waterwet ● Besluit tot verlenging tot 2015 van het samenwerkingsprogramma «Partners voor Water» 		
28	versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.		<i>Innovatie</i> <ul style="list-style-type: none"> ● Uitevoering 1e tender KRW-innovaties; Regeling voor 2e tender KRW (subsidieplafond € 40 miljoen) is gepubliceerd. ● Er wordt (met EZ als trekker) een marketingstrategie voor de Nederlandse watersector opgesteld. Het Netherlands Water Partnership stelt jaarlijks de Water Export Index op. Onderzocht wordt hoe binnen deze index de relatie met innovatie kan worden gelegd. ● Besluitvorming in MR over beschikbaar stellen van 2e tranche middelen voor Maatschappelijke InnovatieAgenda Water; in totaal is nu € 40 miljoen euro beschikbaar. Daarnaast verdere uitvoering van de Maatschappelijke InnovatieAgenda Water (waaronder de programma's Flood Control, Building with Nature en Human Capital Roadmap Water) 		
Totaal gerelateerd aan kabinetsdoelstellingen				3 790 147	3 509 228

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

* Exclusief apparaatsuitgaven

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

31 Integraal waterbeleid

Algemene doelstelling	Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.
Relatie met de kabinetsdoelstellingen	Dit artikel heeft een relatie met de kabinetsdoelstellingen 26 «Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)», 27 «Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie» en 28 «Versnelling kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde primaire waterkeringen. Vernieuwd denken over water, veiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen».
Doelbereiking	<p>In 2009 zijn er op dit terrein grote stappen gezet. De Waterwet is op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet heeft acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen en de zes verschillende vergunningen zijn in één vergunning opgenomen. De grootste voordelen hiervan zijn minder regels, minder lasten voor burgers en bedrijven en meer samenhang tussen waterbeleid en de ruimtelijke ordening.</p> <p>Daarnaast is in december 2009 het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit eerste Nationaal Waterplan, dat tevens structuurvisie is op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening, bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid voor de planperiode 2009–2015.</p>
Maatschappelijke effecten	Met de Waterwet hebben het Rijk, waterschappen, provincies en gemeenten moderne wetgeving in handen om integraal waterbeheer te realiseren. Om te zorgen voor waterveiligheid en om watervervuiling, wateroverlast en watertekorten tegen te gaan. Ook verplicht de Waterwet waterschappen en gemeenten om hun taken en bevoegdheden onderling af te stemmen, in het bijzonder voor de riolering en de zuivering van afvalwater. Dit moet voor burgers en bedrijven tot lagere kosten leiden.
Externe factoren	<p><i>De acceptatie en juiste implementatie van Europese regelgeving op het gebied van water door de lidstaten.</i></p> <p>De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voor oppervlaktewater en grondwater en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) voor de zee zijn de basis voor duurzame watersystemen in Nederland en Europa. Deze richtlijnen zijn leidend voor het nationale waterkwaliteitsbeleid.</p> <p>Geheel in lijn met de voorschriften van de EU-Kaderrichtlijn Water zijn in december 2009 de Stroomgebiedbeheerplannen voor de Eems, Maas, Rijn en Schelde vastgesteld. Ook heeft per stroomgebied nauw overleg plaatsgevonden met andere landen en zijn internationale afstemmingsdocumenten opgesteld.</p> <p>In 2009 is de juridische implementatie voor de Richtlijn OverstromingsRisico's (ROR) doorgevoerd. Verder zijn voorbereidingen getroffen voor de materiële implementatie van de kaarten (in 2013) en plannen (in 2015). De dochterrichtlijn prioritaire stoffen is eind december 2008 gepubliceerd in het EU Publicatieblad en is in januari 2009 in werking getreden. Hiermee worden gemeenschappelijke milieudoelstellingen van kracht voor alle lidstaten.</p>

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

Het waterplan is tot stand gekomen in nauw overleg met andere departementen en met koepels van lokale overheden (IPO, VNG en UvW). In juni 2009 is de inspraak op het Ontwerp Waterplan afgerond. De inspraak heeft geleid tot ongeveer 200 inspraakreacties. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 naar de Tweede Kamer toegezonden. Het Nationaal Waterplan gaat in op de consequenties van klimaatverandering en de te nemen beleidskeuzes en maatregelen voor onder meer de kust, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta en het rivierengebied

Tijdig en adequaat anticiperen op structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.

Direct nadat de Deltacommissie in het najaar van 2008 haar advies had uitgebracht, is VenW begonnen met de uitwerking van de aanbevelingen. Een eerste beleidsmatige uitwerking van het kabinetsstandpunt op het advies van de Deltacommissie maakt onderdeel uit van het Nationaal Waterplan.

In het Aanvullend Beleidsakkoord is in 2009 besloten tot het instellen van een Deltafonds dat een voortvarende uitvoering van het Deltaprogramma mogelijk maakt te voorzien van een vaste, stabiele en substantiële voeding met tenminste vanaf 2020 1 miljard euro jaarlijks uit het reëel constant door te trekken Infrastructuurfonds. Tevens is de Deltacommissaris benoemd, die per 1 februari 2010 formeel zijn werkzaamheden is gestart.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
31. Integraal waterbeleid					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009
Verplichtingen		62 879	59 917	104 685	62 814	72 581	- 9 767 ¹	- 13 493
Uitgaven	41 122	53 195	74 874	77 127	75 418	79 382	- 3 964	- 4 074
<i>31.01 Bestuurlijke Organisatie en instrumentatie</i>	<i>20 418</i>	<i>17 780</i>	<i>25 131</i>	<i>29 074</i>	<i>30 464</i>	<i>32 356</i>	<i>- 1 892</i>	<i>- 2 114</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	5 623	8 294	10 533	12 869	18 271	13 401	4 870 ²	528
31.01.02 HGIS Partners voor Water	9 891	7 460	6 832	12 824	10 724	14 687	- 3 963 ³	- 1 276
31.01.03 Leven met Water	4 904	2 026	7 766	3 381	1 469	4 268	- 2 799 ⁴	- 1 366
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>3 155</i>	<i>9 248</i>	<i>16 795</i>	<i>13 465</i>	<i>15 124</i>	<i>14 805</i>	<i>319</i>	<i>- 1 070</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	2 612	7 366	10 175	8 215	9 524	9 426	98	- 685
31.02.02 Kust	543	1 882	3 101	1 560	1 570	1 973	- 403	- 385
31.02.03 Inspectie VenW			3 519	3 690	4 030	3 406	624	0
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>1 591</i>	<i>2 798</i>	<i>4 361</i>	<i>3 449</i>	<i>2 389</i>	<i>3 613</i>	<i>- 1 224</i>	<i>- 221</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	1 591	2 798	4 361	3 449	2 389	3 613	- 1 224	- 221
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>15 958</i>	<i>23 369</i>	<i>28 586</i>	<i>31 139</i>	<i>27 441</i>	<i>28 608</i>	<i>- 1 167</i>	<i>- 669</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	12 974	20 106	21 437	23 872	18 868	21 627	- 2 759	- 929
31.04.02 OSPAR/Europese mariene strategie	2 984	3 263	3 358	3 291	4 196	3 313	883	260
31.04.03 Inspectie VenW			3 791	3 976	4 377	3 668	709	0
Van de totale uitgaven:								
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		<i>6 161</i>	<i>6 756</i>	<i>7 545</i>	<i>9 454</i>	<i>6 222</i>	<i>3 232</i>	
- <i>Baten-lastendiensten</i>		<i>22 152</i>	<i>29 673</i>	<i>25 156</i>	<i>26 310</i>	<i>24 637</i>	<i>1 673</i>	
- <i>Restant</i>		<i>24 882</i>	<i>38 460</i>	<i>44 426</i>	<i>39 654</i>	<i>48 523</i>	<i>- 8 869</i>	
Ontvangsten		1 293	1 330	1 029	1 074	570	504 ⁶	504

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

1. Door vertraging in het aanbestedingsproces voor Partners voor Water deel 3 in 2009 heeft er in 2009 geen vastlegging plaatsgevonden. De verplichting zal nu begin 2010 worden aangegaan.
2. De verhoging op dit artikelonderdeel is een gevolg van een herschikking van de programma's voor de diverse hoofdproducten. Daarnaast zijn de kosten t.b.v. de uitvoering van de adviezen van de commissie Veerman op dit onderdeel verantwoord (Kwartiermaken deltaprogramma motie Koopmans/Koppejan nr. 31 700 VII-22).
3. Door vertraging in de betaling van projecten door Agentschap NL, als gevolg van de procedure rondom de financiële verantwoording over de projecten, is minder aan Agentschap NL uitgekeerd dan was voorzien.
4. De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat het programma Leven met Water (LmW) niet volledig in 2009 is uitgevoerd. De belangrijkste reden hiervoor is dat een aantal activiteiten/projecten van LmW iets langer doorlopen. Het gaat bijvoorbeeld om de slotconferentie die op 14 januari 2010 is gehouden en projecten in het kader van Haaglanden. De vaststelling van de laatste subsidies voor Leven met Water geschiedt na afronding, zodat de middelen naar 2010 verschuiven.
5. In 2009 heeft een budget neutrale herschikking van het programma binnen de randvoorwaarden van artikel 31 plaatsgevonden. Gevolg hiervan is dat op dit hoofdproduct, door herschikking van het budget, lagere uitgaven zijn gerealiseerd t.o.v. de ontwerpbegroting. Ook is op dit onderdeel invulling gegeven aan de opgelegde taakstelling voor IVW (circa € 0,7 mln).
6. In 2009 zijn meer EU-ontvangsten gerealiseerd dan was geprognosticeerd.

31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

Motivering

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

Doelbereiking

In 2009 is de Waterwet in werking getreden en het Nationaal Waterplan vastgesteld.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	ja ¹
HGIS Partners voor Water	ja ²
Leven met Water	ja ³

Toelichting

1. Onder algemene strategie en beleidsvorming valt het Nationaal Waterplan, de Waterwet en het Deltaprogramma. De voorbereidende werkzaamheden in het kader van het kwartiermaken van het Deltaprogramma nemen meer tijd in beslag dan voorzien. Hierdoor zal de uitvoering van de motie Koopmans/Koppejan nr. 31 700 VII-22 deels in 2010 plaatsvinden.
2. Internationaal wordt de samenwerking versterkt met landen in kwetsbare delta's, zodat ook deze landen zelf beter kunnen omgaan met klimaatveranderingen. De samenwerking wordt vormgegeven binnen het interdepartementale stimuleringsprogramma Partners voor Water. Het kabinet heeft in 2009 besloten om dit programma, dat in 2009 afliep, te verlengen met zes jaar tot 2015. Het kabinet richt zijn aandacht op een vijftal delta's, namelijk de delta's van Jakarta, de Mekong, de Ganges/Brahmaputra, de Incomati en de Nijl.
3. Leven met Water heeft tot eind 2009 in het kader van de ICES/KIS-gelden (Bsik-regeling) bijna € 20 mln. van de totaal € 22 mln. subsidie ontvangen. Het programma is gestart in 2004 en loopt in de eerste helft van 2010 af. Leven met Water levert via het kennisprogramma en projecten een belangrijke bijdrage aan de positie van water in de ruimtelijke processen. Met name waterschappen, kennisinstellingen/universiteiten en bedrijfsleven (adviesbureaus) hebben bijgedragen met inzet van eigen middelen aan ca. 100 projecten. De resultaten worden vastgelegd in rapporten, videoboodschappen en op een website (www.levenmetwater.nl). Ook zijn de resultaten bij elkaar gebracht in zgn. oogstbijeenkomsten met veel betrokkenen in het netwerk van Leven met Water.

Meetbare gegevens

De meetbare gegevens voor de operationele doelstelling «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie» zijn bij de overige operationele doelstellingen van dit beleidsartikel weergegeven. Aangezien waterproducten «Algemene strategie en beleidsvorming», «HGIS» en «Leven met Water» gericht zijn op zowel veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

31.02 Veiligheid

Motivering

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

Doelbereiking

In 2009 is verder gewerkt aan projecten in uitvoering bij Waterschappen en het Rijk om waterkeringen op orde te krijgen en de percentages geen oordeel te verkleinen. Zo is het toetsinstrumentarium voor de derde ronde verder verbeterd, dit betreft zowel de Hydraulische Randvoorwaarden als ook het Voorschrift Toetsen op Veiligheid. Met de beheerders is een afspraak gemaakt omtrent de ambitie voor de derde toetsronde. Daarnaast zijn vele projecten in uitvoering, bij waterschappen en het Rijk, om de waterkeringen op orde te krijgen.

Wat de basiskustlijn betreft wordt het doel al jaren bereikt. Door marktontwikkelingen staat het handhaven van deze doelstelling in financiële zin steeds verder onder druk.

Verder is eind 2009 de juridische implementatie van de Richtlijn Overstromingsrisico's gerealiseerd, iets later dan de deadline, gesteld door de Europese Commissie. Reden hiervan was het feit dat het besluit onderdeel van het Waterbesluit uitmaakte. Dit Waterbesluit maakte weer deel uit van Waterwet die eind 2009 is geïmplementeerd.

In 2009 heeft de staatsecretaris toezeggingen gedaan aan de provincie Overijssel en Gelderland omtrent aanvullende rivierverruimende maatregelen die anticiperen op hogere rivierafvoeren. Het betreft de uitwerking van hoogwatergeul bij het project IJsseldelta Zuid bij Kampen en een geul in de uiterwaarden bij Zutphen in het kader van het project IJsselsprong.

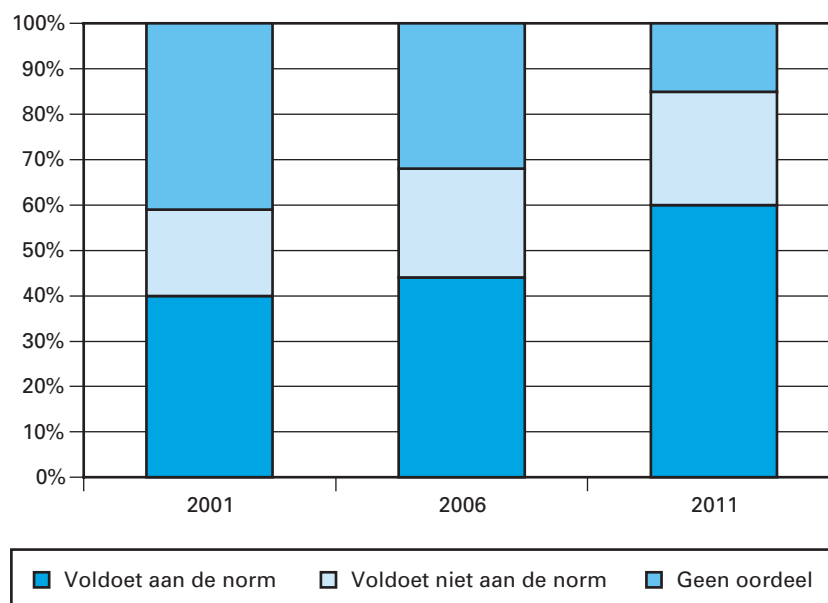
Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Hoogwaterbescherming	ja
Kust	ja
Inspectie VenW	ja

Meetbare gegevens

Hoogwaterbescherming

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

Beleidsartikel 31



Bron: Rijkswaterstaat, 2006

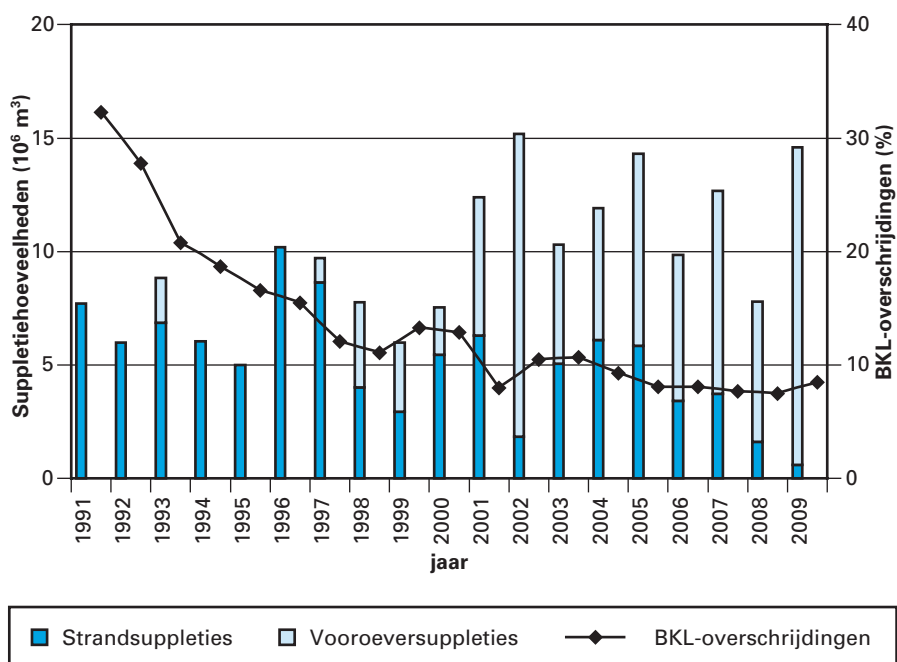
Toelichting

Elke 5 jaar worden de primaire waterkeringen getoetst op grond van de wet op de waterkering. De eerste toetsing is afgerond in 2001. De tweede toetsing, waar het lopende hoogwaterbeschermingsprogramma op is gebaseerd, is afgerond in 2006. In bovenstaand diagram zijn de streefwaarden voor 2011 opgenomen. Pas in 2011 zal duidelijk worden, op basis van de huidige toetsronde, of de categorie geen oordeel (kolom 2011) minimaal gehalveerd zal zijn, zoals bestuurlijk is afgesproken.

Kust

De indicatoren voor kust zijn de jaarlijkse hoeveelheden zandsuppleties en de percentages raaien (gedeelte van de Nederlandse kust) waarin de Basiskustlijn 2001 is overschreden.

Realisatie kustlijn zorg



Bron: Rijkswaterstaat, 2010

Toelichting

De basiskustlijn werd in 2009 evenals de voorgaande 4 jaar in ongeveer acht procent van de gevallen overschreden. De streefwaarde ligt op tien procent, de maximale streefwaarde ligt op vijftien procent.

In 2009 is 14,6 miljoen m³ aan suppleties gerealiseerd. Dit betreft enerzijds 9,2 mln m³ uit het suppletieprogramma 2009. Anderzijds is er 5,4 mln m³ gesuppleerd uit het suppletieprogramma 2008 dat als gevolg van vergunningaanvragen in het kader van de Natuurbeschermingswet verdraging had opgelopen. In artikelonderdeel 11.02 van het jaarverslag over het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren op het gebied van suppletie opgenomen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven veiligheid waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
11.02.01 Basispakket B&O Waterkeren	209 779
11.03.01 Realisatie Waterkeren	376 813
11.05.02 Planstudies Waterkeren	727
16.02 Ruimte voor de Rivier	149 437
16.03 Maaswerken	38 160

31.03 Waterkwantiteitsbeheer

Motivering

Om de juiste hoeveelheid water te hebben op het juiste moment, op de juiste plaats voor de vereiste gebruiksfuncties.

Doelbereiking

In 2009 zijn waterschappen, provincies, gemeenten en Rijk verder gegaan met de uitvoering van het NBW-actueel. Tevens zijn afspraken over de evaluatie NBW-actueel en over informatie-uitwisseling tussen de partners op het gebied van waterkwantiteit voorbereid. In samenwerking met RWS werkt DGW, mede in het kader van het Deltaprogramma, aan het Delta-model. De herbezinning op de waterverdeling is opgenomen in het delta-deelprogramma zoetwatervoorziening. Voor het IJsselmeer geldt dat de nota IJsselmeergebied en het NWP het nieuwe beleidskader vormen tot 2015. Het te nemen peilbesluit is daarin tevens vast gelegd.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Waterbeleid 21e eeuw	ja

Meetbare gegevens

In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. De indicatoren uit de begroting 2009 sluiten niet altijd goed aan bij het actuele beleid op het gebied van waterkwantiteit en de verantwoordelijkheid van VenW. De meetbare gegevens worden in de begroting 2011 vervangen door nieuwe indicatoren.

Naar aanleiding van de Beleidsdoorlichting Waterkwantiteit is in 2009 met de decentrale overheden afgestemd welke beleidsinformatie met betrekking tot waterkwantiteit nodig is voor het sluiten van de beleidscyclus en in 2010 worden definitieve afspraken gemaakt over de aanlevering van de benodigde gegevens vanaf 2010. De meetbare gegevens met betrekking tot de nieuwe indicatoren zullen hier een onderdeel van zijn.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven waterkwantiteit op het Infrastructuurfonds (X € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
11.01.01 Basispakket watermanagement	91 231
11.03.02 Realisatie Waterbeheeren	182 558

31.04 Waterkwaliteit

Motivering

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

Doelbereiking

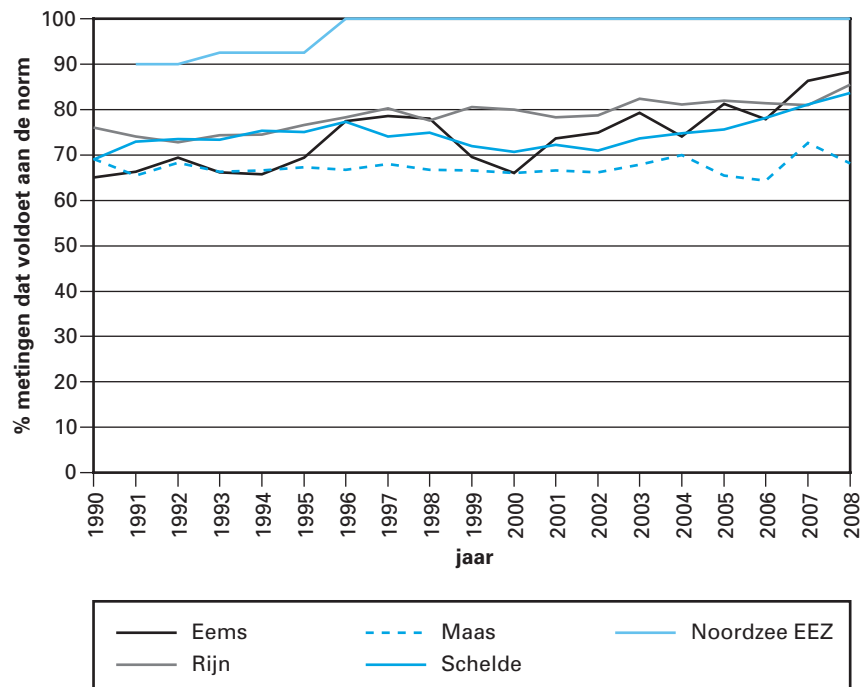
In 2009 zijn voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) de stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) voor Rijn, Maas, Eems en Schelde afgerond. In de SGBP's zijn onder meer de maatregelen in de periode 2009–2015 opgenomen die tot een integraal en duurzaam waterkwaliteitsbeheer moeten leiden. De SGBP's zijn onder meer gebaseerd op de onderliggende plannen van waterschappen, provincies en gemeenten. De ontwerpplannen, die in 2008 door het kabinet zijn vastgesteld, zijn in 2009 overeenkomstig de voorschriften 6 maanden in de inspraak geweest. Ook alle plannen van de andere overheden m.n. de waterbeheerplannen van de waterschappen en provinciale waterhuishoudingsplannen hebben ter inspraak gelegen. De inspraakreacties op de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen zijn verwerkt in de definitieve stroomgebiedbeheerplannen. Op 27 november zijn de definitieve stroomgebiedbeheerplannen 2009–2015 met de Nota van Antwoord door het kabinet vastgesteld. Verder is in 2009 de nationale wettelijke implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie via het Waterbesluit voorbereid.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Europese kaderrichtlijn water	ja
OSPAR/Europese mariene strategie	ja
Inspectie VenW	ja

Meetbare gegevens

Realiseren goede waterkwaliteit (in relatie tot KRW-normen)

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



Bron: KRW-portaal, 2009

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

Toelichting

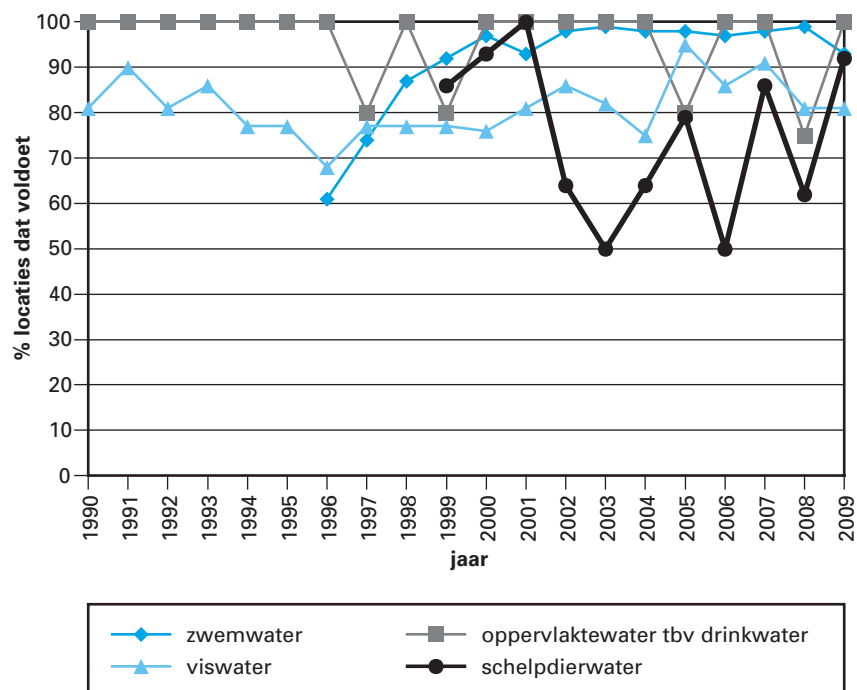
De stijgende trend is het gevolg van het gevoerde waterkwaliteitsbeleid in binnen- en buitenland. In de stroomgebiedbeheerplannen zijn maatregelen opgenomen om de prestaties op goede waterkwaliteit verder te verbeteren.

De waterkwaliteitsmetingen in de territoriale zee (binnen de 12-miles-zone) zijn meegenomen bij de desbetreffende KRW-stroomgebieden. De Noordzee scoort als gevolg van de gekozen beoordelingsmethodiek (1-mile-zone voor ecologie en 12-miles-zone voor chemie) bijna volledig 100%.

De figuur geeft het procentuele aantal metingen weer waarbij voldaan wordt aan de norm. Dit is een weergave die niet direct overeen komt met KRW-systematiek die waterkwaliteit per waterlichaam uitdrukt. Voor de langere termijn is het streven om de indicator waterkwaliteit beter aan te laten sluiten op de KRW-systematiek. In 2010 zal als onderdeel van de evaluatie van de indicator worden gezien of bijstelling nodig is.

Ongehinderd gebruik waterkwaliteit

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



Bron: Rijkswaterstaat MWTL, 2010

Beleidsartikel 31

NB: schelpdierwater wijkt af van grafiek in de begroting 2009 als gevolg van een aanpassing in de toetsystematiek.

Indicator	Basiswaarde 1990	Peildatum	Periode	Planning Streefwaarde
Ongehinderd gebruik waterfuncties	Zwenwater: nb Opp.water: ca 100% Viswater: ca 75% Schelpdierwater: nb	jaarlijks	2015–2027	100%

Toelichting

In de stroomgebiedbeheerplannen zijn maatregelen opgenomen om de prestaties op ongehinderd gebruik waterkwaliteit verder te verbeteren. In het kader van het verbeteren van de beleidsinformatie is een verbetertraject gestart met betrekking tot de prestatie-informatie. De indicator ongehinderd gebruik waterkwaliteit sluit niet altijd goed aan op de KRW-systematiek. Deze indicator wordt in de begroting 2011 vervangen door een nieuwe indicator.

Kengetallen Inspectie Verkeer en Waterstaat

Onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal toelatings- en continueringactiviteiten (het afgeven van vergunningen aan de eigen werken van Rijkswaterstaat) en het aantal uitgevoerde/uit te voeren inspecties. De Inspectie verricht haar activiteiten op basis van risicobeoordeling; er wordt naar gestreefd om 70% van de inspecties uit te voeren op basis van risicoanalyse.

Kengetallen Inspectie Verkeer en Waterstaat	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	80	187	187	130	112
Aantal inspecties	15	15	15	15	12
Percentage inspectie gebaseerd op risico analyse	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform jaarplan	90%	90%	90%	90%	90%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2009

Toelichting

Het aantal aanvragen voor vergunningen was in 2009 lager dan geraamd, waardoor minder vergunningen zijn afgegeven.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven waterkwaliteit op het Infrastructuurfonds (x 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
11.02.05 Basispakket B&O waterbeheer	105 068
11.02.08 Groot variabel onderhoud waterbeheer	12 191
11.03.02 Realisatie Waterbeheer	182 558
11.05.03 Planstudie Waterbeheer	1 612

Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats	
Effectenonderzoek expost	Evaluatie Waterschapswet n.a.v. de Waterschapsverkiezingen Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	31.01	2008	2009	TK 2008–2009, 31 986, nr. 1	1
Overig evaluatieonderzoek	Onderzoek naar de opzet en aansturing van het programmabureau Hoogwaterbeschermingsprogramma	31.04	2004	2009		2
	Onderzoek naar de effectiviteit van de subsidieregeling HWB-programma	31.02	2008	2009		3
		31.02	2008	2009		3

Toelichting

1. In december 2007 is de Wet modernisering waterschapsbestel in werking getreden. In november 2008 hebben de eerste waterschapsverkiezingen «nieuwe stijl» plaatsgevonden. Om de effecten van de Wet modernisering waterschapsbestel in beeld te brengen is een viertal evaluaties uitgevoerd. De drie andere evaluaties zien op de waterschapsverkiezingen. Deze evaluaties zijn op 19 juni 2009 naar de Tweede Kamer verzonden.
2. De evaluatie van de Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie is in 2009 afgerond. Het rapport wordt in het voorjaar 2010 naar de Tweede Kamer gezonden. De proef GVB laat zien dat verwerken tot bouwstof ruim tweemaal duurder is dan bergen in Rijksbaggerdepots. Verwerken door de markt is dus – voor zover technisch mogelijk – geen alternatief voor storten van ernstig verontreinigde bagger in depots.
3. De onderzoeken naar de opzet van het programmabureau en de effectiviteit van het HWB-programma zijn samengebracht in één onderzoek. Dit is afgerond. De aanbevelingen zijn gebruikt om te kijken wat en hoe er verbeterd kan worden. Dit zal in het voorjaar 2010 gecommuniceerd worden aan de Tweede Kamer in een brief waarin ook over de voortgang van het HWBP zal worden gecommuniceerd.

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

Algemene doelstelling

De veiligheid van personen op de weg en op het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV), permanent verbeteren.

Doelbereiking

De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit voor het maximum aantal verkeersdoden zijn sindsdien aangescherpt tot 750 in 2010 en 500 in 2020. In 2009 was er sprake van 720 verkeersdoden, waarmee de dalende trend zich heeft voortgezet.

De daling in het aantal ziekenhuisgewonden in het verkeer blijft achter bij die van het aantal doden. In 2008 was er sprake van een stijging van 5,4% vergeleken met 2007.

In 2009 is geen reiziger om het leven gekomen door een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaargemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Tweede Kadernota Railveiligheid. Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

Op initiatief van de minister van BZK en in samenwerking met concessieverleners (Minister VenW, provincies, stadsregio's), vervoerders, vakbonden, politie en OM is in 2009 een Taskforce veiliger OV opgestart (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties – Taskforce: meer veiligheid openbaar vervoer vraagt intensieve samenwerking alle partijen). De Taskforce is er op gericht om de veiligheid van het personeel in het OV te verbeteren. De Taskforce heeft een 16-tal maatregelen voorgesteld die de betrokken partijen in de Taskforce gezamenlijk gaan uitvoeren.

Maatschappelijke effecten

De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit voor het maximum aantal verkeersdoden zijn sindsdien aangescherpt tot 750 in 2010 en 500 in 2020. Deze dalende trend van het aantal verkeersdoden en dodelijke slachtoffers spoor heeft niet alleen als effect dat het menselijk leed als gevolg van verkeersongevallen en spoorongevallen is verminderd, maar ook dat de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid en spooronveiligheid zijn afgenomen.

Daarnaast is uit de onderzoeksresultaten naar de Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid (MPCV) gebleken dat de gehanteerde campagneaanpak een gunstig effect heeft op verkeersveiligheid in termen van kennis mentaliteits- en gedragsverbetering. De houding van het algemene publiek is verbeterd sinds de start van de campagnes. Aannemelijk is dat dit een positief effect heeft op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

De modernisering van de APK heeft door de aansluiting bij de technische ontwikkeling van auto's een positief effect op de verkeersveiligheid en milieu. Daarnaast heeft de modernisering van de APK geleid tot een vermindering van de administratieve lasten,

Externe factoren

De koers zoals aangegeven in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020 (TK, 2007–2008, 29 398, nr. 120) is voortgezet.

De verschillende decentrale overheden hebben hun bijdrage geleverd aan de afgesproken doelstelling. Dit hebben zij gedaan door inspanningen te leveren op het gebied van infrastructuur en educatie.

De spoorsector heeft de eigen verantwoordelijkheid opgepakt.

Beleidsartikel 32

Deze heeft een bijdrage geleverd aan de afgesproken doelstellingen door invulling te geven aan programma's ter verbetering van de veiligheid. Zo is een aantal maatregelen uitgevoerd in het kader van het STS-programma (stoptonend sein) en programma Verbetering Veiligheid Overwegen die de veiligheid hebben verhoogd. De personeelsveiligheid is verhoogd bijvoorbeeld doordat onderhoud steeds vaker in buitendienststelling wordt uitgevoerd en er zijn passende maatregelen getroffen waardoor het aantal personen dat onbevoegd de spoorbaan betreedt, is teruggebracht.

Mede naar aanleiding van een treinongeval in september 2009 bij Barendrecht wordt een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de STS-passages problematiek. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen aanleiding zijn voor een nadere beleidsafweging.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
32. Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	Realisatie					Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen		37 796	46 552	45 727	56 339	51 411	4 928	¹ 3 182
Uitgaven	37 832	41 925	48 256	52 814	55 771	54 411	1 360	1 359
<i>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>33 950</i>	<i>40 396</i>	<i>42 548</i>	<i>46 716</i>	<i>48 769</i>	<i>48 850</i>	<i>- 81</i>	<i>1 109</i>
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 007	1 632	1 692	1 775	1 621	1 811	- 190	- 86
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	4 975	2 966	2 977	3 103	4 493	4 609	- 116	- 205
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	27 968	35 798	24 036	25 528	23 657	26 379	- 2 722	² 1 400
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	13 843	16 310	18 998	16 051	2 947	³ 0
<i>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>440</i>	<i>291</i>	<i>5 529</i>	<i>5 878</i>	<i>6 803</i>	<i>5 471</i>	<i>1 332</i>	<i>142</i>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	233	176	151	150	317	201	116	⁴ 261
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	207	115	153	249	249	218	31	- 179
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	5 225	5 479	6 237	5 052	1 185	60
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>3 442</i>	<i>1 238</i>	<i>179</i>	<i>220</i>	<i>199</i>	<i>90</i>	<i>109</i>	<i>108</i>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	44	193	42	123	107	27	80	⁵ 80
32.03.02 Uitvoeren beleidskader sociale veiligheid OV	3 398	1 045	137	97	92	63	29	28
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven		2 360	2 396	2 559	2 992	2 424	568	
- Baten-lastendiensten		951	20 146	22 799	26 088	22 116	3 972	
- Restant		38 614	25 714	27 456	26 691	29 871	- 3 180	
Ontvangsten	0	1 794	3 906	3 341	1 318	3 700	- 2 382	⁶ - 2 382

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

- De hogere verplichtingen worden met name veroorzaakt door het aangaan van meerjarige subsidieverplichtingen. Het betreft o.a. de volgende, niet voorziene subsidies: Connekt Organisatie I&C drive, CBR Bromfietsexamens, Connekt Dode hoekdetectie systeem.

2. De lagere uitgaven worden veroorzaakt door een lagere subsidie aan het CBR doordat betrokkenen de kosten van onderzoeken naar rijgeschiktheid bij alcohol en drugs in principe zelf moeten betalen.
3. De hogere uitgaven worden met name veroorzaakt door de structurele oplossing van de tekorten IVW en door loon- en prijsbijstelling 2009.
4. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de uitgaven i.v.m. de evaluatie van de 2e kadernota railveiligheid.
5. De hogere uitgaven zijn een gevolg van het duurder uitvallen van de Personeelsmonitor, de Reizigersmonitor en de meting zwartrijden.
6. De lagere ontvangsten zijn een gevolg van minder opgelegde bestuurlijke boetes dan geraamd.

32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

Motivering

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

Doelbereiking

In het voorbije kalenderjaar kwamen 720 mensen om in het Nederlandse verkeer. Dit zijn er 30 minder dan een jaar eerder (een afname van 4 procent ten opzichte van 2008). Uit de cijfers volgt dat er veel verschillen zijn tussen de verschillende leeftijdscategorieën. Zo vielen in de leeftijdsgroep 30 tot 60 jaar veel minder doden ten opzichte van 2008 (220 tegenover 280 een jaar eerder), terwijl het aantal jongeren (18–24 jaar) dat omkwam in het verkeer juist toenam van 107 naar 128.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	ja ¹
Vereisten aan voertuig en technologie	ja
Gedragbeïnvloeding	ja ²
Aanpassingen aan weginfrastructuur	ja ³
Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Toelichting

1. In het kader van het project Fileproof is er een proef ter preventie van ongevallen met vrachtauto's uitgevoerd.
2. Er is een besluit genomen over de invoering van het bromfietspraktijkexamen. De invoering wordt voorzien voor 1 maart 2010. De pilot met de speekseltester drugs is afgerond en geëvalueerd. De voorbereiding van de implementatie van de Derde Europese rijbewijsrichtlijn is ter hand genomen. Er is voorlichting geweest over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen. Het wetsontwerp alcoholslot is aan de Tweede Kamer aangeboden.
3. VenW is verantwoordelijk voor een veilig hoofdwegennet; verantwoording hiervoor vindt plaats in het Infracfonds. Het onderliggend wegennet is in beheer bij provincies, gemeenten en waterschappen.

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Vereisten aan voertuigtechnologie, Gedragsbeïnvloeding en Aanpassingen aan weginfrastructuur

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

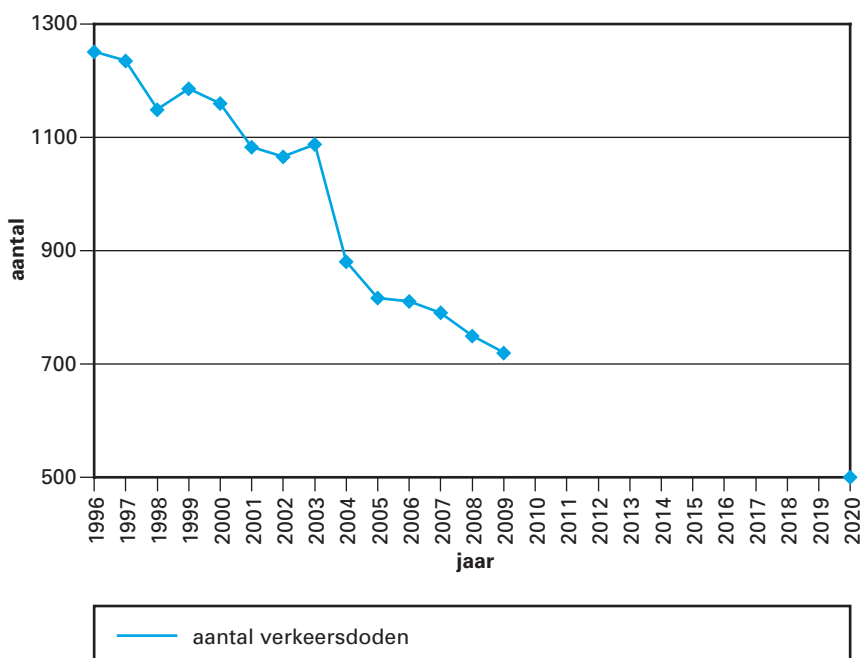
Indicator	Basiswaarde 2002	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009 ¹	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2020 ⁴
aantal verkeersdoden	1 066	817	811	791	750	790	720	750	500
aantal ziekenhuisgewonden	18 420	17 680	16 750	18 190		17 173		17 000	12 250
zkh-gew. nieuwe definitie ²	16 100	16 200	15 300	16 700	17 600		³		

Bron: RWS/DVS

1. De streefwaarden voor 2009 (790 respectievelijk 17 173) zijn berekend door een lineaire interpolatie tussen het basisjaar 2002 (1 066, respectievelijk 18 380) en de doelstelling voor 2010 (750, respectievelijk 17 000).
2. Voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden is ten opzichte van het basisjaar een nieuwe berekeningsmethode ontwikkeld (zie Tweede Kamer, Vergaderjaar 2006–2007, 29 398, nr. 48). Dit levert andere waarden dan volgens de oude definitie. De doelstelling voor 2010 en 2020 moet op deze nieuwe definitie worden aangepast. Er is daarom voor deze reeks geen streefwaarde voor 2009 beschikbaar.
3. Bij het ter perse gaan van deze verantwoording was het aantal ziekenhuisgewonden 2009 nog niet bekend.
4. Voor de bepaling van de streefwaarde wordt verwezen naar de Nota mobiliteit ([http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/2/5/254511/NotaMobiliteitpdf_compleet .pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/2/5/254511/NotaMobiliteitpdf_compleet.pdf)). De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit voor het maximum aantal verkeersdoden zijn aangescherpt tot 750 in 2010 en 500 in 2020 (TK 2007–2008, 29 398, nr. 120). Zie tevens het Jaarverslag over 2006, blz. 39.

Toelichting

De cijfers geven aan dat we op de goede weg zitten, de eerder aangescherpte doelstelling voor 2010 van maximaal 750 doden is bereikt. Er is echter nog een lange weg te gaan voordat de doelstelling voor 2020 is bereikt. Daarom blijft inzet van alle betrokkenen nodig om de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 te halen. Dit aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het bijhorende Actieprogramma.



Beleidsartikel 32

Inspectie Verkeer en Waterstaat

De opgenomen indicatoren en kengetallen geven een beeld van de naleving van wet- en regelgeving. De naleving komt onder andere tot uiting in de overtredingspercentages. Een goede naleving van wet- en regelgeving is essentieel voor de verbetering van de veiligheid. De risico's liggen zowel bij de chauffeur als bij het voertuig en de bedrijven. Daarom worden de voertuigen fysiek langs de weg geïnspecteerd (besloten en ongeregeld vervoer) en wordt er op de naleving van rij- en rusttijden (internationale lijndiensten en transportinspecties) gecontroleerd. Bij de bedrijfsinspecties worden organisatie, processen en naleving van wet- en regelgeving gecontroleerd (bedrijfsinspecties).

Kengetal/indicator naleving busvervoer	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal busvervoerders	987	977	879	894	862
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0	0	1
Aantal overtredingen	586	383	459	755	795
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 988	2 499	2 138
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	19%	20%	19,90%	26,60%	23,4%
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	169	150	154	144	286
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	14%	14,90%	26,30%	20%
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	526	513	288	360	163
Overtredingspercentage pendelvervoer	33%	10%	13,80%	14,10%	18%
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	421	300	323

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2010

Toelichting

1. In 2009 zijn er meer staandehoudingen internationale lijndiensten geweest, en daardoor minder staandehoudingen in het pendelvervoer.

Kengetallen naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	Realisatie 2009
Overtredingspercentage algemeen	19,00%	21,10%	24,30%	28,90%	25,5%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	63,90%	63,60%	39,20%	51,80%	24,5%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 502	1 695	3 987	3 537	2 634
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	26,80%	31,00%	21,50%	19,10%	19,3%
Overtredingspercentage overbelading	40,70%	41,80%	53,40%	42,90%	38,1%

Prestatie indicatoren naleving goederenvervoer	2005	2006	2007	2008	Streefcijfer begroting 2009	Realisatie 2009
Aantal bedrijfsinspecties	532	379	714	371	1 200	1 806
Aantal transportinspecties	22 347	24 013	19 245	19 546	18 300	15 990
Aantal gewogen voertuigen	588	771	614	2 095	460	2 574

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2010

Toelichting

1. In 2009 zijn bedrijfsinspecties een belangrijk speerpunt geweest, waardoor er meer inspecties zijn verricht dan gepland, wat van invloed is geweest op het lagere overtredingspercentage.
2. Deze afwijking wordt veroorzaakt doordat de (interne) raming voor 2009 voor deze activiteit na vaststelling van de cijfers (voor de ontwerp-begroting) naar boven is bijgesteld. Omdat gebruik is gemaakt van digitale inspectiemethoden (o.a. weigh in motion) zijn de activiteiten

van de Inspectie geïntensiveerd, hetgeen heeft geleid tot een hogere realisatie over zowel 2008 als 2009.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing Brede Doeluitkering (BDU)

Voor het verwezenlijken van deze doelstelling wordt een bijdrage verstrekt middels de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) op artikelonderdeel 39.02.

