

Vergaderjaar 2001–2002

**28 000 XII**

**Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002**

**Nr. 2**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**Inhoudsopgave**

<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL</b>	<b>2</b>
	Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
	Wetsartikel 3 (begrotingen baten-lastendiensten)	2
	Wetsartikelen 4 en 5	2
<b>B.</b>	<b>DE BEGROTINGSTOELICHTING</b>	<b>4</b>

## A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVORSTEL

### Wetsartikelen 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2002 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2002. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2002.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 2002 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een beleidsagenda en een toelichting per beleidsartikel toegelicht in de onderdelen 2.1 en 2.2/2.3 van deze memorie van toelichting (de zgn. begrotingstoelichting)

### Wetsartikel 3 (begrotingen baten-lastendiensten)

Met de vaststelling van dit wetsartikel wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van baten en lasten en van kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendiensten Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijksdienst voor Radiocommunicatie voor het jaar 2002 vastgesteld.

De in die begrotingen opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in onderdeel 4 van deze memorie van toelichting.

### Wetsartikelen 4 en 5

De bepalingen, opgenomen in de wetsartikelen 4 en 5 zijn noodzakelijk, omdat de Comptabiliteitswet 2001 (CW 2001) nog niet in werking is getreden. Deze wet, die de huidige Comptabiliteitswet zal gaan vervangen, is op 5 juli 2001 bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstukken II, 2000/2001, 27 849). In de CW 2001 zijn bepalingen opgenomen die ertoe moeten leiden dat de begrotingen een meer beleidsmatig karakter krijgen. Die bepalingen bevatten de kern uit het gedachtegoed van de Nota VBTB<sup>1</sup> (Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording). De begrotingen worden daartoe opgebouwd uit voornamelijk beleidsartikelen. Om meer inzicht te geven in het beleid dat met de uitgetrokken gelden wordt nagestreefd, moet de toelichting bij de beleidsartikelen antwoord kunnen geven op de www-vragen: Wat wil de regering bereiken (doelstellingen), wat gaat zij daarvoor doen (inzet van instrumenten en te verrichten activiteiten/prestaties) en wat mag dat beleid kosten (zowel in termen van verplichtingen als van programma- en apparaatsuitgaven)?

Na overleg met de Tweede Kamer is besloten dat voor het eerst voor het begrotingsjaar 2002 de departementale begrotingen op deze nieuwe leest zouden worden geschoeid. Gelijktijdig zouden daartoe de noodzakelijke bepalingen van de CW gewijzigd worden. Het wetgevende proces om die wijzigingen door te voeren, neemt meer tijd in beslag dan was voorzien. Bij de begrotingsvoorbereiding 2002 is door alle departementen al van de

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 1998/1999, 26 573.

VBTB-bepalingen uit ontwerp-CW 2001 uitgegaan. Teneinde geen onduidelijkheid te laten bestaan over de juridische basis van de begrotingsopzet 2002 wordt er thans voor gekozen om bij deze begrotingswet voor het jaar 2002 vooruit te lopen op de noodzakelijke wijzigingen in de CW. Daartoe worden in wetsartikel 4 een aantal bepalingen uit de huidige CW niet (meer) van toepassing verklaard op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In wetsartikel 5 worden vervolgens ter vervanging de relevante VBTB-bepalingen uit de CW 2001 opgenomen.

De bepalingen die op grond van wetsartikel 4 uit de huidige CW die komen te vervallen, luiden:

*Artikel 5, eerste, derde, zesde en negende lid.*

1. De ramingen van de verplichtingen en de uitgaven enerzijds en die van de ontvangsten anderzijds worden opgenomen in afzonderlijke begrotingsartikelen.
3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op de ramingen van de uitgaven en de ontvangsten die op grond van het bepaalde in artikel 23, vierde lid, in mindering zullen worden gebracht op ontvangsten, onderscheidenlijk op uitgaven.
6. Een begroting kan een begrotingsartikel «onvoorzien» en een begrotingsartikel «geheim» bevatten.
9. Ten behoeve van de verwerking van de gevolgen van de loon- en van de prijsontwikkeling bevat een begroting een administratief begrotingsartikel «loonbijstelling» en een administratief begrotingsartikel «prijsbijstelling».

De bepalingen in de leden 1 t/m 10 van wetsartikel 5 corresponderen met de volgende artikel(leden) uit de CW 2001. Voor een inhoudelijke toelichting bij de verschillende onderdelen wordt verwezen naar Kamerstukken II, 2000/2001, 27 849.

Lid 1 = Artikel 2, lid 2.

Lid 2 = Artikel 4, lid 1.