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

De veiligheidscomponent is geïntegreerd in de reguliere aanleg en beheer en onderhoud budgetten.

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (X 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
12 Hoofdwegen	2 908 606

32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Motivering

De veiligheid op het spoor permanent verbeteren, conform de uitwerking in de Kadernota «Veiligheid op de Rails», zijnde de tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland (2004) (Tweede Kamer 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). Hierbij moet altijd de afweging worden gemaakt van de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten. Het doel is het maatschappelijk leed, maatschappelijke kosten en vertragingen terugdringen.

Doelbereiking

In 2009 is geen reiziger om het leven gekomen door een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaargemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Tweede Kadernota Railveiligheid ([http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/TweedeKadernota_Veiligheid_reader_\(08-11-2004\)_tcm195-166276.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/TweedeKadernota_Veiligheid_reader_(08-11-2004)_tcm195-166276.pdf)). Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder personeel ligt onder de streefwaarde van 1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers.

In 2009 is één machinist om het leven gekomen bij een botsing tussen twee goederentreinen. Mede naar aanleiding van dit ongeval is door VenW opdracht gegeven een onafhankelijk onderzoek uit te voeren om te bezien of de veiligheid verbeterd kan worden.

De overwegveiligheid is sinds 1995 aanzienlijk verbeterd en de daling van het aantal overwegdoden heeft zich in 2009 doorgezet en ligt ruim onder de norm van 24 dodelijke slachtoffers.

Het aantal slachtoffers onder personen die onbevoegd het spoor betreden fluctueert jaarlijks en bevindt zich in 2009 boven de oorspronkelijke streefwaarde. Er zijn diverse maatregelen genomen om het onbevoegd

betreden van de spoorbaan zo veel mogelijk te voorkomen, zoals afscherming van het spoor, het geven van voorlichting aan risicogroepen en het intensiveren van toezicht.

Het aantal gewonde reizigers bevindt zich in 2009 boven de streefwaarde. Vergelijking van Europese cijfers laat wel zien dat het risico om gewond te raken als reiziger relatief laag is in Nederland. Daarbij past de kanttekening dat de registratie van gewonde reizigers onbetrouwbaar is.

De cijfers voor 2009 zijn tentatief. Definitieve cijfers worden in de trendanalyse 2009 opgenomen die medio mei 2010 verschijnt.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
Kadernota railveiligheid «veiligheid op rails»	ja ¹
Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Toelichting

1. a) Begin 2009 is gestart met de evaluatie van deze Tweede Kadernota. Deze evaluatie is eind 2009 in concept gereedgekomen en wordt naar verwachting vóór de zomer 2010 aan de Tweede Kamer aangeboden. De evaluatie laat ten aanzien van doelbereik overall een positief beeld zien. Dit sluit aan bij het beeld uit andere analyses, zoals de jaarlijkse trendanalyse die door de IVW wordt opgesteld en de evaluatie van de spoorwetgeving. De meeste doelstellingen uit de Tweede Kadernota Railveiligheid zijn bereikt en de meeste indicatoren laten een positieve of neutrale trend zien. In het verlengde van de evaluatie is in 2009 gestart met het opstellen van de Derde Kadernota Railveiligheid. De uitvoering van het plan van aanpak STS (stoptonend sein) kent een uitloop naar 2010. Over de voortgang van de inbouw van het treinbeïnvloedingssysteem in zowel treinen als infrastructuur is de Tweede Kamer geïnformeerd (aanpak passages stoptonend sein, TK 2008–2009, 29 893, nr. 88).
- b) Wat betreft raitunnel veiligheid is op 8 juli 2005 is de «Beleidsnota Tunnelveiligheid, deel B, Veiligheidseisen» (http://www.rijkswaterstaat.nl/images/BeleidsnotaTunnelveiligheid deelB_tcm174-275689.pdf) naar uw Kamer gestuurd. In opdracht van de minister van VenW, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van VROM zijn vervolgens de veiligheidseisen voor treintunnels nader onderzocht. Dit heeft geresulteerd in het rapport «Veiligheidseisen voor treintunnels – Matchen van Europese TSI en nationale praktijk» (januari 2008). In dit rapport worden zowel de aan nieuwe treintunnels te stellen eisen behandeld als de verbetering van de brandveiligheid van bestaande treintunnels. Mede op basis van dit rapport wordt momenteel onderzocht door de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van VROM en van Verkeer en Waterstaat hoe deze veiligheidseisen op de meest effectieve wijze vastgelegd kunnen worden in wet- en regelgeving en/of in brancherichtlijnen. Op dit moment vindt een actualisatie plaats van de Veiligheidseisen Spoortunnels 2008 (het VEST).
- c) Over de voortgang van de HSL-Zuid, waaronder de implementatie van ERTMS (ERTMS – The Official Website), wordt de Kamer halfjaarlijks bij de voortgangsrapportage in het kader van de controleprocedure Grote Projecten geïnformeerd. ERTMS level 1 (ERTMS –

What is ERTMS – Levels) is in 2009 ook op de Havenspoorlijn ingeschakeld (ERTMS).

- d) In 2009 is een maatschappelijke kosten/baten-analyse (MKBA) over de landelijke implementatie van ERTMS uitgevoerd. Doel hiervan is om duidelijkheid te krijgen over de gewenste implementatiestrategie en over een verantwoord subsidieniveau voor de materieelombouw door de vervoerders. Verschillende scenario's zijn hiervoor opgesteld, beoordeeld en doorgerekend op zowel publieke als private kosten en baten. Deze MKBA zal begin 2010 naar de Tweede Kamer worden verstuurd.

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Railveiligheid

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

Spoorveiligheid	Basiswaarde 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	Risiconorm
Indicatoren dodelijke slachtoffers spoor									
Reizigers	1	0	2	0	1	0	1	0	1,5 dodelijke slachtoffers per 10 miljard reizigerskilometers
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	2	2	0	1	0	0	1	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers
Overweggebruikers	17	28	17	18	12	19	18	13	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	4	7	3	7	2	1	1	0	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar
Indicator – gewonden									
Reizigers	87				182	85	62	199 ¹	51 gewonden per jaar (5-jarig gemiddelde)

Bron: IVW – Trendanalyse

* De gepresenteerde cijfers voor 2009 betreffen voorlopige cijfers.

¹ In 2009 zijn voor het eerst ook de gegevens van NS Nazorg in MISOS opgenomen. De ogenschijnlijk grote stijging komt dus vooral door verbeterde registratie. MISOS staat voor Management Informatiesysteem Onregelmatigheden Spoorwegveiligheid en is in beheer bij de IVW.

Toelichting

De (voorlopige) cijfers laten een positief of neutraal beeld zien ten aanzien van de veiligheidstrends. Definitieve cijfers worden in de Trendanalyse 2009 opgenomen. Deze Trendanalyse verschijnt naar verwachting medio mei 2010. Een nadere toelichting op het doelbereik is onderdeel van de evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Het AKI-programma op artikel 13 Spoorwegen van IF wordt ingezet voor de verbetering van de beveiliging van overwegen.

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
Art. 13 Automatische Knipperlicht Installatie	23

32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

Motivering

Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid om de veiligheid in de samenleving te verbeteren. Het is zowel voor reizigers en personeel belangrijk. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.

Doelbereiking

Op initiatief van de minister van BZK en in samenwerking met concessieverleners (Minister VenW, provincies, stadsregio's), vervoerders, vakbonden, politie en OM, is in 2009 een Taskforce veiliger OV opgestart (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties – Taskforce: meer veiligheid openbaar vervoer vraagt intensieve samenwerking alle partijen). De Taskforce is er op gericht om de veiligheid van het personeel in het OV te verbeteren. De Taskforce heeft een 16 tal maatregelen voorgesteld die de betrokken partijen in de Taskforce gezamenlijk gaan uitvoeren.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Agemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)	ja

Toelichting

In 2009 is naast het reguliere programma invulling gegeven aan de Taskforce sociale veiligheid (Sociale veiligheid – Ministerie van Verkeer en Waterstaat). Door VenW worden een tweetal onderdelen uit dit programma getrokken. Strafbaarstelling van het reisverbod is via een wijzigingsvoorstel van Wet Personenvervoer 2000 in procedure gebracht. In werking treding van de wijziging wordt eind 2010 voorzien. Overige voorstellen, zoals verruiming BOA bevoegdheden (buitengewoon opsporingsambtenaar) zijn in onderzoek genomen.

Meetbare gegevens

Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

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

Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV

De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van maatregelen voor sociale veiligheid ligt bij de decentrale overheden en vervoerders. VenW heeft hiervoor geen directe verantwoordelijkheid. Vandaar dat sprake is van

Beleidsartikel 32

kengetallen. VenW en de decentrale overheden hebben afgesproken een streefcijfer voor klantwaardering van 7,5 te hanteren.

Decentrale overheden verantwoordt naar provinciale staten en algemene besturen van stadsregio's hoe zij de middelen hiervoor inzetten en welke prestatie-indicatoren zij hanteren. De afspraken tussen de decentrale overheden en vervoerders worden in concessies neergelegd, met name voor onveiligheid.

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

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

* Ten tijde van het opstellen van het jaarverslag, waren de definitieve cijfers nog niet bekend. Dit betreffen dan ook voorlopige cijfers.
Bron 2009: KpVV Reizigersmonitor

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

² Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het voertuig.

³ Dit is het gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en (per 2004) regionale trein reizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten.

Percentage per modaliteit is in 2008: bus 19%, tram 26%, metro 27% en regionale trein 19%.

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

Toelichting

Voor personeel in stads- en streekvervoer geldt dat, doordat vervoerders tweejaarlijks meten, er geen nieuwe landelijke cijfers over 2009 voor het personeel zijn. Uit de cijfers blijkt dat de waardering veiligheidsgevoel door de reizigers in 2009 gelijk is gebleven en het percentage onveiligheidsincidenten 1% is toegenomen.

Kengetal	2005	2006	2007	2008	2009
Sociale veiligheid NS					
Klantoordeel veiligheid reizigers	71	74	76	78	78
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	29	29	28	26	24
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	89	88	91	niet gemeten ¹	*
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	45	55	63	niet gemeten ¹	*
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	23	21	19	20	20

Bron: NS

* Het medewerkersbetrokkenheidsonderzoek (MBO), waarop de gegevens van het medewerkersoordeel gebaseerd zijn, zijn niet op tijd beschikbaar voor publicatie in dit jaarverslag. De resultaten zijn waarschijnlijk eind april 2010 bekend.

¹ Wordt niet jaarlijks door NS gemeten. NS houdt gemiddeld een keer per 2 jaar een enquête onder medewerkers. Sociale veiligheid is een van de onderwerpen die aan bod komen.

Toelichting

In het Vervoerplan van NS wordt voor de sociale veiligheid, net als voor diverse andere zorggebieden, het klantoordeel gebruikt.

Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations.

Overzicht afgeronde onderzoeken

	Onderzoek onderwerp	Operatie- neel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen (cf. uitgangspunten Tweede Kadernota Railveiligheid)	32.02	2009	2010	
Effectenonderzoek ex post	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid (MPCV)	32.01	jaarlijkse monitoring		Thuiskomen in 2008. Overzicht monitoringsresultaten verkeersveiligheidscampagnes 2003–2008. www.rijkswaterstaat.nl December 2009 # DVS1209KL023
	Modernisering APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	32.01	2009	2009	TK 2008–2009, XII 31 700, nr. 54 RDW
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	sept. 2009	mrt-10	
Overig evaluatieonderzoek	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Incidentenregistratiemethode SV en OV bedrijven	32.03	jaarlijkse monitoring		KC SV&M – Home http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Reizigersmonitor_2008_eBook.pdf http://kpvsove.vm123.remotion.nl/files_content/kennisbank/Personeelsmonitor_totaal_2008_eBook.pdf
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring		http://www.ivw.nl/Images/Trendanalyse_2008_tcm247-248294.pdf

Toelichting

1. Uit de onderzoeksresultaten in deze rapportage blijkt dat de sinds 2003 in het MPCV-kader gehanteerde campagneaanpak een gunstige invloed heeft op de verkeersveiligheid, in termen van kennis-, mentaliteits- en gedragsverbetering. Het lijkt aannemelijk dat dit ook een bijdrage levert aan de beoogde vermindering van het aantal slachtoffers. De houding van het algemene publiek is verbeterd sinds de start van de campagnes. Het gemeten niveau van het zelf gerapporteerd en waargenomen gedrag is in 2008 in de meeste gevallen gestabiliseerd of verder verbeterd. Het eerstvolgende monitoringsrapport zal 2 jaren omvatten, 2009 en 2010.
2. De modernisering van de APK heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid en het milieu. Dat komt omdat de APK (RDW, www.apk.nl) nu aansluit bij de technische ontwikkelingen van auto's.

Beleidsartikel 32

Daarnaast heeft de modernisering van de APK geleid tot een reductie van administratieve lasten.

33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's

Algemene doelstelling

Het verkleinen van veiligheidsrisico's.

Doelbereiking

In juli 2009 is de geactualiseerde internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geïmplementeerd. Hiervoor zijn de technische voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangepast. Conform de in VN-verband vastgestelde teksten en conform de vigerende EU Kaderrichtlijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In 2009 zijn de ontwerpen voor de Basisnet Weg en Water vastgesteld. De daaruit voortvloeiende veiligheidszones en vervoershoeveelheden zijn vastgelegd in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen¹. Gemeenten dienen in hun ruimtelijke besluiten vanaf 1/1/2010 hiermee rekening te houden.

In 2009 heeft een aanpassing plaatsgevonden van de bestaande toolkit voor havenbeveiliging. Aanleiding waren enkele verbeterpunten als geconstateerd gedurende een tweetal EU inspecties, alsmede bevordering van de gebruiksvriendelijkheid.

Inzake de landinwaarts gelegen havens met al dan niet incidenteel zeescheepvaartverkeer is gestart met het implementatietraject voor de havens die onder de EU security regelgeving vallen, waarbij VenW de betrokken gemeentes ondersteunt bij de implementatie van de regelgeving.

In nauwe samenwerking met de ministeries van Buitenlandse Zaken en Defensie is invulling gegeven aan het preventieve «draaiboek piraterij». Voorts is geparticipeerd in de (onder leiding van Buitenlandse Zaken) tot stand gekomen interdepartementale «Leidraad afhandeling kapingen».

In 2009 is een wezenlijke bijdrage geleverd aan het Europese programma voor de bescherming van Vitale Infrastructuur (EPCIP) voor wat betreft de transportsectoren.

Het definitieve eindrapport van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) over de internationale veiligheidsafspraken in de nationale wet- en regelgeving in het Koninkrijk der Nederlanden is in mei 2009 aan de Kamer gestuurd (Kamerstuk 2008–2009, 24 804, nr. 66). Het eindrapport bevestigt dat in Nederland een goed georganiseerd luchtvaartveiligheidsstelsel bestaat, mits het naar aanleiding van de audit en door ICAO goedgekeurde verbeterplan (Corrective Action Plan) wordt uitgevoerd. De uitvoering van deze verbeteracties zijn opgestart en afronding is voorzien voor eind 2010.

Maatschappelijke effecten

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft zich ingezet voor een vervoer van gevaarlijke stoffen die aan de veiligheidsvoorschriften voldeed die hiervoor in internationaal verband zijn overeengekomen. Het gevoerde beleid heeft bijgedragen aan het voorkomen van maatschappelijke en economisch schade door het optimaliseren van de beveiliging van zeescheepvaart en havens tegen moedwillige verstoring. De inzet bleef om aan de internationale veiligheidseisen van de ICAO en de EU te voldoen, met als doel onderdeel te zijn en te blijven van het internationale luchtvaartstelsel en daarmee via de lucht ontsloten te zijn. Een hoog veiligheidsniveau kan namelijk de internationale concurrentie

¹ wetten.nl – Wet- en regelgeving – BWBR0016249.

tiepositie van de Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen positief beïnvloeden.

Externe factoren

Na de aanbieding van de ontwerpen voor de Basisnetten Weg en Water in december 2008 aan de Tweede Kamer, is met alle betrokken partijen intensief doorgewerkt aan een ontwerp voor het Basisnet Spoor. Het vinden van het beoogde evenwicht tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid is voor het spoorvervoer een zeer gecompliceerd proces gebleken. Van alle betrokken partijen wordt hierbij het uiterste gevraagd. Op basis van een bestuurlijk overleg dat hierover in december 2009 heeft plaatsgevonden, is de verwachting dat de kaders voor het ontwerp in februari 2010 aan de Tweede Kamer kunnen worden aangeboden.

Op het gebied van transportbeveiliging blijft een publiek-private insteek het uitgangspunt. Alleen op dergelijke wijze is het mogelijk op efficiënte wijze de expertise van de sector in te brengen, safety en security tot kwaliteitskenmerk te maken, administratieve lasten te beperken, draagvlak te creëren en innovatieve oplossingen te ontwikkelen.

Samenwerking tussen overheden en met het bedrijfsleven ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, alsmede breed gedragen en realistische doelen zijn voor transportveiligheid en -beveiliging essentiële succesfactoren. Alleen op dergelijke wijze is het mogelijk op efficiënte wijze de expertise van de sector in te brengen, safety en security tot kwaliteitskenmerken te maken, administratieve lasten te beperken en innovatieve oplossingen te ontwikkelen.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen		14 679	53 505	50 332	54 706	46 147	8 559	¹ - 267
Uitgaven	20 605	19 231	39 300	54 083	56 816	47 747	9 069	- 1 011
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>8 066</i>	<i>6 898</i>	<i>12 638</i>	<i>9 307</i>	<i>9 112</i>	<i>7 847</i>	<i>1 265</i>	<i>- 1 172</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	2 072	4 882	5 934	4 791	5 659	3 572	2 087	² 139
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	1 747	893	540	427	344	393	- 49	- 42
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	4 247	1 123	3 209	1 011	79	1 320	- 1 241	³ - 1 269
33.01.04 IVW-domein goederenvervoer			2 955	3 078	3 030	2 562	468	0
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>6 851</i>	<i>5 434</i>	<i>18 881</i>	<i>19 228</i>	<i>17 901</i>	<i>16 682</i>	<i>1 219</i>	<i>- 252</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	4 003	3 899	3 878	3 823	1 276	2 163	- 887	- 150
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	861	745	560	540	563	892	- 329	- 73
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	1 571	372	345	341	383	614	- 231	- 64
33.02.04 IMO (HGIS)	416	418	418	400	327	416	- 89	- 2
33.02.05 IVW-domein binnenvaart, koopvaardij en visserij			13 680	14 124	15 352	12 597	2 755	⁴ 37
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>4 548</i>	<i>6 227</i>	<i>5 642</i>	<i>24 410</i>	<i>29 133</i>	<i>22 427</i>	<i>6 706</i>	<i>514</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 135	3 476	3 179	4 079	2 307	1 619	688	54
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	906	1 685	1 043	1 338	1 210	1 365	- 155	0
33.03.03 Internationaal	507	1 066	1 420	915	452	4 250	- 3 798	⁵ 23
33.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim, luchtvaartoperationele- en luchtvaarttechnische bedrijven			17 068	18 078	21 764	15 193	6 571	⁶ 437
33.03.05 Luchtvaartveiligheid BES					3 400	0	3 400	⁷ 0
33.03.06 Galileo Supervisory Authority					0	0	0	0
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>1 140</i>	<i>672</i>	<i>2 139</i>	<i>1 138</i>	<i>670</i>	<i>791</i>	<i>- 121</i>	<i>- 101</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	761	343	443	500	328	449	- 121	- 87
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	319	274	397	260	256	278	- 22	- 33
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	60	0	0	0	0	0	0	0
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	0	55	99	78	86	64	22	19
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer			1 200	300	0	0	0	0
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven		6 100	5 052	4 774	4 389	5 737	- 1 348	
- Baten-lastendiensten		799	37 215	39 508	45 660	31 436	14 224	
- Restant		12 332	14 101	9 801	6 767	10 574	- 3 807	
33.09 Ontvangsten		873	122	122	122	0	122	⁸ 0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

- De hogere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met de hogere realisatie van Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (zie toelichting 2), de lagere realisatie op Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol (zie toelichting 3), een lagere realisatie bij Verbeteren veiligheid zeevaart, zeehavens en binnenwateren, de hogere realisatie op het IVW-domein binnenvaart, koopvaardij en visserij (zie toelichting 4), de lagere realisatie op Internationaal (zie toelichting 5), de hogere realisatie op het IVW-domein luchthavens/luchtruim, luchtvaartoperationele- en luchtvaarttechnische bedrijven (zie toelichting 6) en de hogere realisatie op Luchtvaartveiligheid BES (zie toelichting 7).
- De hogere uitgaven worden met name veroorzaakt door extra uitgaven als gevolg van vertraging van activiteiten gerelateerd aan het basisnet

Beleidsartikel 33

Spoor en extra maatregelen bij IVW en ProRail in het kader van externe veiligheid. De vertraging in het basisnet Spoor heeft geleid tot extra uitgaven, o.a. extra advies/onderzoek. De budgetten voor het DOEV (directeuren overleg externe veiligheid) worden beheerd door VROM. In het interdepartementale directeuren overleg externe veiligheid wordt beslist hoe de budgetten over de verschillende Ministeries worden verdeeld en voor welke activiteiten. Een gedeelte van de budgetten is ingezet bij IVW en ProRail ter bevordering van de externe veiligheid Vervoer Gevaarlijke stoffen.

3. In 2009 zijn geen woningen binnen de veiligheidssloopzone aangekocht. Als gevolg van de motie Hofstra (Kamerstuk 2001–2002, 27 603, nr. 74) kan aankoop alleen plaatsvinden op vrijwillige basis.
4. De hogere uitgaven zijn, naast de toekenning van de loon- en prijsbijstelling, met name het gevolg van een interne herschikking binnen de beleidsartikelen ten behoeve van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
5. De lagere realisatie wordt enerzijds veroorzaakt door een verlaging van het budget als gevolg van een overboeking van de middelen voor Luchtvaartveiligheid BES (€ 3,0 mln.) naar 33.03.05, een overboeking naar het Ministerie van Financiën (Douane) voor het project Redesign Cargo (€ 0,4 mln.), een overboeking van het apparaatsbudget (€ 0,7 mln.) naar 35.03.03 als gevolg van een tussentijdse formatiewijziging (samenvoeging van afdelingen) en anderzijds door een verhoging van het budget als gevolg van een interne herschikking en loon- en prijsbijstelling (€ 0,3 mln.).
6. De hogere uitgaven zijn, naast de toekenning van de loon- en prijsbijstelling, met name het gevolg van een interne herschikking binnen de beleidsartikelen ten behoeve van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en een verhoging van de agentschapsbijdrage als gevolg van het niet in rekening kunnen brengen van de post-toelatingstaken luchtvaart.
7. De hogere realisatie is het gevolg van een overboeking van 33.03.03 inzake de benodigde middelen voor Luchtvaartveiligheid BES (€ 3,0 mln.) en een verhoging van deze middelen bij Miljoenennota (€ 0,4 mln.).
8. De hogere ontvangsten zijn het gevolg van de terugbetaling door het havenbedrijf Rotterdam van heffingen voor het Veiligheidsverkeers Begeleidings Systeem (VBS).

33.01 Externe Veiligheid

Motivering

Om vervoer van personen en goederen blijvend mogelijk te maken terwijl in de omgeving van dit vervoer ook op een maatschappelijke verantwoorde wijze veilig kan worden gewoond en gewerkt.

Doelbereiking

In 2009 zijn belangrijke stappen gezet op weg naar een basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, is de regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen geactualiseerd met de bijgestelde teksten onder de internationale vervoerverdragen en is met bedrijfsleven, medeoverheden en overig betrokkenen gewerkt aan het (permanent) verbeteren van de veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen.

Per 1 november 2009 is naast Schiphol nu ook voor de overige luchthavens, inclusief helihavens, externe veiligheidsbeleid van kracht.

In de Luchtvaartnota heeft het kabinet aangekondigd dat bij de uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol zal worden meegenomen of er een betere, effectievere maat dan het Totaal Risico Gewicht (TRG) te gebruiken is. Dit traject zal daarnaast input geven voor de actualisering van de beperkingengebieden en de uitwerking in de Schipholbesluiten over aanvullend groepsrisicobeleid. Daarnaast zal het kabinet de externe veiligheid ook meenemen in de nadere uitwerking van het 50/50 beginsel voor geluid.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	Ja ¹
Externe veiligheid luchthavens	Ja ²
Aankoop LIB veiligheidssloopzones	Nee ³
Inspectie Verkeer en Waterstaat goederenvervoer	Ja

Toelichting

1. – In 2009 zijn de ontwerpen voor de Basisnet Weg en Water vastgesteld.

- Voor het Basisnet Spoor zijn de kaders geformuleerd die in 2010 moeten leiden tot het definitieve ontwerp.
 - In 2009 is de geactualiseerde internationale regelgeving in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd.
 - In samenwerking met de chemische branche is een ontwerp opgesteld voor een internetformulier en database voor het rapporteren over vervoersongevallen met gevaarlijke stoffen.
 - Participatie in de Werkgroep Incidentmanagement Vervoer Gevaarlijke Stoffen die is ingesteld om incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen te voorkomen, te beperken en effectief te bestrijden.
 - In 2009 zijn er nog geen concrete resultaten te melden over vormen van privaat toezicht bij het vervoer van gevaarlijke stoffen om hiermee de toezichtslast van rijkszijde verder terug te brengen. De oorzaak hiervoor is, dat de IVW nog geen integraal beeld heeft over de systemen bij bedrijven, die de veiligheid en de naleving van de wet- en regelgeving voldoende waarborgen. Het streven is wel om het concept van systeemtoezicht verder te implementeren. Dit betekent dat goed presterende bedrijven beloond worden met een lagere inspectie frequentie.
2. Ter facilitering van de gedecentraliseerde taken op het gebied van het externe veiligheidsbeleid luchthavens van provincies en gemeentes is het rekenmodel externe veiligheid (GEVERS), waarmee beperkingengebieden bepaald kunnen worden en dat voldoet aan het wettelijke rekenvoorschrift, begin 2009 ter beschikking gesteld. De voorgenomen wijzigingen van het externe veiligheidsbeleid Schiphol in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol zijn gekoppeld aan de uitwerking van het nieuwe normen en handhavingstelsel Schiphol. Een door NLR in 2009 uitgevoerd effectenonderzoek naar het nieuwe handhavingstelsel geeft uitgangspunten voor experimenten in 2010.
3. Zie de toelichting onder de prestatie-indicator: «Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheids-sloopzones rond Schiphol».

Meetbare gegevens

Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen:

Er is een indicator in ontwikkeling. Deze mede in relatie tot het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dat momenteel wordt voorbereid. De indicator kan naar verwachting eind 2010 worden vastgesteld.

Indicator: aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen:

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

Bron: DGMO spoorvervoer

Toelichting

Dit kengetal geeft informatie over het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen. Het streven is dat er vanaf het jaar 2009 geen goederenemplacementen meer zijn die niet aan de risiconormen voldoen. Het emplacement Kijfhoek heeft een gedoogvergunning.

Externe veiligheid luchthavens

Het totale risicogewicht (TRG) is de som van de vermenigvuldiging van het maximale startgewicht met de ongevalkans per vliegbeweging. Door het hanteren van een grenswaarde (max. 9,724 ton) wordt het door het luchtverkeer veroorzaakte risico beheerst. De overheid ziet erop toe dat de gestelde grenswaarde niet wordt overschreden.

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

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS2009)

Toelichting

Het TRG voor gebruiksjaar 2009 bedraagt 6,057 ton. Afgezet tegen de norm van 9,724 ton betekent dit dat er op 31 oktober 2009 nog een TRG ruimte van 3,667 ton beschikbaar was, daarmee is Schiphol onder de norm gebleven. Het TRG is door AAS overeenkomstig het bij wet vastgelegde berekeningsvoorschrift berekend.

Aankoop LIB-veiligheidssloopzones

Kengetal: aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol						
	Tot en met 2008	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	43	2	0	2	2	67
Aantal aangekochte woonboten	14	0	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, januari 2010

Toelichting

De doelstelling voor woonboten is al gehaald. Er zijn in de zone geen woonboten meer in eigendom van derden. Omdat eigenaren als gevolg van de motie Hofstra (Kamer 2001–2002, 27 603, nr. 74) niet gedwongen kunnen worden hun woning te verlaten is de reeks op basis van ervaringsgegevens bepaald. Wel zijn eigenaren verplicht om – indien zij besluiten hun huis te verkopen – dit aan de gemeente (als uitvoerder van de rijksregeling) aan te bieden. Er is daarom geen einddatum te geven wanneer de resterende woningen door de omliggende gemeenten zullen zijn aangekocht. In 2009 zijn geen woningen binnen de veiligheidssloopzone aangekocht.

33.02 Veiligheid scheepvaart

Motivering

Om het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade op zee en binnenwateren door permanente verbetering van de veiligheid verder te verlagen tot beneden de 20 (Noordzee) resp. 275 (binnenwateren).

Doelbereiking

De beleidsdoelstelling voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee is behaald. Eind 2009 is het instellingsbesluit genomen voor het Comité Binnenvaartveiligheid (CBV), dat per 1 januari 2010 in werking treedt.

Internationaal is overeenstemming bereikt over invoering van een elektronische meldplicht per 1 januari 2010 voor verschillende groepen schepen (gevaarlijke stoffen, containers en passagiers).

In 2009 is Nederland wederom verkozen voor een periode van 2 jaar in de Council van de IMO, waardoor Nederland meer invloed op de agendasetting en besluitvorming in de IMO kan uitoefenen. In 2009 is nieuwe IMO regelgeving over de lekstabiliteit van zeeschepen in werking getreden. Voorts zijn via de implementatie in Nederlandse regelgeving van EU richtlijnen over respectievelijk harmonisering van de kwaliteitseisen voor scheepsuitrusting en de aanscherping van de opleidings- en trainingseisen voor de bemanning belangrijke stappen gezet op het gebied van verbetering van de veiligheid van de zeevaart. In dit kader dient ook de inwerkingtreding van de tweede tranche van het Schepenbesluit te worden vermeld. Een andere belangrijke mijlpaal voor de verbetering van de veiligheid van de zeevaart in 2009 is het tot stand komen van het EU derde maritieme veiligheidspakket, bestaande uit onder andere richtlijnen over klassebureaus en verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen en een herziening van de richtlijn over havenstaatcontrole.

De NMa heeft in 2009 haar tweede tariefbesluit genomen en in dat kader een efficiencykorting opgelegd aan het Loodswezen. De transparantie en inzicht in efficiency van het Loodswezen is vergroot. De economische crisis was voor de minister reden om in 2009 de Ministeriele Regeling markttoezicht registerloodsen aan te passen op het punt van de afbouw van de kruisfinanciering. Door die aanpassing stijgen de loodsgeldtarieven in 2010 niet.

Het doel van volledige harmonisering van de Europese regelgeving is een stap dichterbij gekomen met het CCR-besluit tot opheffing van het ADN op de Rijn en de van toepassingverklaring van het ADN daarop. Op basis van een Richtlijn geldt nu uiterlijk 1 juli 2011 in de hele EU, voor zowel het nationale als internationale verkeer, één regelwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenschip.

In november 2009 is een subsidieregeling van kracht geworden voor de aanschaf van AIS-transponders in het kader van de invoering van River Information Services (RIS).

Op 1 juli 2009 is de Binnenvaartwet van kracht geworden. Aan de versnippering van de regelgeving voor de binnenvaart is hiermee een einde gekomen. De wet bundelt de regels over toelating tot de binnenvaartmarkt, opleidingseisen voor schippers en bemanning, technische eisen aan binnenschepen, vaartijden en bemanningssterkte. De wijziging in de scheepvaartverkeerswet, in verband met het aanpassen van de alcoholmilt, is in 2009 ingediend bij de Tweede Kamer. Het toegestane alcohol-

promillage wordt naar 0,5 promille verlaagd (van 0,8) en wordt daarmee gelijkgetrokken met het toegestane promillage op de Rijn. In samenwerking met BZK is in het kader van het project Waterrand de verbetering van hulpverlening en rampenbestrijding bij ongelukken op de vaarwegen afgerond.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Verbeteren veiligheid zeevaart	Ja ¹
Verbeteren veiligheid zeehavens	Ja ²
Verbeteren veiligheid binnenwateren	Ja
IMO (HGIS)	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat zeevaart en binnenvaart	Ja

Toelichting

1. Het internationale onderzoek naar het overboord slaan van containers (Lashingsea), waarin Nederland participeerde, is in 2009 afgerond. Voortvloeiend uit het onderzoek zullen enkele aanbevelingen over het vastzetten van containers aan boord worden uitgevoerd. Het conflict met Duitsland en Denemarken over de certificering van traditionele zeilschepen is bij de vice voorzitter van de Europese Commissie aangekaart ten einde een Europees gedragen oplossing te vinden.
2. In 2009 is de tussentijdse evaluatie van de wet Markttoezicht registerloodsen uitgevoerd. Begin 2010 worden de resultaten van de evaluatie aan de Tweede en Eerste Kamer aangeboden.

Meetbare gegevens

Verbeteren veiligheid zeevaart en binnenwateren

Het streven is het aantal (significante) scheepsongevallen op de binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer. De streefwaarde voor het aantal ongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee is maximaal 20 per jaar.

Omdat in 2009 voor het eerst gewerkt wordt met de nieuwe definitie van significante scheepsongevallen binnenwateren is daar nog geen ervaring mee opgedaan. Daarom is er voor gekozen nog geen nieuwe streefwaarde voor het aantal significante scheepsongevallen op de binnenwateren vast te stellen. De oude streefwaarde stond op maximaal 275 scheepsongevallen per jaar.

Kengetal: aantal (significante) ongevallen op de Noordzee (Nederlands Continentaal Plat) en op de binnenwateren										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal ongevallen Noordzee ¹	21	23	20	13	23	16	16	16	16	16
Aantal ongevallen binnenwateren	145	125	112	111	117	96	123	150	127	100–150 ²

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee) en Rijkswaterstaat (binnenwateren), januari 2010

¹ Voor de Noordzee worden de cijfers gegeven van scheepsongevallen in de categorieën koopvaardij en visserij die plaatsvinden in het beheersgebied van de Kustwacht. Omdat hierbij geen onderscheid wordt gemaakt naar de omvang van de schade heeft de term significant voor scheepsongevallen op de Noordzee geen toegevoegde waarde en is met ingang van het jaarverslag 2008 komen te vervallen.

² De definitieve cijfers zullen pas medio 2010 bekend zijn.

Toelichting

In 2009 hebben op het Nederlandse deel van de Noordzee 16 ongevallen plaatsgevonden. Hiermee is de doelstelling van maximaal 20 ongevallen bereikt.

Op basis van de thans bekende informatie zullen er in de realisatie van 2009 geen grote veranderingen optreden ten opzichte van voorgaande jaren en komt het aantal significante ongevallen op de binnenwateren opnieuw ergens tussen de 100 en de 150 uit.

Verbeteren veiligheid zeehavens

In de begroting 2009 zijn geen meetbare gegevens opgenomen met betrekking tot de veiligheid van zeehavens. Derhalve kan hier ook niet over worden verantwoord. Zoals in de begroting 2010 is aangegeven wordt onderzocht of het mogelijk is gegevens over Nederlandse zeehavens in de begroting van 2011 op te nemen.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kengetal: naleving door Nederlandse reders						
	2004	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,62%	2,02%	2,87%	1,76%	1,99%	<3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	7	7	16	12	12	<10

Bron: Jaarverslag 2008 Paris Memorandum of Understanding, mei 2009

Toelichting

De gepresenteerde gegevens zeggen iets over de inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control (PSC). Het streven is om in 2009 minder dan 3% aanhoudingen naar aanleiding van inspecties plaats te laten vinden en dat de positie van de Nederlandse vloot op de internationale ranglijst lager is dan de tiende plaats. De resultaten van de Paris MoU inspecties in 2009 zijn nog niet bekend en zijn naar verwachting in mei 2010 beschikbaar.

In 2008 handhaafde Nederland zich op de 12e positie van de Paris MoU ranglijst. De ambitie van bedrijfsleven en overheid om deze positie te verbeteren en te bestendigen tot een positie in de top 10 is daarmee nog niet behaald. Het aantal aanhoudingen naar aanleiding van inspecties aan boord is in 2008 gedaald t.o.v. 2007.

Kengetal: naleving door buitenlandse reders							
	2004	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009	2009
Percentages inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	26%	25%	25%	27%	26%	25%	26%
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	97%	95%	96%	95%	98%	95%	98%
Percentage aanhoudingen/inspecties	5,90%	5,60%	5,20%	3,70%	3%	<6%	2,50%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, januari 2010

Toelichting

Deze gegevens zeggen iets over de percentages inspecties ten opzichte van het aantal buitenlandse schepen. Deze zijn gebaseerd op de internationale norm (Paris MOU) die stelt dat minimaal 25% van het aantal buitenlandse schepen geïnspecteerd moet zijn.

IVW heeft in 2009 voldaan aan deze verplichtingen. Het aantal aangehouden schepen daalde. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de veiligheid van de buitenlandse schepen die de Nederlandse zeehavens aandoen is gestegen.

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

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, januari 2010

Toelichting

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

33.03 Veiligheid luchtvaart

Motivering

Om de veiligheid in de luchtvaartsector verder te verbeteren en voortdurend aandacht te vragen voor deze verbetering.

Doelbereiking

Het nationale beleid en de ambities ten aanzien van de veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland staan verwoord in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. In deze Beleidsagenda wordt de internationale regelgeving vertaald naar beleidsmaatregelen, regelgeving en activiteiten toegesneden op het permanent verbeteren van de Nederlandse luchtvaart. De uitvoering van het aan de Beleidsagenda gekoppelde Actieprogramma 2005–2010 ligt op schema. Eind april 2009 is de voortgangsrapportage van het Werkprogramma behorende bij de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid door de Minister van V&W aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2008–2009, 24 804, nr. 65).

In november is de evaluatie van de Wettelijke melding voorvallen luchtvaart aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 2009–2010, 24 804, nr. 69) en is een start gemaakt met de uitvoering van de verbeterpunten. Via de Nationale Facilitatie Commissie is het Civil Aviation Preparedness Plan (onder anderen maatregelen om de uitbreiding van besmettelijke ziektes via de luchtvaart tegen te gaan) in nauwe samenwerking met alle betrokkenen nader ingevuld.

In het voorjaar van 2009 is een start gemaakt met de uitvoering van de verbeteracties uit het naar aanleiding van de ICAO-audit (2008) opgestelde en door ICAO goedgekeurde Corrective Action Plan 2009–2010. Per

1 november 2009 is de ministeriële Regeling veilig gebruik luchthavens in werking getreden. Deze regeling bevat voorschriften ten aanzien van de veiligheidsmanagementsystemen van de luchthavens, en implementeert integraal de ICAO-regelgeving voor luchthavens (annex 14) in de Nederlandse wetgeving. Van de 17 grote en regionale luchthavens hebben 15 luchthavens een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem conform de ICAO-voorschriften, ook de LVNL beschikt over een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem. De luchtvaartmaatschappijen dienen 2012 over een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem te beschikken.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Verbetering veiligheid luchtvaart ICAO en EASA (HGIS)	Ja
Internationaal	Ja ¹
Inspectie Verkeer en Waterstaat luchthavens/luchtruim	Ja

Toelichting

- In 2009 is, binnen het EU en European Civil Aviation Conference (ECAC) samenwerkingsverband, gewerkt aan de verbetering van de processen binnen ICAO en ECAC. Dit heeft geleid tot een werkprogramma dat zich toespitst op de kerntaken van de ICAO organisatie en tot een voortzetting van de geleidelijke modernisering van zowel ICAO als ECAC, zowel voor wat betreft organisatie opzet als functioneren. Tevens is het gelukt een aantal belangrijke posities door EU lid-staten ingenomen te krijgen, waaronder de belangrijke positie van Voorzitter. Samenwerking tussen de EU en ICAO is versterkt, mede door inzet van het samenwerkingsverband waarbinnen Nederland opereert in de EU. Deze groep werd verder versterkt in 2009 met toetreding van Portugal.

Meetbare gegevens

Verbetering veiligheid luchtvaart, internationaal

De Europese ongevalsratio is representatief voor de situatie in Nederland, omdat het veiligheidssysteem in Nederland in hoge mate gelijk is aan dat in de andere Europese landen. De wereldwijde ongevalsratio is relevant omdat ook niet-Europese luchtvaart gebruik maakt van het Nederlandse luchtruim en van Nederlandse luchthavens. Uit onderstaande tabel blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt. Nederland heeft geen directe invloed op het wereldwijde ongevalsratio. Derhalve is er geen specifieke streefwaarde voor Nederland te benoemen. De doelstelling die westerse landen met elkaar zijn overeengekomen is niet meer dan 0,5 ongevallen per miljoen vliegbewegingen. Dit komt overeen met 1 ongeval per miljoen vluchten.

Kengetal: aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ongevalsratio wereldwijd	0,97	0,77	0,79	0,67	0,67	0,85	0,63	0,65	0,65
Ongevalsratio EASA operators	0,38	0,62	0,38	0,25	0,25	0,24	0,16	0,16	0,17

Tijdens het ter perse gaan van het jaarverslag waren de cijfers van 2009 nog niet bekend.

Bron: NLR

Toelichting

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt. Met een ongevalratio van 0,17 in 2008 blijven EASALanden, waaronder Nederland, ruim onder de doelstelling die Europese landen met elkaar zijn overeengekomen (maximaal 0,5 fatale ongevallen per miljoen vliegbewegingen). De stijging van 0,16 naar 0,17 is terug te voeren op feit dat in het ongevalratiocijfer voor 2008 uitgegaan is van alle 32 landen die lid zijn van de EASA. Een uitbreiding van een aantal Oost-Europese landen met een historisch lager veiligheidsniveau.

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Om permanente verbetering in de veiligheid zichtbaar te maken is het streven dat het aantal ernstige incidenten en ongevallen (en daarmee het aantal meldingen) niet toeneemt.

Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige indicenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Commerciële verkeersvluchten	0	3	0	1	15	18	7	8	0	0	0	9	0	3	0	66
Helikopters	2	1	3	1	0	1	2	1	0	0	1	0	0	2	0	0
Privé/Zakenlucht-vaart	12	6	9	8	11	7	7	6	1	3	0	5	0	0	0	2
Zweefvliegtuigen	8	6	4	9	2	4	2	2	2	1	0	1	1	5	0	1
Hete luchtballon	2	0	1	1	4	1	1	0	0	0	0	0	7	1	1	1

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, januari 2010

Toelichting

De 9 dodelijke slachtoffers zijn te betreuren als gevolg van het ernstige luchtvaartongeval op 25 februari 2009: de crash van het Turkish Airlines toestel bij Schiphol. Voorts had het ongeluk 66 zwaargewonden tot gevolg. De conclusies en aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid zullen in 2010 toegepast worden in de luchtvaart.

33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Motivering

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

Doelbereiking

De minister van Justitie is eindverantwoordelijk voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (security). De uitvoering hiervan is belegd bij de Directie Beveiliging luchthavens die onder de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding (NCTb) valt. VenW heeft op een aantal terreinen een medeverantwoordelijkheid, dan wel, expliciete betrokkenheid op het gebied van de beveiliging burgerluchtvaart. Eén van die deelreinen betreft het dossier kosten van security. In de luchtvaartnota heeft het kabinet in 2009 de toezegging gedaan om te komen tot kostenbesparende maatregelen op security gebied, uiteraard met behoud van de optimale kwaliteit van de beveiligingsmaatregelen. Deze toezegging wordt door de

Werkgroep Security Kosten Luchtvaart ter hand genomen. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de gevolgen van het mislukte terreurincident op vlucht NW 253 (Amsterdam naar Detroit) op 25 december 2009.

Door de samenwerking met de Nationaal Coördinator Terrorisme Bestrijding (NCTb) voor een adequaat beveiligingsniveau van de spoorweginfrastructuur en het openbaar vervoer (cameratoezicht) worden de veiligheidsrisico's verkleind. Maatschappelijk effect is dat er bij dreigingen en aanslagen sneller en uniformer wordt opgetreden.

Met de bij het stads- en streekvervoer betrokken partijen heeft overleg plaatsgevonden over verantwoordelijkheid en aansturing inzake de bescherming tegen terrorisme. Door NCTb is de uitvoering van het cameraproject in gang gezet als vervolg op de maatregelen die in 2008 vanuit het FES genomen zijn. De openbaar vervoer sector is aangesloten op het alerteringssysteem terrorismebestrijding en er zijn afspraken vastgelegd over de te nemen maatregelen in geval van toenemende dreiging.

De Toolkit voor havenbeveiliging is aangepast en gebruiksvriendelijker gemaakt.

Voor de implementatie van de Europese Security Verordening en de Richtlijn op het gebied van havenbeveiliging is ondersteuning geboden aan kleine landinwaarts gelegen havens met al dan niet incidenteel zeescheepvaartverkeer.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Beveiliging scheepvaart en zeehavens	Ja
Beveiliging luchtvaart	Ja
Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	Ja ¹
Beveiliging infrastructuur spoorwegen	Ja ²
Beveiliging openbaar vervoer	Ja

Toelichting

1. Alle onderzoeken, second opinions en een international benchmark zijn in 2009 afgerond en de kosten van maatregelen zijn globaal geraamd. Besluitvorming wordt in 2010 voorgelegd.
2. Er is niet voor gekozen de Risk Assessment van de spoorsector opnieuw in 2009 te laten toetsen door de AIVD. Wellicht in 2010 in relatie met de herijking van de Vitaal analyse spoor. De Kadernota Security Spoor is in conceptvorm gereed en is na instemming van de Minister ter consultatie gegaan naar de spoorsector (ProRail coördineert). Ter herijking van de vitaliteit van het spoorvervoer in het kader van het project «Bescherming Vitale Infrastructuur» van het ministerie van Binnenlandse Zaken is in 2009 een offerte-uitvraag gedaan.

Meetbare gegevens

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

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

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

De Europese security Richtlijn 65/2005 bepaalt dat alle zeehavens die al onder Verordening 725/2004 vallen per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd havenveiligheidsplan. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. Op basis van het aantal goedgekeurde plannen kan beoordeeld worden welke havens al dan niet aan de betreffende EU Richtlijn voldoen. De baten van de beveiligingsplannen zijn moeilijk meetbaar. Zolang geen hercertificering plaatsvindt kan men concluderen dat alle havens aan de veiligheidseisen voldoen en invulling geven aan de EU regelgeving.

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

Bron: VenW, januari 2010

Toelichting

In 2009 zijn geen (additionele) beveiligingsplannen ge(her)certificeerd. Alle zeehavenfaciliteiten die onder Verordening 725/2004 vallen, dienen sinds 1 juli 2004 te beschikken over een op een veiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd beveiligingsplan.

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen & havenfaciliteiten			
	Basiswaarde 2004	Streef- waarde 2009	Realisatie 2009
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	0	700	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	0	350	350

Bron: VenW, januari 2010

De EU en IMO maritieme security regelgeving verplicht schepen en havenfaciliteiten tot het maken van op veiligheidsbeoordelingen gebaseerde beveiligingsplannen. De beveiligingsplannen worden na goedkeuring onder overheidsauspiciën gecertificeerd. Doel van de veiligheidsbeoordelingen en plannen is het structureel beter beveiligen van schepen en havens. De beveiligingsplannen dienen iedere 5 jaar – of zoveel eerder bij tussentijdse wijzigingen in eigendom of infrastructuur – opnieuw beoordeeld en dus gecertificeerd te worden.

Toelichting

Ondanks lichte fluctuaties in aantallen havenfaciliteiten en schepen (o.a. door fusies, overnames en faillissementen, of opstarten nieuwe bedrijven) is het aantal beveiligingsplannen gelijk gebleven.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	OD	Start	Afgerond	Planning streef-waarde
Effectenonderzoek ex post	Scheepvaartverkeer binnen-wateren Flexibilisering loodsplicht	33.02 33.02	A. 2008 Jaarlijks	B. 2009 Jaarlijks	Zie toelichting 1 Zie toelichting 2

Toelichting

1. Zoals reeds in het Rijksjaarverslag 2008 aangegeven betrof het eerder voorgenomen ex post effectenonderzoek binnenwateren beleid dat pas in de Beleidsbrief Binnenvaart, Varen voor een vitale economie, nader is uitgewerkt. Het effectenonderzoek zal daarom deel gaan uitmaken van de brede beleidsevaluatie binnenvaart die staat aangekondigd voor 2012.
2. De jaarlijkse evaluatie van de flexibilisering van de loodsplicht wordt vanaf 2008 niet meer uitgevoerd nu de wet Markttoezicht registerloodsen op 1 januari 2008 in werking is getreden. In de tussentijdse evaluatie van deze wetgeving wordt mede ingegaan op de innovatie-, differentiatie en flexibiliseringsaspecten- van de loodsdienstuitoefening (Kamerstuk 2009–2010, 30 913, nr. 9).

34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid

Algemene doelstelling	Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.
Relatie met de kabinetsdoelstellingen	Dit operationele doel heeft op het gebied van wegen een relatie met kabinetsdoelstelling 19 «Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart». Daarnaast heeft het product Anders Betalen voor Mobiliteit een relatie met kabinetsdoelstelling 18 «Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken». Dit operationele doel heeft, op het gebied van spoorwegen een relatie met kabinetsdoelstelling 20 «Groeiambitie van 5% per jaar voor de groei van het vervoer per spoor».
Doelbereiking	<p>In de Nota Mobiliteit en in het coalitieakkoord zijn doelstellingen opgenomen voor de bereikbaarheid van Nederland in 2020. Daaraan zijn financiële middelen gekoppeld. De eind 2008 uitgebrachte MobiliteitsAanpak heeft deze doelstellingen aangescherpt voor 2028. Als gevolg hiervan is besloten om het Infrastructuurfonds door te trekken tot 2028. In 2009 zijn door Rijk (VenW, VROM, LNV, EZ) en regio samen 8 gebiedsagenda's (landsdekkend) opgesteld. In deze gebiedsagenda's worden de opgaven op het gebied van water, bereikbaarheid, verstedelijking, bedrijvigheid en groen bij elkaar gebracht. Vervolgens wordt middels de MIRT systematiek (verkenning, planstudie, realisatie) gekeken op welke wijze en met welk tijdsplan de opgaven het beste kunnen worden opgepakt, en welke middelen daarvoor beschikbaar zijn. Daarin speelt op het gebied van bereikbaarheid de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA), die in 2010 wordt uitgevoerd, een cruciale rol. In deze NMCA wordt duidelijk op welke delen van ons netwerk zich tussen nu en 2028 de grootste problemen gaan voordoen, en waar investeringen in het systeem dus noodzakelijk of wenselijk zijn. Op deze manier wordt zorgvuldig gewerkt aan een betere bereikbaarheid van Nederland.</p> <p>Naast de planning en de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt er via beheer en onderhoud gewerkt aan het up-to-date houden van de bestaande infrastructuur.</p>
Maatschappelijke effecten	Een betere bereikbaarheid, een beter op elkaar aangesloten mobiliteitsnetwerk en een vergroting van de keuzevrijheid voor reizigers en verladers dragen bij aan een grotere welvaart. Het terugbrengen van voertuigverliezen door het realiseren van robuustere netwerken heeft een direct economisch effect. Daarnaast is een duurzame ontwikkeling van mobiliteit (schoon en zuinig, bewuste keuzes) van belang voor het gebruik van de schaarse ruimte in Nederland.
Externe factoren	<p>De economische crisis heeft een directe weerslag gehad op de verkeersdruk en de mobiliteitsgroei. De prognoses laten zien dat de verkeersdruk weer toeneemt zodra de ergste gevolgen van de crisis zijn overwonnen. Daarom is het van belang dat het mobiliteitssysteem robuuster wordt gemaakt. Met behulp van de crisis en herstelwet en de spoedaanpak kunnen projecten versneld worden opgepakt. Dat is goed voor het mobiliteitssysteem van de toekomst en goed voor de bestrijding van de crisis nu.</p> <p>De parlementaire goedkeuring van de Spoedwet wegverbreding heeft diverse vastgelopen wegenprojecten vlotgetrokken, zoals de A4 bij Leiderdorp.</p>

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid	Realisatie					Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen		95 993	90 002	68 630	213 508	73 437	140 071	¹ 97 143
Uitgaven	321 707	245 314	144 389	122 585	106 234	77 784	28 450	- 2 119
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>3 637</i>	<i>5 665</i>	<i>11 884</i>	<i>19 347</i>	<i>16 685</i>	<i>6 287</i>	<i>10 398</i>	<i>688</i>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 651	4 002	5 361	6 072	11 708	3 039	8 669	² 1 056
34.01.02 Beheer en onderhoud	74	34	73	133	136	86	50	48
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	356	372	474	0	0	0	0	0
34.01.04 Benutting en aanleg	529	631	3 369	10 831	2 403	602	1 801	³ - 223
34.01.05 Verkeersmanagement				0	0	0	0	0
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	1 027	626	845	628	442	874	- 432	- 193
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	1 762	1 683	1 996	1 686	310	0
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>123</i>	<i>2 272</i>	<i>2 228</i>	<i>2 157</i>	<i>2 236</i>	<i>2 299</i>	<i>- 63</i>	<i>- 45</i>
34.02.01 Verbeteren kwaliteit vaarwegen	123	2 272	2 228	2 157	2 236	2 299	- 63	- 45
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>100 436</i>	<i>86 713</i>	<i>76 968</i>	<i>50 610</i>	<i>44 038</i>	<i>42 666</i>	<i>1 372</i>	<i>- 5 664</i>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 027	1 547	1 190	1 861	1 034	913	121	87
34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet	568	620	680	755	746	635	111	86
34.03.03 Beheer overig	277	280	301	599	660	558	102	80
34.03.04 Vervoer conform Concessiewet	98 422	84 159	74 060	46 582	40 768	39 808	960	- 5 878
34.03.05 Vervoer overig	117	107	118	128	103	137	- 34	- 39
34.03.06 Verbeteren kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	25	0	19	0	0	0	0	0
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	600	685	727	615	112	0
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>217 511</i>	<i>150 664</i>	<i>53 309</i>	<i>50 471</i>	<i>43 275</i>	<i>26 532</i>	<i>16 743</i>	<i>2 902</i>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 095	7 627	8 006	8 480	4 193	5 138	- 945	1 105
34.04.02 Samenwerking Rijk-Regio's	753	1 359	10 046	3 677	768	- 3 112	3 880	⁴ 147
34.04.03 Stim. dec. overh. en maatsch. org.	4 505	6 098	4 311	4 404	6 578	3 367	3 211	⁵ - 395
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	205 903	132 409	18 055	13 193	13 782	8 090	5 692	⁶ 1 079
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 488	1 091	782	451	279	775	- 496	⁷ - 211
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	767	2 080	4 622	2 504	3 211	1 772	1 439	⁸ 427
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	7 487	17 762	14 464	10 502	3 962	⁹ 750
34.04.08 Regionale bereikbaarheid					0	0	0	0
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven		10 292	11 795	13 762	15 187	8 403	6 784	
- Baten-lastendiensten		5 302	17 511	26 207	22 022	7 960	14 062	
- Restant	321 707	229 720	115 083	82 616	69 025	61 421	7 604	
Ontvangsten	0	5 316	6 490	3 245	988	98	890	¹⁰ 890

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

1. Het verplichtingentekort wordt met name verklaard door het aangaan van meerjarige verplichtingen voor inhuur van deskundigheid tbv diverse disciplines, Commissie Tunnelveiligheid, diverse subsidies (extra treinaanbod Lelystad-Schiphol ihkv Actieplan Spoor, TU Delft Afronding 1e trap project Superbus).
2. De hogere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt door inhuur projectbureau wegen, projectdirectie implementatie Elverding en inhuur projectmanagement Beter Benutten.
3. Het gaat hier om uitgaven die in het kader van het Infrastructuurfonds project Filevermindering op dit artikel moeten worden verantwoord.
4. Het betreft hoofdzakelijk middelen voor Gratis OV. De 3e tranche pilotprojecten Gratis OV zijn als onderdeel van de BDU-bijdrage 2010 in beschikbaar gesteld.
5. De hogere uitgaven wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door uitgaven ihkv de Taskforce mobiliteitsmanagement en Multimodale reisinformatie.

Beleidsartikel 34

6. De hogere uitgaven wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door extra onderzoek WROOV (opbrengstverdeling OV-opbrengsten) als gevolg van de vertraging invoering chipcard.
7. De benodigde uitgaven m.b.t. de monitoring van de implementatie van het stappenplan toegankelijkheid blijken lager te liggen dan geraamd.
8. De hogere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt door na-ijleffecten uit voorgaande jaren o.a. ten gevolge van het G4 taxiconvenant 2008–2009.
9. De hogere uitgaven wordt veroorzaakt door extra organisatie-uitgaven voor boordcomputer taxi en G4-taxiconvenant 2010.
10. De hogere ontvangsten betreffen met name bijdragen van derden in activiteiten die gezamenlijk worden opgezet

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

Motivering

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

Doelbereiking

De inzet is gericht geweest op het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden, mainports en stedelijke netwerken, om de economische schade door onbetrouwbaarheid en files te beperken en om de reistijd van deur tot deur waar nodig te verbeteren. Het aantal files is – mede als gevolg van de economische crisis – verminderd. De doelbereiking voor 2009 ziet er als volgt uit:

- In 2009 is het jaarreistijdverlies uitgekomen op 62 miljoen voertuigverliesuren. Dit is een daling van 9.8%. Hiermee is het reistijdverlies op het niveau gekomen van 2005/2006. De verkeersprestatie is slechts met 0.7% gedaald. Er is dus nog steeds veel verkeer afgewikkeld, terwijl het reistijdverlies sterk is afgenomen. Zowel lokale invloeden zoals werkzaamheden en openstellingen, als landelijke invloeden zoals de economische crisis hebben hieraan bijgedragen.
- 2009 is – mede door de inwerkingtreding van een aantal wettelijke regimes – het jaar van de versnelling van de wegprojecten geworden en er is 55 km voor het verkeer opengesteld.
- In totaal zijn er 14 Tracé- en Wegaanpassingsbesluiten genomen (2008: 7), waarbij het in 13 gevallen om spoedaanpakprojecten is gegaan. Er hebben 5 opleveringen plaatsgevonden. Dit betekent dat het streven om voor het einde van de voor 1 mei 2011 voor de 30 spoedaanpakprojecten de schop de grond in te doen en minstens 10 lintjes door te knippen haalbaar is. Ook bij een groot aantal andere MIRT-projecten zijn nieuwe fasen in het besluitvormingsproces bereikt, zoals bijvoorbeeld een Standpunt voor de A4 Delft-Schiedam en een Ontwerp Tracébesluit voor de A74 Venlo.
- Het traject A16-Ridderkerk-Klaverpolder heeft een grote bijdrage gehad in de daling van het reistijdverlies in 2009. Na afronding van de werkzaamheden aan de Moerdijkbrug is het reistijdverlies sterk afgenomen en de hoeveelheid verkeer weer sterk toegenomen.
- Dit heeft ook effect gehad op het traject A27-Lunetten-Gorinchem. Hier is eveneens het reistijdverlies afgenomen doordat het omrijverkeer weer de oude route is gaan volgen.
- Het traject A12 Lunetten–Maanderbroek kent eveneens een sterke daling van reistijdverlies met een toegenomen verkeersprestatie. Dit komt door de openstelling van de spitsstrook tussen Venedaal en Ede. Ook het vervolgtraject Maanderbroek naar Wateringen kent daardoor een toename van verkeer bij gelijkblijvende reistijdverliezen. De tegengestelde richting kent een soortgelijk effect; een sterke afname van reistijdverlies tussen Wateringen en Maanderbroek, maar gelijkblijvend tussen Maanderbroek en Lunetten. Dit zijn de trajecten met de meeste invloed op de daling van de reistijdverliezen. Zoals beschreven gaan deze dalingen samen met een stijging van het verkeer door openstelling van spitsstroken en beëindiging van werkzaamheden. Door dit effect kan een sterke landelijk daling van reistijdverliezen samengaan met een geringe daling in afgelegde kilometers.

Benutting en aanleg van weginfrastructuur

De door het parlement in 2009 aangenomen Wet versnelling besluitvorming wegprojecten en de implementatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, Postbus 51 – Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Kabinetsstandpunt en bijlages) hebben er toe geleid dat de aanpak van de bereikbaarheid en mobiliteit – met behoud van inspraak en aandacht voor het milieu – in versneld tempo kan worden uitgevoerd. Versnelling is ook mogelijk door de marktpartijen eerder in het proces te betrekken. Een groot aantal mijlpalen is bij zowel de spoedaanpakprojecten als de overige MIRT-projecten gerealiseerd.

In 2009 zijn de volgende aanleg- en benuttingsprojecten opengesteld of in realisatie genomen:

Project	Toelichting
A7 Zuidelijke ringweg Groningen	Opgeleverd
A12 Veenendaal–Ede	Opgeleverd
A12 Zoetermeer–Gouda	Opgeleverd, openstelling 18 januari 2010 ²
A28/A32 Knooppunt Lankhorst	Opgeleverd
A1 Hoewelaken–Barneveld (van 80 naar 100 km per uur) ¹	Gestart en opgeleverd
A4 Burgerveen–Leiden (ged. nabij Leiderdorp) ¹	Gestart
A2 Everdingen–Deil	Gestart
A2 St. Joost–Urmond	Start begin 2010 ³
A10/A5 Tweede Coentunnel/Westrandweg	Gestart
A9 Holendrecht–Diemen ¹	Gestart

¹ Spoedaanpak projecten

² Openstelling van de plusstroken

³ De A2 St. Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 als deelproject van het Maatregelenpakket Limburg dat in 2011 gereed is (zie Begroting IF 2010, pag. 55)

In 2009 zijn de volgende ontwerp en definitieve besluiten vastgesteld. Het gaat hier om de Spoedaanpak projecten en de reguliere MIRT projecten. Over de voortgang van de projecten is de Tweede Kamer via de voortgangsrapportage (zie bijlage MIRT-projectenboek) geïnformeerd.

Beleidsartikel 34

2009	Project	2009	Project
Tracébesluiten	A2 Sint-Joost Urmond (gewijzigd Tracébesluit) N50 Ramspol-Ens* A4 Burgerveen-Leiden* A28 Zwolle-Meppel* A12 Waterberg-Velpbroek*	Wegaanpassingsbesluiten	A1 Hoevelaken-Barneveld* A9 Holendrecht-Diemen* A1/A6 Diemen-Muiderberg* A1 Watergraafsmeer-Diemen* A12 Utrecht-Bunnik* A12 Bunnik-Driebergen* A12 Driebergen-Maarsbergen* A12 Woerden-Gouda* A2 Holendrecht-Maarsse*
Ontwerp-Tracebesluiten	A4 Burgerveen-Leiden Zuid* A50 Ewijk-Valburg N31 Haak om Leeuwarden A15 Maasvlakte-Vaanplein A58 Eindhoven-Oirschot* A12 Maarsbergen-Veenendaal* A74 Venlo A2 Leenderheide-Valkenswaard* A2 Meerenakkerweg	Ontwerpweegaanpassingsbesluiten	A2 Holendrecht-Maarsse* 4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer* A10 Nieuwe Meer-Amstel* A9 Velsen-Raasdorp* A9 Raasdorp-Badhoevedorp* A1 't Gooi*

* spoedaanpak-projecten

In het kader van het Actieprogramma Sneller en Beter is een code voor publieksparticipatie vastgesteld en een procesontwerp voor de vertaling van het advies van de Commissie Elverding (http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/webversieRapportelverdingsn ijtekenstijd1146_tcm195-219331.pdf) naar een stapsgewijs besluitvormingsproces afgerond. Lopende verkenningen worden zo veel mogelijk volgens de Sneller en Beter-aanpak uitgevoerd en nieuwe verkenningen volgen deze aanpak volledig.

Met creatieve maatregelen kan de benutting van het huidige wegennet verbeterd worden. In 2009 zijn op dit terrein verschillende acties ondernomen op basis van het begin 2008 gepresenteerde «Beleidskader Benutten»:

- In 2009 is gestart met de uitvoering van 22 regionale maatregelpakketten om gezamenlijk met de decentrale wegbeheerders de druk op de 50 belangrijkste filelocaties te verminderen. De focus van de maatregelen ligt bij de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.
- Er zijn vijf proeven met dynamische maximumsnelheden gestart op vier verschillende locaties (t.w. A1 Naarden-Bussum, A58 Tilburg, A12 Gouda-Woerden, A12 Voorburg stad uit). Het doel van de experimenten is te bezien of dynamische snelheden een positieve bijdrage leveren aan de doorstroming, reistijdvermindering, luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid.
- In de regio Rotterdam is gestart met de uitvoering van een proef (verkeersonderneming Rotterdam) gericht op het regionaal aanpakken van het congestieprobleem met name tijdens de bouwfase op en rond de A15 tussen Maasvlakte en het Vaanplein. Zo is een project met spitsmijden gestart om te komen tot 20% minder auto's op de weg en zijn kleine infrastructurele maatregelen getroffen om de doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld door markering van het wegvak tussen Hartelkruis en het Beneluxplein («keep your lane»).
- Met het operationeel worden van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens is gestart met het inwinnen van data voor het onderliggend wegennet. Tevens zijn afspraken gemaakt over het inwinnen van semi-statische data zoals informatie over omleidingen. Met serviceproviders is afgesproken dat deze data in 2010 via één loket beschikbaar worden gesteld. Hierdoor kan de reiziger sneller en uitgebreider worden geïnformeerd en ook wegbeheerders kunnen hiervan profiteren.

Binnen de Randstad Urgent-projecten is in 2009 een aantal belangrijke besluiten genomen. Hierover is een apart jaarverslag naar de Tweede Kamer verzonden. In het beleidsverslag zijn onder 3.4 de beleidsprestaties van het programma Randstad Urgent in 2009 toegelicht.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja ¹
Beheer en onderhoud	ja ²
Anders Betalen voor Mobiliteit	ja ³
Benutting en aanleg van weginfrastructuur	ja
Verkeersmanagement	ja ⁴
Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	ja ⁵
Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Toelichting

1. De Commissie voor de Tunnelveiligheid brengt jaarlijks een verslag ([http://www.commissietunnelveiligheid.nl/files/jaarverslagen/Jaarverslag Commissie tunnelveiligheid 2008.pdf](http://www.commissietunnelveiligheid.nl/files/jaarverslagen/Jaarverslag%20Commissie%20tunnelveiligheid%202008.pdf)) uit van zijn activiteiten in het afgelopen jaar en biedt dit aan de minister aan. De minister maakt dit verslag openbaar door plaatsing op de website van het ministerie.
2. In de verantwoording van het infrastructuurfonds (artikel 12.02) is de gepleegde inzet en voor het beheer en onderhoud in 2009 beschreven.
3. De verantwoording over de voortgang van Anders Betalen voor Mobiliteit verloopt via een periodieke halfjaarlijkse rapportage aan de Kamer in het kader van de Regeling Grote Projecten. Voor een toelichting over de voortgang in 2009 wordt daarnaast verwezen naar het beleidsverslag, waarin Anders betalen voor Mobiliteit als afzonderlijk onderwerp is beschreven.
4. De Verkeersonderneming neemt in het kader van gebiedsgericht verkeersmanagement een proef in de regio Rotterdam. Dit is een publiek-private samenwerking gericht op het regionaal aanpakken van het congestieprobleem op en rond de A15 tussen Maasvlakte en het Vaanplein. Er wordt momenteel gewerkt in een twintigtal samenwerkingsverbanden (grote en middelgrote stedelijke agglomeraties). Bij een aantal heeft dit reeds geleid tot maatregelpakketten. Voorbeelden hiervan zijn het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen), SIRE-gebied (regio Eindhoven), Haaglanden en Stadsgewest Rotterdam.
5. Weginfrastructuur voor het goederenvervoer:
 - De aangestelde Ambassadeur Stedelijke Distributie (Ambassadeur Stedelijke Distributie – Home) heeft in zijn eerste jaar het proces van stedelijke distributie een impuls gegeven door het instellen en uitreiken van een award stedelijke distributie. Daarnaast heeft hij onderzoek in gang gezet om te komen tot het aan de TK toegezegde nationale kader stedelijke distributie.
 - Naar aanleiding van o.a. de ervaringen met de top 20 verzorgingsplaatsen heeft VenW in december een convenant afgesloten met EZ en de sector over het verder terugdringen van transportcriminaliteit. Hieruit volgen 38 concrete acties op het gebied van veiliger parkeren, verbeteren van aangiftes, verhogen van aangiftebereidheid en het Keurmerk Transport en Logistiek. Daarnaast heeft VenW in 2009 voorbereidingen getroffen voor de visie verzorgingsplaatsen die zomer 2010 naar de TK gezonden zal worden.
 - Ten slotte is eind 2009 een project in gang gezet dat er toe moet

leiden dat in 2010 een geactualiseerd regime van statische inhaalverboden voor vrachtwagens kan worden ingesteld

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

De meetbare gegevens voor dit product zijn bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel Beheer en onderhoud, Anders Betalen voor Mobiliteit, Verkeersmanagement, Benutting en aanleg van weginfrastructuur en Weginfrastructuur voor het goederenvervoer zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Beheer en onderhoud

De meetbare gegevens 2009, zoals de prestatie-afspraken, de specificatie van het areaal en de oppervlakte van het wegdek staan vermeld in artikel 12.02 van het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

Benutting en aanleg van weginfrastructuur, weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Een acceptabele reistijd en een beperkt aantal voertuigverliesuren geven een indicatie van de benutting van wegen en de noodzaak tot aanleg. Er is geen aparte indicator voor de weginfrastructuur voor het goederenvervoer, omdat vrachtwagens van dezelfde infrastructuur gebruik maken als personenauto's.

Indicator: Acceptabele reistijd						
	Basiswaarde 2001	2006	2007	2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald	86%	82%	80%	80%	84%	100%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2010

- Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegenet). Hiervan zijn er 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits omdat dit de minst drukke trajecten zijn.
- De reistijd op een traject is acceptabel als de reistijd in spits maximaal 1,5 x reistijd buiten spits is (referentiesnelheid 100 km/uur). Op stedelijke ringwegen is dat maximaal 2x de reistijd buiten de spits.
- Voor de bepaling van de streefwaarde wordt verwezen naar de Nota mobiliteit ([http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/2/5/254511/NotaMobiliteitpdf_compleet .pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/2/5/254511/NotaMobiliteitpdf_compleet.pdf)).

Toelichting

Het beoogde doel in 2020 is dat op alle trajecten (100%) de reistijd voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. In 2009 geldt dat voor 84% van de trajecten. Naast de kredietcrisis heeft ook een aantal gerealiseerde bouwprojecten geholpen om het percentage t.o.v. 2008 te verbeteren. Het verdere bouwprogramma uit het MIRT 2010 en de invoering van ABvM zorgen voor een verdere verhoging tot de beoogde 100% in 2020

Beleidsartikel 34

Indicator: Voertuigverliesuren						
	2005	2006	2007	2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files index 2000 = 100*	129	143	157	158	140	60

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2010

* Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De Tweede Kamer heeft bij de behandeling van de Nota Mobiliteit (NoMo) aangegeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd. De streefwaarde gaat ervan uit dat Anders Betalen voor Mobiliteit wordt ingevoerd.

Toelichting

De stijging van het aantal voertuigverliesuren in de afgelopen jaren is in de Nota Mobiliteit verwacht en zal naar verwachting doorzetten tot aan de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. In 2008 is de filedruk slechts licht toegenomen, in 2009 afgenomen. Naar verwachting is dit een tijdelijk effect veroorzaakt door de gevolgen van de kredietcrisis en deels door bouwen. Dit geeft geen aanleiding om het huidige beleid aan te passen.

Verkeersmanagement

Indicator: Betrouwbaarheidpercentage hoofdwegennet						
	Basiswaarde 2000	2006	2007	2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage: percentage van de verplaatsing in de spits op het HWN dat op tijd is*	94%	91%	90%	90%	92%	95%

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2010

* «Op tijd» wil zeggen op langere afstanden (boven 50 km) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd op een bepaald tijdstip van de dag. Het percentage voor het gehele hoofdwegennet zal iets hoger zijn dan 92%, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. De overige 82 trajecten zijn onbemeten en daarom niet in de betrouwbaarheidscijfers opgenomen. Deze 82 trajecten zijn het minst druk en daardoor het meest betrouwbaar.

Toelichting

Het beoogde doel in 2020 is dat 95% van de ritten «op tijd» afgewikkeld worden. In 2009 geldt dat voor 92% van de ritten. Naast de kredietcrisis heeft ook een aantal gerealiseerde bouwprojecten en verkeersmanagement geholpen om het percentage t.o.v. 2008 te verbeteren. Het verdere bouwprogramma uit het MIRT 2010 en de invoering van ABvM zorgen voor een verdere verhoging tot de beoogde 95% in 2020.

Beleidsartikel 34



Bron: Rijkswaterstaat/DVS/verkeersmanagement hoofdwegenet

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
12 Hoofdwegennet	2 908 606

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 000)	
Omschrijving	realisatie 2009
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	585 000

34.02 Netwerk Vaarwegen

Motivering

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

Doelbereiking

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

De kwaliteit van vaarwegen is toegenomen door de uitvoering van verschillende MIRT-aanlegprojecten. Voor meer inzicht in de uitvoering van die projecten in 2009 wordt verwezen naar de verantwoording over artikel 15 van het Infracfonds en het MIRT-projectenboek.

In 2009 hebben ook de provincies Utrecht en Flevoland een regionale netwerkvisie opgeleverd over het vaarwegennet en de binnenhavens in hun beheer. Daarmee hebben alle provincies nu regionale netwerkvisies gemaakt die kunnen helpen bij verbetering van het integrale net van vaarwegen en binnenhavens en de samenwerking tussen rijk en regio daarbij.

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

In het Coalitieakkoord is € 55 mln voor de quick win regeling binnenhavens gereserveerd en later is daar met amendement Anker € 7 mln aan toegevoegd. In 2009 is in het Aanvullend Beleidsakkoord het quick win budget met € 50 mln verhoogd.

In 2009 hebben decentrale overheden een groot aantal quick win voorstellen ingediend voor deze tweede tranche. Daarvan bleken 35 aanvragen

Beleidsartikel 34

aan alle criteria te voldoen en deze zijn dan ook toegekend. Naast de eerder in de eerste tranche toegekende € 27 mln is er in 2009 voor de tweede tranche € 64 mln toegekend. De uitvoering van de projecten vindt plaats in de periode tot en met 2013.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Verbeteren kwaliteit vaarwegen	Ja ¹

Toelichting

1. Door de voortgang van MIRT-projecten en de quick-wins binnenhavens is er sprake van kwaliteitsverbetering op de vaarwegen. Hiervoor wordt verder verwezen naar artikel 15 van het Infracfonds.

Meetbare gegevens

Passeertijd van sluizen

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten is in het verleden de indicator «wachtijd sluizen» gehanteerd. Deze indicator was niet gebaseerd op «harde» gegevens maar op simulaties op basis van tellingen van schepen die sluizen passeren. Evenmin gaf deze indicator inzicht in de kwaliteit van het vaarwegennet. Sinds 2006 wordt daarom gewerkt aan de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» als nieuwe indicator van de prestaties op het vaarwegennet. De nieuwe indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen wordt gevuld met gegevens over o.a. onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluizen en bruggen. Veel van deze gegevens komen pas beschikbaar na invoering van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen in 2012, inclusief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders. De eerste stap, uitwerking van de indicator «passeertijd sluizen», is gezet. De «passeertijd sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. Elk type vaarweg correspondeert met een te realiseren percentage passages. Dit normpercentage biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd.

Indicator: Passeertijd sluizen				
	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2012
Hoofdtransportas	63%	75%	80%	85%
Hoofdvaarweg	84%	85%	75%	75%
Overige vaarweg	92%	90%	70%	70%

Bron: Rijkswaterstaat/Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Toelichting

In 2009 lag de prioriteit bij een verbetering van de prestaties op de hoofdtransportassen. De indicator voor de passeertijden op de hoofdtransportassen laat zien dat de prestatie in 2009 verbeterd is ten opzichte van 2008. De indicator voor de prestatie op de overige vaarwegen vertoont een lichte daling, hoewel deze nog ruim boven de streefwaarde ligt. Ook het komende jaar zal prioriteit worden gegeven aan een verbetering van

de prestaties op de hoofdtransportassen opdat de streefwaarden worden bereikt. Verwacht wordt dat als gevolg daarvan de realisatiewaardes op de hoofd- en de overige vaarwegen kunnen dalen, maar boven de streefwaardes zullen uitkomen.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	792 534

34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

Motivering

Om de kerntaak van het spoor goed uit te voeren: het betrouwbaar vervoeren van grote aantallen mensen in de spits van, naar en binnen stedelijke netwerken, het bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen per spoor en het betrouwbaar vervoeren van goederen op internationale spoorcorridors.

Doelbereiking

Het Actieplan 5% groei op het spoor is in uitvoering. In 2009 gaat het om meerdere maatregelen, waaronder: realisatie van fietsenstallingen bij stations en aanpak weesfietsen, veraangenamen van wachtruimtes op stations, realisatie van P+R plekken bij stations, verbeteren van informatievoorziening overeenstemming met NS en decentrale overheden over extra treindiensten en mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden. De Tweede Kamer is hierover met halfjaarlijkse voortgangsrapportages geïnformeerd.

Mede als gevolg van de economische crisis is in 2009 de doelstelling van 5% meer reizigerskilometers in de trein niet gehaald. De groei op het hoofdrailnet bedroeg in 2009 0,8%. De groei van het treinverkeer is, zeker in de eerste helft van het jaar, wel hoger geweest dan de groei van het autoverkeer.

Voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zijn planstudies in uitvoering. In november 2009 heeft een eerste bestuurlijke conferentie met decentrale overheden plaatsgevonden. Ook in Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat (OVW) zijn de tussenresultaten besproken.

In juni 2009 is het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* (http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Kabinetsstandpunt_Spoor_in_beweging_22-06-09_tcm195-249124.pdf) naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving verschenen. Het kabinet onderschrijft de conclusies van de evaluatie dat de ordening staat en geen ingrijpende wijzigingen noodzakelijk zijn. Wel zijn voor het Kabinet verbeteringen noodzakelijk. Bijvoorbeeld het aanscherpen en verduidelijken van de kaders voor capaciteitsverdeling en de gebruiksvergoeding en van de positionering, rol en aansturing van ProRail. De maatregelen die het Kabinet treft zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda van het kabinetsstandpunt. Ook meldt het Kabinet in het standpunt dat ten aanzien van de doorlichting

Beter Geregeld domein spoor (TK 2008–2009, 29 893, nr. 79) inmiddels verschillende verbeterpunten zijn gerealiseerd.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja ¹
Beheer conform Spoorwegwet	ja ²
Beheer overig, d.i. niet vallend onder hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail beheerd en uitgevoerd	ja
Vervoer conform de concessiewet	ja ³
Vervoer overig, met name vervoer over HSL-zuid door High Speed Alliance (HSA)	ja ⁴
Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer	ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Toelichting

1. Van het 3e spoorpakket is de Verordening Passagiersrechten per 3 december 2009 geïmplementeerd en IVW voorlopig als toezicht-houder aangewezen. Aan de implementatie van de machinisten- en liberaliseringsrichtlijn wordt gewerkt, er zal in de loop van 2010 een wetsvoorstel naar de Tweede Kamer gaan.
2. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding hiervan is de eerste prioriteit. Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. In 2009 heeft ProRail uitvoering gegeven aan het beheerplan 2009. Onderdeel daarvan zijn het reguliere onderhoud, de geplande vervangingsinvesteringen, de maatregelen uit de tweede fase van het herstelplan en de uitvoering van een aantal functiewijzigingsprogramma's zoals toegankelijkheid en kleine infrastructurele maatregelen. In 2009 is verder een audit uitgevoerd naar de financiële reeksen uit het beheerplan. Dit mede naar aanleiding van de onderbesteding in de periode tot en met 2008. Over de uitkomsten daarvan is de Kamer geïnformeerd per brief van 25 november 2009 (TK 2009–2010, 29 984, nr. 207). In het beheerplan 2009 zijn de in 2009 te realiseren prestaties afgesproken. In het vierde kwartaalrapport 2009 heeft ProRail gemeld dat alle afgesproken prestaties zijn gerealiseerd met uitzondering van de storingstijd. Deze is als gevolg van de storingen door het winterweer in december 2009 onder de norm gebleven. De situatie als gevolg van het winterweer wordt nader geëvalueerd. Tenslotte heeft in 2009 de evaluatie van de spoorwetgeving geresulteerd in Spoor in beweging : kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving.
3. In 2009 is het kabinetsstandpunt Evaluatie Spoorwetgeving besproken in de Tweede Kamer. Naar aanleiding hiervan wordt de huidige Vervoerconcessie, die loopt tot 2015, gewijzigd. Met NS zijn in 2009 afspraken gemaakt over een oplopende concessieprijs tot 2015 en een naar nihil aflopende subsidie ten behoeve van de bijzondere spoorvervoerdiensten.
4. Over de voortgang van de HSL-Zuid, waaronder de implementatie van ERTMS, wordt de Kamer halfjaarlijks bij de voortgangsrapportage in het kader van de controleprocedure Grote Projecten geïnformeerd. Het vervoer over de HSL-zuid is gestart. Amsterdam–Rotterdam op 7 september 2009, Amsterdam–Parijs op 13 december 2009. De Concessie-overeenkomst verleend aan HSA is met ingang van 1 juli 2009 omgezet in de Vervoerconcessie Hogesnelheidsnet.

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsontwikkeling

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

Beheer conform Spoorwegwet, Beheer overig

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

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

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

Indicator: Beschikbaarheid Hoofdspoorweginfrastructuur (HSI, dit is incl. de regionale spoorlijnen, maar excl. HSL en BTR)						
	2006	2007	2008	Grenswaarde 2009	Realisatie 2009	Streefwaarde 2011 e.v.
Beschikbaarheid HoofdSpoorwegInfra	99,30%	99,40%	99,62%	99,49%	99,51%	99,47%

Bron: ProRail, Rapportage Q4

Toelichting

Ondanks het winterweer van eind 2009 ligt de realisatie hoger dan de grenswaarde.

Indicator: Punctualiteit reizigersniveau Hoofdrailnet (HRN)							
	Basiswaarde 2003	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009	Streefwaarde peildatum 2012
Punctualiteit reizigersvervoer HRN*	83,10%	84,80%	87,0%	86,8%	87,0%	86,60%	89–91%

Bron: NS, voorlopig cijfer

* afhankelijk van de uitvoering van de 2e fase van het Herstelplan (2007–2012)

Toelichting

Over de punctualiteit kan opgemerkt worden dat in 2009 sprake is van een toenemende drukte op het spoor en dat het winterweer van eind 2009 een negatieve invloed heeft gehad.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (X 1 000)	
Art. Omschrijving	Realisatie 2009
IF 13 Spoorwegen	2 077 325
IF 17.02 Betuweroute (realisatie)	44 754
IF 17.03 Hogesnelheidslijn	32 881
IF 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	42 726

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

Motivering

Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden in Nederland te realiseren, om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en om ervoor te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.

Doelbereiking

In 2009 is gestart met de uitvoering van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Deze zal voor de zomer van 2010 worden afgerond en een beeld geven van de staat van de netwerken van wegen, spoor, regionaal OV en vaarwegen voor 2020 en 2028, inclusief de verbindingen daartussen. De NMCA wordt goed aangesloten op de in 2009 opgestelde Gebiedsagenda's. De NMCA wordt in samenwerking met regionale overheden opgesteld.

In 2009 is al het regionaal busvervoer aanbesteed met uitzondering van het stadsvervoer, dat wordt uitgevoerd door de GvB-en in de drie grootste stadsregio's en enkele tijdelijke ontheffingen.

Per eind 2009 kan ongeveer 70% van de reizigerskilometers met bus, tram en metro met de OV-chipkaart worden afgelegd. Vanaf oktober 2009 is het OV-chipkaart-systeem bovendien operationeel op het hoofdrailnet van NS. In de Rotterdamse metro kan vanaf 29 januari 2009 alleen nog de OV-chipkaart worden gebruikt. Per 27 augustus 2009 is dit ook het geval voor de Amsterdamse metro.

In 2009 is het percentage bussen, dat toegankelijk is voor mensen met een beperking, gestegen tot 90%. Het aantal toegankelijke bushaltes is uitgebreid door de decentrale overheden op basis van afspraken met provincies. Doel is in de periode tot en met 2015 46% van de haltes toegankelijk te maken. Een wettelijke basis voor toegankelijk vervoer wordt gelegd met een AMvB onder de Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken. Deze AMvB is eind 2009 naar de Tweede Kamer verstuurd voor een voorhangprocedure.

In 2009 is de Wet personenvervoer aangepast: op grond van de Personeels-paragraaf geniet het tot de concessie herleidbaar personeel bij concessieovergangen rechtsbescherming en gaat mee naar de volgende concessiehouder.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	ja
Samenwerking tussen het rijk en decentrale overheden	ja ¹
Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties	ja ²
Stimulering OV	ja
Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer	ja
Bevorderen van volwaardige rol taxivervoer in vervoerketen	ja ³
Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

Toelichting

- De wetsevaluatie van de BDU loopt nog en is gereed in de zomer 2010. Deze wordt naar de Tweede Kamer gestuurd in samenhang met de NMCA en visie OV. Gratis OV: Experimenten 3e tranche zijn op één na afgerond. De evaluatie is gestart zodat de beleidlijn in de zomer van 2010 naar de Tweede Kamer verstuurd kan worden. Verder is via amendement Roefs en Koopmans (31 700 XII, nr. 41: Fiets) dekking geboden voor amendement Roefs/Koopmans (31 700A, nr. 22) voor het realiseren van fietsroutes voor woon-werkverkeer tussen Arnhem-Nijmegen en Leiden-Den Haag en voor de uitvoering van de aanbevelingen uit de initiatiefnota Fietsbeleid «Tandje erbij». Deze maatregelen worden via het Infrastructuurfonds gefinancierd en verantwoord.
- Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties:
 - Task Force Mobiliteitsmanagement (<http://www.tfmm.nl/>): Inmiddels zijn in 13 regio's convenanten afgesloten tussen overheden en bedrijfsleven. De uitvoering van de gemaakte afspraken over de landelijke projecten is overal ter hand genomen.
 - Fiets: Jaarlijks terugkerende uitgaven zijn de subsidie aan de Fietzersbond en de exploitatie van het fietsdiefstalregister (RDW).
 - Het concept- wetsvoorstel wijziging Wp2000 inzake de implementatie van de Public Service Obligation (PSO) en de motie-Roefs is voor advies naar de Raad van State verzonden. Vooruitlopend op deze wet is een beleidsregel ontheffingen gepubliceerd, die mogelijkheden voor ontheffingen op de aanbestedingen in het regionale stads- streekvervoer beperkt, in lijn met de Europese PSO-verordening. Op 3 december 2009 is de PSO-verordening in werking getreden.
- Taxivervoer: Op basis van de in 2008 opgestelde Toekomstvisie Taxi (http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Toekomstvoordetaxi_tcm195-223150.pdf) zijn, in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van de grote steden, belangenorganisaties en taxibranche, in 2009 verschillende uitvoeringsmaatregelen opgesteld voor het straat-taxivervoer. De hiervoor benodigde wijzigingen van de Wet en het Besluit personenvervoer 2000 zijn in ontwerp gereed en eind 2009 voor advies verzonden naar de Raad van State. Ten aanzien van de gewenste kwaliteitsverbetering in het contractvervoer zijn in 2009 vier «Handboeken professioneel aanbesteden» (TK, 2009–2010, 31 521, nr. 39) opgesteld.