Lid 3 = Artikel 5, lid 1.

Lid 4 = Artikel 5, lid 2.

Lid 5 = Artikel 5, lid 3.

Lid 6 = Artikel 6, lid 1.

Lid 7 = Artikel 6, lid 2.

Lid 8 = Artikel 6, lid 3.

Lid 9 = Artikel 6, lid 4.

Lid 10 = Artikel 6, lid 5.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

## **B. DE BEGROTINGSTOELICHTING**

<b>1.</b>	<b>Leeswijzer</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Het beleid</b>	<b>8</b>
2.1	De Beleidsagenda	8
2.2	De beleidsartikelen	18
2.3	Niet-beleidsartikelen	185
<b>3.</b>	<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>197</b>
<b>4.</b>	<b>Baten-lastendiensten</b>	<b>202</b>
<b>5.</b>	<b>Verdiepingsbijlage</b>	<b>210</b>
<b>6.</b>	<b>Bijlage Moties en Toezeggingen</b>	<b>250</b>
<b>7.</b>	<b>Was-Wordt tabel Verkeer en Waterstaat</b>	<b>260</b>

## 1. LEESWIJZER

### Nieuwe begrotingsopzet

De voorliggende begroting is de eerste officiële begroting van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) waarin invulling is gegeven aan de voorstellen uit de regeringsnota *Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording* (VBTB). Deze begroting is qua structuur gelijk aan de eerder gepresenteerde voorbeeldbegroting en is ingericht naar de belangrijkste doelstellingen van Verkeer en Waterstaat (V&W) op het gebied van personenvervoer, goederenvervoer, luchtvaart, water, telecommunicatie, post, weer, klimaat en seismologie en inspectie.

De nieuwe begrotingsopzet bevat een beleidsparagraaf, bestaande uit een beleidsagenda en in totaal 22 beleidsartikelen. In de beleidsagenda worden de belangrijkste beleidsprioriteiten benoemd. Bij de beleidsartikelen zijn bij de artikelen 1 t/m 18 doelstellingen van beleid geformuleerd. De uitgaven en ontvangsten die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, zijn verantwoord onder de artikelen 19 t/m 22. Onder niet zinvol of doelmatig wordt in dit verband verstaan, dat de kosten van toerekening niet opwegen tegen de baten in termen van meer inzicht in de totale uitgaven van het beleid en in doelmatigheid van de uitvoering. De nieuwe begrotingsopzet sluit goed aan bij de interne planning en controlcyclus binnen Verkeer en Waterstaat.

Deze begroting bevat voorts een bedrijfsvoeringsparagraaf, een agentschapsparagraaf en een verdiepingsbijlage. De bedrijfsvoeringsparagraaf draagt het karakter van een uitzonderingsrapportage. In de agentschapsparagraaf zijn de relevante financiële gegevens van de agentschappen van Verkeer en Waterstaat, het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR) opgenomen. In de verdiepingsbijlage is de opbouw van de beschikbare bedragen van de beleidsartikelen opgenomen, alsmede de conversietabel en het overzicht van moties en toezeggingen.

Als gevolg van de nieuwe artikelindeling in het kader van VBTB zijn ter wille van de vergelijkbaarheid in de tabellen bij de beleidsartikelen inzake de *budgettaire gevolgen van beleid* en in de *verdiepingsbijlage* de cijfers voor het jaar 2001 herrekend naar de nieuwe artikelindeling. Bij de herrekening zijn de verdeelsleutels van de conversie voor 2002 en verder gebruikt. De herrekening is derhalve niet 100 % exact, maar bedoeld om een verantwoord beeld te krijgen.

### Begroting H XII en het Infrastructuurfonds

De beleidsdoelstellingen van het ministerie zijn in de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) geformuleerd. Hoofdstuk XII is daarmee de beleidsbegroting van Verkeer en Waterstaat.

Het Infrastructuurfonds draagt sinds het begrotingsjaar 1998 het karakter van een productbegroting. Per sector (*hoofdwegen, railwegen, lokale en regionale infrastructuur, waterkeren, waterbeheren en mega-projecten*) zijn de producten zichtbaar gemaakt. Het Infrastructuurfonds wordt voor een belangrijk deel gevoed vanuit artikel 19 van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

Ten behoeve van een goed inzicht in de samenhang tussen beleid en producten zijn in de toelichting bij de relevante beleidsartikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat overzichten opgenomen, waarin de samenhangende uitgaven en ontvangsten ten laste van het Infrastructuurfonds – extra-comptabel – zijn aangeduid.