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn

Beleidsartikel 34

op zowel het regionaal OV-systeem en de regionale bereikbaarheid zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Regionale bereikbaarheid

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

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

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

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

Indicator/Kengetal Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer	2005	2006	2007	2008	Realisatie 2009
Algemeen oordeel	7,0	7,0	7,0	7,2	7,2
Informatie en veiligheid	7,2	7,4	7,3	7,5	7,5
Rijcomfort	7,0	7,0	7,0	7,2	7,2
Tijd en doorstroming	6,1	6,2	6,0	6,2	6,5
Prijs	6,0	6,3	6,3	6,5	6,3

Bron: KpVV – klantenbarometer

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

Toelichting

Uit de OV klantenbarometer 2009 blijkt dat de klantwaardering (algemeen oordeel) in de periode ten opzichte van 2008 gelijk is gebleven op een 7,2. De waardering voor de aspecten informatie en veiligheid en rijcomfort zijn gelijk gebleven t.o.v. 2008. De waardering voor tijd en doorstroming is met 0,3 punt gestegen. Het resultaat voor het aspect prijs is met 0,2 punt gedaald ten opzichte van 2008. Het gaat hier overigens wel om het landelijk gemiddelde.

Indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV	Basiswaarde 2002	2006	2007	2008	2009	Streefwaarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G4) G4-steden (A'dam, R'dam, Den Haag, Utrecht)	5%	56%	72%	92%	92%	100% n.v.t.

Bron: VenW

Toelichting

In 2009 is de aanbestedingsgraad van regionaal OV (excl. G4) gelijk gebleven op 92%. De vier ontheffingen van de aanbestedingsplicht die in 2008 waren afgegeven duurden voort in 2009. Daarom is de streefwaarde van 100% nog niet gehaald. Voor het stadsvervoer Utrecht geldt een aanbestedingsplicht vanaf 2012. De G3 (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) worden door de motie Roefs (Kamernr. 23 645 nr. 167) en het kabinetsstandpunt (Kamernr. 30 421, 23 645 nr. 17) uitgezonderd van de aanbestedingsplicht en krijgen een keuze tussen aan- of inbesteding.

Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd)*					
	2005	2006	2007	2008	Realisatie 2009
Stadsregio's	3,5	3,6	3,6	3,6	2,9
Provincies	2,8	2,9	2,9	2,8	3,8
Totaal	6,4	6,5	6,5	6,4	6,6

Bron: WROOV

* De reizigerskilometers hebben alleen betrekking op de kilometers afgelegd met bus, trein en metro. De reizigerskilometers met de regionale treinen afgelegd zijn niet meegeteld.

Toelichting

De cijfers van 2009 zijn voorlopig.

In 2009 is sprake van een stijging van 3,7% t.o.v. 2008. Belangrijke oorzaken van deze stijging zijn:

1. voortgezette stijging van studenten (aandeel 0,7%)
2. wegvallen van het effect van stakingen in het streekvervoer in 2008 (effect ca. 2%)
3. invoering RandstadRail (effect ca. 0,5%).

Verbeteren regionale OV-systemen

De decentrale overheden en vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor het verbeteren van de regionale OV-systemen. VenW heeft een coördinerende en stimulerende functie. Voor de invoering van de OV-chipkaart zijn geen meetbare gegevens opgenomen omdat de decentrale overheden en vervoerders verantwoordelijkheid dragen voor de uitrol.

Stimuleren marktwerking taxi

Kengetallen taxi			
Indicator Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument ¹ (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 1999: 7,4 2000: 7,3 2001: 7,3 2002: 7,5 2003: 7,4 2004: niet gemeten 2005: 7,2 (precies: 7,16) 2006: 7,2 (precies: 7,22) 2007: 7,2 2008: 7,3 2009: 7,2	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 1999: 7,2 2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 2004: niet gemeten 2005: niet gemeten ³ 2006: 7,2 2007: 7,1 2008: 7,4 2009: 7,2
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) ²	Prijzdaling	2000: + 13% 2001: + 2% 2002: + 9% 2003: + 2,4% 2004: + 0,2% 2005: + 1,7% 2006: + 1,9% 2007: + 3,9% 2008: 1,2% 2009: varieert van 1,2% voor stadsrit en 1,1% voor buitenrit ²	2004: + 0,3% 2005: + 1,6% 2006: + 2,6% 2007: + 3,6% 2008: - 24,6% tot + 6% ⁴ 2009: varieert van 0,1% voor stadsrit en - 0,1% voor buitenrit ²

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA.

2004 Bron waardering consument 2004–2006: Taximonitor 2004 en verder Socialdata B.V. Omdat de taximonitor t/m 2003 op enigszins andere wijze plaatsvond, zijn de resultaten voor de klantenwaardering vanaf 2005 niet volledig vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Vanaf 2008 vindt de meting plaats door I&O Research.

Bron prijsontwikkeling 2006–2008: Monitor tarieven en bedrijfsontwikkeling, TNS Nipo consult.

1. De waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1–10): In 2009 is de landelijke waardering met 7,2 iets lager dan in 2008. In het kader van het G-4 covenant heeft zowel in 2006, 2007, 2008 en 2009 een mystery-shopper onderzoek plaats gevonden.
2. De tariefontwikkeling bij de straattaxi: De landelijke tariefstijging bij de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten: één met vijf kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden), en één referentierit met een lengte van vijftien kilometer (vooral kleinere steden en platteland).
3. In 2004 en 2005 is in de G4 niet gemeten.
4. Vanaf de meting 2008 kon geen gebruik meer worden gemaakt van de oorspronkelijke referentierit, omdat in de huidige tariefstructuur tijd geen rol speelt in het tarief. In het verleden bepaalden tijd én afstand de ritprijs.

Toelichting

Zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi worden structureel gemeten. De gemiddelde waardering in de periode 2000–2009 bedraagt 7,3. In de vier grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2000 en 2007 steeds rond de 7,2 en is in 2008 toegenomen tot 7,4. Voor het jaar 2009 bedraagt de klantwaardering in de vier grote steden 7,2.

Alle verschillen vallen binnen de meetmarges, waardoor de conclusie is dat er geen significante verandering is waargenomen met betrekking tot het gemeten niveau. De tariefontwikkeling vanaf 2008 betreft de per 1/2/2008 verplicht te hanteren tariefstructuur.

Beleidsartikel 34

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

Toelichting

De aantallen ingetrokken chauffeurspassen en ondernemingsvergunningen betreffen de gesanctioneerde intrekkingen. De aantallen zijn exclusief de «administratieve intrekkingen» (dit zijn intrekkingen als gevolg van overlijden of bedrijfsstop).

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven x € 1000	
Omschrijving	Realisatie 2009
Teruggaaf taxi's	32 000
Vrijstelling taxi's	46 000

Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Netwerk weg 34.01 Spoorwegwet (incl. Beheerconcessie ProRail Netwerk Spoor en Vervoerconcessie NS) 34.03	A: 2009 B: 2010 A: jan 2005 B: voorjaar 2009	TK 2008–2009, 31 987, nr. 1
Effectenonderzoek ex post	Ruimte voor de fiets 34.03	jaarlijkse monitoring	http://www.prorail.nl/Publiek/ruimtevoordefiets/Pages/Ruimtevoordefiets.aspx

Toelichting

Spoorwegwet: zie onder art. 34.03, bij kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* (http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/Kabinetsstandpunt_Spoor_in_beweging_22-06-09_tcm195-249124.pdf).

35 Mainports en logistiek

Algemene doelstelling

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

Doelbereiking

Op het terrein van een internationaal level playing field zijn in de Europese Unie weer verdere stappen gezet, zoals met het pakket wegvervoer, het pakket voor een concurrerend Europees spoorgoederenvervoer, het derde maritiem veiligheidspakket en de passagiersrechten busvervoer, zee- en binnenvaart. Level playing field is ook een bijzonder aandachtspunt bij de beoordeling van voorstellen voor duurzaamheid in internationaal verband.

Om de crisis in de binnenvaart te bestrijden heeft het kabinet de Europese Commissie formeel verzocht passende maatregelen te treffen, conform de daarvoor in richtlijn 96/75/EC geldende procedure. Het kabinet heeft het Crisisberaad Binnenvaart ondersteund in het uitwerken van een Crisisplan. Voorts is in internationaal verband (CCR) besloten om, in verband met de crisis, schippers uitstel te verlenen voor 2010 en 2011 voor het voldoen aan een groot aantal technische eisen indien de benodigde investering hiervoor meer dan € 2 500 zou zijn.

In april 2009 heeft het kabinet de Luchtvaartnota (Kamerstuk 2008–2009, 31 936, nr. 1) uitgebracht. Het kabinet streeft naar een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en een duurzame leefomgeving. Een optimale internationale bereikbaarheid door de lucht is daarvoor een belangrijke voorwaarde. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet zijn lange termijnvisie op de luchtvaart in Nederland geschetst: centraal staat een optimale netwerkqualiteit in combinatie met concurrerende en duurzame luchtvaart ten dienste van de Nederlandse economie.

Per 1 november 2009 is de wet RBML (regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) van kracht geworden. Met deze regelgeving zijn de besluitvormingsprocedures rond kleine luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast zijn de taken en bevoegdheden voor deze luchthavens van het Rijk overgedragen aan de provincies. De nieuwe regelgeving omvat tevens regels voor het veilig gebruik van luchthavens. Hiermee is onder meer ICAO annex 14 geïmplementeerd.

In Europees verband is de SES II wetgeving vastgesteld, waarin prestatiebesturing een belangrijk element is. Voorbereiding is getroffen voor de ondertekening van het Zes Statenverdrag in 2010, waarmee het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) officieel tot stand komt.

Met de in 2009 tot stand gekomen verlaging van de tonnagetax voor grote schepen en scheepsmanagement wordt bijgedragen aan het level playing field voor de Nederlandse zeevaartsector. Op de door VenW mede georganiseerde VN conferentie in Rotterdam hebben 16 landen de «Rotterdam Rules» ondertekend over zeevervoerovereenkomsten. Deze leiden tot meer duidelijkheid over de aansprakelijkheid in het zeevervoer en dragen daarmee bij aan bevordering van de internationale handel en verlaging van de kosten.

Voorbereidingen zijn getroffen voor het wijzigen van de Zeebrievenwet en de implementatie van het Maritieme Arbeidsverdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie. De voorstellen zullen in 2010 aan het parlement worden aangeboden.

Via de inwerkingtreding van het convenant ladingregie en het digitale inspectieloket zijn belangrijke stappen gezet op het gebied van reductie van de administratieve lasten en zo min mogelijke verstoring van de logistieke keten.

Maatschappelijke effecten

De met succes uitgevoerde experimenten uit het convenant Hinderbepurende Maatregelen leiden tot wezenlijk minder hinder en zijn vastgelegd in een ontwerp-luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), dit met 18 000 minder ernstig geluidgehinderden tot gevolg.

De concurrentiepositie van Schiphol is versterkt door een kostenreductie bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het op nul stellen van de vliegbelasting en een betere benutting van het luchtruim.

Het beleid heeft zo bijgedragen aan een gelijkwaardige concurrentiepositie voor het bedrijfsleven in de mainports en logistieke sector.

Externe factoren

De economische recessie heeft ook binnen de luchtvaartsector grote gevolgen. In 2009 hebben 43,5 miljoen passagiers gebruik gemaakt van Amsterdam Airport Schiphol, 8,4% minder dan in het jaar ervoor. Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer daalde met 8,7% tot 391 000. Het vrachtvervoer nam vorig jaar af, met 18,4% tot 1 279 000 ton. Voor de mainports en de logistieke sector was 2009 door de crisis een bijzonder jaar. Door de tegenvallende economische groei wereldwijd namen de transportstromen af. Het lijkt erop, hoewel definitieve cijfers nog niet voorhanden zijn, dat Rotterdam zijn relatieve positie heeft weten te behouden. De transportsectoren zijn geconfronteerd met omzetzakkingen ten gevolge van het lagere volume en sterke prijsconcurrentie door overcapaciteit. Vooral de binnenvaart is zwaar getroffen. Door recente investeringen en het kapitaalintensieve karakter van deze sector is er langjarige overcapaciteit ontstaan.

In september 2009 heeft het kabinet de Kennis- en Innovatie Agenda Luchtvaart (KIA Luchtvaart) in ontvangst genomen. Met de KIA Luchtvaart geeft de Nederlandse luchtvaartsector een gezamenlijk antwoord op de uitdagingen waar zij voor staan op het gebied van een duurzame en concurrerende luchtvaart (zoals aangekondigd in actie 43 uitvoeringsagenda van de luchtvaartnota).

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
35. Mainports en logistiek	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen		81 002	69 330	62 414	77 554	63 518	14 036	¹ - 4 816
Uitgaven	57 438	63 101	68 734	58 521	86 527	69 578	16 949	- 1 909
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	7 804	5 287	7 326	7 324	7 126	4 858	2 268	- 1 874
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	87	359	24	37	5	50	- 45	² - 46
35.01.02 Ontwikkeling luchthavens	3 133	858	5 378	5 282	4 905	3 061	1 844	³ - 1 377
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	1 725	2 159	61	0	0	0	0	0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	1 198	299	2	0	0	0	0	0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 661	1 612	1 331	1 452	1 615	1 240	375	- 451
35.01.06 IVW-Regiebureau Schiphol			530	553	601	507	94	0
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	3 201	4 420	2 678	2 775	1 941	2 527	- 586	- 387
35.02.01 Verbetering marktwerking	574	1 111	1 107	1 244	845	1 225	- 380	- 205
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	787	670	665	593	426	701	- 275	- 134
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	1 840	2 639	906	938	670	601	69	- 48
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	30 987	36 687	31 999	31 863	43 334	31 969	11 365	- 451
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	23 015	33 106	24 141	24 821	35 881	25 169	10 712	⁴ - 883
35.03.02 Luchtruim	6 039	2 225	2 889	2 494	1 974	2 572	- 598	- 369
35.03.03 Marktordening en markttoegang	1 933	1 356	2 063	2 187	2 853	2 079	774	801
35.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim en luchtvaartoperationele bedrijven			2 906	2 361	2 626	2 149	477	0
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	15 446	16 707	26 731	16 559	34 126	30 224	3 902	803
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	3 995	1 957	2 732	1 910	4 792	5 485	- 693	- 678
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 350	4 347	4 031	5 268	5 324	6 054	- 730	- 587
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	1 613	1 574	2 048	1 981	4 227	4 523	- 296	343
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	1 286	3 765	3 861	4 959	5 819	4 201	1 618	121
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	4 202	5 064	13 882	2 257	13 762	9 793	3 969	⁵ 1 604
35.04.06 IVW-domein goederenvervoer			177	184	202	168	34	0
Van totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven		8 007	8 902	9 184	14 578	13 699	879	
- Baten-lastendiensten		3 559	7 306	6 608	7 099	6 623	476	
- Restant		51 535	52 526	42 729	64 850	49 256	15 594	
Ontvangsten		14 488	21 928	26 681	9 868	11 276	- 1 408	- 1 768
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingsstraat		13	0	0	2 876	2 042	834	834
35.09.02 Overige ontvangsten		14 475	21 928	26 681	6 992	9 234	- 2 242	- 2 602

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

- De hogere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met de hogere realisatie van Ontwikkeling luchthavens (zie toelichting 3), de hogere realisatie voor luchtvaart en luchthavens (zie toelichting 4), de hogere realisatie bij Logistieke efficiëntie spoorvervoer (zie toelichting 5) en daarnaast door de lagere realisatie Mainport Rotterdam en overige zeehavens en Luchtruim.
- De laatste facturen die aan Dienst Landelijk Gebied betaald moeten worden zijn laat ontvangen. De uiteindelijke betaling vindt in 2010 plaats.

3. De hogere uitgaven zijn het gevolg van, door interne herschikking, additioneel beschikbaar gestelde middelen voor de uitvoering van de Luchtvaartnota, het nieuwe normen- en handhavingstelsel en het traject Alders in de regio.
4. De hogere realisatie van € 11,0 mln. betreft een bijdrage aan het NLR van € 5,5 mln., gefinancierd door het ministerie van Economische Zaken, voor de financiering van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) voor de urgente vervangingsinvesteringen in de Large Low Speed Facility (Duits Nederlandse Windtunnel). Daarnaast heeft VenW in 2009 € 5,5 mln. betaald aan het NLR ten behoeve van de renovatie en gedeeltelijke vervanging van de huisvesting van het NLR.
5. De overschrijding wordt veroorzaakt doordat Senter Novem meer heeft betaald aan gesubsidieerden dan eerder in 2009 was geraamd op grond van de oude ECTS-regelingen. Daarnaast is in 2009 een subsidieprogramma gestart t.b.v. upgrade van locomotieven naar versie 2.3.0.d ERTMS, hetgeen in 2009 nog tot substantiele betalingen heeft geleid. Tenslotte zijn ten laste van dit budget bijdragen verstrekt aan de veiligheidsregio's t.b.v. zgn. piketdiensten van de brandweer t.b.v. Betuweroute en HSL.

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

Motivering

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

Doelbereiking

In 2009 is verder uitwerking gegeven aan de acties van de zogeheten Alderstafel. De volgende resultaten zijn bereikt:

- De Stichting Leefomgeving Schiphol is opgericht;
- De uitwerking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel heeft verder vorm gekregen. In 2010 start een tweejarige proef met dit stelsel;
- In het kader van het experimenteerartikel in de wet Luchtvaart is de procedure doorlopen om zeven succesvol uitgevoerde hinderbeperkende maatregelen definitief vast te leggen in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) met 18 000 minder ernstig geluidgehinderden tot gevolg. De experimenten zijn in afwachting van het in werking treden van het nieuwe LVB verlengd. Het ontwerp-LVB is eind 2009 voor advies aangeboden aan de Raad van State en zal naar verwachting begin 2010 in werking treden;
- In de regio's rond Eindhoven en Lelystad is door de heer Alders een overleg opgestart om met betrokken partijen tot een advies te komen over de ontwikkeling van deze luchthavens, de zogeheten regionale Alderstafels. Deze ontwikkeling moet passen bij de ontwikkelingen van de luchtvaartmarkt.

De aanpassing van het LVB heeft naast de hinderbeperkende maatregelen betrekking op een alternatieve maatregel voor luchtkwaliteit. Deze maatregel leidt ertoe dat Schiphol een meerjaren-programma wordt voorgeschreven zodat de meest gebruikte vliegtuigopstel- en afhandelingsplaatsen worden voorzien van een vaste stroomaansluiting en pre-conditioned air. Zo wordt Schiphol de mogelijkheid geboden om de aan de maatregel verbonden investeringen te temporiseren gezien de afname van het aantal vliegtuigbewegingen. De maatregel past binnen de afspraken die in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) over Schiphol zijn gemaakt. Per 1 januari 2015 is de luchtkwaliteit op Schiphol op het vereiste niveau.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Kostenconvenant Schiphol	Nee ¹
Luchthavens en omgeving	Ja
Evaluatie Schipholbeleid	Ja
Implementatie Schipholwet en Luchthavenbesluiten	Ja
Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	Ja
IVW-Regiebureau Schiphol	Ja

Toelichting

1. De laatste facturen die aan Dienst Landelijk Gebied betaald moeten worden zijn laat ontvangen. De uiteindelijke betaling vindt in 2010 plaats.

Meetbare gegevens

Luchthavens en omgeving

Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkqualiteit en de infrastructuurle voorzieningen essentieel. De concurrentiepositie ten opzichte van andere belangrijke Europese luchthavens staat voortdurend onder druk. Het level playing field, de kwaliteit van het netwerk en luchthaven en de kostenstructuur, zijn daarbij belangrijke factoren. Deze factoren worden mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, maar zijn voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar door het Rijk. Onderstaande kengetallen geven de netwerkqualiteit van Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest-Europese luchthavens. Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal bestemmingen waarnaar gevlogen wordt. Het aantal bestemmingen geeft wel een goed beeld van de kwaliteit van het netwerk.

Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven							
Luchthaven	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	229	236	243	251	260	245	253
Frankfurt	295	279	279	283	287	293	282
London Heathrow	185	187	182	187	181	176	172
Parijs Charles de Gaulle	212	230	236	247	261	275	273
Brussel	141	130	133	131	159	194	184

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat, februari 2010

Toelichting

Het aantal bestemmingen waar naar is gevlogen in 2009 is alleen voor Amsterdam toegenomen ten opzichte van 2008. Voor de andere luchthavens is sprake van een afname van het aantal bestemmingen, waarbij Brussel en Frankfurt relatief de grootste afname kende.

Beleidsartikel 35

Kengatal: aantal vliegbewegingen per luchthaven (x 1 000)							
	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	393	403	405	423	436	428	391
Frankfurt	451	469	482	482	485	480	458
London Heathrow	457	470	472	471	476	473	460
Parijs Charles de Gaulle	506	516	514	533	544	551	518
Brussel	231	231	231	232	241	236	212

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), februari 2010

Toelichting

In plaats van het in de begroting 2009 opgenomen kengetal «aantal vertrekkende vluchten per week» is nu het totaal aantal vliegtuigbewegingen per jaar opgenomen. Hiervoor is gekozen omdat, ook bij het aantal passagiers en de tonnen vracht, gebruik is gemaakt van jaarcijfers afkomstig uit luchthavenstatistieken.

Het aantal vliegbewegingen is in 2009 bij alle luchthavens afgenomen ten opzichte van 2008.

Kengetal: aantal passagiers in miljoenen per luchthaven							
	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	40	43	44	46	48	47	44
Frankfurt	48	51	52	53	54	53	51
London Heathrow	63	67	68	67	68	67	66
Parijs Charles de Gaulle	48	51	54	57	60	61	58
Brussel	15	16	16	17	18	19	17

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), februari 2010

Toelichting

Het aantal passagiers is in 2009 bij alle luchthavens afgenomen ten opzichte van 2008.

Kengetal: Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)							
	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009
Amsterdam	1 306	1 421	1 450	1 527	1 610	1 568	1 286
Frankfurt	1 527	1 724	1 864	2 031	2 074	2 021	1 808
London Heathrow	1 224	1 325	1 306	1 306	1 314	1 401	1 278
Parijs Charles de Gaulle	1 497	1 655	1 767	1 884	2 053	2 039	1 819
Brussel	602	602	700	706	762	659	449

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), februari 2010

Toelichting

Het vrachtonnage is in 2009 voor alle luchthavens afgenomen ten opzichte van 2008.

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol				
	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Gerealiseerd 2011	Streefwaarde 2012
Gerealiseerd aantal vliegtuigbewegingen tov plafond	390 000 510 000	– 76%	– –	510 000 100%

Bron: Wet Luchtvaart en luchthavenverkeersbesluit Schiphol

NB: Deze indicator was niet in de begroting 2009 opgenomen. Vanaf begroting 2011 en verder zal deze gepresenteerd worden.

Toelichting:

Op het moment dat 95% van het plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gerealiseerd worden moeten de afspraken uit het convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol in werking treden. Het Rijk is hierbij verantwoordelijk voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. De marktontwikkeling op Schiphol wordt daarom nauwlettend gevolgd

Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens

Bijgaand overzicht geeft een beeld van de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de huidige wetgeving (aanwijzingen en beroepsprocedures) zijn afgerond. Onder het huidige wettelijke regime zijn VenW en VROM bevoegd gezag. Pas na de afronding van de procedures en de inwerking-treding van de RBML kunnen de taken en verantwoordelijkheden van het Rijk worden overgedragen. Het streven is dit in 2010 af te ronden. Daarna zal besluitvorming via RBML-wetgeving plaatsvinden.

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)			
Veld	Stand van zaken/ planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad	2009	Nvt	2010
Budel	Gereed	Nvt	
Ameland	Gereed	Nvt	
Hoogeveen	Gereed	Nvt	
Texel	Gereed	Nvt	
Terlet	Gereed	Nvt	
Seppe	Gereed	Nvt	
Teuge	Gereed	2009	
Maastricht	Gereed	2010	2010 Evt
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	2010	Evt
Rotterdam	2010	Nvt	Evt
Hilversum	Gereed	Nvt	
Drachten	Gereed	Nvt	

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2010

Toelichting

- Eelde: De Europese Commissie heeft zich uitgesproken over de overheidsbijdrage inzake de aanwijzingsprocedure Eelde en dit toelaatbaar geacht. Een nieuwe Beslissing op Bezwaar zal in 2010 worden genomen. Daarna is beroepsprocedure Raad van State nog mogelijk.
- Lelystad: Op 16 oktober 2009 is aanwijzingsbesluit genomen (één besluit), die per 6 mei 2010 inwerking zal treden. Er is geen Beslissing op Bezwaar mogelijk, maar direct beroep bij de Raad van State. Dit loopt inmiddels (22 beroepen).
- Maastricht: De Raad van State heeft de Beslissing op Bezwaar in 2007 vernietigd. Een nieuwe Beslissing op Bezwaar zal in 2010 worden genomen, waarna nog beroepsprocedure Raad van State mogelijk is.
- Midden-Zeeland: Aanvraag voor wijziging van de aanwijzing is ingetrokken vanwege de overdracht van bevoegdheden aan de Provincie (RBML-wetgeving). Er is in 2009 een pilot gestart om de aanwijzing voor Midden-Zeeland als eerste om te zetten en over te dragen aan de Provincie. Hierna kan de procedure voor een luchthavenbesluit starten, waarin de gewenste wijzigingen meegenomen kunnen worden.

Indicator: Stand van zaken omzettings- en luchthavenbesluiten		
Veld	Gereed	
	Luchthavenbesluit	Omzettingsbesluit
Midden-Zeeland		2010
Hoogeveen		2010
Teuge		2010
Seppe		2012
Budel		2012
Drachten		2012
Ameland		2012
Stadskanaal		2012
Terlet		2012
Hilversum		2012
Texel		2012
Maastricht	voor 2015	
Lelystad	voor 2015	
Rotterdam	voor 2015	
Groningen-Eelde	voor 2015	

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, januari 2010NB: Deze indicator was niet in de begroting 2009 opgenomen. Vanaf begroting 2011 en verder zal deze gepresenteerd worden.

Toelichting

Het bevoegd gezag over de luchthavens, die geen functie hebben voor groot handelsverkeer en internationale bereikbaarheid en daarmee een beperkt nationaal belang dienen, is met de wet RBML gedecentraliseerd naar de provincies, omdat die beter in staat zijn om op regionaal niveau de lusten en de lasten van deze luchthavens af te wegen. Dit zijn de zogenaamde luchthavens van regionale betekenis. De wet RBML is op 9 november 2009 in werking getreden. Voor de luchthavens van regionale betekenis moeten omzettingsbesluiten worden genomen. De wettelijke termijn voor een luchthavenbesluit voor de luchthavens van nationaal belang loopt tot 1 november 2014.

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

Motivering

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

Doelbereiking

Om de internationale concurrentiekracht van de Randstadeconomie te verhogen en te combineren met een strategie van verduurzaming streeft het kabinet naar verdergaande samenwerking tussen de Nederlandse zeehavens. In 2009 heeft de Havenalliantie (bestaande uit Haven Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam en de ministeries van VenW, VROM en EZ) gewerkt aan het uitwerken van een ambitiedocument en het opstarten van een drietal samenhangende studies:

- verwachte goederenstromen op langere termijn (2040);
- mogelijkheden en opbrengsten van verdergaande samenwerking en specialisatie tussen de havens;
- implicaties voor ruimtegebruik en infrastructuur van verdergaande samenwerking en specialisatie. De Havenalliantie is najaar 2009 uitgebreid met Zeeland Seaports en Groningen Seaports.

Het planstudiebesluit voor de Zeesluis IJmuiden is op 27 november 2009 genomen met de ondertekening van een bestuurlijk convenant tussen Rijk, provincie en gemeente. Voor het Containertransferium is een overeenkomst getekend over de locatiekeuze en een intentieverklaring van private partijen opgesteld in juni 2009. In 2009 is overleg met Vlaanderen gestart over de maritieme toegang Kanaal Gent Terneuzen. Drie onderhandelingsessies hebben plaatsgevonden. In 2010 wordt een businesscase uitgewerkt ter voorbereiding van een eventuele planstudie.

Alle besluiten met betrekking tot de aanleg van Maasvlakte 2, de bijbehorende natuurcompensatie en het bestemmingsplan Maasvlakte 2 zijn onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan Schiezone is eind 2009 ter goedkeuring aan de gemeenteraad aangeboden; de ontwerp-bestemmingsplannen voor Vlinderstrik en Buytenland hebben ter inzage gelegen, de zienswijzen worden nu verwerkt.

Ook het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied ontwikkelt zich voorspoedig. De leefbaarheidsprojecten lopen conform planning: een deel van de projecten is reeds afgerond. Bij de intensivering van het Bestaand Rotterdams Gebied is inmiddels bijna 190 van de beoogde 200 hectare gerealiseerd.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Verbetering marktwerking	Ja
Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	Ja
Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	Ja

Meetbare gegevens

Verbetering marktwerking, formuleren maatschappelijke randvoorwaarden

De verbetering van de marktwerking wordt gemeten door de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens. De uitkomsten geven ook een beeld van de maatschappelijke randvoorwaarden.

Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2002 tot en met 2007 (in € mrd., prijzen 2002) ¹							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ²
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	19,0	19,5	21,3	24,1	25,0	27,4	
<i>In % van het BBP</i>	4,1%	4,1%	4,3%	4,7%	4,6%	4,8%	
Indirecte toegevoegde waarde	9,2	9,7	9,8	10,6	11,6	13,0	
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%	
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	28,2	29,2	31,1	34,7	36,7	40,4	
<i>In % van het BBP</i>	6,1%	6,1%	6,3%	6,7%	6,8%	7,1%	
Bruto binnenlands product (BBP)	465,2	476,9	491,2	513,4	539,9	567,1	

Bron: RebelGroup Advisory en Buck consultant International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2007, Rotterdam, juni 2009.

¹ Voor de havenmonitor 2007 is de toegevoegde waarde berekend in lopende prijzen in plaats van in constante prijzen van het jaar 2002. Dit is ook doorgerekend voor de dataverzameling 2002–2007. Als gevolg hiervan wijken de cijfers af van de cijfers in eerdere publicaties.

² De cijfers 2008 over de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens komen uit de havenmonitor 2008. De havenmonitor 2008 zal in juni 2010 worden afgerond, waardoor deze cijfers niet in de verantwoording 2009 kunnen worden opgenomen. De cijfers over toegevoegde waarde 2008 zullen worden opgenomen in de ontwerpbegroting 2011.

Toelichting

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industrieel complex gemeten. De toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2007 vertoont, conform het streven, een lichte stijging.

Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2002 tot en met 2007 (in aantallen werkzame personen) ¹							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ²
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	164 684	162 535	158 186	160 637	163 129	167 332	
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,0%	2,0%	1,9%	2,0%	1,9%	1,9%	
Indirecte werkgelegenheid	104 855	103 430	102 971	104 644	109 660	119 027	
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,3%	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	269 539	265 965	261 157	265 281	272 789	286 359	
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 324 000	8 283 000	8 211 000	8 231 000	8 383 000	8 613 000	

Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultant International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2007, Rotterdam, juni 2009.

¹ Voor de havenmonitor 2007 is de werkgelegenheid op een andere wijze berekend. Het aantal werkzame personen is gebaseerd op gegevens van het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen (LISA). De verschillende regio's waarvan LISA haar cijfers betreft, verschillen van peildatum. Om tot consistentere cijfers te komen, is in 2009 besloten om de cijfers om te rekenen naar één representatieve peildatum, te weten 1 juli. Daardoor zijn ook alle cijfers voor de periode 2002–2006 nu omgerekend naar deze peildatum en wijken de cijfers voor de periode 2002–2006 derhalve af van eerdere publicaties.

² De cijfers 2008 over de werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens komen uit de havenmonitor 2008. De havenmonitor 2008 zal in juni 2010 worden afgerond, waardoor deze cijfers niet in de verantwoording 2009 kunnen worden opgenomen. De cijfers over de werkgelegenheid in 2008 zullen worden opgenomen in de ontwerpbegroting 2011.

Toelichting

De tabel geeft informatie over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavengebieden, uitgedrukt in aantallen werkzame personen in de periode 2002–2007. Het is niet aantoonbaar te maken hoe groot de invloed van het Rijk door middel van het zeehavenbeleid op de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is en wat de invloed van exogene factoren is.

Het streven is de directe werkgelegenheid ten minste in hetzelfde tempo te laten groeien als de nationale werkgelegenheid; de indirecte werkgelegenheid dient behouden te blijven. De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2007 is, conform het streven, stabiel als percentage van de Nederlandse werkgelegenheid.

Instandhouden en verbeteren infracapaciteit

Onderstaand kengetal geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest-Europese havenrange (de zogenaamde Hamburg-Le Havre range). Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest-Europese havenrange ten minste te handhaven.

Kengetal: ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)												
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Totaal Nederlandse Zeehavens	48,2	46,9	46,3	45,7	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0
Mainport Rotterdam	37,9	37,1	36,3	35,7	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4
Overige Nederlandse Zeehavens	10,3	9,8	10,0	10,0	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6

Bron: Nationale Havenraad, Jaarverslag 2008, mei 2009 (www.havenraad.nl).

De cijfers over 2009 waren bij het ter perse gaan van deze verantwoording nog niet bekend.

Toelichting

Het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-le Havre range blijft nog steeds stabiel rond de 45%. Wel is er sinds 2006 sprake van een lichte toename van het marktaandeel.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	Realisatie 2009
IF 16.01.02 PMR realisatie	49 547

35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Motivering

Om de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht zeker te stellen.

Doelbereiking

In het kader van het beter benutten van het Nederlandse luchtruim zijn stappen gezet door het intensiveren van de civiel-militaire samenwerking. Maatregelen zijn getroffen om tot een verbeterd luchtruimbeheer te komen door vorm te geven aan de Airspace Flow Management Unit (AFMU).

Gestart is met de invulling van prestatiesturing voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Een eerste set van prestatie indicatoren, geformuleerd in lijn met de internationale prestatie indicatoren, zijn ingevoerd. Daarnaast zijn afspraken gemaakt met de LVNL betreffende kostenreductie en een stabiele tariefsontwikkeling (over de periode 2010–2014 blijft het terminal tarief op het niveau van 2009; het en-route tarief zal ten opzichte van 2009 met 2% beperkt stijgen). Ook ten aanzien van het KNMI is afgesproken dat een kostenreductie van 15% eind 2012 ten opzichte van de realisatie 2009 beoogd wordt.

Voor Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) zijn afspraken gemaakt om de huidige aansturing te versterken en is het overleg gestart over de toekomstige aansturing van MUAC binnen het bredere kader van FABEC.

De samenwerking met het NLR is versterkt op het gebied van Kennis voor Beleid (KvB) ter ondersteuning van de beleidsontwikkeling, onder andere door het opstellen van de concept Researchagenda voor 2010–2013. Het Knowledge Development Center (KDC) sloot in 2009 haar eerste periode van bestaan af. Gelet op de studies uitgevoerd door het KDC, die de basis voor Single European Sky ATM Research (SESAR) vormen, is besloten tot de continuering van de ondersteuning voor de beheerkosten van het KDC. De Luchtvaartnota (Kamerstuk 2008–2009, nr 31 936, nr. 1) geeft aan dat een concurrerend kostenniveau een belangrijke randvoorwaarde is voor een optimale netwerkqualiteit. De beëindiging van de vliegbelasting per 1 juli 2009 heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de verbetering van het kostenniveau op Schiphol, zoals blijkt uit een in opdracht van VenW in oktober 2009 uitgevoerd benchmark-onderzoek. Afgesproken is hierbij dat ook Schiphol zelf kostenreducerende maatregelen treft.

Een mijlpaal op het gebied van consumentenrechten was de start per 1 juli 2009 van de Geschillencommissie Luchtvaart. Zij is op basis van zelfregulering opgericht door de luchtvaartsector (vertegenwoordigd in de BARIN) en de Consumentenbond, met steun van VenW bij de opstart. Wat betreft de interne EU markt is van belang dat in maart 2009 het voorstel voor een richtlijn inzake luchthaventarieven is aanvaard.

Begonnen werd met de onderhandelingen over de tweede fase van het luchtvaartakkoord tussen de EU en de VS die in 2010 moeten worden afgerond. Het akkoord tussen de EU en Canada is eind 2009 ondertekend. In bilaterale onderhandelingen heeft Nederland uitbreiding van markttoegang verworven in de relaties met Japan, Korea, China, India, Maleisië en Mauritius.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Kennis luchtvaart en luchthavens	Ja
Luchtruim	Ja
Marktordening en markttoegang	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat domein luchthavens/luchtruim en luchtvaartoperationele bedrijven	Ja

Meetbare gegevens

Luchtruim

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Dit kengetal is een internationaal gemiddelde en wordt bepaald door operationele factoren, zoals capaciteitsplanning en human resource management. Dit kengetal geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel. De gemiddeld gerealiseerde vertraging in 2008 is sterk beïnvloed door vertragingen op de zuid-oost-as van het luchtverkeer.

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

Bron: Eurocontrol, Performance Review Report 2009, www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_prr.html

Toelichting

In de toekomst zal onder invloed van het in te richten performance scheme meer kengetallen moeten worden gerapporteerd, die bovendien meer specifiek op het Nederlands luchtruim betrekking kunnen hebben.

Marktordening en markttoegang

Het streven is om de positie van Schiphol onder die van Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle te houden en lager dan het kostenniveau van deze luchthavens.

Indicator: Luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen (aeronautical kosten)				
	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2012
<i>Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag):</i>				
Londen Heathrow (LHR)	1			
Parijs (CdG)	2			
Frankfurt (FRA)	3			
Gatwick	4			
Schiphol	5	< LHR, FRA en CdG	< LHR, FRA en CdG	< LHR, FRA en CdG
Zürich	6			
München	7			
Brussel	8			
Madrid	9			

Bron: SEO, oktober 2009

NB: Deze indicator was niet in de begroting 2009 opgenomen. Vanaf begroting 2011 en verder zal deze gepresenteerd worden.

Toelichting

In 2009 heeft Schiphol, conform het streven, haar positie weten te behouden.

Extracomptabele verwijzingen

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair belang op transactie-basis	
	Realisatie 2009
Vrijstelling luchtvaartuigen	875

35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

Motivering

Om de ontwikkeling en concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven te bevorderen.

Doelbereiking

In Randstad 2040 zijn voor de mainports en logistiek relevante projecten uitgevoerd dan wel in uitvoering. Er is gewerkt aan verkennend onderzoek naar de lange termijn ontwikkelingen voor de mainports. Deze onderzoeken zullen in 2010 gebruikt worden voor verdere visievorming. Het actieprogramma uit de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains is succesvol afgesloten, met de keuze van een vestigingsplaats voor een op te richten topinstituut voor logistiek in Breda. In het najaar is het Innovatieprogramma Logistiek gestart en is gestart met de opbouw van het topinstituut voor Logistiek *Dinalog*. Er is VenW-brede strategie voor de internationale inzet in EU-kader en daarbuiten ontwikkeld op met name de klimaatagenda.

De aanpassing van de Wet op de Inkomstenbelasting 2001 ten behoeve van het verlagen van de tonnage tax voor grote schepen en voor scheepsmanagement is opgenomen in de Wet van 23 december 2009 tot wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Overige fiscale maatregelen 2010) en is met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2009 van kracht. In het Belastingplan 2010 is opgenomen dat, indien goedkeuring wordt ontvangen van de Europese Commissie, vervoersactiviteiten van kabelleggers, pijpenleggers, kraanschepen en onderzoeksschepen ondergebracht worden in het tonnageregime.

Nederland heeft zich in 2009 in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) versterkt ingezet voor administratieve lastenverlichting en Europese harmonisering van regelgeving. Het Small Business Innovation Research (SBIR) programma, dat gericht is op het stimuleren van de binnenvaart op de kleine vaarwegen, werd in 2009 uitgevoerd en wordt in 2010 afgerond.

De inspanningen van VenW zijn op het gebied van wegvervoer vooral gericht op een efficiënte marktordening. In 2009 is de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen ingevoerd. In 2009 is de kabinetsreactie op het rapport «Weg belemmeringen» (TK, 2007–2008, XII, 29 515, nr. 261 van de commissie-Noordzij aan de Tweede Kamer gestuurd. In samenhang daarmee is een actieplan opgesteld om de top 40 knelpunten voor het wegvervoer aan te pakken.

De infrastructuur en locomotieven zijn per december 2009 volledig uitgerust en toegelaten om ERTMS en 25 kV over de volle lengte van de Betuweroute te kunnen gebruiken. Grensoverschrijdende beweging van de locomotieven is geregeld middels cross acceptance afspraken tussen de Nederlandse en Duitse toelatende instanties (IVW en EBA). Samen met de introductie van een tijdelijke kortingsregeling van Keyrail zal dit een belangrijke stimulans zijn voor de benutting van de Betuweroute.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Vergroting strategische oriëntatie	Ja
Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	Ja
Logistieke efficiëntie binnenvaart	Ja
Logistieke efficiëntie wegvervoer	Ja
Logistieke efficiëntie spoorvervoer	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat domein goederenvervoer	Ja

Meetbare gegevens

Vergroting strategische en internationale oriëntatie

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten deels gericht zijn op beleidsbeïnvloeding zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens opgenomen. Wel wordt momenteel overlegd met het CBS over de mogelijkheid de ontwikkeling van de logistieke sector te monitoren in het kader van het binnen afzienbare tijd opgestarte innovatieprogramma logistiek.

Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen en meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt. VenW kan geen directe invloed uitoefenen op de economische ontwikkeling en de commerciële prestatie van marktpartijen.

Het streven is de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector ten minste te handhaven op het niveau van 2001.

Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € mrd.)								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4	1,4
Overige maritieme sector/dienstverlening *	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4	3,6	3,7
Totaal brede maritieme sector	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5	4,6	5,0	5,1

* De cijfers over 2006 zijn nu definitief vastgesteld en daarom gewijzigd t.o.v. de Begroting 2009. De cijfers over 2007 en 2008 betreffen voorlopige cijfers.

Bron: Ecorys Beleidsmonitor, 2008

Toelichting

De toegevoegde waarde van de zeevaartsector bedroeg in 2008 € 1,4 mld. De toegevoegde waarde van de overige maritieme sectoren bedroeg in 2008 € 3,7 mld. De doelstelling om de toegevoegde waarde tot en met 2008 ten minste te handhaven op het niveau van 2001 is hiermee ruim gehaald.

Logistieke efficiëntie binnenvaart

Het meetbaar maken van logistieke efficiëntie vereist ontwikkeling van een normenkader. Het causale verband tussen stimulering en het effect op efficiëntie is daarvoor echter te complex gebleken.

Logistieke efficiëntie wegvervoer

Tot 2007 bestond hiervoor de indicator de beladingsgraad. Hiermee is gestopt omdat VenW geen beleid voerde dat rechtstreeks hierop aansloot. De beladingsgraad is primair afhankelijk van bedrijfseconomische overwegingen van individuele transporteurs. Wél bevordert VenW een efficiënte marktordening. Indirect kan dat invloed hebben op de logistieke efficiëntie, maar op voorhand is niet aan te geven hoe groot en in welke richting.

Bovendien is beladingsgraad methodologisch lastig eenduidig te operationaliseren. Kan betrekking hebben op gewicht, volume en laadvloerbenutting.

Logistieke efficiëntie spoorvervoer

De indicator «aantal omgebouwde ETCS-locomotieven» geeft een indicatie voor het treinaanbod op de Betuweroute en beïnvloedt daarmee mede de omvang van het vervoer over de Betuweroute.

Indicator: aantal omgebouwde ETCS-locomotieven					
	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven	0	3	42	80	134

Bron: Senter Novem, 2009.

Toelichting

De kortlopende subsidieregeling om vervoerders steun te bieden bij inbouw voor ETCS Level 2 is eind 2009 gesloten. De toename is te danken aan de instroom van nieuwe elektrische locomotieven.

Met ingang van 2009 wordt, als opvolger van bovenstaande indicator, de indicator «aantal treinen op A15-tracé» (deel van de Betuwelijn) getoond. Deze indicator geeft de ontwikkeling van de benutting van dit tracé weer.

Aantal treimbewegingen per week op A15-tracé van Betuwelijn	
2009	streefwaarde 2013
ca. 200	800

Bron: KeyRail

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	Realisatie 2009
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer Realisatie	1 313

Belastinguitgaven

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € 1 mln.), budgettair belang op transactie-basis	
	Realisatie 2009
Willekeurige afschrijving zeeschepen	3
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	51
Afdrachtvermindering zeescheepvaart	84
Vrijstelling communautaire wateren	479

Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Aansluiting op positiebepaling internationaal luchtvaartnet versterken	35.03	juni 2008	n.v.t.	zie toelichting ¹
Overig evaluatieonderzoek	Evaluatie subsidie aan Stichting Nederland Maritiem Land	35.04	najaar 2008	maart 2009	zie toelichting ²

Toelichting

1. Met deze beleidsdoorlichting werd beoogd inzicht te geven in de processen met betrekking tot de implementatie van internationale ontwikkelingen in het nationale beleid. In de strategische studie naar het Joint ATM systeem 2020, de brief van de minister aan de Tweede Kamer (V&W/DGTL-2007/9647, d.d. 5 februari 2007, Tweede Kamer 29 665, nr. 81) met de beleidsmatige consequenties en voorgenomen vervolgaanpak naar aanleiding van deze studie en de in 2009 uitgebrachte Luchtvaartnota is diepgaand ingegaan op onder meer de in het luchtruim spelende nationale issues (civiel-militaire samenwerking, versterking van het toezicht, decompliceren van het luchtruim) en internationale ontwikkelingen (SES-II pakket met onder meer prestatie-sturing, SESAR en FAB-EC). Het nog houden van een beleidsdoorlichting naast de strategische studie en de Luchtvaartnota zou geen toegevoegde waarde creëren. Om die reden is afgezien van de beleidsdoorlichting.
2. De Stichting Nederland Maritiem Land (NML) is in 1997 opgericht met als doel het versterken en promoten van de Nederlandse maritieme cluster. Uit de in 2009 gehouden evaluatie door een onafhankelijk adviesbureau komt naar voren dat het voor het succes van NML in de

toekomst essentieel is dat de deelnemers in NML (met name brancheorganisaties) meer verantwoordelijkheid voor de cluster en de clusterorganisatie nemen. Om dit te bewerkstelligen moeten de deelnemers in een nieuwe organisatiestructuur van NML meer verantwoordelijkheid krijgen en een grotere financiële bijdrage leveren. De overheid heeft het advies van het onafhankelijke bureau overgenomen en wil de komende subsidieperiode benutten om na te gaan hoe hieraan op verantwoorde wijze invulling gegeven kan worden. Het eindbeeld dat de overheid voor ogen staat is dat NML zich ontwikkelt tot een maritiem platform waarin bestendige samenwerking tussen de branches plaatsvindt, met een robuust besturingsmodel gebaseerd op draagvlak. Een dergelijk platform is voor zijn functioneren niet afhankelijk van overheidsfinanciering. Besloten is om nog eenmaal subsidie aan NML toe te kennen voor de periode 2010–2013 op basis van een nieuwe subsidieregeling. Gedurende deze nieuwe subsidieperiode zal de overheidssubsidie geleidelijk worden afgebouwd. Na de nieuwe subsidieperiode zal de subsidie stoppen.

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

Algemene doelstelling

Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Doelbereiking

De uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is verder ter hand genomen. Van het streven om in 2018 het totaal aantal van 208 knelpunten opgelost te hebben, is inmiddels 20% (43 stuks) gerealiseerd

De luchtkwaliteit op en rond Schiphol is door verschillende maatregelen verbeterd. Er is een begin gemaakt met de aanleg van vaste stroomaansluitingen op de pieren zodat de hulpmotor van de vliegtuigen tijdens de afhandeling kan worden uitgezet. Dit verbetert zowel de leefomgeving op Schiphol als ook de arbeidsomstandigheden tijdens de afhandeling van de vliegtuigen. In de komende jaren worden de pieren waar de meeste vliegtuigen worden afgehandeld stelselmatig van vaste stroom voorzien.

In december van 2009 is in de Tweede Kamer de wetwijziging van de wet Milieubeheer, waarmee de luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem wordt opgenomen, goedgekeurd. Hiermee worden de CO₂-emissie tot op het niveau van 95% van de gemiddelde emissie over de periode 2004–2006 beperkt. Opgemerkt moet echter worden dat de opname van ook de niet-Europese luchtvaartmaatschappijen internationaal nog niet geaccepteerd is. In het Verenigd Koninkrijk zijn de Amerikaanse maatschappijen tegen de invoering van de richtlijn in beroep gegaan. Naar verwachting zal dit ook in Nederland geschieden, zodra de wet in de Staatscourant gepubliceerd is.

Op 1 november 2009 is het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking getreden. Dankzij de afspraken in dit verdrag zullen emissies vanuit de binnenvaart naar het oppervlaktewater in het stroomgebied van de Rijn verder afnemen. De binnenvaartsector gaat bovendien meer dan nu betalen voor het afval dat zij produceert.

Het internationale proces om te komen tot nieuwe, stringenter motoremisrienormen voor de binnenvaart is nog gaande. Uitgangspunt blijft het nastreven van ambitieus internationaal bronbeleid.

Mede op basis van een subsidie van VenW is voor studenten in het maritieme onderwijs in 2009 een driedaagse cursus duurzame zeevaart verzorgd. Met als beoogd doel het bevorderen van milieubewust handelen door zeevarenden.

De internationale klimaatonderhandelingen bereikten hun climax tijdens de Klimaattop in Kopenhagen eind van het jaar. Parallel hieraan zijn in 2009 in IMO- en ICAO-verband alsmede in EU-verband over sectorale CO₂ reductiemaatregelen onderhandelingen gevoerd.

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL), dat sinds 2005 liep, is in 2009 afgerond. In deze periode zijn een aantal praktijkproeven uitgevoerd die geëvalueerd zijn. Uit deze onderzoeken is gebleken een aantal praktijken een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Hierbij valt te denken aan het gebruiken van geluidschermen, het bespreken van het wegdek met calciumchloride en het overkappen van snelwegen.

Maatschappelijke effecten

Op basis van de Milieubalans zijn de luchtverontreinigde emissies Verkeer en Vervoer afgenomen. De luchtkwaliteit op en rond Schiphol is door verschillende maatregelen verbeterd. De uitvoering van het Meerjarenpro-

gramma Ontsnippering (MJPO) levert een bijdrage aan het tot stand komen van de Ecologische Hoofdstructuur¹ (EHS) en daarmee aan het verbeteren van de biodiversiteit.

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit heeft een belangrijke impuls gegeven aan innovatieve oplossingen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

In de afgelopen periode is door IPL een aantal praktijkproeven uitgevoerd, waarbij nauw is samengewerkt met decentrale overheden, partijen uit het bedrijfsleven en kennis- en onderzoeksinstellingen.

Externe factoren

In 2009 is verdere invulling gegeven aan het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging. Toonaangevende partners in de sector verkeer (brancheverenigingen, belangengroeperingen, private partijen en rijksoverheid) hebben zich gecommitteerd aan de kabinetsdoelstellingen aangaande Schoon en Zuinig en de Energietransitie. Dit heeft in 2009 o.a. geleid tot het Instituut voor Duurzame Mobiliteit en het lanceren van stimuleringsregelingen voor elektrisch rijden & waterstof.

In 2009 is de EU de verordening (EG) Nr. 443/2009 uitgebracht waarin emissienormering (CO₂) voor personenauto's verplicht wordt. Ook is door de Europese Commissie in 2009 een voorstel gepresenteerd voor een verordening voor emissienormering voor bestelauto's.

Door de EU is in 2009 een norm gesteld aan de CO₂-uitworp van personenauto's van 130 à 120 gr CO₂/km. De reductie van 130 naar 120 gr CO₂/km is via een aantal maatregelen te bereiken. Als norm voor de toekomst wordt 90 gr CO₂/km genoemd.

De EU heeft twee richtlijnen vastgesteld: de richtlijn Hernieuwbare Energie (Renewable Energy Directive – RED) en de Brandstofkwaliteitsrichtlijn (Fuel Quality Directive – FQD). Beide richtlijnen moeten in Nederlandse wetgeving worden opgenomen. De doelstelling van de RED voor wegverkeer is om in 2020 een aandeel van 10% biobrandstoffen te realiseren in de transportbrandstoffen (waaronder ook elektrische energie gerekend). De FQD vraagt om een jaarlijkse afname van de CO₂-uitstoot door verkeer van 1%.

In de richtlijn Hernieuwbare Energie (RED) zijn ook duurzaamheidscriteria opgenomen. Deze behoeven nog een nadere uitwerking.

¹ MinLNV Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	Realisatie					Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen		141 912	79 802	47 234	63 782	80 654	- 16 872	¹ - 36 061
Uitgaven	63 471	74 701	74 888	77 126	64 684	107 945	- 43 261	- 9 694
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	15 373	23 400	25 423	22 171	25 206	26 839	- 1 633	349
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	274	820	587	643	1 111	791	320	- 651
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	3 137	6 382	6 236	3 080	4 648	2 463	2 185	² 0
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	5 094	5 571	7 121	10 372	13 308	14 351	- 1 043	845
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	963	4 967	6 337	924	935	1 082	- 147	- 168
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	132	163	191	207	175	148	27	25
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 773	5 497	4 951	6 945	5 029	8 004	- 2 975	³ 298
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	9 135	9 127	9 131	9 137	9 157	9 152	5	2
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	59	0	0	0	0	0	0	0
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	0	51	55	61	81	76	5	2
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	0	0
<i>36.03 Luchtvaart</i>	36 813	40 304	38 271	43 205	27 651	68 121	- 40 470	- 9 887
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	86	9 842	10 047	9 615	10 708	11 641	- 933	- 2 264
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	11 799	19 957	17 282	5 828	589	4 318	- 3 729	⁴ - 806
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	1 490	207	2 407	4 950	7 646	31 000	- 23 354	⁵ - 2 016
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	9 650	9	138	987	240	905	- 665	⁶ - 754
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	488	121	178	29	0	202	- 202	⁷ - 24
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	7 234	6 878	5 287	5 123	5 065	17 291	- 12 226	⁸ - 3 306
36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol	3 650	1 168	576	284	1 270	1 320	- 50	- 78
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	1 027	266	338	2 356	894	150	744	⁹ - 523
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	0	59	120	5	188	0	188	¹⁰ - 112
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 389	1 322	1 238	11 057	449	786	- 337	- 4
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	0	435	117	2 403	0	0	0	0
36.03.12 IVW-domein luchtvaart-technische bedrijven en luchthavens/luchtruim			543	568	602	508	94	0
<i>36.04 Scheepvaart</i>	2 150	1 870	2 063	2 613	2 670	3 833	- 1 163	- 158
36.04.01 Duurzame zeevaart	1 024	791	629	503	470	791	- 321	- 165
36.04.02 Duurzame zeehavens	175	190	208	293	181	315	- 134	- 41
36.04.03 Duurzame binnenvaart	951	889	631	1 197	1 263	2 155	- 892	- 32
36.04.04 IVW-domein koopvaardij en visserij			595	620	756	572	184	80
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven		2 074	1 604	1 801	2 024	1 790	234	
- Baten-lastendiensten		306	1 459	1 552	2 013	1 446	567	
- Restant		72 281	71 825	73 773	60 647	104 709	- 44 062	

Beleidsartikel 36

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
36.09 Ontvangsten		53 833	55 021	56 806	49 622	59 190	- 9 568	- 10 636
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1		9 662	10 107	10 684	9 577	11 638	- 2 061	- 2 323
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1		0	68	147	16	0	16 ¹¹	16
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3		33 352	33 604	34 084	29 731	35 929	- 6 198 ¹²	- 6 996
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3		93	6	147	97	0	97 ¹³	97
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten		10 326	10 690	11 009	9 780	11 348	- 1 568	- 1 576
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens		243	200	221	171	250	- 79	- 79
36.09.07 Overige ontvangsten		157	346	514	250	25	225 ¹⁴	225

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

1. De lagere verplichtingenrealisatie hangt voornamelijk samen met de lagere realisatie op GIS-2 (zie toelichting 4), GIS-3 (zie toelichting 5), klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol (zie toelichting 6), woonschepen geluidszones Schiphol (zie toelichting 7) en de schadeclaims (zie toelichting 8).
2. De extra uitgaven komen geheel voort uit het lopende subsidieprogramma Transumo (100% uit FES-middelen gefinancierd) en worden geheel gedekt uit de onderuitputting 2008 op dit begrotingsonderdeel.
3. Om de opdrachtgeversrol ten aanzien van het innovatieprogramma Logistiek scherper te stellen is het programma «on hold» gezet. Hierdoor schuiven de uitgaven op naar een later tijdstip.
4. Zoals in het Jaarverslag 2008 al gemeld is de isolatie van GIS-2 panden op 30 juni 2008 beëindigd. De resterende 28 zullen onder GIS-3 worden geïsoleerd.
5. In opdracht van Progis voeren ingenieursbureaus een akoestische en bouwkundig onderzoek uit naar de woningen die mogelijk in aanmerking komen voor geluidsisolatie. Dit onderzoek gaat vooraf aan het daadwerkelijk aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen. Door tegenvallende prestaties van de ingenieursbureaus, hebben in 2009 de aannemers veel minder woningen kunnen isoleren dan geraamd. Hierdoor heeft Progis minder dan geraamd gerealiseerd. De Kamer is hier over geïnformeerd middels de halfjaarlijkse voortgangsrapportages over de Geluidsisolatie rondom de luchthaven Schiphol.
6. Betreft de uitgaven voor de Klacht en Garantieregeling GIS 2 en GIS 3. Deze uitgaven zijn moeilijk in te schatten aangezien van te voren niet duidelijk is hoeveel klachten er worden ontvangen door Progis.
7. Het Project amoveren woonboten is beëindigd in 2007
8. Door een uitspraak van de Raad van State in april 2008 zijn beslissingen omtrent schadeclaims opgeschort totdat een speciaal daarvoor ingestelde adviescommissie haar advies heeft afgerond over de gevolgen van de uitspraak voor de beoordeling van toekomstige schadeclaims. De voorbereidende werkzaamheden inzake de behandeling van schadeclaims zijn wel voortgezet. Hierdoor zijn de uitgaven fors lager dan begroot.
9. PM RWS
10. De mijlpaal «afhandeling schadeclaims Q4-2009» is niet behaald omdat RWS in hoger beroep is gegaan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op grond van een uitspraak van de rechtbank Maastricht. De zitting heeft op 1 december 2009 plaatsgevonden; de uitspraak is in 2010. Na het toekennen van het gevraagde extra budget van 285 000 euro is het totale budget 300 000 euro. Hiervan is in 2009 188 000 euro gerealiseerd.
11. Het gerealiseerde bedrag betreft de laatste factuur die vanuit Progis aan Stichting GIS is gestuurd. Het betreft de vergoeding van kosten die Progis heeft gemaakt voor GIS-1-garantiekachten
12. De lagere realisatie is het gevolg van het, door de economische crisis, aantal verminderde vliegbewegingen.
13. Het gerealiseerde bedrag betreft de ontvangsten met betrekking tot wensvoorzieningen in 2009.
14. De hogere ontvangsten betreffen bijdragen van derden (Stichtingen, Stadsregio's en Provincies) in het kader van bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving.

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

Motivering

Om alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit na te komen en om op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem te realiseren.

Doelbereiking

In 2009 is uitvoering gegeven aan het rijksbrede programma Schoon en Zuinig. In internationaal IMO¹ en ICAO² en EU-kader heeft VenW zich samen met VROM actief ingezet om het klimaatdossier verder te brengen. Op het gebied van versnelde introductie duurzame voertuigen is in 2009 het plan van aanpak elektrisch rijden en de regeling rijden op waterstof uitgebracht (programma De Auto van de Toekomst gaat Rijden³, In 2009 is binnen en buiten VenW gewerkt aan het beperken van de risico's voor de volksgezondheid. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit⁴ (NSL, is vastgesteld en in augustus 2009 in werking getreden. Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit, IPL) is in 2009 afgerond. In samenwerking met VROM is een wetvoorstel voor modernisering van de Wet geluidhinder naar de Tweede Kamer verzonden (TK 2009–2010, 32 252, nr. 5). Het Innovatieprogramma Geluid⁵ (IPG) is geheel afgerond en de innovatieactiviteiten zijn overgedragen aan de bestaande organisaties.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Algemene strategie- en beleidsvorming	Ja ¹
Investeringsimpuls voor innovatie	Ja ²
Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	Ja ³
Maatregelen lokale luchtkwaliteit	Ja ⁴
Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	Ja ⁵
Duurzaam weggoederenvervoer	Ja

Toelichting

1. De uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is verder ter hand genomen.
2. VenW is penvoerend ministerie van Transumo⁶, een ICES/KIS-3 programma voor duurzame systeeminnovatie. De projecten van Transumo worden voor 50% gesubsidieerd en zijn gebaseerd op een samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven. Het programma Transumo loopt van 2004 tot 2010.
3. In juli 2009 is de minister van Verkeer en Waterstaat in nauwe samenwerking met de ministers van EZ en VROM en de staatssecretaris van Financiën het plan van aanpak elektrisch rijden gelanceerd. De ambitie van dit plan is om Nederland tot gidsland en internationale proeftuin voor elektrisch rijden te maken. Elektrisch rijden is één van de transitiepaden waarop in het kader van de energietransitie wordt ingezet. Op het rijden op waterstof en biobrandstoffen wordt eveneens ingezet. In 2009 is de regeling rijden op waterstof uitgebracht. Het subsidieprogramma vloeit voort uit de innovatieagenda energie voor het thema duurzame mobiliteit – getiteld Proeftuinen voor Duurzame Mobiliteit⁷. In 2009 is het subsidieprogramma TAB2⁸ opengesteld. Naast het minis-

² ICAO International Civil Aviation Organization.

³ http://www.senternovem.nl/mmfiles/SBIR/AankondigingAvdTdef_tcm24-312311.pdf.

⁴ Postbus 51 – Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Kabinetsstandpunt en bijlages.

⁵ Innovatie programma geluid voor weg- & spoorverkeer – IPG – fluitertrein.

⁶ Transumo.

⁷ http://www.senternovem.nl/mmfiles/StaatscourantWaterstof_tcm24-323466.pdf.

⁸ [http://www.beta-tankstations.nl/websites/betatankstations/library/Downloads/Maarten_Deckers – uitleg over subidieregeling.pdf](http://www.beta-tankstations.nl/websites/betatankstations/library/Downloads/Maarten_Deckers_-_uitleg_over_subidieregeling.pdf).

terie nemen vijf provincies en enkele kaderwetgebieden hieraan deel. Het programma richt zich op vulpunten voor E85 (85% bio-ethanol en 15% benzine), aardgas (cq groen gas) en B30. Het doel is een landsdekkend netwerk te realiseren met alternatieve vulpunten. Van de 7 pilots innovatieve bussen zijn in 2009 2 pilots gestart, de overige 5 pilots bevinden zich in de voorbereidende bouwfase. Het experimenteerprogramma slimme voertuigen voorzien van een interactief ICT-systeem in de vier grote steden (HiGrids¹) heeft in 2009 een werkende demo van een open standaard interactief systeem opgeleverd. Gericht op innovaties voor stille, schone, zuinige, slimme en veilige mobiliteit is in 2009 het SBIR programma «De Auto van de Toekomst»² open gesteld. De oproep heeft zowel betrekking op vrachtwagens als op personen- en bestelauto's.

4. In april 2009 heeft Brussel derogatie verleend voor het halen van de luchtkwaliteitsnormen (PM¹⁰ en NO₂). Op basis hiervan is het definitieve Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit³ (NSL) opgesteld, dat in juli 2009 door het kabinet is vastgesteld. In augustus 2009 is het NSL in werking getreden, bestaand uit een pakket van generieke en locatiespecifieke maatregelen voor onder meer het hoofdwegennet. Naast de inwerkingtreding van het NSL is in 2009 het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit⁴ (IPL) afgerond. Zie voor nadere informatie het <overzicht afgeronde onderzoeken>.
5. In samenwerking met VROM is een wetvoorstel voor modernisering van de Wet geluidhinder naar de Tweede Kamer verzonden (TK 2009–2010, 32 252, nr. 5). Dit wetsvoorstel leidt tot een betere bescherming van burgers en tot mogelijkheden om sneller de capaciteit wegen en spoorwegen uit te breiden. Gekoppeld aan het wetsvoorstel zal in 2011 het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG, http://mirt2010.mirtprojectenboek.nl/Images/552_tcm307-261838.pdf) starten. Vooruitlopend op het MJPG is gestart met een aantal zogenaamde PreNoMo projecten. Dit zijn kleinschalige projecten waarbij de leefomgeving door het aanbrengen van stille wegdekken, raildempers of geluidschermen op enkele geluidknelpunten wordt verbeterd. Het Innovatieprogramma Geluid (IPG, Innovatie programma geluid voor weg- & spoorverkeer – IPG – fluistertrein) is geheel afgerond en de innovatieactiviteiten zijn overgedragen aan de bestaande organisaties.

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

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

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

Het Kabinet wil de emissies van verkeer en vervoer terugdringen, de luchtkwaliteit verbeteren en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen oplossen.

De CO₂-uitstoot geeft een indicatie van de maatregelen ten aanzien van klimaatbeleid verkeer en vervoer. De uitstoot van NO_x, SO₂, VOS en NO₂ geven een indicatie van de maatregelen ten aanzien van de lokale lucht-

¹ Transumofootprint.

² http://www.senternovem.nl/mmfiles/SBIR/Aankondiging_AvdT_def_tcm24-312311.pdf.

³ Postbus 51 – Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Kabinetsstandpunt en bijlages.

⁴ Innovatieprogramma Luchtkwaliteit.

Beleidsartikel 36

kwaliteit De indicatoren met betrekking tot knelpunten geven informatie over objecten, voornamelijk woningen in de (onmiddellijke) nabijheid van rijkswegen, waar de geluidsbelasting te hoog is volgens de geldende normen.

Indicatoren						
Indicator	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum
Emissie NO_x¹ bron: Milieubalans NMP, Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving	199	186	181	nb	268 kton 2000	158 kton 2010–2020
Emissie SO₂¹ bron: Milieubalans NMP, Planbureau voor de Leefomgeving Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving	6	5	4	nb	9 kton 2000	4 kton 2010–2020
Emissie VOS (NM)¹ bron: Milieubalans, Planbureau voor de Leefomgeving Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving	47	46	45	nb	90 kton 2000	55 kton 2010–2020
Emissie CO₂ in verkeer en vervoer² IPCC/CBS IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change	38,8	38,9	39,0	39,6	36,6 Mton ² 2000	30–34 mton 2020
Lokale luchtkwaliteit NO₂ bron: RWS/DVS						0 knelpunten langs rijkswegen 2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen⁴	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	0
Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd⁵	17	29	41	43	0	208

Toelichting

1. Emissies NO_x, SO₂ en VOS in verkeer en vervoer. De NEC-plafonds hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010–2020. De cijfers over het jaar 2006 hebben als bron de Milieubalans 2008 (<http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/MB2008.pdf>), die over 2007 en 2008 de Milieubalans 2009 (Milieubalans 2009 – Planbureau voor de Leefomgeving).
2. Emissie CO₂ in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 30–34 Mton in 2020. Waarde 2000 wijkt af van Verantwoording 2006 (37,6 Mton). Tussentijds is de definitie veranderd – mobiele bronnen zijn toegevoegd, waarna herberekening heeft plaatsgevonden.
3. De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat eind 2014 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald wordt; er zijn geen tussenliggende waarden vastgesteld. Er is geen concrete indicator voor NO₂, wel is bekend waar de norm wordt overschreden. Voor juni 2011 wordt op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor PM10 gehaald.
4. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (> 65 dB L_{den}) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. Voor 10% van de woningen zal de

aanpak bestaan uit gevelisolatie en zal de belasting boven de 65 dB blijven.

5. Voor nadere informatie wordt tevens verwezen naar het infrastructuurverslag onderdeel 3.3.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
IF 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	827 211
IF 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	1 652 932

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

Motivering

Om alle nationale en internationale verplichtingen op het gebied van milieukwaliteit na te komen en om op de lange termijn (2030) een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem te realiseren.

Doelbereiking

Met het oplossen van één MJPO-knelpunt spoor geheel (MJPO – MJPO – Meerjarenprogramma Ontsnippering) en twee gedeeltelijk en het verlenen van beschikkingen voor 5 grotere en 41 kleinere projecten is een begin gemaakt met het opheffen van deze knelpunten.

Het bevorderen van effectief bronbeleid, zoals het invoeren van stillere remblokken voor spoorwagens, is gecontinueerd.

Het wetsvoorstel SWUNG-I (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2009–2010, 32 252, nr. 5). Dit wetsvoorstel, opgesteld in samenwerking met VROM, leidt tot vereenvoudiging van de regels, een betere bescherming van burgers en een efficiënte en kosteneffectieve uitvoering.

Beleidsprestaties 2009	realisatie
Algemene strategie- en beleidsvorming	Ja
Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	Ja ¹
Bodemsanering NS-percelen	Ja ²

Toelichting

- In 2009 is een eerste beschikking aan ProRail (€ 13,4 mln.) verleend in het kader van de geluidsaneringsoperatie. Hiermee worden een programma-organisatie opgezet, de eerste situaties met zeer hoge geluidbelastingen aangepakt en akoestische onderzoeken verricht. In 2009 zijn de pilots met LL-blokken (=remblokken) gecontinueerd, waardoor materieel stiller wordt.

In het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE, [http://www.innovatieprogrammameluid.nl/data/files/algemeen/5 – Stevens – UPGE.pdf](http://www.innovatieprogrammameluid.nl/data/files/algemeen/5-Stevens-UPGE.pdf)) zijn in 2009 maatregelen getroffen om met name het booggeluid terug te dringen.

2. Bodemsanering NS-percelen. Sinds 1996 doneren VenW, VROM en NS jaarlijks geld aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen (SBNS) voor landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen.

Meetbare gegevens

Algemene strategie en beleidsvorming

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

Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor

Het kabinet wil de geluidemissies van verkeer en vervoer terugdringen en de MJPO-knelpunten door middel van ontsnipperingsmaatregelen oplossen. Door toenemende (verkeers)intensiteiten kan het aantal geluidbelaste woningen toenemen.

Prestatie-indicator Leefomgeving spoorwegen						
	Basiswaarde peildatum	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Streefwaarde peildatum 2
Geluidsknelpunten langs spoorwegen (bron 1)	12 500 woningen	7 500 woningen	8 900 woningen	7 200 woningen	*	0 (in 2020)
	2004	2005	2006	2007		2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten (bron 2)	0	0	0	0	3	79 (in 2018)

Bronnen: (1) ProRail, (2) [www.mjpo.nl/downloads/Jaarverslag 2008\[1\].pdf](http://www.mjpo.nl/downloads/Jaarverslag%2008[1].pdf)

* Bij het ter perse gaan van de verantwoording waren de cijfers 2009 nog niet bekend.

Toelichting

Geluidsknelpunten spoor: ProRail is in 2009 met de voorbereidingen van het geluidsaneringsprogramma gestart. Echter andere ontwikkelingen (o.a. instroom stil materieel, spoorprojecten) zijn ook relevant voor de ontwikkeling van de geluidsknelpunten. Aantal opgeloste MJPO-knelpunten spoor: één knelpunt is opgelost, twee gedeeltelijk. Een knelpunt kan bestaan uit meerdere hindernissen. Zodra binnen een dergelijk knelpunt bijv. 1 faunatunnel is afgerond, wordt het knelpunt beschouwd als gedeeltelijk opgelost.

In 2009 is voor ruim € 40 miljoen aan beschikkingen verleend voor de realisatie van verschillende grotere (5, zoals ecodeucten) en kleinere projecten (41, bijv. duikers, tunnels).

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Art. Omschrijving	realisatie 2009
IF 13.03 Ontsnippering	2 530
IF 13.03 Geluid (incl. Innovatieprogramma Geluid)	1 662

36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Motivering

Om groei van de luchtvaart mogelijk te maken binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu en leefomgeving.

Doelbereiking

Het internationale overleg over de reductie van de luchtvaart emissies, met name over maatregelen voor de reductie van de CO₂ en de NO_x – emissies, is voortgezet

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	Ja
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	Ja
Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	Nee ¹
Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	Ja
Woonschepen geluidszones Schiphol	Ja ²
Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	Ja
Aankoop LIB geluidsliepzones Schiphol	Nee ³
Geluidsisolatie regionale luchthavens	Ja
Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	Ja
Duurzame luchtvaart	Ja ⁴
Groenvoorziening Schiphol	Ja
IVW-domein luchtvaarttechnische bedrijven en luchthavens/luchtruim	Ja

Toelichting

1. Afronding van de geluidsisolatie onder GIS-3 is, behoudens de administratieve afwikkeling, voorzien voor medio 2011.
2. Het Project amoveren woonboten is beëindigd in 2007.
3. Zie de toelichting onder de prestatie-indicator: «Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidszone Schiphol».
4. In de periode 2007–2009 is in internationaal verband onderzoek gedaan naar de effectiviteit van een aanscherping van de normering voor de uitstoot van NO_x-emissies van vliegtuigmotoren. Dit onderzoek is eind 2009 afgerond. Het ziet er naar uit dat een verdere aanscherping tussen de 12 en de 17% ingaande in 2013 tot de mogelijkheden behoort.

Meetbare gegevens

Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2						
	Tot en met 2004	Tot en met 2005	Tot en met 2006	Tot en met 2007	Tot en met 2008	Totaal
Aantal woningen	6 827	6 859	7 981	8 424	8 465	8 494
Aantal studenteneenheden	1	1	2	2	2	2
Aantal scholen	0	0	9	9	9	9
Aantal zorgcentra	1	1	1	1	1	1

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2010

Toelichting

Zoals in het Jaarverslag 2008 al gemeld is de isolatie van GIS-2 panden op 30 juni 2008 beëindigd. Tijdens GIS-2 zijn 8 465 panden geïsoleerd. Dit aantal is lager dan de beoogde 8 506 panden, omdat eigenaren van 13 woningen alsnog hebben afgezien van isolatie. De resterende 28 zullen onder GIS-3 worden geïsoleerd. Dit betreft panden waarvan het tijdsverloop van de isolatie niet of moeilijk is te beïnvloeden en waardoor de isolatie mogelijk pas over enige jaren zal plaatsvinden.

Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)

Binnen het geluidsisolatiegebied GIS-3 liggen voor zover nu bekend 11 866 geluidsgevoelige objecten. Hiervan zijn 5 011 opgenomen in het isolatieprogramma GIS-3. De overige objecten hebben geen recht op isolatie. De belangrijkste reden hiervoor is dat de woning onder een eerder isolatieprogramma al is geïsoleerd. Het project Geluidsisolatie Schiphol onderzoekt welke eigenaren prijs stellen op geluidsisolatie en welke woningen volgens de regeling geluidsisolatie nodig hebben. Naar verwachting zullen onder GIS-3 1 789 woningen worden geïsoleerd. In 2009 zijn de eerste 46 woningen opgeleverd.

Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol

Na oplevering van een object geldt een garantieperiode van tien jaar. In deze periode zijn aannemers gehouden eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. Omdat GIS-2 op 30 juni 2008 is beëindigd, geldt de garantietermijn voor objecten die in het kader van GIS-2 zijn gerealiseerd uiterlijk tot en met 2018.

Woonschepen geluidszones Schiphol

Binnen de geluidszones zijn 84 woonschepen aangekocht en is één woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol								
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totaal
Aantal woonschepen	59	13	8	3	1	1	0	85

Bron: Rijkswaterstaat, 7e Voortgangsrapportage GIS, 23 april 2008 (Kamerstuk 2007–2008, 26 959, nr. 127)

Toelichting

Binnen de geluidszones worden in totaal 85 woonschepen aangekocht of verplaatst. Ten opzichte van de Begroting 2008 is dit aantal met 6 afgenomen, omdat de desbetreffende eigenaren niet hebben voldaan aan de gestelde voorwaarden voor aankoop/verplaatsing. Eind 2007 zijn 84 woonschepen aangekocht en is 1 woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

Aankoop LIB geluidssloopzones Schiphol

Binnen de 65 Ke geluidscintour van het LIB2004 worden 14 woningen aangekocht. Binnen de 55–65 Ke geluidscintour worden 32 woningen aangekocht en gesloopt voor zover zij niet tegen redelijke kosten zijn te isoleren.

Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidssloopzones Schiphol										
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Streefwaarde 2009 e.v.	2009	Totaal
>65 Ke	4	1	0	0	0	1	1	7	1	14
55–65 Ke	12	2	8	2	2	0	0	6	2	32
Totaal	16	3	8	2	2	1	1	13	3	46

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2010

Toelichting

In 2009 zijn 3 objecten in de geluidssloopzones aangekocht conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol. Eigenaren kunnen als gevolg van de motie Hofstra (Kamerstuk 2001–2002, 27 603, nr. 73) niet worden gedwongen hun woning te verlaten. Een einddatum kan daarom niet worden vastgesteld.

Duurzame luchtvaart: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol

In het Luchthavenverkeerbesluit zijn grenzen gesteld aan de uitstoot van vijf luchtverontreinigende stoffen; te weten koolmonoxide, stikstofoxides, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijn stof. Deze geïndexeerde emissiegetallen stellen een grens aan het aantal grammen van een stof die uitgestoten mogen worden per ton vliegtuiggewicht. Deze grenswaarden zijn aangescherpt in 2005 en worden nogmaals aangescherpt in 2010 en zijn zo een prikkel voor de luchtvaartsector om een minder vervuilende vloot aan te schaffen. Inspectie VenW ziet toe op naleving van voorschriften uit het Luchthavenverkeerbesluit.

De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)								
Stof	realisatie						grenswaarden	
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2009	vanaf 2010
CO	61,7	59,3	56,6	55,1	54,1	53,4	58,1	55,0
NO _x	67,3	66,3	66,8	67,4	67,1	67,6	74,6	74,6
VOS	10,9	10,1	9,0	8,6	8,2	7,9	9,9	8,4
SO ₂	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1
PM10	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,5	2,5

Bron: Schiphol Group, November 2009.

Toelichting

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton MTOW door de vliegtuigen op Schiphol is in 2009 onder de grenswaarden gebleven. Deze grenswaarden worden met ingang van 2010 voor een tweetal stoffen aangescherpt. Het gaat om CO en VOS. Ook aan deze toekomstige grenswaarden werd in 2009 voldaan.

Duurzame luchtvaart: Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland

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

Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland	
Periode	TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	54.44 dB(A)

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

Toelichting

In 2009 bedroeg het TVG voor het etmaal (Lden) 62,31 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarde van 63,46 dB (A) gebleven. In 2009 bedroeg het TVG voor de nacht (Lnight) 52,13 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarden van 54,44 dB (A) gebleven.

36.04 Scheepvaart: een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Motivering

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

Doelbereiking

Om bovengenoemd doel te bereiken is in 2009 de implementatie van de aangescherpte normen voor de emissies van zeeschepen (MARPOL Annex VI) voorbereid. Deze aangescherpte normen worden vanaf 1 juli 2010 van kracht. Zeeschepen op de Noordzee moeten dan brandstof met een maximum zwavelgehalte van 1% gebruiken en vanaf 2015 is de limiet

op de Noordzee 0,1%. Wereldwijd is de limiet voor het zwavelgehalte nu nog 4,5%. Dat wordt 3,5% vanaf 2012 en 0,5% vanaf 2020.

Op 1 november 2009 is het Scheepsafvalstoffenverdrag in werking getreden. Dankzij dit verdrag zullen emissies vanuit de binnenvaart naar het oppervlaktewater in het stroomgebied van de Rijn verder afnemen. De binnenvaartsector gaat bovendien meer dan nu betalen voor het afval dat zij produceert.

VenW heeft in 2009 samen met de Nederlandse zeehavens gewerkt aan verdere optimalisatie van de havenafvalsystemen. Dit heeft geresulteerd in een toename van de afgifte van scheepsafval.

In 2009 heeft TNO, in opdracht van het ministerie van VROM, een onderzoek uitgevoerd naar een zinvol en haalbaar vervolg van de VERS-regeling. De effecten van de regeling blijken kleiner dan verwacht. Bovendien leveren nieuwe, stringenter motoremisrienormen die in de pijplijn zitten reeds een significante reductie op van de emissies van NO_x en PM¹⁰ in het jaar 2020. Omdat ook de nationale emissieplafonds (NEC-plafonds) voor 2020 nog niet zijn vastgesteld, is het onzeker of additioneel beleid nodig is om die emissieplafonds te halen. Het wordt daarom thans niet zinvol geacht om een vervolg op de VERS-regeling in te stellen. De Kamer is hierover in december 2009 per brief geïnformeerd.

In het kader van de implementatie van de beleidsbrief duurzame zeehavens is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om duurzaamheidsindicatoren te ontwikkelen, die rapporteren over de score van de Nederlandse zeehavens op de vijf thema's uit de beleidsbrief. De uitkomst van dit onderzoek wordt begin 2010 verwacht. VenW heeft in 2009 de ontwikkeling ondersteund van de Environmental Ship Index. Deze index is ontwikkeld door de havens van Rotterdam en Amsterdam, in samenwerking met een aantal andere Europese havens. Op basis van deze index kunnen havens een beloningssysteem invoeren voor schonere schepen. De index is in 2009 getest. VenW zet zich in voor een zo breed mogelijke betrokkenheid van Nederlandse zeehavens. Naast de havenbeheerders van Amsterdam en Rotterdam hebben ook de havenbeheerders van Zeeland en Groningen toegezegd om schonere schepen te gaan belonen.

Het Platform VoortVarend Besparen heeft in 2009 voor de tweede maal een Binnenvaart Brandstof Co2mpetitie georganiseerd, waarin is gestreden om de titel «Meest Besparende Binnenvaartonderneming». Alle deelnemers gezamenlijk hebben bijgedragen aan een brandstofbesparing van 12,4%, resulterend in een besparing van 9 kton CO₂ en 1,3 miljoen euro aan brandstofkosten.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Duurzame zeevaart	Ja
Duurzame zeehavens	Ja
Duurzame binnenvaart	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein koopvaardij en visserij	Ja

Meetbare gegevens

Duurzame scheepvaart

Het kabinet wil de emissies van verkeer en vervoer terugdringen en de luchtkwaliteit verbeteren. Het streven is om de uitstoot van luchtverontrei-

Beleidsartikel 36

nigende stoffen van de binnenvaart en de zeevaart (Nederlands grondgebied) te verminderen.

Het kengetal laat de feitelijke uitstoot in de jaren 2001 t/m 2008 zien. De jaren 2010, 2015 en 2020 betreffen prognoses.

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2010	2015	2020
NO_x-emissies goederenvervoer (x mln. kg)											
Binnenvaart ^a	27,2	26,3	27,1	25,1	24,8	24,2	24,2	24,2	23,4	22,2	20,9
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	16,8	17,0	17,3	17,8	18,0	19,1	20,1	19,3	19,4	20,2	21,1
PM¹⁰-emissies goederenvervoer (x mln. kg)											
Binnenvaart ^a	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1	³	³	³
VOS-emissies goederenvervoer (x mln. kg)											
Binnenvaart ^a	4,3	3,5	3,6	3,3	2,3	1,4	1,4	1,4	1,3	1,2	1,0
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8
SO₂-emissies goederenvervoer (x mln. kg)											
Binnenvaart ^a	2,0	1,9	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	0,9	0,2	0,2
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	10,0	10,1	10,0	10,2	10,0	10,6	11,2	8,1	5,0	0,8	1,0
CO₂-emissies (x mln. kg)²											
Binnenvaart ^a	1 880	1 813	1 871	1 734	1 713	1 672	1 672	1 672	1 731	1 721	1 712
Zeevaart (NL grondgebied) ¹	896	918	936	969	983	1 041	1 099	1 072	1 220	1 389	1 558

Bron cijfers 2001 t/m 2008: CBS luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine (www.statline.cbs.nl/statweb/), januari 2010. De cijfers over 2009 waren bij het ter perse gaan van deze verantwoording nog niet beschikbaar.

Bron prognoses 2010, 2015 en 2020: PBL/ECN, juli 2009

^a Betreft beroepsbinnenvaart, zowel personen- als goederenvervoer

¹ De cijfers over 2008 zijn met een andere, nauwkeuriger methode berekend dan in voorgaande jaren, waarbij ook de invloed van de vaarsnelheid is meegenomen; om die reden zijn de cijfers over 2008 niet volledig vergelijkbaar met die van voorgaande jaren. Het cijfer van SO₂-emissies over 2008 is bovendien beïnvloed door een verplicht lager zwavelgehalte voor scheepsbrandstof vanaf augustus 2007 vanwege zogenaamd MARPOL Annex VI-regelgeving.

² Bij de CO₂ emissies is de eenheid gecorrigeerd in mln. kg. In de begroting van 2009 en 2010 staat per abuis de eenheid mld. kg vermeld.

³ Geen prognose beschikbaar.

Toelichting

Voor de Binnenvaart is een stabiele trend zichtbaar. Voor de zeevaart is bij alle emissies sprake van een dalende trend voor 2008.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
Onderzoek	Onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek	Meerjarenprogramma Ontsnippering (in kaart brengen effectiviteit, dolematigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	36.01/ 36.02	juli 2008	december 2008	TK, 2009–2010, 29 652, nr. 3 MJPO – MJPO – Meerjarenprogramma Ontsnippering
	Innovatieprogramma Geluid (Evaluatie werking innovatieprogramma en gewenste markteffecten)	36.01/ 36.02	2008	2008	TK 2008–2009, 31 200A, nr. 90 Innovatie programma geluid voor weg- & spoorverkeer – IPG – fluisterrein
	Innovatieprogramma Lucht	36.01	2009	2009	TK, 2008–2009, 30 175, nr. 88 Innovatieprogramma Lucht-kwaliteit

Toelichting

1. Het programma MJPO loopt sinds 2005. In oktober 2009 heeft de Minister van V&W de evaluatie van dit programma aangeboden aan de Tweede Kamer. De Minister heeft toegezegd de aanbevelingen om het programma te versterken over te nemen en om in de landsdelige bestuurlijke overleggen (BO's) over het MIRT afspraken te maken om het programma bestuurlijk beter in te bedden. Dit heeft in november 2009 geleid tot de volgende afspraken:
 - Afspraak dat in het BO-MIRT voorjaar 2010 een herijkte knelpuntenlijst wordt vastgesteld. Iedere provincie herziet in samenwerking met het Rijk hiervoor zijn knelpunten, mede op basis van het rapport Alterra.
 - Afspraak dat in het najaar 2010 de programmering knelpunten voor de gehele MJPO-periode (tot en met 2018) wordt vastgesteld, gebruik makend van de Mid-term-review van het ILG van september 2010.
 - Afspraak dat vanuit het MJPO een stuurgroep wordt ingesteld waarin Provincies, VenW en LNV zijn vertegenwoordigd. Op deze wijze krijgt de voorbereiding voor bestuurlijke inbedding vorm. Deze afspraken zijn in een brief opgenomen aan de Tweede Kamer (TK 2009–2010, 29 652, nr. 3) en vormden onderdeel van het AO MIRT van 7 en 14 december 2009.
2. In 2008 is door de ministers van VROM en VenW gerapporteerd aan de Tweede Kamer over de resultaten van het Innovatieprogramma Geluid (IPG) de beleidsconclusies die daaruit getrokken worden. Samengevat blijkt dat het IPG heeft gewerkt. Door het IPG worden nieuwe geluidmaatregelen nu op grote schaal toegepast. Het gaat om maatregelen zoals stille wegdekken, stille spoorconstructies (raildemper en akoestisch slijpen), stillere autobanden en maatregelen om treinen stiller te maken. De nieuwe maatregelen leiden tot een betere maatschappelijke acceptatie en tot kostenbesparingen bij weg- en spooraanpassingen. Daarnaast lopen de mogelijke maatschappelijke baten van IPG op tot circa 700 miljoen euro. Het IPG had, inclusief de nazorg, een omvang van 90 miljoen. IPG is dus een zeer rendabel project gebleken.
3. Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) heeft in de periode 2005 t/m 2009 in opdracht van de ministeries van VenW en VROM onderzoek gedaan naar innovatieve oplossingen die bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof) op en rond snelwegen. Het programma is eind 2009 afgerond tijdens de Innovatie-estafette-dag (voorheen Dag van Maarssen). In de afgelopen periode is door IPL een aantal praktijkproeven uitgevoerd, waarbij nauw is samengewerkt met decentrale overheden, partijen uit het bedrijfsleven en kennis- en onderzoeksinstellingen. De praktijkproeven hebben zich gericht op:

het gebruiken van geluidschermen;

1. het benutten van vegetatie;
2. het nat reinigen van het wegooppervlak;
3. het toepassen van katalytische afbraak op schermen;
4. het overkappen van wegen en luchtbehandeling;
5. het toepassen van dynamisch verkeersmanagement (DVM);

ad 1: De gehouden praktijkproef langs de A28 bij Putten laat zien dat schermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Het positief effect doet zich voor bij traditionele geluidschermen. Geoptimaliseerde, innovatieve geluidschermen laten ten opzichte van het traditionele geluid-

scherm geen significante verbetering zien. Er zal nog een nadere analyse plaatsvinden om de resultaten te kunnen veralgemeniseren.

ad 2: Uit de praktijkproeven langs de A50 bij Vaassen en Valburg is naar voren gekomen dat het effect van vegetatie direct langs de snelweg (wettelijke toetsafstand van 10 meter vanaf de wegrand) nauwelijks aantoonbaar is.

ad 3: Het besproeien van het wegdek met een oplossing met calciumchloride om de concentratie fijnstof te verminderen, blijkt een effectieve maatregel te zijn. In 2009 is een uitgebreide proef uitgevoerd met het sproeien van calciumchloride op de A73 nabij Malden.

ad 4: Ondanks het uitvoeren van twee praktijkproeven langs de A1 bij Terschuur en de A28 bij Putten, blijkt het aanbrengen van titaniumdioxide coatings op geluidschermen om de concentraties stikstofoxiden te verminderen niet effectief te zijn.

ad 5: Het overkappen van snelwegen is een effectieve methode om de luchtkwaliteit te verbeteren. De kosten blijken echter aanzienlijk. Daarnaast is er een praktijkproef uitgevoerd in de Thomassentunnel (A15) bij Rotterdam voor het afvangen van fijnstof door middel van het aanbrengen van een elektrostatisch veld. Deze techniek lijkt effectief te zijn, maar het systeem moet zich nog verder bewijzen. De resultaten blijken sterk afhankelijk te zijn van de configuratie van het systeem in de tunnel. V.w.b. configuraties van in- en uitgangen van tunnels, draagt een slimme vormgeving bij aan de vermindering van de luchtverontreiniging bij tunnelmonden.

ad 6: Binnen IPL is alleen gewerkt met modelberekeningen. Hier komt uit naar voren dat DVM een bescheiden reductie kan leveren tegen een bescheiden prijs. Voor de praktijkproef is aangesloten bij het nog lopende project Dynamax¹ van Rijkswaterstaat, waarbij op de A58 tussen Goirle en Tilburg proeven worden gedaan met variabele maximumsnelheden. Zoals eerder toegezegd, zullen in de zomer van 2010 de resultaten van het project Dynamax naar de Kamer worden gestuurd.