### **Structuur van de beleidsartikelen**

In de regeringsnota *Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording (VBTB)* is aangegeven, dat de beleidsdoelen in termen van te bereiken maatschappelijke effecten (outcome; «*wat willen we bereiken*») moeten worden geformuleerd. De beleidsdoelen en de daarbij behorende streefwaarden en prestatiegegevens zijn weergegeven onder de paragrafen voor de *algemene doelstelling* of *nader geoperationaliseerde doelstellingen*. De verantwoordelijkheid strekt zich voor dergelijke zaken uit tot het *aanspreekbaar zijn* op de te bereiken outcome. Er zijn immers tal van niet beïnvloedbare factoren, die toch bepalend zijn voor de uiteindelijke doelbereiking.

Wanneer overigens beleidsdoelen niet in termen van outcome kunnen worden uitgedrukt, is teruggevallen op doelstellingen geformuleerd in termen van te leveren producten (output).

De regeringsnota vraagt verder helder te formuleren welke bijdrage (output; «*wat gaan we daarvoor doen*») het departement aan het te bereiken doel levert en welk deel door anderen wordt verzorgd. De bijdrage komt tot uitdrukking via de inzet van beleidsinstrumenten. Deze zijn weergegeven in de paragraaf *Beleidsinstrumenten*. De relatie tussen de voorgestelde mix van beleidsinstrumenten en de te bereiken beleidsdoelstelling moet plausibel worden gemaakt. Ten aanzien van de verantwoordelijkheid kan sprake zijn van een resultaatverantwoordelijkheid (verantwoordelijk zijn voor het resultaat) of een systeemverantwoordelijkheid (verantwoordelijk zijn voor de goede en doelmatige werking van het systeem).

### **Inspectie Verkeer en Waterstaat**

In de begrotingsopzet wordt onder artikel 18 het beleid ten aanzien van de Inspectie Verkeer en Waterstaat verantwoord. Met name vanwege de onafhankelijke positie van de inspecties is gekozen voor een apart artikel Inspectie Verkeer en Waterstaat. Een apart artikel voor de inspecties sluit bovendien beter aan bij de interne planning en controlcyclus. Ten behoeve van het inzicht in het beleid en het toezicht en de handhaving zijn zoveel mogelijk verwijzingen naar de relevante beleidsartikelen opgenomen. De kwaliteit van de betreffende verwijzingen zal overigens in de begroting 2003 nog verder worden verbeterd.

### **Toerekening apparaatsuitgaven**

In deze begroting zijn de directe apparaatsuitgaven toegerekend aan een onderdeel binnen de beleidsartikelen. De indirecte apparaatsuitgaven zijn verantwoord op artikel 21 Algemeen departement. De indirecte apparaatsuitgaven hebben betrekking op de politieke en ambtelijke leiding en ondersteuning en de apparaatsuitgaven voor taken, die op centraal niveau voor de gehele V&W-organisatie worden verricht. De indirecte uitvoeringsuitgaven van de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat zijn verantwoord onder artikel 22 Algemeen uitvoeringsorganisatie.

In aanvulling op het bovenstaande zijn de volgende uitgavencategorieën op het algemene artikel verantwoord:

- Centrale huisvesting
- Algemene communicatie
- Kantoorautomatisering

Bij de begroting wordt een verdeling van formatieplaatsen over de beleidsartikelen vastgesteld. Op basis van deze vooraf vastgestelde verdeling zullen deze formatieplaatsen in de begrotingsuitvoering en verantwoording worden verantwoord. Ter voorkoming van wellicht veel geringe en niet relevante mutaties in de suppletore wetten, zullen wijzigingen in de organisatie tijdens de begrotingsuitvoering niet leiden tot een gewijzigde toedeling. Alleen bij majeure organisatie-ontwikkelingen zal worden beoordeeld of de vastgelegde verdeling nog overeenstemt met de nieuwe situatie.

### **Budgetflexibiliteit**

Per beleidsartikel is de aard van de aan te gane verplichtingen aangegeven. Bij de aard van de verplichtingen en uitgaven wordt een aantal soorten onderscheiden, te weten de individuele verplichtingen (contracten, overeenkomsten, bindende verdragen e.d.), jaarverplichtingen (apparaatsuitgaven) en bestuurlijke afspraken. In een afzonderlijke tabel is per beleidsartikel aangegeven in welke mate de beschikbare bedragen reeds zijn vastgelegd (in % van het totaal).

## 2. HET BELEID

### 2.1. DE BELEIDSAGENDA

Op alle beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat is sprake van een ingrijpende omslag in denken en doen. Die nieuwe benadering heeft zijn neerslag gekregen in een aantal strategische nota's:

- het «Nationaal Verkeers- en Vervoersplan» (NVVP) en het «Bereikbaarheidsoffensief Randstad» (BOR) voor het personen- en goederenvervoer;
- «Netwerken in de Delta» voor ICT en telecommunicatie;
- «Anders omgaan met water» en «Ruimte voor de rivier» voor het water.