Het IPL heeft een belangrijke impuls gegeven aan innovatieve oplossingen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Op basis van alle meetdata en verkregen inzichten kunnen marktpartijen en kennisinstituten de meest succesvol beproefde technieken verder ontwikkelen. Ook Verkeer en Waterstaat en VROM gaan er zelf nog verder mee aan de slag. Binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit² (NSL) levert Verkeer en Waterstaat voor het hoofdwegennet zijn bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

¹ Innovatie programma geluid voor weg- & spoorverkeer – IPG – fluistertrein

² Innovatieprogramma Luchtkwaliteit.

² VROM – Dossier Luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

Algemene doelstelling

Het leveren van een bijdrage aan de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland en het voeren van aardobservatiebeleid, om te komen tot een optimale inzet van ruimtevaart voor de VenW-doelen op het gebied van veiligheid, economische ontwikkeling en milieu.

Doelbereiking

De belangrijkste doelen voor het KNMI voor 2009 zijn gerealiseerd:

- Het continu beschikbaar hebben van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving;
- Het bij verwachte gevaarlijk weersituaties tijdig afgeven van een weeralarm;
- Het leveren van klimaatscenario's en
- Het vormgeven aan het aardobservatiebeleid als onderdeel van het Nederlandse ruimtevaartbeleid.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in twee operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Weer, klimaat en seismologie» en «Aardobservatie».

Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2009 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

Maatschappelijke effecten

De bereikte doelstellingen hebben als effect dat er een algemeen weerbericht beschikbaar was voor de Nederlandse samenleving; dat er bij verwachte gevaarlijke weersituaties tijdig een weeralarm is afgegeven; dat er algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart zijn uitgegeven; dat er luchtvaartmeteorologische inlichtingen zijn verstrekt; dat er Klimaatscenario's zijn geleverd en dat er vorm is gegeven aan de uitvoering van het aardobservatiebeleid. Zodanig, dat individuele burgers, bedrijven of de (overheids)organisaties tijdig hebben kunnen reageren op de (verwachte) situaties en beleidsmakers konden inspelen op de gesignaleerde ontwikkelingen.

Externe factoren

Het van een voldoende hoog niveau zijn van:

- de continuïteit van de dienstverlening;
- de kwaliteit van de dienstverlening;
- de onderzoeken;
- de effectiviteit van het aardobservatiebeleid.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
37. Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart					Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen		55 645	45 375	50 396	0	47 903	- 47 903	¹ - 45 268
Uitgaven	48 959	48 084	51 219	44 822	44 651	44 445	206	119
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 003</i>	<i>35 258</i>	<i>29 028</i>	<i>29 744</i>	<i>32 181</i>	<i>29 915</i>	<i>2 266</i>	² <i>19</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>19 378</i>	<i>23 228</i>	<i>15 478</i>	<i>15 921</i>	<i>17 243</i>	<i>15 811</i>	<i>1 432</i>	<i>0</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>7 972</i>	<i>9 975</i>	<i>11 360</i>	<i>11 603</i>	<i>12 612</i>	<i>11 835</i>	<i>777</i>	<i>0</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>981</i>	<i>1 385</i>	<i>1 547</i>	<i>1 497</i>	<i>1 571</i>	<i>1 533</i>	<i>38</i>	<i>0</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>672</i>	<i>670</i>	<i>643</i>	<i>723</i>	<i>755</i>	<i>736</i>	<i>19</i>	<i>19</i>
<i>37.02 Aardobservatie</i>	<i>19 956</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>12 470</i>	<i>14 530</i>	<i>- 2 060</i>	³ <i>100</i>
<i>37.02.01 Aardobservatie</i>	<i>19 956</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>12 470</i>	<i>14 530</i>	<i>- 2 060</i>	<i>100</i>
Van de totale uitgaven:								
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
- <i>Agentschapsbijdrage</i>		<i>34 556</i>	<i>28 385</i>	<i>29 021</i>	<i>43 796</i>	<i>29 179</i>	<i>14 617</i>	
- <i>Restant</i>		<i>13 528</i>	<i>22 834</i>	<i>15 801</i>	<i>855</i>	<i>15 266</i>	<i>- 14 411</i>	
37.09 Ontvangsten		834	2 067	0	0	454	- 454	⁴ 0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

- De betalingsverplichtingen met betrekking tot satellietwaarnemingen zijn met ingang van 1 januari 2009 ondergebracht in het agentschap KNMI. Dit heeft tot gevolg gehad dat de in voorgaande jaren aangegane en nog lopende betalingsverplichtingen van in totaal ca. € 95 mln. in het verslagjaar zijn afgeboekt. Doordat voor deze negatieve bijstellingen binnen het begrotingsartikel geen compensatie beschikbaar was, is de realisatie op nihil gesteld.
- De hogere uitgaven worden veroorzaakt door een toevoeging aan de begroting van gelden die beschikbaar zijn gesteld in het kader van de loon- en prijsbijstelling over 2009, het Deltaplan Infrastructuur KNMI en het Nationaal Modellen en Data Centrum. Hiertegenover staat een verlaging van ca. € 0,6 in verband met de overheveling van de financiële- en personeelsadministratie naar de SSO.
- Uit deze operationele doelstelling zijn de budgetten voor ESA, Tropomi en Estec naar het ministerie van Economische Zaken overgeboekt, hetgeen de lagere realisatie verklaart.
- De geraamde verrekeningen uit voorgaande jaren (van budgetoverschotten op de diverse aardobservatieprogramma's) zijn in het agentschap ondergebracht.

37.01 Weer, klimaat en seismologie

Motivering

Om tot minder ongelukken te komen, om risicovolle situaties ten gevolge van het weer terug te dringen, om veiligheidsrisico's bij calamiteiten waarbij het weer een rol speelt te beperken, om aan de bestrijding en beperking van (chemische en nucleaire) calamiteiten bij te dragen, om aan «droge voeten» bij te dragen, om antwoord te geven op de cruciale vragen hoe het klimaat is veranderd, waarom het klimaat verandert en hoe het klimaat in de toekomst zal veranderen om aldus de nationale vitale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat te beschermen en tenslotte om de seismische risico's in Nederland te beperken. In de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut van 1 november 2001 (Stb. 2001, 562) en de daarbij behorende Ministeriële regeling zijn deze taken opgenomen.

Doelbereiking

Gesteld kan worden gesteld dat het KNMI, mede dankzij de positieve invloed van de succesfactoren, de hierboven vermelde doelen heeft gehaald.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Weer	Ja ¹
Klimaat	Ja ²
Seismologie	Ja ³
Contributies WMO (HGIS)	Ja ⁴

Toelichting

1. – bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur; Het KNMI heeft als onderdeel van EUMETNET zijn bijdrage geleverd aan de WMO -infrastructuur (Global Observing System).
 - brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weergegevens; Per 1 oktober 2009 zijn alle eigen KNMI-producten licentievrij beschikbaar.
 - uitgeven van een algemeen weerbericht;
 - uitgeven van algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement;
 - verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen; Het uitgeven van het algemene weerbericht, algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement en het verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen behoren tot de standaard en continue dienstverlening.
 - meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij weer een rol speelt; Het KNMI heeft meteorologische gegevens beschikbaar gesteld ten behoeve van het onderzoek naar het vliegtuigongeluk bij de Polderbaan op 25 februari 2009.
 - waarschuwen voor gevaarlijk weer, voor (levens)bedreigende extreme weeromstandigheden en luchtkwaliteit; In 2009 heeft het KNMI drie weeralarmen afgegeven. Twee keer was er sprake van heftig onweer en zeer zware windstoten en in december had Nederland te maken met zware sneeuwval. Eén weeralarm op 20 augustus was onterecht. Eind mei kreeg ons land te maken met actieve onweersbuien die gepaard gingen met veel regen, hagel en zware windstoten. De criteria voor een weeralarm werden echter niet overschreden. De weeralarmen die in 2009 werden afgegeven leverden veel discussie op daar de ernst van de werkelijke situatie verschillend beleefd werd. Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van een nieuwe weeralarmsystematiek, die eind december door de Staatssecretaris is gepresenteerd en per 1 februari 2010 in werking zal treden. Het KNMI is in 2009 een nauwere samenwerking aangegaan met de Verkeerscentrale Nederland van Rijkswaterstaat om in weeralarmsituaties meteorologische ondersteuning te bieden in het VCNL-proces (Verkeerscentrum Nederland).
 - verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en- verwachtingen; De onderzoekswerkzaamheden van de sector Weer hebben in 2009 ruim 15 wetenschappelijke artikelen opgeleverd. Een groot deel van het onderzoek heeft betrekking op (het volgen en verwachten van) extreem weer.

- beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij. Gedurende het hele jaar ontving het KNMI van maatschappelijke organisaties verzoeken tot nadere informatie over de meteorologische situatie. Onder andere werden er vragen beantwoord van verkeersproviders (w.o. ANWB), veiligheidsdiensten en watersportorganisaties.
2. Hier volgt een kleine selectie uit het totaal van activiteiten van de productgroep Klimaat in 2009. Uit metingen met het Ozone Monitoring Instrument (OMI) zijn ozonprofielen afgeleid en publiekelijk beschikbaar gemaakt. Op de Cabauw site voor experimenteel atmosferisch onderzoek is een internationale validatiecampagne voor stikstofoxide uitgevoerd. De performance van het globale klimaatmodel EC-Earth is geanalyseerd, aan de hand van een simulatie van enkele honderden jaren onder huidige klimaatcondities. Er is een koppeling gemaakt tussen het EC-Earth model en het chemie-transportmodel TM5. Er is onderzoek verricht naar het effect van het wegvallen van de thermohaline circulatie op het klimaat. Dagelijkse gegevens van neerslag en verdamping in Nederland zijn op internet vrij toegankelijk gemaakt. Met het regionale klimaatmodel RACMO zijn gedetailleerde schattingen gemaakt van de huidige massabalans van de Groenlandse ijskap. Een update van de KNMI'06 klimaatscenario's is uitgebracht en onderzoek is uitgevoerd voor de volgende generatie klimaatscenario's. Er zijn verschillende presentaties gegeven op de klimaatconferentie in Kopenhagen. Er is een internationale workshop decennium klimaatverwachtingen georganiseerd. Het coördinatorschap is aanvaard voor het nieuwe wolkenonderzoeksprogramma EUCLIPSE van de Europese Unie. De oorzaak is onderzocht van de afname in de afgelopen dertig jaar van het aantal dagen met mist.
 3. Wat betreft de seismologie is in 2009 het Virtual European Broadband Seismic Network volgens schema uitgebreid, is er voortdurend gemonitord om mogelijke aardbevingen en andere trillingsbronnen te detecteren, is in opdracht van NUON een hazard studie gedaan voor de omgeving van Veendam en is onderzoek gedaan naar de voortplanting van infrageluid bij verschillende windrichtingen op grote atmosferische hoogte.
 4. De Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) coördineert wereldwijd de taken op het gebied van de meteorologie en klimatologie. Dit heeft de WMO tot tevredenheid van Nederland, als Lid van de WMO, gedaan. Een versterkte activiteit door de WMO in meteorologische training in de ontwikkelingslanden sloot goed aan bij het Nederlandse beleid.

Meetbare gegevens

Weer

Prestatiegegevens Weersverwachtingen		
Kengetal	Doelstelling	Realisatie
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>		
- afwijking min.temperatuur (C)	ABS(<0,50)	- 0.28
- afwijking max.temperatuur (C)	ABS(<0,50)	- 0.34
- gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	ABS(<1,0)	0.18
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>		
- tijdigheid TAF Schiphol (%)	>99	99.0
<i>Maritieme verwachtingen</i>		
- tijdigheid marifoonbericht (%)	>99	98,4
Prestatiegegevens Weeralarm	-	3

Bron: KNMI

Toelichting

Met uitzondering van de tijdigheid van de marifoonberichten zijn de kengetallen gehaald. De oorzaak van het te laat versturen van marifoonberichten is nagegaan. Een actie ter verbetering van de tijdigheid is gestart door aanscherping van de procedure. Opgemerkt moet worden dat het om een interne KNMI-norm gaat. Dat betekent dat een dergelijke overschrijding van de norm niet of zelden betekent dat de afnemer het marifoonbericht te laat ontvangt.

Klimaat en Seismologie

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsysteem, weersysteem en seismologische data en kennis							
Indicator	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Realisatie 2006	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009
Gereviewde publicaties	78	105	96	101	102	80	89

Bron: KNMI

Toelichting

De gereviewde publicaties worden door de onderzoekers zelf in een database vastgelegd. Het risico is dat een publicatie niet of te laat wordt vastgelegd. De hier gepresenteerde cijfers betreffen de meest actuele cijfers.

37.02 Ruimtevaart

Motivering

Vanuit de beleidsartikelen van de ministeries van OCW, EZ en VenW werd bijgedragen aan de uitvoering van het Nederlandse ruimtevaartbeleid. Bij VenW werd de operationele doelstelling verantwoord binnen het beleidsartikel 37: Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart. Eind 2008 zijn genoemde ministeries door middel van een interdepartementaal convenant overeengekomen om hun uitvoeringsactiviteiten aangaande het Nederlandse ruimtevaartbeleid te bundelen in een gezamenlijk uitvoe-

ringsbureau: Netherlands Space Office (NSO). Dit is ook verwoord in een brief aan de Tweede Kamer van de minister van Economische Zaken over het Ruimtevaartbeleid van 10 november 2008. Met ingang van 1 juli 2009 is het NSO formeel opgericht.

De activiteiten inzake meteorologische aardobservatie (satellietwaarnemingen) zijn niet overgedragen aan NSO omdat die bewuste activiteiten rechtstreeks bijdragen aan de weer- en klimaatverwachtingen van het KNMI. Doordat de satellietwaarnemingen een onderdeel zijn van de kernwerkzaamheden van het KNMI, zijn de gelden met ingang van 1/1/2009 ondergebracht in de agentschapbijdrage van het KNMI.

Doelbereiking

EUMETSAT is de internationale organisatie voor het beheer van de Europese meteorologische satellieten. Polen en Letland zijn in 2009 toegetreden als nieuwe lidstaten van *EUMETSAT*. Hiermee komt het totaal aan volwaardige lidstaten op 25. Tsjechië en Roemenië zullen in 2010 toetreden en Servië is toegetreden als nieuwe «Cooperating state». Dit is een vorm van toetreding met lagere contributie maar minder rechten.

De lidstaten sturen *EUMETSAT* door de Raad, of Council, waarin de directeuren van de deelnemende meteorologische instituten zitting in hebben. De Raad is in 2009 twee keer bijeen geweest. De diverse adviescommissies voor de Raad zijn ook twee maal in 2009 bijeen geweest.

De KNMI-vertegenwoordigers hebben de Nederlandse belangen zo goed mogelijk behartigd in de besluitvorming over de diverse programma's. In het bijzonder de voorbereiding voor de nieuwe generatie meteosatellieten, zoals *Meteosat Third Generation* en de opvolger van het programma van polaire satellieten. Polaire satellieten vliegen relatief dicht bij de aarde in een baan om de polen. De *Meteosat* satellieten staan op grote afstand en draaien met de aarde mee. In 2009 is meer helderheid gekomen over de kosten en de functionaliteit van de toekomstige satellieten.

Andere speciale onderwerpen in 2009 waren de intensievere toekomstige inzet van *EUMETSAT* op het gebied van Klimaatmonitoring en de verdere weg naar vrije datapolitiek.

Verder is er een nieuw programma voor oceaansmonitoring geopend voor deelname: *Jason-3*. Deze missie zal de metingen aan de zeespiegelhoogte voortzetten. Nederland heeft toegezegd mee te doen met dit programma, maar in december 2009 waren er nog onvoldoende deelnemende lidstaten om het programma te kunnen starten.

Tenslotte heeft *EUMETSAT* met de Europese ruimtevaart organisatie *ESA* een kaderovereenkomst getekend over de plaatsing van een aantal niet-meteorologisch satellietinstrumenten op *EUMETSAT* satellieten. Deze instrumenten gaan metingen verzorgen voor het nieuwe Europese programma voor milieu en veiligheid: *GMES*.

Beleidsprestaties 2009	Realisatie
Aardobservatie	Ja

Meetbare gegevens

Prestatie-indicator	Realisatie 2008	Streefwaarde 2009	Realisatie 2009	Streefwaarde 2010	Streefwaarde 2011
De indicator geeft de beschikbaarheid aan van de gegevens van de meteorologische satellieten van EUMETSAT.	98,5%	96%	98,5% ¹	>98,5%	>98,5%

Bron: KNMI

¹ Dit is de realisatie gemiddeld voor de periode januari–juni 2009. De realisatie voor de periode juli–december 2009 komt in februari 2010 beschikbaar. Deze realisaties zijn in de afgelopen jaren altijd zeer stabiel gebleken.

Toelichting

De beschikbaarheid van de gegevens van de meteorologische satellieten van EUMETSAT worden aan de lidstaten gemeld in halfjaarlijkse rapporten.

De geostationaire 0-graden service met Meteosat-8 en -9 heeft in 2009 naar behoren en volgens verwachting gefunctioneerd. Het systeem van een operationele en een back-up satelliet heeft in 2009 een aantal keren z'n waarde bewezen bij uitval of onderhoud van de operationele satelliet Meteosat-9. De service is hierdoor niet of zeer kort onderbroken geweest. De polaire Metop-A service is wat minder betrouwbaar gebleken, ook omdat er nog geen back-up satelliet in de ruimte is. Een aantal instrumenten (met name de IASI) vertoont geregeld technische problemen. De Jason-2 satelliet functioneert na lancering in 2008 volgens verwachting.

Overzicht afgeronde onderzoeken

Er zijn in 2009 geen onderzoeken afgerond of uitgevoerd.

39 Bijdragen IF en BDU

Omschrijving

Op dit artikel zijn de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord. Deze middelen zijn ingezet om het beleid uit te kunnen voeren op het Infrastructuurfonds en binnen de kaders van de wet BDU Verkeer en Vervoer.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
39. Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009*	
Verplichtingen	6 635 504	6 877 829	6 783 365	8 577 155	8 502 097	75 058	- 138 874	
Uitgaven	5 841 211	6 210 425	6 975 034	6 597 874	8 311 743	8 088 770	222 973	
39.01 Bijdrage aan IF	4 372 534	4 705 018	5 041 955	4 747 940	6 290 754	6 217 356	73 398	
39.02 Bijdragen aan de BDU	1 468 677	1 505 407	1 933 079	1 849 934	2 020 989	1 871 414	149 575	
Ontvangsten	0	0	285	72	1	0	1	

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

40 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
40. Nominaal en onvoorzien						Realisatie	Begroting	Verschil	Slotwetmutaties
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009 ¹	2009*
Verplichtingen	0	0	0	0	0	- 7 296	7 296	¹	990
Uitgaven	177 216	0	0	0	0	- 7 296	7 296	¹	990
40.01 programmauitgaven	177 216	0	0	0	0	- 7 296	7 296	¹	990
waarvan Verzameluitkering VenW	0	0	0	0	0	0	0		0

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

1. Het in de begroting geraamde negatieve begrotingsbedrag, dat voornamelijk bestaat uit een inperking van inhuur externen en een subsidietaakstelling (zie Amendement van de leden Koopmans en Cramer, Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 50 en de Nota van wijziging, Kamerstukken II, 2008–2009, 31 700 XII, nr. 43 is binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven gebracht.

41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

Algemene doelstelling

De strategische en uitvoerende besturing- en bedrijfsvoeringtaken en de ondersteunende diensten continue verbeteren.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Om op centraal niveau de ambtelijke en politieke leiding te adviseren en te ondersteunen bij de besturing van het departement en om de Directora-ten-Generaal te ondersteunen en te adviseren bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid. Om (interne) klanten binnen het verzorgingsge-
bied op een efficiënte en optimale wijze de basisfaciliteiten te bieden van de uitvoering van de bedrijfsvoering.

Succesfactoren

De mate waarin het departement effectief en efficiënt functioneert hangt onder andere af van rijksbrede (organisatie)ontwikkelingen, zoals bijv. shared services concepten en gezamenlijke uitvoerings- en inkooptra-
jecten.

Tabel budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
41. Ondersteuning functioneren VenW	Realisatie				Begroting	Verschil	Slotwetmutaties	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2009*
Verplichtingen	258 164	238 226	318 172	238 511	203 064	35 447	¹	- 15 726
Uitgaven	225 327	241 654	233 816	247 826	272 798	228 054	44 744	- 7 153
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>111 683</i>	<i>128 598</i>	<i>123 033</i>	<i>140 220</i>	<i>143 630</i>	<i>143 647</i>	<i>- 17</i>	<i>- 3 962</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	10 265	19 767	9 322	7 567	9 278	9 524	- 246	- 2 160
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	40 430	29 968	33 047	41 831	58 423	35 532	22 891	² 3 537
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 683	4 884	5 896	5 780	6 924	9 022	- 2 098	- 1 058
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 309	2 715	2 575	2 612	39	0	39	39
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	6 896	9 036	8 142	8 497	8 589	9 662	- 1 073	- 833
41.01.06 Financial en operational auditing	5 183	6 008	7 015	7 150	7 857	6 672	1 185	788
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 570	3 411	4 820	4 511	4 578	4 305	273	- 710
41.01.08 HGIS-gelden	2 067	1 557	1 735	2 183	2 248	2 365	- 117	- 117
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	34 280	50 900	48 166	56 840	42 638	59 568	- 16 930	³ - 2 128
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	0	352	2 315	3 249	3 056	6 997	- 3 941	⁴ - 1 320
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>94 859</i>	<i>91 731</i>	<i>89 390</i>	<i>88 227</i>	<i>108 252</i>	<i>60 853</i>	<i>47 399</i>	<i>- 557</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	6 948	13 582	16 131	17 200	33 731	6 725	27 006	⁵ - 888
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	54 054	51 977	42 777	43 004	44 171	34 944	9 227	⁵ - 227
41.02.03 Personele Dienstverlening	16 296	10 530	12 489	13 340	16 548	9 778	6 770	⁵ 1 403
41.02.04 Financiële Dienstverlening	4 152	7 012	5 032	5 961	8 364	3 473	4 891	⁶ - 1 422
41.02.05 Advies, Innovatie en Ontwikkeling	13 409	8 630	12 961	8 722	5 438	5 933	- 495	577
<i>41.03 Alg.uitgaven dep.onderdelen</i>	<i>18 785</i>	<i>21 325</i>	<i>21 393</i>	<i>19 379</i>	<i>20 916</i>	<i>23 554</i>	<i>- 2 638</i>	<i>- 2 634</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	3 509	6 676	5 895	6 038	9 758	5 613	4 145	⁷ - 1 281
41.03.02 Personeel en materieel DGMO	4 997	3 713	4 217	4 597	3 888	6 046	- 2 158	761
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	7 925	8 226	8 495	6 667	5 455	7 886	- 2 431	- 1 788
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 354	2 710	2 786	2 077	1 815	4 009	- 2 194	⁸ - 326
Van de totale uitgaven:								
- Apparaatsuitgaven			193 431	221 716	240 851	125 690	115 161	
- Agentschapsbijdrage			2 959	4 207	8 122	2 838	5 284	
- Restant			37 430	21 903	23 825	99 526	- 75 701	
Ontvangsten	282 641	34 491	22 048	35 117	15 085	20 032	⁹	- 4 173

* Conform het gestelde in de leeswijzer bij dit jaarverslag, wordt voor toelichtingen op de verschillen in de bovenstaande kolom Slotwetmutaties 2009, verwezen naar de slotwet HXII welke gelijktijdig met het jaarverslag aan de Kamer is aangeboden.

Financiële toelichting

- De hogere verplichtingenrealisatie is enerzijds het gevolg van de hogere kasuitgaven en het in 2009 aangaan van verplichtingen waarvan de uitgaven in latere jaren zullen plaatsvinden. Anderzijds zijn betalingsverplichtingen verlaagd door negatieve bijstellingen van in voorgaande jaren aangegane verplichtingen.
- De hogere uitgavenrealisatie houdt verband met niet in de begroting geraamde uitgaven ten behoeve van het beheer en onderhoud van het SAP, digitalisering P-Direct, auditbeheer onderhoud op de netwerken en doordat de omzetgarantie die in het outsourcingcontract aan IBM is verstrekt niet haalbaar is geweest in verband met beleids- en personele wijzigingen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Verder zijn de uitgaven voor IDEEA (Implementatie Duurzaam Efficiënt Elektronisch Archief) op dit artikelonderdeel verantwoord in plaats van op 41.02.05.
- De lagere uitgaven zijn het gevolg van een afname van het aantal post-actieven en het uitblijven van enkele (interne) doorbelastingen. Tevens is er minder beroep gedaan op de algemene middelen en zijn er lagere personele en materiele uitgaven.
- De lagere uitgaven zijn hoofdzakelijk veroorzaakt door minder onderzoeksprojecten dan gepland en een terugboeking van het onderzoeksbudget naar de diensten die hiervoor eerder compensatie hebben verleend.
- Het verschil tussen de raming en de realisatie op deze onderdelen wordt met name veroorzaakt door budgettaire neutrale overboekingen (binnen de begroting van VenW) en overboekingen van de ministeries van VWS en SZW ten behoeve van door SSO verrichte werkzaamheden uit met de SSO overeengekomen dienstverleningsovereenkomsten op het gebied van de ICT, facilitaire- en personele dienstverlening.

Niet-Beleidsartikel 41

6. Het verschil tussen de raming en de realisatie wordt veroorzaakt door structurele (budgettair neutrale) overboekingen van de andere onder VenW ressorterende diensten naar de SSO in verband met de centralisatie van de gezamenlijke bedrijfsvoering.
7. De hogere uitgaven worden verklaard door de modificatie van het interieur in het regeringsvliegtuig, BTW kosten daarover en onderhouds- en beveiligingskosten.
8. De overboeking van gelden naar SSO voor de Dienstverleningsovereenkomst alsmede de overboeking in het kader van de gezamenlijke bedrijfsvoering heeft hoofdzakelijk het overschot op dit artikelonderdeel veroorzaakt.
9. De hogere ontvangsten hebben betrekking op:
 - Bijdragen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) ten behoeve van de uit het FES gefinancierde projecten Biobrandstoffen, Innovatieprogramma duurzaam OV, Leven met water, Transumo, Auto van de toekomst/Schoner en zuiniger en Elektrische auto;
 - Een ontvangst van RWS voor in 2008 verrichte uitgaven in het kader van de met de SSO afgesloten Service Level Agreement en kosten ten behoeve van het programma Implementatie Duurzaam Efficiënt Elektronisch Archief (IDEEA);
 - Bijdragen van derden ten behoeve van het Inspraakpunt;
 - Bijdragen van het ministerie van OCW ten behoeve van het kennisinstituut Deltaris en van de ministeries van BZK en Financiën voor dienstverleningsovereenkomsten die met de SSO zijn afgesloten op het gebied van ICT, E-inspecties en inhuurbudget.

41.01 Centrale Diensten

41.02 Shared Services Organisatie

41.03 Algemene uitgaven departementsonderdelen

Tegen de achtergrond van het programma Vernieuwing Rijksdienst en de Vernieuwing VenW hebben de Centrale Diensten en de SSO in 2009 naast het leveren van de reguliere producten en diensten op het gebied van advisering en ondersteuning van de ambtelijke leiding en politieke leiding van het departement en de Directoraten-Generaal, bijgedragen aan een verdere verbetering van de departementale efficiëntie en effectiviteit en het verminderen van ambtelijke drukte. Te noemen valt onder meer de uitwerking van acties van het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2009–2012. In 2009 zijn belangrijke stappen gemaakt bij de invoering van de rijkspas, de invoering van de rijksbrede huisstijl en één internet voor de rijksoverheid. Ook is een wetsvoorstel gemaakt om de Raad voor Verkeer en Waterstaat samen te voegen met de Landbouwrapad en de VROM-raad tot de nieuwe Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur; vooruitlopend daarop zijn de secretariaten van deze raden eind 2009 reeds samengevoegd.

Meetbare gegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in € 1 000)								
	2004	2005	2006	2007	2008	Streef- waarde 2009	Realisatie 2009	Verschil
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern	35 777	35 777	41 715	33 826	32 492	30 048	35 190	5 142

Toelichting

Onder de huisvestingsuitgaven bestuurskern worden de huurgelden, de exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend van de centrale diensten en de beleidsDG's. De stijging ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt doordat anders dan voorzien de huur van het pand in de Jan van Nassastraat is gecontinueerd om een aantal tijdelijke projecten te kunnen huisvesten, door de verhuizing van een afdeling vanuit een pand van een batenlasten dienst naar een door de bestuurskern bekostigd pand en door de algemene prijsontwikkeling.

Extracomptabel overzicht

Conform de geldende voorschriften wordt een deel van de functionele kosten van het Huis der Koningin op declaratiebasis in rekening gebracht bij Verkeer en Waterstaat en ten laste van de begroting van dit ministerie gebracht. De functionele kosten betreffen enerzijds de uitgaven van hofpersoneel en anderzijds uitgaven die samenhangen met onder meer het gebruik van auto's, paarden en rijtuigen. Deze uitgaven worden, voorzien van een accountantsverklaring, op grond van de Wet Financieel Statuut door de Thesaurier van H.M. de Koningin gedeclareerd bij VenW. Daarnaast worden de inzet van het regeringsvliegtuig voor het vervoer van leden van het Koninklijk Huis en de uitgaven voor de inhuur van civiele luchtvaartuigen in het geval dat het regeringsvliegtuig niet beschikbaar is, inzichtelijk gemaakt.

Voor 2009 betreffen het de volgende bedragen:

Extracomptabel overzicht uitgaven 2009 Huis der Koningin (in € 1 000)							
	Raming 2009 inclusief wijzigingen*			Realisatie 2009			Verschil
Functionele uitgaven koninklijk huis	5 826			6 024			- 198
	<i>Openbaar belang</i>		<i>Privé</i>	<i>Openbaar belang</i>		<i>Privé</i>	
Overige uitgaven: Inzet regeringsvliegtuig	609	125 uur	50 uur	181	30 uur	22 uur	428
Overige uitgaven: Inhuur civiele luchtvaartuigen	445	300	145	243	134	109	202
Totale vlieggkosten*²	1 054			424			630

* betreft mutaties van eerste en tweede suppletioire begrotingswet

*² op grond van het «Besluit gebruik regeringsvliegtuig en andere luchtvaartuigen in beheer bij het Rijk»

Toelichting

1. In 2009 is minder gevlogen dan begroot. De bedragen in de begroting voor vluchten in het kader van het openbaar belang zijn begroot op basis van het gemiddelde van de realisatie van de voorafgaande vijf jaren. De begroting van de vlieggkosten «privé» geschiedt conform het «Besluit gebruik regeringsvliegtuig en andere luchtvaartuigen in beheer bij het Rijk».

BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2009 MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Rechtmatigheid

Uit de controlebevindingen van de Departementale Auditdienst (DAD) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de baten-lastendiensten) van het ministerie over 2009 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen.

Totstandkoming beleidsinformatie

In de departementale begroting en verantwoording wordt beleidsinformatie opgenomen over doelen, prestaties en middelen. Het ministerie heeft in 2009 erop ingezet om de beschikbaarheid, bruikbaarheid en betrouwbaarheid van deze informatie verder te vergroten. De resultaten hiervan hebben zich vertaald in de verbetering van de beleidsinformatie in de begroting van VenW voor 2010. De beleidsinformatie is in deze begroting meer specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd, waar mogelijk door prestatiegegevens onderbouwd. Ook in de begroting van VenW voor 2011 zullen verdere verbeteringen worden doorgevoerd. Daarnaast is een traject opgestart om de organisatie van het proces van totstandkoming en de waarborgen daarin voor de betrouwbaarheid van deze informatie verder te verbeteren. De beleidsinformatie is getoetst op relevante aspecten van de Regeling periodiek evaluatieonderzoek en beleidsinformatie. In dit kader zijn ook de afspraken tussen de Bestuurskern en de aanleverende organisaties doorgelicht.

Financieel en materieel beheer

Over het geheel genomen is het financieel en materieel beheer van het ministerie van voldoende niveau. In 2009 zijn op basis van een risicoanalyse de belangrijkste aandachtspunten voor de bedrijfsvoering benoemd en zijn kwaliteitsverbeteringen, daar waar nodig, doorgevoerd. De bedrijfsvoeringsprocessen zijn voldoende beschreven en gecommuniceerd en het instrumentarium voor een toereikende monitoring op het financieel en materieel beheer is aanwezig. Hierna wordt op de belangrijkste onderdelen en ontwikkelingen ingegaan.

Rijkswaterstaat heeft in 2009 verdere verbeteringen doorgevoerd met betrekking tot het financieel en materieel beheer. Hiertoe zijn enkele aandachtspunten benoemd waaraan prioriteit is gegeven, waaronder het contractbeheer, het materieel beheer en het ontvangstenbeheer.

Contractbeheer

Contractbeheersing onder SCB

De contractbeheersing met gebruikmaking van de methode van Systemgerichte Contractbeheersing (SCB) is in 2009 verder doorontwikkeld. In februari 2009 is een Plan van Aanpak voor RWS-brede verankering van SCB opgesteld. De doelstelling om SCB toe te passen op de in uitvoering zijnde contracten voor de aanlegprojecten is opgepakt. Bij de aanlegprojecten kan SCB ultimo 2009 als geïmplementeerd worden beschouwd. Daarbij dient aan de inhoudelijke toepassing nog wel aandacht te worden besteed. In 2009 is een groot aantal toetsers opgeleid. Een vervolgt traject om de benodigde vaardigheden (kennis, houding en gedrag) te verdiepen

Bedrijfsvoeringsparagraaf

is in voorbereiding. Een in 2009 uitgevoerde nulmeting SCB biedt de mogelijkheid om te werken aan verdere kwaliteitsverbeteringen. De marktpartijen laten bij de beheersing van de projectuitvoering in toenemende mate een ontwikkeling in de kwaliteitsborging zien. De door RWS uitgevoerde toetsen hebben een toegevoegde waarde voor de ontwikkeling van het kwaliteitssysteem. RWS organiseert voor de marktpartijen bijeenkomsten over kwaliteitsborging en contractbeheersing onder SCB om te laten zien wat deze werkwijze behelst en hoe dat vorm wordt gegeven.

Beheersing prestatiecontracten

Aan het eind van 2008 was de beheersing van de prestatiecontracten op voldoende niveau. Het beleid van RWS is er op gericht om SCB zoals deze bij de aanlegprojecten wordt gebruikt ook bij de nieuw te sluiten prestatiecontracten voor beheer en onderhoud te gaan toepassen. De focus van RWS is daardoor komen te liggen op het goed inregelen van deze nieuwe prestatiecontracten onder SCB, omdat hierin de komende jaren steeds meer geld zal omgaan. Hierdoor heeft de beheersing van de reeds lopende prestatiecontracten niet de gewenste managementaandacht gekregen. Door aanvullende maatregelen was ultimo 2009 de beheersing van de prestatiecontracten weer op voldoende niveau.

Materieel beheer

Twee jaar geleden heeft Rijkswaterstaat bijna al het materieel beheer gecentraliseerd bij een drietal diensten. Rijkswaterstaat heeft in 2008 nodig gehad om de belangrijkste processen bij deze diensten op orde te krijgen. Het operationeel beheer van de vervoermiddelen, de kantoorautomatisering en rekencentra resteerde nog voor 2009. Deze dossiers zijn in 2009 ter hand genomen, zodat het materieel beheer nu op orde is. In 2010 zal Rijkswaterstaat zich richten op het op orde houden van het materieel beheer. Het inbedden van het operationeel beheer van deze processen vergt nog aandacht.

Ontvangstenbeheer

De ontvangsten van Rijkswaterstaat zijn onder te verdelen in verschillende categorieën. In 2008 zijn de processen met betrekking tot de ontvangsten van schadevaringen en -rijden, alsmede de vergunningverleningen op orde gekomen. In 2009 is Rijkswaterstaat bezig geweest met het verankeren van deze processen in de organisatie. Daarnaast is specifieke aandacht geweest voor het op orde brengen van de ontvangsten die betrekking hebben op werkzaamheden die Rijkswaterstaat uitvoert voor derden. Ook dit proces is ultimo 2009 voldoende beheerst. In 2010 zal worden bekeken of dit proces moet worden geüniformeerd en hoe dat eventueel door ICT kan worden ondersteund.

Verplichtingenbeheer Bestuurskern

De DAD constateerde over 2008 dat bij de Bestuurskern (BSK) nog niet sprake was van een toereikend verplichtingenbeheer, waarbij het niet tijdig sluiten van opdrachten en contracten een belangrijk aandachtspunt was.

In 2009 is een aantal verbeteracties ingezet om de benodigde cultuuromslag te bewerkstelligen:

- het Audit Committee VenW heeft nadrukkelijk aandacht gehad voor de tijdigheid van ondertekening van opdrachten en contracten;
- de oprichting van een Taskforce Verplichtingenbeheer onder leiding van de Hoofddirecteur Financiën, Management en Control (FMC),

Bedrijfsvoeringsparagraaf

- bestaande uit FMC, DAD en Shared Service Organisatie (SSO). De Taskforce volgde de voortgang en adviseerde over mogelijke verbeteringen;
- de BSK-leden zijn op hun verantwoordelijkheid aangesproken door Hoofddirecteur FMC;
 - de betrokkenen zijn door hun Hoofden van Dienst aangesproken.

Het resultaat is dat in de loop van 2009 de tijdigheid van het ondertekenen van opdrachten en contracten is verbeterd. De tijdigheid (dwz ondertekening vóór aanvang van de werkzaamheden) is van 32% in januari gestegen naar 76% in december. De doelstelling blijft dat minimaal 80% van de contracten en opdrachten vóór aanvang van de werkzaamheden zijn ondertekend. In 2010 zal deze doelstelling verder worden gemonitord en waar nodig extra managementaandacht voor worden gevraagd.

Financieel en materieel beheer KNMI

Per 1 januari 2009 is de financiële administratie van het KNMI overgedragen aan de SSO. De overdracht heeft plaatsgevonden onder regie van een stuurgroep bestaande uit de Hoofddirecteur KNMI, hoofd Bedrijfsvoering KNMI en directeur SSO-Financiën en Inkoop. De overdracht heeft zowel voor het KNMI als de SSO efficiencyvoordelen opgeleverd. De afspraken over de door SSO aan KNMI te leveren diensten zijn vastgelegd in een overdrachtsprotocol en een dienstverleningsovereenkomst. Naar aanleiding van signalen van het KNMI over de kwaliteit van (delen van) de financiële administratie zijn in de loop van het jaar aanvullende maatregelen getroffen. Deze maatregelen hadden betrekking op het hanteren van de juiste kostensoorten, de activa-administratie, de toepassing van de juiste BTW-tarieven en het gebruik van permanence. Tevens is een integrale factuurcontrole uitgevoerd. Op basis van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen KNMI (verantwoordelijk voor de juiste en volledige aanlevering van gegevens) en SSO (verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de verwerking en betaling) zijn voorts maatregelen getroffen om ook de juistheid en volledigheid van de baten-lastenadministratie ook voor de toekomst structureel te borgen.

Het materieel beheer was in 2009 nog een aandachtspunt. Er zijn nieuwe activabeheerders aangesteld, inventarisaties uitgevoerd met betrekking tot de facilitaire goederen en aansluitingen gemaakt tussen de operationele en financiële activa administratie.

Subsidies en specifieke uitkeringen

Op het gebied van subsidies en specifieke uitkeringen (waaronder de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer) heeft het uniformeren, standaardiseren van subsidieregelingen en subsidievoorwaarden, het bundelen van subsidies en het efficiënter inrichten van verantwoording en controle extra aandacht gekregen. Het uniform rijkssubsidiekader ter vereenvoudiging van het subsidiebeheer is in 2009 de implementatiefase ingegaan. Daarnaast is verdere invulling gegeven aan de vermindering van het aantal specifieke uitkeringen en de implementatie van de single information, single audit systematiek.

Betaalgedrag

Over de periode 1 januari tot en met 30 april 2009 is een rijksbrede audit naar het betaalgedrag bij de departementen uitgevoerd. Hierin bleek dat bij VenW gemiddeld 90,8% van de facturen tijdig wordt betaald. VenW was daarmee de derde van de hoogst scorende departementen die op tijd betalen. Inmiddels is per 1 maart 2009 de betaaltermijn in de Algemene Rijksinkoopvoorwaarden (ARIV/ ARVODI) gewijzigd van 45 dagen naar 30

Bedrijfsvoeringsparagraaf

dagen. Daarnaast is het betaalproces verbeterd door digitalisering van de workflow voor de prestatieverklaring, de implementatie van een elektronisch inkoopdossier en de geautomatiseerde koppeling voor belangrijke onderdelen van het inkoopproces tussen de bestelling, de ontvangst van de factuur en de betaling. Deze maatregelen dragen positief bij aan het tijdig betalen van de facturen. In lijn met de toezegging door de minister van BZK aan de Tweede Kamer wordt de tijdigheid van de betalingen door het departement gemonitord. De kabinetsdoelstelling dat minimaal 90% van de facturen binnen 30 dagen wordt betaald is in 2009 gehaald.

Materieel beheer regeringsvliegtuig

In 2009 is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's met betrekking tot het beheer van het regeringsvliegtuig, waarin ook de veiligheidsaspecten aan de orde zijn gekomen. In dit kader is door een externe partij een audit uitgevoerd naar de beveiligingsaspecten rondom het regeringsvliegtuig. De risico's zijn in kaart gebracht en de beheersmaatregelen benoemd. Ook zijn daarbij de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen binnen en buiten VenW verduidelijkt.

Overige aspecten van bedrijfsvoering

Vernieuwing VenW

In 2008 is het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2008–2012 «Vernieuwen Verbinden Vertrouwen» vastgesteld. In 2009 heeft de nadruk gelegen op het investeren in en stimuleren van samenwerking binnen én buiten het departement. Door deze betere samenwerking wordt betere kwaliteit geleverd, ontstaat er minder ambtelijke drukte, meer vertrouwen en kan meer worden gedaan met minder mensen.

Voorbeelden van samenwerking zijn:

- Integrale gebiedsaanpak (interbestuurlijke aanpak fysiek-ruimtelijke opgaven)
- Project Sneller en beter, waarin overheid, burgers en maatschappelijke organisaties doorlooptijden van nieuwe infrastructuurprojecten halveren
- Deze werkwijze geldt ook voor het Deltaprogramma dat in 2009 vorm heeft gekregen, uitmondend in Deltawet en aanstelling van Deltacommissaris
- Randstad urgent (interdepartementaal programma)
- VenW werkt aan een stevige samenwerking met de departementen VROM, LNV, EZ op het gebied van een gezamenlijke agenda voor strategische kennisontwikkeling en innovatie
- Het interdepartementale Centrum Publieksparticipatie draagt zorg voor professioneel inbedden van publieksparticipatie in ruimtelijk-economische projecten.

Intern VenW stond het verbeteren en stimuleren van de samenwerking op de grensvlakken tussen beleid en uitvoering, beleid en inspectie en inspectie en uitvoering centraal. Een belangrijke werkwijze is het werken met VenW-brede portefeuilles, waarbij een lid van de Bestuursraad portefeuillehouder is. Deze portefeuilles versterken de sturing, bevorderen eenheid en dragen bij aan de doelen integraler, compacter en met minder drukte. Er is veel geïnvesteerd in mobiliteit en flexibiliteit van medewerkers.

De realisatie van de taakstelling heeft de aandacht van alle betrokken onderdelen en verloopt volgens plan.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

Bedrijfsvoeringontwikkelingen

VenW neemt actief deel aan de interdepartementale ontwikkeling en verbetering van de bedrijfsvoering onder leiding van DGOBR. Dit in lijn met het programma Vernieuwing Rijksdienst welke onder meer inzet op een betere en efficiëntere bedrijfsvoering. Dat betekent een doelmatige dienstverlening, standaardisatie waar mogelijk, samenwerking en heldere verantwoordelijkheden met een proportioneel stelsel van regels en controle. Een voorbeeld van samenwerking en bundeling is de samenwerking op het gebied van kantoorautomatisering met SZW en VWS.

In december 2008 heeft het kabinet besloten om de CIO¹-rol binnen de ministeries in te richten ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van het informatiemanagement en de ICT-projecten. Binnen VenW is gekozen om daartoe een stelsel van CIO's in te richten. De hoofddirecteur FMC vervult de CIO-rol voor het ministerie als geheel. De baten/lasten diensten RWS, IVW en KNMI beschikken ieder over een eigen CIO; deze rol is aan een functie op het niveau van het bestuur toegevoegd. De departementale CIO en de CIO's van de baten/lastendiensten vormen samen de Stuurgroep Informatievoorziening. De Stuurgroep Informatievoorziening stelt de strategische agenda op voor de informatievoorziening, bereidt de besluitvorming voor, vervult de opdrachtgeverrol voor generieke ICT-voorzieningen en borgt het toezicht op de naleving van kaders. De departementale CIO tevens voorzitter van de Stuurgroep Informatievoorziening vertegenwoordigt VenW in de interdepartementale en rijksbrede verbanden.

In vervolg op het digitaliseren van het postregistratiesysteem zijn in 2009 de voorbereidingen getroffen om in 2010 een gedigitaliseerd document management systeem bij alle medewerkers van het kerndepartement te implementeren.

Duurzaam inkopen

Het ministerie heeft in 2009 de bestaande duurzaamheidscriteria bij de aanbestedingen toegepast. Ook zijn in 2009 voorbereidingen getroffen om te garanderen dat in 2010 de doelstelling van 100% duurzaam inkopen zal worden gerealiseerd. Dat wil zeggen dat de vastgestelde duurzaamheidseisen bij de inkoop worden toegepast en dat indien er goede redenen zijn de duurzaamheidseisen niet toe te passen daarvan verantwoording zal plaatsvinden.

Burgerbrieven

Binnen de bestuurskern van VenW is voor de behandeling van burgerbrieven de keuze gemaakt om het proces efficiënter in te richten en dat te digitaliseren. Hierdoor wordt een snellere beantwoording mogelijk en kan de tijdigheid van de beantwoording nauwgezet worden gemonitord. De norm die daarbij geldt is dat minimaal 80% van deze brieven wordt beantwoord binnen een termijn van 20 werkdagen. Het resultaat voor 2009 was 71%. Met het nieuwe systeem, dat binnenkort ingaat, wordt verwacht de norm van minimaal 80% in 2010 te halen.

Rijkswaterstaat

De personele capaciteit is op diverse terreinen het grootste knelpunt van Rijkswaterstaat om de productiedoelstellingen in de nabije toekomst te kunnen realiseren. Met de kerntakenanalyse is bepaald welke werkzaamheden door Rijkswaterstaat ingevuld worden en welke overgelaten worden aan de markt. De kerntaken geven daarmee ook richting aan de verdere ontwikkeling van de kennis en competenties van het personeel van Rijkswaterstaat. In 2009 is voor een groot deel van de kerntaken de

¹ CIO: Chief Information Officer.

Bedrijfsvoeringsparagraaf

benodigde capaciteit genormeerd. Hiermee kan Rijkswaterstaat de beschikbare capaciteit optimaal verdelen en tevens de kwaliteitsslag concreet vormgeven.

Het jaar 2009 stond voor Rijkswaterstaat voor een belangrijk deel in het teken van de spoedaanpak voor het hoofdwegennet «Sneller en Beter»: doel is dat bij 30 projecten vóór 1 mei 2011 de schop in de grond gaat en dat minimaal 10 projecten zijn opengesteld. In plaats van de (gebruikelijke) volgtijdelijke werkwijze is bij de Spoedaanpak gekozen voor het parallel schakelen van de planstudie en de realisatie. De voorbereiding van de realisatie, incl. de marktbenadering, start terwijl de planstudie nog niet is afgerond. Dit heeft er toe geleid dat eind 2009 kan worden geconstateerd dat het ministerie op schema ligt om de doelstellingen te kunnen realiseren. Eind 2009 waren 15 van de 30 projecten gegund en is voor 11 van de resterende 15 de aanbestedingprocedure in volle gang. Daarnaast is als vervolg op het advies dat de commissie «Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten» (Commissie Elverding) van april 2008, een analyse uitgevoerd van de factoren die in de Spoedaanpak tot versnelling konden leiden. Deze analyse heeft geleid tot acties die in 2010 zullen moeten leiden tot een aantal structurele veranderingen in de werkwijze rond aanlegprojecten.

Met Waterslagkracht staan de schijnwerpers vanaf 2009 op «water» en wordt de vernieuwing van Rijkswaterstaat concreet gemaakt. Waterslagkracht geeft concreet een impuls aan drie realisatieprogramma's van Rijkswaterstaat welke onder grote belangstelling staan, in eerste instantie via 22 «lintjesprojecten». Tot 2015 ligt de prioriteit bij de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, de Kaderrichtlijn Water en het wegwerken van het achterstallig onderhoud op de vaarwegen.

DEEL C. DE JAARREKENING

7.1 Departementale verantwoordingsstaat 2009 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR1000		(1)		(2)		(3)=(2)-(1)	
Art. Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting				Realisatie ¹		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	
TOTAAL		8 790 820	90 373	9 074 642	98 110	283 822	7 737
Beleidsartikelen							
31 Integraal waterbeleid	72 581	79 382	570	62 814	1 074	- 3 964	504
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	51 411	54 411	3 700	56 339	1 318	1 360	- 2 382
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	46 147	47 747	0	54 706	122	9 069	122
34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd realiseren	73 437	77 784	98	213 508	988	28 450	890
35 Mainports en logistiek	63 518	69 578	11 276	77 554	9 868	16 949	- 1 408
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	80 654	107 945	59 190	63 782	49 622	- 43 261	- 9 568
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	47 903	44 445	454	0	0	206	- 454
Niet-beleidsartikelen							
39 Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	8 502 097	8 088 770	0	8 577 155	1	222 973	1
40 Nominaal en onvoorzien	- 7 296	- 7 296	0	0	0	7 296	
41 Ondersteuning functioneren VenW	203 064	228 054	15 085	238 511	35 117	44 744	20 032

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

7.2 VERANTWOORDINGSSTATEN BATEN-LASTENDIENSTEN

Samenvattende verantwoordingsstaat 2009 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 ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst KNMI			
Totale baten	45 464	56 750	11 286
Totale lasten	45 359	56 850	11 491
Saldo van baten en lasten	105	- 100	- 205
Totale kapitaalontvangsten	2 000	1 634	- 366
Totale kapitaalluitgaven	2 906	1 926	- 980

Bedragen in EUR1000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst RWS			
Totale baten	1 973 458	2 471 168	497 710
Totale lasten	1 973 458	2 433 505	460 047
Saldo van baten en lasten	0	37 663	37 663
Totale kapitaalontvangsten	85 000	50 430	- 34 570
Totale kapitaalluitgaven	138 948	95 681	- 43 267

Bedragen in EUR1000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst IVW			
Totale baten	79 578	111 497	31 919
Totale lasten	79 578	107 362	27 784
Saldo van baten en lasten	0	4 135	4 135
Totale kapitaalontvangsten	7 997	3 123	- 4 874
Totale kapitaalluitgaven	12 479	4 401	- 8 078

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

7.3 Saldibalans per 31 december 2009 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 9 074 638 807,70
Liquide middelen	€ 380,00
Intra-comptabele vorderingen	€ 7 615 714,06
Extra-comptabele vorderingen	€ 25 761 053,29
Leningen u/g	€ 6 645 157,48
Voorschotten	€ 5 712 037 336,93
Tegenrekening leningen o/g	€ 12 047 635,00
Tegenrekening openstaande verplichtingen	€ 2 845 644 563,05
Tegenrekening garantieverplichtingen	€ 80 000 000,00
Totaal-activa	€ 17 764 390 647,51
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 98 110 443,15
Rekening-courant RHB	€ 8 578 316 970,89
Intra-comptabele schulden	€ 33 568 126,18
Leningen o/g	€ 12 047 635,00
Openstaande verplichtingen	€ 2 845 644 563,05
Openstaande garantieverplichtingen	€ 80 000 000,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	€ 25 761 053,29
Tegenrekening leningen u/g	€ 6 645 157,48
Tegenrekening voorschotten	€ 5 712 037 336,93
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	€ 372 259 361,54
Totaal-passiva	€ 17 764 390 647,51

7.3.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van 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, zijn deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

7.3.2 Activa

7.3.2.1 Begrotingsuitgaven

€ 9 074 638 807,70

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

De Saldibalans

7.3.2.2 Liquide middelen € 380,00

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

7.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen € 7 615 714,06

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2009 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2007 en 2008 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2009		2008		2007	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	60	5 282	95	3 705	100	3 428
posten > 1 jaar	130	2 334	95	2 832	50	62
Totaal	190	7 616	190	6 537	150	3 490

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

Noemenswaardig is de vordering op de Belastingdienst van circa € 4 mln. welke begin 2010 zal worden ontvangen en de vordering in het kader van het PHARE Twinning programma van de Europese Commissie wat zich richt op samenwerkingsprojecten om kandidaat lidstaten van de EU te ondersteunen. In dit kader zijn betalingen verricht van circa € 2 mln. De verwachting is dat deze projecten medio 2010 worden afgerond.

7.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen € 25 761 053,29

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 2007 en 2008 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2009		2008		2007	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	45	7 127	55	1 679	70	4 247
posten > 1 jaar	550	18 634	540	17 956	575	18 140
Totaal	595	25 761	595	19 635	645	22 387

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

De Saldibalans

Een direct opeisbare vordering heeft betrekking op de regeling Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ), omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van VenW waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan. Het Hof heeft op 23 juni 2009 het arrest bekrachtigd en de debiteur daarbij veroordeelt in de kosten van het hoger beroep. Door proces- en rentekosten is de oorspronkelijke vordering van circa € 3 mln. bijgesteld tot circa € 7 mln. Inmiddels is de debiteur in cassatie gegaan bij de Hoge Raad.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat circa 500 vorderingen van geringe omvang uitstaan met een gezamenlijk bedrag van ruim € 15 mln. en welke voornamelijk betrekking hebben op het Progis-project. Noemenswaardig is een tweetal vorderingen in dat kader. Een op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 mln.) en één op BAM-Wilma (circa € 4 mln.) door onenigheid.

7.3.2.5 Leningen u/g € 6 645 157,48

Grondslag

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

De cijfers

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

Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
Totaal	6 645

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva wordt gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen. Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 mln. Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

7.3.2.6 Voorschotten € 5 712 037 336,93

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 4 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2009 en in voorgaande jaren zijn verstrekt en verdeelt in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2009		2008		2007	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	295	4 183 518	375	3 236 043	475	3 101 709
posten > 1 jaar	445	1 528 519	330	1 298 730	285	759 830
Totaal	740	5 712 037	705	4 534 773	760	3 861 539

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2009 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2009	4 534 773
In 2009 vastgelegde voorschotten	2 864 654
	7 399 427
In 2009 afgerekende voorschotten	- 1 687 390
Openstaand per 31 december 2009	5 712 037

Toelichting

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn tot en met 2009 voorschotten verstrekt.

In totaal is ruim € 5 087 mln. verstrekt aan de provincies (€ 1 676 mln.), Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 1 758 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 764 mln.), het Bestuur regio Utrecht (€ 270 mln.), het Stadsgewest Haaglanden (€ 252 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 141 mln.), de regio Twente (€ 113 mln.) en de regio Eindhoven (€ 111 mln.). Afwikkeling vindt vermoedelijk in de jaren 2010 tot en met 2013 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Vanaf 2005 is voor een totaalbedrag van ruim € 200 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in de komende jaren tot en met 2012 wordt verwacht.

Aan het NLR zijn in de jaren 2006 tot en met 2009 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 ruim € 82 mln. Ten

De Saldibalans

tweede bijdragen in de investeringen, in de uitbreiding en verbetering, van onderzoeksfaciliteiten van circa € 24 mln. Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2010 plaats.

Daarnaast zijn vanaf 2004 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2006 tot en met 2009 voor ruim € 50 mln. aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2010 of 2011 afgewikkeld.

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van ruim € 40 mln. verstrekt aan de luchthaven Maastricht Aachen Airport, (€ 38 mln.) voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting, die in 2015 worden afgerekend, en in drie tranches een investeringssubsidie, welke in 2010 wordt afgewikkeld, alsmede (ruim € 2 mln.) voor het verleggen van baandrempels. Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Groningen Airport Eelde (circa € 29 mln.) en Enschede Airport Twente (€ 2 mln.). Indien de voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie en een afwateringssysteem, moet tot terugbetaling worden overgegaan. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2010 plaats.

Voor het programma Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit, is aan de gelijknamige stichting een voorschot verstrekt (€ 24 mln.) voor duurzame systeeminnovatie. Deze wordt naar verwachting in 2010 afgewikkeld.

Ook zijn sinds 2005 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 24 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan onder andere het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), aan Nederland Maritiem Land (NML), Senter Novem en aan de Stichting Nederland is Logistiek. De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2011 worden afgewikkeld.

Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden te realiseren, de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien zijn aan diverse lagere overheden en vervoersaanbieders voor ruim € 22 mln. aan voorschotten verstrekt. Dit voor onder andere het Taxiconvenant, Mobiliteitsmanagement, Superbus, OV- chipkaart en Tunnelveiligheid.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van ruim € 22 mln. verstrekt aan onder andere het CBR (ruim € 6 mln.), de SWOV (circa € 5 mln.), 3VO (ruim € 4 mln.) en de RDW (ruim € 3 mln.).

Om de CO₂ uitstoot te beperken zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden, het CO₂-reductieplan, SSZ (Stil, Schoon en Zuinig) en roetfilters voor bussen, voorschotten verstrekt voor circa € 20 mln., onder andere aan SenterNovem

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie en voor projecten samenhangende met integraal waterbeleid

De Saldibalans

zijn aan Deltares voor ruim € 14 mln. aan voorschotten verstrekt. Afwikkeling zal vermoedelijk in 2010 plaatsvinden.

In het kader van het waterbeheer zijn vanaf 2005 voorschotten verstrekt aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water (€ 11 mln.) en aan de stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving (CUR) voor het project Leven met Water (ruim € 6 mln.). Afrekening wordt in 2010 verwacht.

Daarnaast zijn om een goede ecologische en chemische kwaliteit te bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en Noordzee onder andere aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van € 3 mln.

Een voorschot van € 10 mln. is in 2008 verstrekt aan de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio door het ondertekenen van het convenant Omgevingskwaliteit. Doel van het convenant is om de leefkwaliteit van gebieden waar de hinder van luchtvaartactiviteiten aanwezig is in stand te houden dan wel te verbeteren.

Aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen is in 2008 is het kader van leefomgeving spoorwegen een bedrag van ruim € 9 mln. verstrekt voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS percelen. Afwikkeling wordt in 2010 verwacht.

Aan het Koninklijk Huis is een voorschot verstrekt (ruim € 6 mln.) voor functionele kosten dat, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, in 2010 wordt afgewikkeld.

Tot slot zijn aan de Stichting Mainport en Groen voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 6 mln. vanwege de groenvoorziening van Schiphol. Afwikkeling vindt in 2012 plaats.

7.3.2.7 Tegenrekeningen € 2 937 692 198,05

Grondslag

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

Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

7.3.3 Passiva

7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 98 110 443,15

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het ministerie sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

7.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB € 8 578 316 970,89

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 2009, welke via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 2 februari 2010, kenmerk BZ/2010/12 M, aan het ministerie kenbaar is gemaakt.

De Saldibalans

7.3.3.3 Intra-comptabele schulden

€ 33 568 126,18

De cijfers

De bij het ministerie voorkomende intra-comptabele schulden zijn in tabel 6 weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de ouderdom en de totaalbedragen van de openstaande intra-comptabele schulden per 31 december 2009.

Tabel 6: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2009		2008		2007	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	175	31 690	85	30 337	140	31 409
posten > 1 jaar	20	1 878	15	1 543	10	128
Totaal	195	33 568	100	31 880	150	31 537

Toelichting

Indien niet expliciet vermeldt, zijn de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2009. Deze bedragen, respectievelijk ruim € 20 mln. en ruim € 11 mln., zijn in januari 2010 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen. Ook is circa € 2 mln. ontvangen voor het PHARE Twinning programma van de Europese Commissie met als doel kandidaat lidstaten van de EU met samenwerkingsprojecten te ondersteunen. De verwachting is dat deze projecten medio 2010 worden afgerond.

7.3.3.4 Leningen o/g

€ 12 047 635,00

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 7 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 7: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	9 325
N.V. Luchthaven Schiphol	2 723
Totaal	12 048

Toelichting

Deze leningen zijn gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden als op lange termijn opeisbare schulden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. De lening aan de SGIS wordt afgelost

De Saldibalans

uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen.

Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

7.3.3.5 Openstaande verplichtingen

€ 2 845 644 563,05

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2009 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2009 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2009 hebben geleid.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weer.

Tabel 8: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2009	2 626 946
Aangegaan in 2009	9 293 338
	<hr/>
	11 920 284
Tot betaling gekomen in 2009	- 9 074 639
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2009	2 845 645

In de stand «Aangegaan in 2009» is onder andere rekeninggehouden met afboekingen van verplichtingen met betrekking tot satelliet waarnemingen, welke met ingang van 1 januari 2009 zijn ondergebracht in het agentschap KNMI, ten bedrage van circa € 95 mln.

Op basis van de gewijzigde Rijksbegrotingsvoorschriften dienen vanaf het huidige verantwoordingsjaar ook de «Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen» met een substantiële omvang te worden toegelicht.

Het betreffen hier met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten tussen het ministerie en decentrale overheden waarbij nog geen sprake is van juridische verplichtingen. Een bijzondere categorie vormen de overeenkomsten met koepelorganisaties (IPO, VNG en UvW) waarbij de uiteindelijke begunstigde nog niet bekend is en de verplichting derhalve niet is vastgelegd, maar het bedrag duidelijk blijkt en niet het karakter heeft van een raming. Ultimo 2009 is het bedrag aan niet uit de saldibalans blijkende verplichtingen uit hoofde van overeenkomsten met koepelorganisaties € 35 mln.

Daarenboven kent VenW afspraken, overeenkomsten en toezeggingen aan decentrale overheden waarbij de toegezegde bedragen variëren in hardheid. Deze zijn in het MIRT-boek opgenomen.

7.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen

€ 80 000 000,00

Grondslag

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

De Saldibalans

Toelichting

Een tweetal wijzigingen ten opzichte van de saldibalans 2008 is vermeldenswaardig.

Ten eerste de beëindiging van de overheidsgarantie ad € 1,3 mlrd. voor terrorisimerisico.

Sinds 2002 heeft VenW, met instemming van het Ministerie van Financiën, aan de N.V. Luchthaven Schiphol een overheidsgarantie voor terrorisimerisico verstrekt. Deze garantie was noodzakelijk doordat na de aanslagen in de Verenigde Staten van 11 september 2001 de commerciële verzekeringsmarkt het risico niet kon dekken. In overleg met het Ministerie van Financiën is besloten de verzekeringsdekking voor terrorisimerisico te verlagen naar € 1,25 mlrd. waardoor de overheidsgarantie kan worden beëindigd daar dit risico inmiddels weer op de commerciële markt verzekerd kan worden.

Ten tweede het opnemen van een viertal convenanten inzake de verstrekking van een rekening-courantkrediet. Zo zijn convenanten gesloten met de Luchtverkeersleiding Nederland € 10 mln. (in 2005) en in een aanvulling in 2009 voor € 30 mln., aan de Dienst Wegverkeer € 23 mln. (in 2003) en aan de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen € 5 mln. (in 2005)

De cijfers

Tabel 9 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2009.

Tabel 9: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2009	1 312 000
Nieuw verstrekt in 2009*	68 000
	<hr/>
	1 380 000
Afname van het risico in 2009	- 1 300 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2009	80 000

* Hiervan heeft 38 mln. betrekking op 3 convenanten die gesloten zijn vóór 2009 (zie toelichting).

7.3.3.7 Tegenrekeningen

€ 5 744 443 547,70

Grondslag

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

7.3.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds

€ 372 259 361,54

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

7.4 BALANSEN PER 31 DECEMBER 2009 VAN DE BATEN-LASTENDIENSTEN VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

KNMI

Gespecificeerde verantwoordingsstaat per 31 december 2009 (Bedragen x € 1 000)				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting 2009	Realisatie 2009	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2008
Baten				
Opbrengst moederdepartement	29 179	36 818	7 639	29 311
Opbrengst overige departementen	112	1 165	1 053	341
Opbrengst derden	16 049	18 451	2 402	18 317
Rentebaten	35	3	- 32	94
Vrijval voorzieningen		222	222	
Bijzondere baten	89	91	2	91
Totaal baten	45 464	56 750	11 286	48 154
Lasten				
Apparaatskosten				
* personele kosten	30 839	34 419	3 580	33 033
* materiële kosten	12 470	20 414	7 944	13 235
Rentelasten	206	140	- 66	108
Afschrijvingskosten	1 844	1 813	- 31	1 987
* materieel				
* immaterieel				
Overige Lasten				
* dotaties voorzieningen		64	64	64
* bijzondere lasten	0	0	0	54
Totaal lasten	45 359	56 850	11 491	48 481
Saldo van baten en lasten	105	- 100	- 205	- 327

Bron: KNMI

Toelichting op de verantwoordingsstaat

Opbrengst moederdepartement

In 2009 zijn de beschikbare middelen voor aardobservatie naar de baten-lastendienst KNMI overgeheveld. Dit heeft geleid tot een stijging van de opbrengsten met € 6,5 mln. Daarnaast zijn door de loon- en prijsbijstelling 2009 de opbrengsten van het moederdepartement toegenomen met € 1 mln. Door een aantal kleine mutaties is hier per saldo nog eens € 0,7 mln. bijgekomen. Tenslotte is er een daling van € 0,6 mln. door een overheveling van de financiële- en personele administratie naar de Shared Service Organisatie (SSO).

Opbrengst overige departementen

De opbrengsten van Defensie zijn gestegen tot een bedrag van € 0,96 mln. door extra werkzaamheden.

Baten-lastendienst KNMI

Opbrengst derden

Extra projectopbrengsten (subsidies) van € 2,7 mln. De kosten zijn echter met bijna hetzelfde bedrag gestegen.

Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie € 0,11 mln. lager dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door lagere projectkosten enerzijds en hogere kosten door met name de stijging van de lonen anderzijds.

Vrijval voorzieningen

Er zijn 2 voorzieningen voor een deel vrijgevallen:

- € 0,18 mln. op de voorziening voor het Vernieuwingsprogramma;
- € 0,04 mln. op de voorziening infrastructuur De Bilt.

Bijzondere baten

De bijzondere baten betreffen een vrijval van de egalisatierekening voor investeringen herinrichting nieuwbouw (€ 0,09 mln.).

Opbrengsten per productgroep

De opbrengsten gespecificeerd naar productgroep zijn:

(Bedragen x € 1 000)	Realisatie 2009	Realisatie 2008
Totaal	56 750	48 154
– Weer	30 078	28 929
– Klimaat	17 916	16 974
– Seismologie	1 943	2 066
– Aardobservatie	6 497	
– Rentebaten	3	94
– Vrijval voorzieningen	222	
– Bijzondere baten	91	91

Bron: KNMI

Personele lasten

De personele kosten zijn hoger dan begroot. Enerzijds is er een stijging door de in de cao afgesproken loonstijging en de afschaffing van de WW-premie¹ (€ 1,5 mln.), extra kosten voor medewerkers gefinancierd uit externe projecten (€ 0,4 mln. reiskosten en circa € 0,8 mln. salariskosten), hogere toelagen (€ 0,4 mln.) en inhuur (€ 1,4 mln.). Anderzijds een daling door vacatures (€ 0,4 mln.) en het onderbrengen van de financiële- en personele administratie bij SSO (€ 0,6 mln.).

Materiële lasten

In de loop van 2009 zijn de (contributie)betalingen in het kader van aardobservatie ondergebracht bij het KNMI. Dit heeft geleid tot een kostenstijging van € 6,5 mln. De materiële kosten van de subsidieprojecten zijn € 0,8 mln. hoger dan begroot. Omdat het erg lastig is de materiële kosten van de subsidieprojecten ver vooruit te begroten zijn de materiële kosten tot op heden niet in de begroting opgenomen. Tenslotte zijn de kosten voor telefonie gestegen met circa € 0,3 mln. (voornamelijk door tijdelijke dubbele lasten in verband met de vervanging van vaste data-lijnen).

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn conform de begroting.

¹ De WW premie betrof een pseudo-premie welke wel werd ingehouden bij de werknemer maar niet werd afgedragen.

Baten-lastendienst KNMI

Dotaties voorzieningen

Het betreft een dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,009 mln.) en een dotatie aan personele voorzieningen (€ 0,055 mln.).

Het negatieve resultaat zal ten laste van het Eigen Vermogen worden gebracht. Toekomstige verliezen zullen worden voorkomen door bezuinigingen op de personele kosten (taakstelling in het kader van de Vernieuwing Rijksdienst).

Balans per 31 december 2009 van Baten Lastendienst KNMI (Bedragen x € 1 000)		
	Balans 31-12-2009	Balans 31-12-2008
Activa		
Immateriële activa		
Materiële activa		
* grond en gebouwen	372	277
* installaties en inventarissen	2 360	2 826
* overige materiële vaste activa	2 699	3 039
* in ontwikkeling	130	34
Onderhandenwerk	1 698	2 808
Debiteuren	2 605	2 581
Nog te ontvangen	4 279	1 133
Liquide middelen	8 020	2 700
Totaal activa	22 163	15 398
Passiva		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	1 391	1 391
* verplichte reserves		
* onverdeeld resultaat	- 100	
Egalisatierekening	0	91
Leningen bij het MvF	4 031	3 125
Voorzieningen	1 791	2 512
Crediteuren	715	2 163
Nog te betalen	14 335	6 116
Totaal passiva	22 163	15 398

Bron: KNMI

Toelichting op de balans

In de loop van 2009 is het onderdeel aardobservatie overgedragen aan de baten- en lastendienst KNMI. Daarmee zijn onder andere de openstaande voorschotten in het kader van de tijdelijke subsidieregeling Nationaal Programma Gebruikersondersteuning ondergebracht bij de baten- en lastendienst KNMI. In de administratie is daarom een bedrag van € 12,6 mln. opgenomen als voorschot. Omdat deze uitgaven in de periode 2003 tot en met 2006 zijn gedaan ten laste van het beleidsartikel is dit zelfde bedrag ook opgenomen op de tegenrekening voorschotten.

Inmiddels is voor een deel van deze voorschotten een eindrapportage ontvangen. Deze moet echter nog worden beoordeeld door de Staat. Daarom is het voorschot nog niet afgerekend.

Door de overdracht komen ook de betalingen en ontvangsten in het kader van aardobservatie ten laste of ten gunste van het KNMI. Het KNMI heeft daartoe een additionele agentschapsbijdrage ontvangen. De in 2009 ontvangen additionele bijdrage was hoger dan benodigd was. Het over-

Baten-lastendienst KNMI

schot (€ 5,9 mln.) is verantwoord onder de nog te betalen bedragen en zal worden gebruikt om toekomstige contributiebetalingen (aan EUMETSAT) te financieren.

Daarnaast is € 1,4 mln. vooruitontvangen van het moederdepartement voor het Deltaplan KNMI en een vooronderzoek naar de haalbaarheid van het Nationale Modellen- en Datacentrum (NMDC). Hiervoor geldt dat door projectvertragingen de kosten in 2009 lager zijn uitgevallen dan begroot.

De voorzieningen zijn afgenomen van € 2,5 mln. naar € 1,8 mln. De belangrijkste mutaties zijn een onttrekking van € 0,46 mln. en een vrijval van € 0,18 mln. met betrekking tot het Vernieuwingsprogramma.

Van de voorzieningen heeft 54% een looptijd van langer dan een jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door de voor het Vernieuwingsprogramma opgenomen voorziening.

Verloopstaat voorzieningen (Bedragen x € 1 000)					
	Infrastructuur de Bilt	Flankerend beleid	ARAR99	Vernieuwingsprogramma	Totaal
Saldo per 1 jan 2009	224	12	76	2 200	2 512
Bij:					
dotatie		55			55
Af:					
vrijval	44			178	222
mutaties		62	34	458	554
Totaal af	44	62	34	636	776
Saldo per 31 dec 2009	180	5	42	1 564	1 791

Bron: KNMI

Het Eigen Vermogen bedraagt na verwerking van het verlies € 1,3 mln. Dit is 2,5% van de omzet van de afgelopen drie jaar.

Kasstroomoverzicht per 31 december 2009 (Bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie 2009	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2009 + stand depositorenkeningen	3 183	2 698	485
2. Totaal operationele kasstroom	1 365	5 613	4 248
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 2 000	- 1 232	768
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		34	34
3. Totaal investeringskasstroom	- 2 000	- 1 198	802
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)			
4b. Eenmalige storting door moederdepartement (+)			
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 906	- 694	212
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	2 000	1 600	- 400
4. Totaal financieringskasstroom	1 094	906	- 188
5. Rekening-courant RHB 31 december 2009 + stand depositorenkeningen (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)	3 642	8 019	4 377

Toelichting op het Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Voornaamste oorzaken voor de hoge operationele kasstroom zijn een stijging van de vooruit ontvangen en nog te betalen bedragen met € 9,2 mln. en een afname van de nog te factureren bedragen (onderhandenwerk) met € 1,1 mln. Hiertegenover staat een daling van het crediteuren-saldo met € 1,4 mln., een afname van de voorzieningen van € 0,7 mln. en een grote stijging van de vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen (€ 3,3 mln.).

Investeringskasstroom

De aanschaf van duurzame goederen betreft met name kantoorautomatisering (€ 0,35 mln.), waarneemapparatuur (€ 0,31 mln.) en gebouwinstallaties (€ 0,13 mln.).

Financieringskasstroom

Er een beroep gedaan op de leenfaciliteit van € 1,6 mln. Door onvoorziene oorzaken zijn de daadwerkelijke investeringen lager uitgevallen.

Doelmatigheid

	Nominaal			Geïndexeerd: 2008=100		
	Realisatie		Raming	Realisatie		Raming
	2008	2009	2009	2008	2009	2009
Kostprijs in € per eenheid product						
– percentage overhead	20%	20%	21%	100	100	105
– fte's overhead	98	96	92	100	97	94
– kostprijs per fte	107	113	105	100	105	98
Productievolume (jaar)						
– verhouding productieve uren en normuren	69%	69%	69%	100	100	100

Toelichting

Het percentage overhead en de fte's overhead worden bepaald op basis van de geboekte uren.

De kostprijs per fte wordt bepaald door de totale kosten exclusief contributies in het kader van aardobservatie, dotaties voorzieningen en bijzondere lasten te delen door het aantal fte's.

Er is geen direct oorzakelijk verband tussen de ontwikkeling van de kostprijs per fte en de ontwikkeling van de doelmatigheid. Zo wordt de stijging van de kostprijs per fte voor een groot deel veroorzaakt door een stijging van de loonsom (+ 6,4%). Daarnaast heeft ook de daling van het aantal fte's (1,2%) geleid tot een stijging van de kostprijs per fte.

RIJKSWATERSTAAT

Gespecificeerde Staat van baten en lasten per 31 december 2009 (x € 1 000)				
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	realisatie 2008
Baten				
Opbrengst moederdepartement	1 886 154	2 328 047	441 893	2 441 401
Opbrengst overige departementen	–	29 085	29 085	1 196
Opbrengst derden	81 504	89 963	8 459	110 299
Rentebaten	800	1 368	568	2 752
Bijzondere baten	5 000	22 705	17 705	8 082
Exploitatiebijdrage	–	–	–	–
Totaal baten	1 973 458	2 471 168	497 710	2 563 730
Lasten				
Apparaatskosten	992 967	1 088 579	95 612	1 063 295
* personele kosten	736 919	758 552	21 633	720 325
* materiële kosten	256 048	330 027	73 979	342 970
Onderhoud	910 757	1 281 685	370 928	1 463 931
Rentelasten	13 236	9 232	– 4 004	8 804
Afschrijvingskosten	53 948	47 552	– 6 396	47 987
* materieel	49 668	45 420	– 4 248	45 842
* immaterieel	4 280	2 132	– 2 148	2 145
Dotaties voorzieningen	2 550	4 163	1 613	–
Bijzondere lasten	–	2 294	2 294	8 066
Totaal lasten	1 973 458	2 433 505	460 047	2 592 083
Saldo van baten en lasten	0	37 663	37 663	– 28 353

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting op de verantwoordingsstaat

Baten

Opbrengst Verkeer en Waterstaat

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur en verkeersmanagement;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg en onderhoud van infrastructuur;
- capaciteit die Rijkswaterstaat levert in het kader van de kennis- en adviestaken.

De toename van de opbrengsten van het moederdepartement ten opzichte van de begroting worden in belangrijke mate veroorzaakt door de toevoeging van middelen ten behoeve van de intensiveringen van het Beheer en Onderhoud op de netwerken mede als uitvloeisel van het aanvullend beleidsakkoord.

Specificatie opbrengst moederdepartement	Begroting 2009	Realisatie 2009
Hoofdwatersystemen	285 839	428 914
Hoofdwegen	1 071 773	1 339 801
Hoofdvaarwegen	470 607	518 546
Overig	57 935	40 786
Totaal	1 886 154	2 328 047

Bron: Rijkswaterstaat

Opbrengsten overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen uit hoofde van activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd. Het belangrijkste deel betreft opbrengsten voor de activiteiten van de in 2009 opgerichte Rijksrederij, welke nog niet in de begroting waren opgenomen.

Opbrengsten derden

De opbrengsten derden betreffen voor een belangrijk deel vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen (22 mln.) en opbrengsten in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (15 mln.). Daarnaast bestaan de opbrengsten grotendeels uit vergoedingen van onder meer provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van beheer en onderhoud.

Rentebaten

Deze hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijndeposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden. De rentebaten zijn hoger dan begroot als gevolg van een hoger saldo Liquide Middelen gedurende het jaar.

Bijzondere baten

De bijzondere baten betreffen onder meer de additionele teruggaven van BTW over voorgaande jaren (5 mln.), teruggave van energiebelasting (10,3 mln.), boekwinsten verkoop van activa (1,5 mln.), extra opbrengsten 2008 (1,7 mln.) en een aantal kleine posten.

Lasten

Personele kosten

De personele kosten zijn hoger dan begroot. De kosten van eigen personeel zijn voornamelijk hoger dan begroot als gevolg van de bijstelling van de lonen met ruim 4,4%, welke niet in de begroting was opgenomen. Daarnaast waren de kosten van inhuur enigszins hoger als gevolg van vervangende inhuur op vacatures. Omdat het beleid is terughoudend om te gaan met vervangende inhuur is de hogere realisatie beperkt gebleven. De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op kerntaken van Rijkswaterstaat.

Specificatie	Begroting 2009	Realisatie 2009
Aantal FTE	9 482	9 202
Kosten per FTE	71	74
Eigen personeelskosten	671 919	684 405
Inhuur	65 000	74 147
Totale personele kosten	736 919	758 552

Bron: Rijkswaterstaat

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan onder meer uit: bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen en kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen. De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van de kosten van de Rijksrederij, die niet begroot waren, en meer kosten als gevolg van uitbesteding.

Onderhoud

Onderhoud heeft betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus), die werkzaamheden uitvoeren die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. De hogere realisatie op beheer- en onderhoudskosten is grotendeels veroorzaakt door intensivering van het onderhoud. Uit hoofde van de door het kabinet vrijgemaakte investeringsimpuls zijn onder andere extra middelen besteed aan het herstel van vorstschade, de versnelde renovatie van bruggen en sluizen en baggerwerkzaamheden. Daarnaast betreft het hier de kosten van inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces.

Rentelasten

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten en de kosten gemoeid met een tijdelijk negatief saldo rekening-courant. Deze kosten zijn lager dan begroot als gevolg van een lager beroep op de leenfaciliteit in zowel 2008 als 2009.

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa. Door lagere investeringen dan begroot in 2008 en 2009 zijn de afschrijvingskosten lager dan begroot.

Dotaties aan voorzieningen

De begrote dotatie had betrekking op voorzieningen materieel, die als gevolg van de afwikkeling van de vordering moederdepartement ultimo 2008 geheel zijn afgeboekt. De dotaties aan de voorziening bestaan uit arbeidsvoorwaardenverschil als gevolg van de oprichting van de Rijksrederij en een dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten zijn veroorzaakt door boekverliezen wegens het afstoten van vaste activa (1,1 mln.), een achterstallige RGD-factuur uit 2007 voor renovatie als gevolg van brandschade, die eind 2009 is ontvangen, waarvan de voorziening in 2008 is afgeboekt als gevolg van de afspraken rondom de vordering moederdepartement (0,7 mln.) en een aantal kleine posten.

Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

Balans per 31 december 2009 (x € 1 000)	Balans 31-12-2009	Balans 31-12-2008
Activa		
Immateriële activa	2 146	3 594
Materiële activa	279 429	275 866
* grond en gebouwen	123 783	126 841
* installaties en inventarissen	31 492	36 373
* overige materiële vaste activa	124 154	112 652
Financiële vaste activa	125 487	136 986
Voorraden		
MIRT-projecten	8 419 731	6 382 163
Debiteuren	35 861	25 746
Nog te ontvangen	40 860	42 651
Liquide middelen	307 717	279 339
Totaal activa	9 211 231	7 146 345
Passiva		
Eigen Vermogen	59 480	21 817
* exploitatiereserve	21 746	50 012
* verplichte reserves	71	158
* onverdeeld resultaat	37 663	- 28 353
Langlopend vreemd vermogen	223 340	221 482
Voorzieningen	2 168	-
MIRT-projecten	8 419 731	6 382 163
Crediteuren	74 886	127 466
Nog te betalen	431 626	393 417
Totaal passiva	9 211 231	7 146 345

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting op de balans

Activa

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De afname van de immateriële vaste activa wordt veroorzaakt doordat de afschrijvingen groter waren dan de nieuwe investeringen.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De toename van de materiële vaste activa wordt met name veroorzaakt door de stijging van de post Voer- en Vaartuigen als gevolg van de aanschaf van bijzondere voertuigen zoals mobiele drips en stroommachines en een viertal schepen.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2010) is opgenomen onder debiteuren.

MIRT-projecten

Onder de post MIRT-projecten is het cumulatief van de directe productie-uitgaven op lopende MIT/SNIP-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post «MIRT-projecten». Deze post is toegenomen door uitgaven op een groot aantal projecten, zoals Rijksweg 2 Holendrecht, Rijksweg 2 Tangent Eindhoven. Hier tegenover staat de oplevering van onder andere de Rijksweg 7 Zuidring Groningen en A12 Veenendaal – Ede.

Debiteuren

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. De debiteuren ouder dan 2 jaar zijn 100% voorzien tenzij aannemelijk is gemaakt dat een lager voorziening volstaat. Overige debiteuren worden afhankelijk van hun ouderdom procentueel voorzien. De debiteuren zijn per eind 2009 € 10 mln. hoger dan eind 2008, grotendeels vanwege het kortlopende deel van de vordering op het moederdepartement. In 2009 heeft het moederdepartement € 0,5 mln. afgelost en in 2010 moet het moederdepartement € 11,5 mln. aflossen.

Nog te ontvangen

«Nog te ontvangen» bestaat uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen alsmede betaalde waarborgsommen.

Liquide middelen

De stijging van de post Liquide Middelen wordt met name veroorzaakt door het resultaat lopend boekjaar.

Passiva

Eigen Vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit een verplichte reserve, een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat. De verplichte reserve betreft de geactiveerde in eigen beheer ontwikkelde software. In 2009 heeft het agentschap RWS een positief resultaat gerealiseerd van € 37,6 mln. Hiervan heeft € 15 mln. betrekking op de Rijksrederij. De aan LNV en Douane doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor het gebruik van de schepen van de Rijksrederij worden bepaald op vervangingswaarde, terwijl schepen op historische kostprijs zijn gewaardeerd. Het positieve resultaat dat als gevolg van dit verschil is ontstaan (€ 12 mln.) zal worden aangewend voor aanschaf van nieuwe schepen en voor levensduur verlengend onderhoud. Het eigen vermogen blijft ruimschoots binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet van de afgelopen 3 jaar (circa € 2,4 mld.) In onderstaand overzicht wordt de ontwikkeling van het Eigen Vermogen weergegeven.

Ontwikkeling Eigen vermogen	Stand per 1/1/2006	Stand per 31/12/06	Stand per 31/12/07	Stand per 31/12/08	Stand per 31/12/09
Eigen vermogen					
– exploitatiereserve	0	249	41 152	50 012	21 745
– verplichte reserve	324	75	105	158	71
– onderverdeeld resultaat	0	40 933	8 913	– 28 353	37 663
Totaal	324	41 257	50 170	21 817	59 480

Bron: Rijkswaterstaat

Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

Langlopend vreemd vermogen

De langlopende lening betreft een lening bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit. Door investeringen in onder meer voeren vaartuigen is in 2009 meer geleend bij het ministerie van financiën (zie toelichting Materiële vaste activa).

Vorzieningen

Als gevolg van de afspraken over de afwikkeling van de vordering op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn de voorzieningen materieel geheel afgeboekt per 31 december 2008. Bij de vorming van de Rijksrederij in 2009 is de voorziening arbeidsvoorwaardenverschil ontstaan als gevolg van de arbeidsvoorwaardenverschillen voor het personeel dat naar Rijkswaterstaat is overgekomen. Deze voorziening is gewaardeerd tegen nominale waarde.

	Stand 1-1-09	Dotatie 2009	Ontrekking 2009	Vrijval 2009	Stand 31-12-09
Voorziening arbeidsvoorwaardenverschil	0	2 475	- 307	0	2 168
Totaal	0	2 475	- 307	0	2 168

Bron: Rijkswaterstaat

MIRT-projecten

Voor een toelichting wordt verwezen naar de debet-post MIRT-projecten.

Crediteuren

De afname in 2009 wordt met name verklaard door een aantal grote facturen die eind 2008 te laat zijn ontvangen voor betaling in dat jaar en in derhalve in 2009 zijn voldaan. Eind 2009 deed dit zich in mindere mate voor. De relatief lage stand ultimo 2009 is mede het gevolg van de sturing op de verbetering van het betaalgedrag binnen Rijkswaterstaat.

Nog te betalen

Onder «nog te betalen» zijn de nog uit te voeren werkzaamheden (187 mln.) en overige schulden en overlopende passiva (245 mln.) opgenomen. De «nog uit te voeren werkzaamheden» zijn op de balans gepassiveerd en zullen in 2010 worden uitgevoerd.

Kasstroomoverzicht per 31 december 2009 (x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
1. Rekening-courant RHB+ stand depositorekeningen 1 januari 2009	65 256	279 331	214 075
	0	0	0
2. Totaal operationele kasstroom	40 809	73 628	32 819
Totaal investeringen (-/-)	- 85 000	- 52 013	32 987
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	2 351	2 351
3. Totaal investeringskasstroom	- 85 000	- 49 662	35 338
Storting op deposito (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 53 948	- 43 668	10 280
Beroep op leenfaciliteit (+)	85 000	48 079	- 36 921
4. Totaal financieringskasstroom	31 052	4 411	- 26 641
5. Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 31 december 2009 (=1+2+3+4)	52 117	307 708	255 591
(maximale roodstand 0,5 mln. euro)	0	0	0

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2009 uit de reguliere bedrijfsvoering. De hogere realisatie wordt met name verklaard door het resultaat van 2009.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. Het belangrijkste deel van deze investeringen had betrekking op de categorie vaar- en voertuigen (€ circa 28 mln.) onder meer als gevolg van de aanschaf van schepen voor de Rijksrederij en bijzondere voertuigen als mobiele DRIPs en strooimachines. De investeringskasstroom is lager dan begroot als gevolg van terughoudendheid bij het aangaan van nieuwe investeringen.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van het agentschap, te weten:

- Beroep op de leenfaciliteit (circa 48,1 mln.);
- Aflossingen op leningen (circa 43,7 mln.)

Vanwege de lagere investeringen ontstond er een lagere financieringsbehoefte en derhalve een lagere financieringskasstroom.

Doelmatigheidsindicatoren

Een doelstelling van de agentschapvorming van Rijkswaterstaat is het verhogen van de doelmatigheid. Om te kunnen beoordelen hoe de doelmatigheid zich ontwikkelt, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren. Met ingang van het jaarverslag 2009 zijn de te hanteren doelmatigheidsindicatoren voorgeschreven. Daardoor kunnen de ondergenoemde indicatoren afwijken van de genoemde indicatoren in de begroting. Omdat de voorgeschreven kwaliteitsindicatoren nog in ontwikkeling zijn,

Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

zijn deze nog niet opgenomen in deze verantwoording. Naar verwachting kunnen deze doelmatigheidsindicatoren medio 2010 worden opgeleverd.

Apparaatskosten per eenheid areaal	2009
Hoofdwegennet	44 338
Hoofdvaarwegennet	40 287
Hoofdwatersystemen	2 454

Bron: Rijkswaterstaat

% Apparaatskosten tov omzet	2006	2007	2008	2009
% lk tov omzet	31%	30%	24%	23%

Bron: Rijkswaterstaat

Kosten per FTE (in euro)	2006	2007	2008	2009
Kosten per FTE	111 032	115 657	117 348	119 733
Met prijspeilcorrectie	111 032	112 733	110 877	109 538

Bron: Rijkswaterstaat

Omzet per productgroep	2006	2007	2008	2009
Hoofdwatersystemen	331 566	354 755	391 432	428 914
Hoofdwegen	1 408 543	1 486 019	1 422 386	1 339 801
Hoofdvaarwegen	341 610	436 365	545 990	518 546
Overig	70 721	142 559	81 593	40 786
TOTAAL	2 152 440	2 419 698	2 441 401	2 328 047

Bron: Rijkswaterstaat

Formatie, Bezetting en % overhead	2006	2007	2008	2009
FTE formatie	9 629	9 618	9 545	9 566
FTE bezetting	9 018	8 911	9 083	9 202
% overhead	20,0%	19,1%	16,6%	16,1%

Bron: Rijkswaterstaat

Exploitatiesaldo als % van de omzet	2006	2007	2008	2009
Exploitatiesaldo	1,8%	0,4%	- 1,1%	1,5%

Bron: Rijkswaterstaat

Toelichting

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Een dalende trend van de kosten per eenheid areaal geeft een indicatie van een toename in de efficiëntie van de organisatie op het gebied van Beheer en Onderhoud en Verkeersmanagement. De definitie van deze indicator wijkt af van de indicator die in de begroting is genoemd. De uitkomsten zijn derhalve niet vergelijkbaar.

Vanwege de herdefiniëring van deze indicator, is het niet mogelijk vergelijkbare bedragen voor eerdere jaren op te nemen in deze verantwoording.

% Apparaatskosten tov omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (incl GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. Een daling van dit percentage is een indicatie van een toenemende efficiëntie van de organisatie.

Kosten per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten en materiële kosten) per formatieve ambtelijke FTE. Wanneer deze kosten minder snel stijgen dan de loon- en prijsstijging dan is dit een indicatie van een toename in doelmatigheid van de organisatie zijn.

Omzet per productgroep

In de onderstaande tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Organisatiegrootte in FTE

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie.

De stijging in de bezetting wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de overdracht van medewerkers van het Ministerie van LNV en Financiën (Douane) ten behoeve van de Rijksrederij.

Percentage overhead

Deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen Rijkswaterstaat zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo.

INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT (IVW)

Staat van baten lasten

Gespecificeerde Staat van baten en lasten per 31 december 2009 Bedragen in EUR1000				
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
Baten				
Opbrengst moederdepartement	68 364	93 207	24 843	79 893
Opbrengst overige departementen	0	0	0	
Opbrengst derden	11 014	17 413	6 399	23 161
Rentebaten	200	536	336	680
Vrijval voorzieningen	0	341	341	
Bijzondere baten	0	0	0	744
Totaal baten	79 578	111 497	31 919	104 477
Lasten				
Apparaatskosten				
* personele kosten	55 870	78 094	22 224	63 057
* materiële kosten	18 619	22 802	4 183	41 985
Rentelasten	607	117	- 490	246
Afschrijvingskosten				
* materieel	1 332	1 169	- 163	1 030
* immaterieel	3 150	1 264	- 1 886	992
Overige Lasten				
* dotaties voorzieningen	0	3 916	3 916	1 137
* bijzondere lasten	0	0		327
Totaal lasten	79 578	107 362	27 784	108 773
Saldo van baten en lasten	0	4 135	4 135	- 4 297

Bron: IVW

Toelichting op de verantwoordingsstaat

Baten

Opbrengst moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie VenW verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor de producten Inspectie en Handhaving, alsmede kennis, advies en berichtgeving. Het verschil met de ontwerp-begroting valt te verklaren door realisatie van eerder gereserveerde middelen (onder andere middelen voor extra inzet t.b.v. het toezicht op taxi in de G-4 en de front office Schiphol t.b.v. reductie van toezichtslasten) en door mutaties per Voor- en Najaarsnota. Bij de IVW was sprake van een structureel verschil tussen baten en lasten. Bij voorjaarsnota is dit aangevuld waarmee baten en lasten weer met elkaar in evenwicht zijn gebracht. Daarnaast is de loon- en prijsbijstelling toegevoegd en is compensatie geboden voor de opbrengstderiving als

gevolg van het besluit om post-toelatingsproducten niet meer in rekening te brengen.

Opbrengst derden

De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van het product «vergunningen» in rekening gebrachte tarieven. De uitplaatsing van de vergunningverlenende taken aan KIWA heeft niet meer in 2009 plaatsgevonden met als gevolg dat de opbrengsten derden in 2009 hoger zijn uitgevallen begroot. Aan de lastenzijde resulteert dit in hogere personele kosten.

Rentebaten

De rentebaten zijn hoger dan geraamd door de hogere stand van de liquide middelen.

Vrijval voorzieningen

De hogere realisatie is met name ontstaan door vrijval van de voorziening debiteuren. De vrijval is ontstaan doordat een aantal oude vorderingen toch betaald zijn of doordat de facturen zijn gecrediteerd.

Lasten

De Apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2009.

Personele kosten

Als gevolg van de vertraging in de overdracht van de vergunningverlenende taken staan, tegenover de hogere opbrengst derden, ook hogere personele kosten.

Daarnaast is het verschil het gevolg van de inhuurkosten voor twee geoordeelde ICT-projecten, die zijn vertraagd. Ten slotte zijn als gevolg van de herijking van de IVW-begroting, waarbij baten en lasten met elkaar in evenwicht zijn gebracht, ook de personele kosten aangepast.

Materiële kosten

De materiële kosten zijn hoger dan in de ontwerpbegroting geraamd. Dit is veroorzaakt door de vertraging van de overdracht van vergunningverlenende taken. Ten opzichte van de realisatie 2008 is echter sprake van een daling door lagere kosten bij uitbesteding.

Rentelasten

In 2007 en 2008 is er minder geïnvesteerd in het wagenpark en in het Informatieplan, hetgeen tot gevolg heeft dat er minder rentelasten betaald moest worden.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten betreffen het wagenpark en geactiveerde projecten uit het Informatieplan. Omdat er minder geïnvesteerd is en een aantal ICT-projecten nog «in aanbouw» zijn, worden er ten opzichte van het begrote bedrag, minder afschrijvingslasten geboekt onder de immateriële vaste activa.

Dotaties voorzieningen

In 2009 zijn drie nieuwe voorzieningen getroffen:

- Herhuisvestingsvoorziening (€ 0,664 mln.);
- Een voorziening voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie (SB-functie) en daardoor eerder met pensioen kunnen gaan (€ 2,500 mln.);
- Een voorziening voor de ICT-(migratie)kosten die samenhangen met de *reorganisatie* (uitplaatsing van taken) (€ 0,500 mln.).

Balans per 31 december 2009 (x € 1 000)		
	Balans t	Balans t-1
Activa		
Immateriële activa	5 961	4 536
Materiële activa		
* grond en gebouwen		
* installaties en inventarissen	50	72
* overige materiële vaste activa	1 692	2 528
Voorraden		
Debiteuren	1 718	2 746
Nog te ontvangen	1 446	1 975
Liquide middelen	55 828	26 858
Totaal activa	66 695	38 715
Passiva		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	- 5 749	- 536
* verplichte reserves	5 749	4 536
* onverdeeld resultaat	4 135	- 4 297
Leningen bij het MvF	2 599	1 920
Voorzieningen	4 630	1 138
Crediteuren	1 855	3 441
Nog te betalen	53 476	32 513
Totaal passiva	66 695	38 715

Bron: IVW

Toelichting op de balans

Activa

(Im)materiële activa

De hogere balanswaarde van deze posten is het gevolg van investeringen in het wagenpark en zelf ontwikkelde software.

Debiteuren

Het saldo van de debiteuren en van de bijbehorende voorziening is vooral gedaald door de creditering van de facturen voor post-toelating bij Luchtvaart. Ook is een aantal lang openstaande vorderingen alsnog geïnd.

Nog te ontvangen

Deze overlopende activa bestaan uit een aantal kleinere posten.

Liquide middelen

De Inspectie V&W heeft een rekening-courantverhouding met de Rijks-hoofdboekhouding. Van de ruim € 55 mln. die per 31 december op de rekening-courant staat, is € 51,1 mln. als deposito geplaatst bij de Rijks-hoofdboekhouding. Het positieve saldo wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen, die in de loop van 2010 en verder tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden zijn in 2009 gestart, waarvan de uitgaven in 2010 en latere jaren worden verwacht.

Passiva

Eigen vermogen

De verplichte reserve moet worden aangehouden vanwege de activering van immateriële vaste activa. Na de nadelige saldi over 2007 en 2008 heeft de Inspectie in 2009 een batig saldo van € 4,135 mln gerealiseerd. Op basis van de gemiddelde omzet over de jaren 2007 t/m 2009 is het rekenkundig plafond voor maximale eigen vermogen € 5,157 mln. De eigenaar bepaalt hoe het resulterende eigen vermogen wordt aangewend.

Voorzieningen

In 2009 zijn de volgende voorzieningen getroffen:

- In 2010 verhuist een gedeelte van de IVW naar Utrecht. Voor de daarmee samenhangende kosten is een *herhuisvestingsvoorziening* getroffen.
- Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie (SB-functie) is op basis van de *FLO*-regeling een voorziening getroffen.
- Voor de ICT-(migratie)kosten die samenhangen met de *reorganisatie* (uitplaatsing van taken) is een voorziening getroffen. In het boekjaar 2009 hebben aan deze nieuwe voorzieningen geen onttrekkingen plaatsgevonden. De overige dotaties aan de voorzieningen betreffen dubieuze debiteuren en de wachtgeldvoorziening. Het verloop van deze laatste twee voorzieningen wordt in onderstaande verloopstaten toegelicht.

Verloopstaat voorziening wachtgeld bedragen X € 1000	2009
Stand begin boekjaar	499
Dotatie ten laste van het resultaat	10
Onttrekking voorziening	- 129
Vrijval indexatie 2009	- 52
Stand eind boekjaar	328

Bron: IVW

Verloopstaat voorziening dubieuze debiteuren Bedragen x € 1000	2009
Stand begin boekjaar	2 491
Dotatie ten laste vna het resultaat	170
Vrijval ten guste van het resultaat	- 289
Onttrekking Definitief Buiten Invorderingstelling (DBI)	- 77
Onttrekking	- 41
Stand eind boekjaar	2 254

Bron: IVW

Nog te betalen

Dit betreft nog niet gerealiseerde middelen voor ICT-projecten (€ 28,2 mln), de programmagelden voor het Project Koninkrijk (BES) (€ 7,8 mln). Tevens worden onder deze post onder anderen de verplichtingen aan eigen personeel en vooruitontvangen bedragen van derden verantwoord.

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2009 Bedragen x € 1 000			
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
1. Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 1 januari 2009	8698	26 858	18 160
2. Totaal operationele kasstroom	2 500	30 245	27 745
Totaal investeringen (-/-)	- 7 997	- 3 000	4 997
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 7 997	- 3 000	4 997
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	297	297
Aflossingen op leningen (-/-)	- 4 482	- 1 401	3 081
Beroep op leenfaciliteit (+)	7 997	2 826	- 5 171
4. Totaal financieringskasstroom	3 515	1 721	- 1 794
5. Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 31 december 2009(=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 mln. euro)	6 716	55 825	49 109

Bron: IVW

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Totaal operationele kasstroom

De operationele kasstroom geeft de kasstromen weer die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. De positieve operationele kasstroom is vooral ontstaan door toename van de vlottende passiva (+ 19,884 mln.). Het betreft hier vooral de middelen die voor de lopende ICT-projecten en BES ter beschikking zijn gesteld.

Totaal investeringskasstroom

Er is het afgelopen jaar voor € 0,311 mln. geïnvesteerd in het wagenpark. Tevens is er geïnvesteerd in immateriële vaste activa (€ 2,689 mln.) van het Informatieplan.

Ten opzichte van de begroting is er minder geïnvesteerd. Dit komt doordat geplande investeringen in het wagenpark momenteel heroverwogen worden en pas later plaats zullen vinden. Ook is een kleiner dan begroot deel van de uitgaven voor zelfontwikkelde software activeerbaar, waardoor deze uitgaven direct als kosten worden gerealiseerd.

Totaal financieringskasstroom

Het negatieve eigen vermogen over 2008 is in de loop van 2009 aangevuld door het moederdepartement. Voor de investeringen in vaste activa is voor € 2,826 mln. een lening afgesloten.

Door minder te investeren in het wagenpark (zie vorig punt) en door minder activeerbare uitgaven voor zelfontwikkelde software is, voor een belangrijk deel, de (begrote) basis om een lening aan te vragen weggevallen.

Rekening-courant RHB per 31 december 2009

Het positieve saldo per 31 december wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen, die in de loop van 2010 en verder tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden zijn in 2009 gestart. De meeste kosten en uitgaven worden in 2010 en mogelijk

Baten-lastendienst IVW

2011 verwacht. Het saldo op de rekening-courant dat hierdoor ter vrije beschikking is gekomen, is op een deposito geplaatst dat in begin 2010 vrijvalt.

Doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving Generiek Deel	2008	2009
1. Kostprijzen per product (groep)		
– Handhaving	43 454	43 086
– Vergunningverlening	29 647	27 826
– Kennis, advies en berichtgeving	28 329	26 275
2. Tarieven/uur		
– Handhaving	113	113
– Vergunningverlening	106	109
– Kennis, advies en berichtgeving	138	133
3. Omzet per produktgroep (pxq)		
– Handhaving	40 901	43 086
– Vergunningverlening	29 227	27 826
– Kennis, advies en berichtgeving	26 664	26 275
4. FTE-totaal (excl. externe inhuur) (1)	981,2	916,6
5. Saldo van baten en lasten (%)	– 4,11%	3,65%
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen		
Vergunning goederenvervoer Binnenvaart	24,7	26
Vergunningbewijs vervoer Binnenvaart	22,6	24
Rijnvaartverklaring	22,8	21
Smartcard digitale tachograaf	35	35
7. Kwaliteitsindicator 2: ziekteverzuim	4,5	4,2
Omschrijving Specifiek Deel		
Inspectie Diensten		
8. Kostprijs/product:		
<i>Inspectie</i>	43 454	43 086
<i>Vergunningverlening</i>	29 647	27 826
<i>Kennis, advies en berichtgeving</i>	28 329	26 275
9. Kwaliteit Handhaving:		
<i>Klachten</i>	53	40
<i>Geground verklaarde klachten (%)</i>	n.b.	n.b.

Bron: IVW

¹ De lagere waarde bij FTE-totaal is het resultaat van het nadrukkelijk sturen van de IVW op personele lasten, onder ander als gevolg van een vacaturestop.

BIJLAGE 1

Toezichtsrelaties ZBO's en RWT's

Algemeen

In 2008 heeft VenW een wetsvoorstel voorbereid waarmee zeven zbo's onder de Kaderwet zbo's worden gebracht en een aantal zbo's als zelfstandige bestuursorganen worden opgeheven (Verzamelwet zbo's VenW). Nadat dit wetsvoorstel eind 2008 is voorgelegd aan BZK is met BZK discussie gevoerd over de rol van de Raden van Toezicht. Begin 2010 is overeenstemming bereikt met BZK. Het Verzamelwetsvoorstel zbo's VenW kan daarmee verder in procedure worden gebracht.

In 2009 is binnen VenW een toezichteenheid uitvoeringsorganisaties geformeerd, die onafhankelijk van beleid onder de DGMO is gepositioneerd. Het doel van de eenheid is om de ministeriële verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat te borgen ten aanzien van de zelfstandige bestuursorganen, door middel van verdere professionalisering van de toezichtfunctie.

In september 2009 is het toezichtjaarplan 2010 door de Bestuursraad vastgesteld.

De Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn opgenomen in de personeelsreductie uit het programma Vernieuwing Rijksdienst. De minister heeft geen formeel-juridische middelen om een personeelsreductie bij deze organisaties af te dwingen. De betrokken organisaties hebben echter aangegeven de aan hen gevraagde bijdrage aan de personeelsreductie op de aangegeven tijd te zullen realiseren. De daartoe opgestelde plannen van aanpak worden nu uitgevoerd. De voortgang wordt door VenW gemonitord. Recente beleidsintensiveringen (RDW en CBR) en doorgevoerde urgente kwaliteitsverbeteringen (CBR) leveren spanningen op met de reductiedoelstelling. Eind 2009 was sprake van een reductie van het aantal fte bij de desbetreffende ZBO's ten opzichte van eind 2008.

Onderstaand wordt voor een geselecteerd aantal zbo's en rwt's een overzicht gegeven van de toezichtbevindingen over 2009. De bijlage wordt afgesloten met een totaaloverzicht van de zbo's en rwt's die onder de minister van VenW ressorteren. In de begroting van VenW zijn geen ramingen opgenomen ten aanzien van tariefgefinancierde zbo's. Om die reden wordt ook in het jaarverslag geen overzicht van de realisatie opgenomen. Voor een nader beeld van de financiële realisatie van deze organisaties wordt verwezen naar hun respectievelijke jaarverslagen.

Dienst Wegverkeer (RDW)

Uit het jaarverslag 2008 blijkt dat de kwaliteit van de dienstverlening op nagenoeg alle terreinen voldoet aan de gestelde normen. Ten aanzien van de doorlooptijden voor de afgifte van ontheffingen voor exceptioneel transport zijn door de RDW aanvullende maatregelen getroffen. Het aantal klachten van de Nationale ombudsman is in 2008 in absolute aantallen gelijk gebleven. Het aantal bezwaarschriften en beroepszaken is in absolute aantallen afgenomen.

De RDW heeft in het verslagjaar te maken gehad met teruglopende omzetten en tegenvallende opbrengsten als gevolg van de neergaande conjunctuur. De RDW heeft maatregelen getroffen om de kosten te redu-

ceren. Desalniettemin wordt het jaar afgesloten met een negatief resultaat. Dit resultaat komt ten laste van de reserves.

Voor wat betreft de tariefontwikkeling moet 2009 gezien worden als overgangsjaar. Daar waar in voorgaande jaren overreserve middels tariefverlagingen kon worden teruggegeven aan de afnemers, zullen de tarieven de komende periode weer moeten worden verhoogd om kostendekkend te blijven.

Voor 2010 is een tariefstijging noodzakelijk gebleken om de kostendekkendheid te verbeteren. VenW heeft geen goedkeuring verleend aan de door de RDW voorgestelde gemiddelde tariefverhoging van 4,75%. In overleg met de RDW is overeenstemming bereikt om de tarieven met 2,8% te verhogen en om aanvullende maatregelen te treffen om de kosten te reduceren.

In 2008 heeft de RDW een plan opgesteld waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het kabinetsbeleid om een reductie van het aantal fte met 10% per eind 2011 (t.o.v. de peildatum 1-1-2006) te realiseren.

Eind 2009 is het aantal Fte's met 30 afgenomen ten opzichte van eind 2008. In 2009 is een onderzoek uitgevoerd naar de formatieontwikkeling RDW. Geconstateerd is dat de RDW aanvullende maatregelen moet treffen om de fte reductiedoelstelling te realiseren.

De Jaarrekening 2008 is in 2009 met goedkeurende accountantsverklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan Verkeer en Waterstaat ter informatie aangeboden.

CBR

Het CBR heeft in 2009 onder verscherpt toezicht gestaan. Dit verscherpt toezicht heeft geleid tot intensivering van de contacten met het departement en het verstrekken van aanvullende periodieke informatie aan het departement. Dit besluit is genomen naar aanleiding van onvoldoende prestaties bij de uitvoering van de publieke taak door het CBR. In 2009 is ingezet op een verbetertraject voor het terugdringen van de lange wachttijden voor reservering van rijexamens, verbeteren doorlooptijd en het wegwerken van een achterstand bij het afwickelen van vorderingendossiers en het bekorten van de doorlooptijden bij medische dossiers. Eind van het jaar waren de prestatie-indicatoren aanzienlijk verbeterd. De voorgenomen reorganisatie van het CBR kon vanwege een uitspraak van de Ondernemingskamer niet in 2009 worden geëffectueerd.

Het CBR is zichzelf ook bewust dat de prestaties structureel verbetering behoeven en heeft de interne audit functie een meer prominente rol laten vervullen. De interne auditdienst zal periodiek rapporteren aan de Auditcommissie van de Raad van Toezicht. Het streven is nu gericht op het verkrijgen van een stabiele situatie, waarbij de prestaties structureel op een hoger niveau zijn gebracht. Hiertoe heeft de directie in 2009 een reorganisatie voorbereid. De reorganisatie kent een procesgestuurde indeling in plaats van een regionale indeling. Begin 2010 is hierover overeenstemming bereikt met de medezeggenschap.

Over de aangehaalde CBR problematiek is de Tweede Kamer schriftelijk geïnformeerd. In zowel 2008 als 2009 heeft een aantal overleggen met de Tweede Kamer plaatsgevonden over het functioneren van het CBR. In het recent (februari 2010) gevoerde overleg met de Tweede Kamer heeft VenW naast de door CBR in gang gezette reorganisatie een onderzoek bij het CBR aangekondigd gericht op aanvullende verbetermaatregelen

Toezichtsrelaties

(naast de reorganisatie) om de publieke taakuitvoering van het CBR verder te verbeteren. Over dit onderzoek zal de tweede Kamer separaat worden geïnformeerd.

De financiële situatie met name de ontwikkeling van de pensioenlasten baart zorgen. Onderzoek heeft uitgewezen dat de pensioenregeling bij het CBR ruim en kostbaar is. Naar aanleiding van de jaarstukken over 2008 VenW heeft CBR gevraagd om maatregelen te treffen om de kosten te reduceren. De directie heeft aangegeven te zijn gestart met een verlaging van de algehele kostenbasis waaronder de pensioenlasten. De directie heeft besloten om in overleg te treden met de vakbonden. Vanuit het verscherpt toezicht is de Raad van Toezicht verzocht de ontwikkelingen nauwlettend te volgen.

Met het CBR zijn afspraken gemaakt over reductie van de personeelsaantallen. In het verslagjaar is de bezetting met 52 fte afgenomen.

De Jaarrekening 2008 is in 2009 met goedkeurende accountantsverklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan Verkeer en Waterstaat ter informatie aangeboden.

De tarieven zijn voor het jaar 2010 in 2009 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant.

NIWO

Per 1 mei 2009 is de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen in werking getreden, waarmee de regelgeving voor het wegvervoer is versoepeld. De invoering is soepel verlopen. In 2009 is het kwaliteitsmanagementsysteem van de NIWO (Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) getoetst aan de nieuwste ISO norm. Hierbij bleek dat de NIWO ook aan de nieuwste norm voldoet. Ook is een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Daaruit kwam naar voren dat de NIWO klanten over veel zaken tevreden zijn. Verbeterpunten zitten met name in de digitale serviceverlening. Door de NIWO wordt gewerkt aan verbetering hiervan. De begroting 2010 is goedgekeurd, de tarieven zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de begroting 2009, met uitzondering van het tarief voor VROM registratie.

Innovam/IBKI

Per 1 juni 2009 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) in werking getreden.

Hierdoor zal bij de examenopzet meer aandacht worden besteed aan het opdoen van praktijkervaringen en zal de jaarlijkse applicatietoets worden vervangen door een bijscholing.

Met de invoering van de nieuwe WRM is tevens een nieuwe tariefstructuur geïntroduceerd. De kosten voor examens voor het intredingstraject voor een nieuwe instructeur zijn met het nieuwe voorstel verlaagd. Voor bestaande instructeurs zal in de nieuwe situatie over een periode van vijf jaar tweemaal een praktijkbegeleiding worden afgenomen en driemaal een theoretische bijscholing. Het streven van IBKI (IBKI: Dé weg naar de waardering van uw kennis en kunde | IBKI; Innovam | innovatie – inspiratie – innovam) is erop gericht om de examentarieven zo laag mogelijk te houden. Na een jaar zullen de gehanteerde uitgangspunten voor de bepaling van de kostprijzen opnieuw kritisch worden gezien.

Op de uitvoering van de examens Wet Rijonderricht Motorvoertuigen, keurmeester APK en installateur LPG wordt toezicht uitgeoefend door zogenoemde Rijksgecommitteerden. Uit de verslagen van de Rijksgecommitteerden WRM en APK is gebleken dat de examens op een goede wijze worden uitgevoerd en zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen. Voor de uitvoering van de publieke taken is geen afzonderlijke reserve gecreëerd.

ProRail

Per 1 januari 2005 zijn Railverkeersleiding, Railed en Railinfrabeheer gefuseerd tot één bedrijf, ProRail bv (<http://www.prorail.nl>) In de sturingsrelatie heeft de Staat een aantal rollen. De Staat is allereerst concessieverlener. De relatie Staat – ProRail is gebaseerd op de spoorwegwet en de (beheer)concessie die op grond van de Spoorwegwet per 1 januari 2005 aan ProRail is verleend. Daarnaast is de Staat subsidieverlener. ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor Beheer en Instandhouding, die is gebaseerd op de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Verder is de Staat aandeelhouder. De Staat houdt 100% van de aandelen van Railinfratrust BV die op haar beurt 100% van de aandelen ProRail houdt. Het aandeelhouderschap ligt bij de minister van Verkeer en waterstaat.

ProRail is een RWT. In 2007 is gewerkt aan de opzet van programmatisch toezicht ter verdere professionalisering van het toezicht. Dit heeft geleid tot een nieuwe toezichtvisie in 2008, waarin ook de overgang naar outputsturing per 1 januari 2008 is verwerkt. In de toezichtvisie is uitgegaan van de hiervoor geschetste rollen van de Staat.

Het toezicht op ProRail is belegd bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Directie Spoorvervoer van het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het aandeelhouderschap zal in 2010 overgaan van de Directie Spoorvervoer naar een separate toezichteenheid binnen het DGMO.

ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor de uitvoeren van het beheer en onderhoud van het spoor. Verschillen tussen werkelijke kosten van de uitgevoerde activiteiten en de daarvoor ontvangen subsidie worden verwerkt op de egalisatierekeningen voor exploitatiebijdragen. De stand ultimo 2008 is € 52 miljoen negatief (Bron: Jaarrekening 2009).

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Het algemene beeld van de werking en doeltreffendheid van de LVNL is dat de organisatie een goede prestatie levert. De gevolgen van de neergaande economische situatie in 2009 zijn daarbij zeker niet aan de LVNL voorbijgegaan. Een belangrijk effect van de economische neergang is het teruglopen van de luchtverkeersomvang en de daarbij behorende nadelige effecten op de financiële situatie van de LVNL. Hierdoor werden voor de luchtvaartsector onaanvaardbare tariefstijgingen bij de LVNL voorzien indien geen passende maatregelen zouden worden genomen. In de Luchtvaartnota zet het kabinet, mede ingegeven door de financieel economische crisis, in op het bevorderen en optimaliseren van de concurrentievoorwaarden en concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart. Ook de LVNL is zich, mede gezien de economische neergang, bewust van haar positie als overheid met verantwoordelijkheid voor de publieke belangen en tevens als dienstverlener aan en met de luchtvaartsector. Daarom heeft de LVNL besloten tot een personeelsreductie van 100 FTE en een reductie van 5% op de algemene exploitatiekosten. Deze interne kostenreductie

maatregelen zal de LVNL in staat stellen om, met inachtneming van de vigerende regelgeving, in de periode 2010 tot en met 2014 stabiele tarieven te gaan hanteren. Uitgangspunt hierbij is dat bestaande taken van de LVNL geborgd blijven. Daarnaast zijn in 2009 tussen Rijk en de LVNL afspraken gemaakt over een pakket aan externe kostenbesparende maatregelen voor de periode na 2010. De effecten van alle genoemde maatregelen zullen vanaf 2010 tot resultaat dienen te leiden.

Het overleg van de Raad van Toezicht van LVNL heeft in 2009 regelmatig plaatsgevonden. Voor VenW is er een waarnemer in de Raad van Toezicht. De aandacht van de Raad was gericht op de gevolgen van de economische neergangreductie van de (personeels)kosten, tariefstabilisatie en efficiëntie van de bedrijfsvoering. Overige belangrijke onderwerpen in 2009 waren de Luchtvaartnota met de Mainport ontwikkeling, de internationale ontwikkelingen ingevolge Single European Sky (SES), de ontwikkeling van prestatiebesturing, governance, civiel-militaire samenwerking of integratie, de taakstelling en de zorgelijke stijging van de personeelskosten bij de LVNL.

In 2009 is uitvoering gegeven aan de Wet luchtvaart voor wat betreft de relaties tot de LVNL. Dit betekent onder meer toepassing van de procedures en beoordeling in het kader van de goedkeuring van de begroting, meerjarenplannen en tarieven. De in 2009 door de LVNL ingediende begroting 2010–2014 en tariefvoorstellen zijn goedgekeurd. De raad van toezicht heeft voorafgaand aan de goedkeuring voorwaardelijk ingestemd met de begroting 2010 – 2014 en tarieven. De jaarrekening is voorzien van een goedkeurende accountants- en rechtmatigheidsverklaring.

Het LVNL-tarief voor plaatselijk verkeer zal in de periode 2010 tot en met 2014 op hetzelfde niveau worden gefixeerd als in 2009, te weten op € 161,15. Het LVNL-tarief voor En-route verkeer zal in de periode 2010 tot en met 2014 elk jaar met 2% stijgen ten opzichte van het in 2009 gehanteerde tarief van € 42,79. In 2010 is dit tarief derhalve € 43,65. De tarieven voor de dienstverlening aan het helikopterverkeer in de NSA Amsterdam zullen voor 2010 met 33,69% dalen tot € 77,36.

Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX)

Per 1 januari 2007 is VAMEX aangewezen als exameninstelling voor het Klein Vaarbewijs en per 1 juli 2009 tevens als exameninstelling voor het examen CWO Groot Motorschip. Per 1 januari 2009 is VAMEX bovendien gemandateerd om de klein vaarbewijzen uit te geven en per 1-7-2009 ook ten aanzien van het Groot Pleziervaartbewijs. Per 1-1-2010 geeft VAMEX bovendien de internationale vaarbewijzen (ICC's) uit die – ten einde de administratieve lasten van betreffende watersporters te verminderen – volledig geïntegreerd zijn in het Klein Vaarbewijs zonder dat het tarief daarvan verhoogd is. Ook is in het afgelopen jaar met de VAMEX een aantal prestatie indicatoren vastgelegd.

Nadat in 2008 het boekjaar was afgesloten met een aanzienlijk verlies en de egaliseringsreserve daarvoor moest worden aangesproken is door efficiencyverbeteringen en gestegen examenaantallen in 2009 een positief resultaat geboekt en is de egaliseringsreserve weer op voldoende niveau gebracht. Indien de examenaantallen op hetzelfde niveau blijven kan – rekening houdend met de lange termijn investeringsbehoefte – in de toekomst een tariefverlaging worden overwogen. De begroting 2010 is in 2009 goedgekeurd. De tarieven zijn gelijk gebleven t.o.v. 2009.

Toezichtsrelaties

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begroting gs-artikel(en)	Raming	Realisatie	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/ onderdelen	32.01			www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	luchtverkeersbegeleiding	35.03.02		www.lvnl.nl	
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheids- bewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 000	4 017	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04			www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)	X	X	slottoewijzing	n.v.t.			www.slotcoordination.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.			www.ibki.nl
Examen (VAMEX)	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.			www.vamex.nl
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV). Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart Havenbeheerders	x	X	inschrijven eigen vervoer div. bevoegdheden	34.01.06 n.v.t.			www.siev.nl n.v.t. div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	zorgdragen voor ontvangstinrich- tingen voor scheepsafval	33.02.02			www.portofrotter dam.com
Nationale Loodscorporatie (NLC)	div	div	havenverkeersleiding	33.02.02			www.loodswezen.nl
Regionale Loodscorporaties (RLC's)	X	X	beloofden van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
Klassebureau art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965	X	X	beloofden van schepen klassificeren van schepen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	X	X	keuren pleziervaartuigen	n.v.t.			div.
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	X	X	keuren scheepsuitrusting	n.v.t.			div.
Keuringsartsen Scheepvaart	X	X	medische keuring	n.v.t.			div.
APK-erkenninghouders	X	X	keuren motorvoertuigen	n.v.t.			div.
Commissie Examen Scheepswerktuigkun- digen	X	X	afnemen examens scheepswerktuig- kundigen	n.v.t.			n.v.t.
Commissie Stuurliedenexamens	X	X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.			n.v.t.
Commissie Zeevisvaartexamens	X	X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.			n.v.t.
Landelijke Examencommissie verkeersinfor- matie en verkeersaanwijzingen (scheep- vaart)	X	X	afnemen examens	n.v.t.			n.v.t.
Regionale Examencommissies verkeersin- formatie en verkeersaanwijzingen (scheep- vaart)	X	X	afnemen examens verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.			n.v.t.
Examencommissies luchtvaart	X	X	afnemen luchtvaartexamens	n.v.t.			n.v.t.
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht	X	X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01			n.v.t. n.v.t.
Examencommissies Loodsen	X	X	afnemen loodssexamens	33.02.02			n.v.t.
Commissie van Beroep Loodssexamens	X	X	beroepsinstantie loodssexamens	33.02.02			n.v.t.
Commissie voor Beroep WRM 1993	X	X	beroepsinstantie examen rij-instructuur	n.v.t.			n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.			www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstoffen Vaarbe- wijzen Binnenvaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifteboekje	36.04.03			www.sabni.nl

Toezichtsrelaties

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begroting gs-artikel(en)	Raming	Realisatie	URL
ProRail	X		beheren spoorinfrastructuur	13.02	1 510 069	1 410 334	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
NV Westerscheldetunnel-maatschappij	X		exploiteren westerscheldetunnel	n.v.t.			www.westerscheldetunnel.nl
Regionale luchthavens	X		div	35.01.05			div.

BIJLAGE 2**Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement van Verkeer en Waterstaat**

Op grond van artikel 6 van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (Stb. 2006, 95) dient elk departement via het departementaal jaarverslag een overzicht op te nemen van medewerkers die in het verslagjaar meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare jaarloon van een minister. Dit gemiddelde belastbare jaarloon is voor 2009 vastgesteld op € 188 000 (zie de Mededeling van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 4 februari 2010 in de Staatscourant van 11 februari 2010 – Stcrt. 2010, nr. 2054).

Voor VenW heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen:

Functie	Belastbaar jaarloon 2008	Pensioenafdrachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2008	Totaal 2008	Belastbaar jaarloon 2009	Pensioenafdrachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2009	Ontslagvergoeding	Totaal 2009	Motivering	Opmerkingen
Geen opgave	-	-	-	-	-	-	-	-	-

In het verslagjaar 2009 heeft VenW geen medewerkers die meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare jaarloon van een minister welk bedrag voor 2009 is vastgesteld op € 188 000,-.

BIJLAGE 3

Externe inhuur

Uitgaven voor inkoop van adviseurs en tijdelijk personeel (inhuur externen) conform definitie Rijksbegrotingsvoorschriften 2010

Uitgaven in 2009 (in € 1000)	
Programma- en apparaatskosten	
1. Interim-management	3 055
2. Organisatie- en Formatieadvies	4 846
3. Beleidsadvies	26 146
4. Communicatieadvisering	4 192
Beleidsgevoelig (som van 1 t/m 4)	38 238
5. Juridisch Advies	4 748
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	24 934
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	12 227
(Beleids)ondersteunend (som van 5 t/m 7)	41 910
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ¹	72 442
Ondersteuning bedrijfsvoering	72 442
Totaal uitgaven externe inhuur (som 1 t/m 8)	152 590

¹ In de opgave zijn de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS opgenomen, die niet – of niet gemakkelijk – zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur. In 2009 bedroegen deze kosten € 55,1 miljoen. Deze zijn ondergebracht bij categorie 8 (ondersteuning bedrijfsvoering).

Toelichting

Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen zijn deels niet opgenomen in het overzicht.

Het ministerie van VenW gaf in 2009 € 152,6 miljoen uit aan externe inhuur. De uitgaven aan ambtelijk personeel bedroegen € 839,9 miljoen. Het totaalbedrag komt op € 992,5 miljoen uit. Het inhuurpercentage van VenW, conform de Rijksbrede normering, komt op 15,4% uit. Hiermee overstijgt VenW de voor 2009 geldende norm van 14,7%. Deze overschrijding is het gevolg van het in 2009 uitgeven van € 28,2 miljoen uit aan inhuur ten behoeve van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). Het kabinet heeft ingestemd met een additionele inhuur ten behoeve van ABvM voor 85 fte. Wanneer de uitgaven externe inhuur worden geschoond voor de uitgaven van ABvM bedraagt het inhuurpercentage 12,9%.

BIJLAGE 4

Afkortingen

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
AO	= Algemeen Overleg
APK	= Algemene Periodieke Keuring
AR	= Algemene Rekenkamer
ATM	= Air Traffic Management
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AWS	= Archimedes Wave Swing
B.	
BDU	= Brede Doeluitkering
BKL	= Basiskustlijn
BTW	= Belasting Toegevoegde Waarde
BUB	= Bewust Uitgeruste Bestuurder
BuZa	= Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CAEP	= Committee on Aviation Environmental Protection
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CenD	= Centrale Diensten
CO ₂	= Kooldioxide
CW	= Comptabiliteitswet
D.	
DAD	= Departementale Audit Dienst
DB	= Decibel
DBFM	= Design-Build-Finance-Maintenance
DGTL	= Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	= Directoraat Generaal Water
DWW	= Dienst Weg en Waterbouwkunde
E.	
EASA	= European Aviation Safety Agency
EASTO	= European Aviation Safety Training Organization
EATA	= European Association of Transactional Analysis
EBIT	= Energiebesparing in transport
EC	= Europese Commissie
ECE	= Economic Commission for Europe
ECMWF	= European Centre for Medium Range Weather Forecasts
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol
EMS	= Europese Marine Strategie
EMSA	= European Maritime Safety Agency
EOEP	= Earth Observation Enveloppe Programme
EPS	= Eumetsat Polar System
ERA	= European Railway Agency
ERTMS	= European Rail Traffic Management System
ESA	= European Space Agency

Afkortingen

ETCS	=	European Train Control System
ETS	=	Emission Trading System
EU	=	Europese Unie
EUMETSAT	=	European Organisation for the exploitation of Meteorological Satellites
EZ	=	Ministerie van Economische Zaken
F.		
FMC	=	Stafdirectie Financiën, Management en Control
G.		
G4	=	Grootste 4 Nederlandse gemeenten
GAIK	=	Gecontroleerde Afgifte en Inname Kentekenplaten
GB	=	General Budget
GHS	=	Global Harmonised System
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GMES	=	Global Monitoring of Environment and Security
H.		
HGIS	=	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HIP	=	Haven Interne Projecten
HIRLAM	=	High Resolution Limited Area Model
HNR	=	Het Nieuwe Rijden
HOI	=	Havenontvangst Installatie
HSL	=	Hogesnelheidslijn
I.		
IBB	=	Innovatieve Biobrandstoffen
IBN	=	Integraal Beheersplan Noordzee
IBO	=	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICAO	=	International Civil Aviation Organization
ICES	=	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ILO	=	International Labour Organization
IMO	=	International Maritime Organization
IPCC	=	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	=	Innovatieprogramma Geluid
IPL	=	Innovatieprogramma Luchtkwaliteit
IVW	=	Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.		
KB	=	Koninklijk Besluit
KE	=	Kilo Eenheid
KIS	=	Kennisinfrastructuur
KLC	=	KLM Cityhopper
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	=	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KPVV	=	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	=	Kiloton (miljoen kilo)
L.		
LIB	=	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	=	Night Level
LNV	=	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Afkortingen

LPG	=	Liquid Petroleum Gas
LVNL	=	Luchtverkeersleiding Nederland
LDen	=	Day-evening-night level
M.		
MAA	=	Maastricht Aachen Airport
MARPOL	=	Maritieme Pollutie
MER	=	Milieu Effect Rapportage
METOP	=	Weersatelliet
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MSG	=	Meteosat Second Generation
MTP	=	Meteosat Transition Program
N.		
NAVO	=	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
NDL	=	Nederland Distributieland
NLR	=	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMA	=	Nederlandse Mededingingautoriteit
NoMo	=	Nota Mobiliteit
NO _x	=	Stikstofoxiden
NO ₂	=	Stikstofoxide
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSL	=	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSR	=	NS Reizigers
NVLS	=	NV Luchthaven Schiphol
O.		
OAG	=	Official Airline Guide
OCW	=	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OMI	=	Ozone Monitoring Instrument
OSPAR	=	Oslo-Parijs
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAD	=	Potential Avoidable Damage
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PIV	=	Prestatieindex Veiligheidsberichtgeving
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PM ¹⁰	=	Fijnstof
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PSC	=	Port State Control
pSG	=	Plaatsvervangend Secretaris-Generaal
R.		
RBML	=	Regionale Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RGD	=	Rijksgebouwendienst
RJV	=	Rijksjaarverslag
RIKZ	=	Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	=	River Information Services
RMC	=	Regionale meld- en coördinatiefunctie
RWS	=	Rijkswaterstaat

Afkortingen

RWT	=	Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.		
SCB	=	Systeemgerichte Contractbeheersing
SGIS	=	Stichting Geluidsisolatie Schiphol
SOZ/SOL	=	Stroomlijning Overheidsinterventies Zee- en Luchtvaart
SO ₂	=	Zwaveloxide
SRR	=	Stadsregio Rotterdam
SSO	=	Shared Services Organisatie
STS	=	Stoptonend sein
SWOV	=	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	=	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.		
TAF	=	Terminal Aerodrome forecast
TCI	=	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TK	=	Tweede Kamer
TREND	=	Korte Termijn Landingsverwachting
TRG	=	Totaal Risico Gewicht
TSO	=	Technical Standard Order
TVG	=	Totaal Volume Geluid
U.		
UNEP	=	United Nations Environment Programme
V.		
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VEST	=	Veiligheidseisen Spoortunnels
VNK	=	Veiligheid Nederland in Kaart
VOR	=	Verzelfstandigde Organisaties op Rijksniveau
VOS	=	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTS	=	Vessel Traffic Services
VVN	=	Veilig Verkeer Nederland
VWS	=	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.		
WB21	=	Waterbeleid 21e eeuw
WV21	=	Waterveiligheid 21e eeuw
WESP	=	Westerschelde Planner
WMO	=	World Meteorological Organization
Wp2000	=	Wet personenvervoer 2000
WRM	=	Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
WROOV	=	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM	=	Zichtbaar, Slim en Meetbaar