In deze nota's is de nieuwe sturingsfilosofie terug te vinden. Ook de Verkenning Economische Structuur onderstreept de nieuwe denkwijze over de beleidsterreinen van V&W. Het gaat om een zakelijker benadering. De overheid garandeert een bepaalde basiskwaliteit aan voorzieningen en voldoende keuzemogelijkheden. De burger kan in vrijheid zijn keuze maken uit dat aanbod, op voorwaarde dat hij ook de prijs daarvoor betaalt. We doen decentraal wat kan, centraal wat moet en opereren internationaal waar nodig. Regionale en lokale problemen moeten op hun eigen niveau worden aangepakt. Technologische innovatie krijgt een meer centrale rol bij het zoeken naar oplossingen en er wordt rekening gehouden met de dynamiek in de samenleving. Geen dichtgetimmerde nota's dus, maar een dynamische beleidsagenda, waardoor tussentijdse bijsturing mogelijk wordt.

#### *Vooruitstrevend in verbindingen*

Ook het denken over mobiliteit is ingrijpend veranderd. Mobiliteit hoort bij onze moderne samenleving. Het vervoer van mensen, goederen en informatie is essentieel voor onze welvaart en ons welzijn. Door de groeiende welvaart zal de mobiliteit blijven groeien. Tegelijkertijd zal de vraag naar mobiliteit een ander karakter krijgen. De bevolking vergrijsst en ontgroent, maar wordt ook veelkleuriger. Daardoor veranderen de mobiliteitspatronen en transportstromen. Het is aan de overheid om ervoor te zorgen dat er een breed aanbod is van voorzieningen waaruit de burger kan kiezen.

De gevolgen voor maatschappij en milieu van het individuele handelen worden vervolgens verdisconteerd in de gebruikskosten daarvan.

In het in 2001 uitgebrachte Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) zijn de lijnen uitgezet voor het verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren. De kernboodschap is dat de overheid de groei van de mobiliteit wil faciliteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving wil verbeteren. De drie belangrijkste instrumenten daarbij zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur op plaatsen waar desondanks knelpunten blijven bestaan, omdat de basiskwaliteit niet kan worden geleverd. Het NVVP is een goed voorbeeld van de bovengeschetste omslag in het denken over mobiliteit.

Een meer realistische en zakelijke benadering, die – zo blijkt uit de inspraak – kan rekenen op brede maatschappelijke steun. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer ging nog uit van de gedachte dat de groei van de (auto)mobiliteit moest worden teruggedrongen. De overheid moest mensen sturen richting alternatieven voor de auto. Inmiddels weten we dat de auto en het openbaar vervoer geen communicerende vaten zijn. We moeten bij het beleid doen wat werkt.



Bijvoorbeeld de individuele burger met prijsprikkels stimuleren om maatschappelijk verantwoorde keuzes te maken. Hoe milieuvriendelijker, des te voordeliger.

Verschillende verantwoordelijkheden worden duidelijk van elkaar onderscheiden. De overheid garandeert een basiskwaliteit van de mobiliteit: zo kunnen weggebruikers er van op aan dat ze, ook in de spits, gemiddeld zestig kilometer per uur kunnen rijden over autosnelweg-trajecten van 30 kilometer of langer. Wie sneller wil moet meer betalen. Als de behoefte aan extra snelheid groot genoeg is, is er ook een markt, en zullen bedrijven geïnteresseerd zijn in het aanleggen en exploiteren van *express*-banen en andere voorzieningen, waarvan de automobilist tegen extra betaling gebruik kan maken. Bij het spoorvervoer zorgt de overheid ervoor dat de capaciteit van het spoorwegnet voldoende is om de vervoerbedrijven in staat te stellen kwaliteit en frequentie van diensten te verbeteren en daarmee aan de groeiende vraag te voldoen. Voor het overige openbaar vervoer worden busbanen aangelegd.

Een tweede aspect van de verzakelijking in het NVVP is dat automobilisten de werkelijke kosten per kilometer gaan betalen voor het gebruik van de auto en minder voor het bezit daarvan. Met ingang van 2003 zal de kilometerheffing stapsgewijs en landelijk worden ingevoerd. Die invoering is gekoppeld aan een verlaging of afschaffing van de vaste auto- en wegenbelasting, zodat de operatie macro gezien budgettair neutraal verloopt. Op termijn zullen ook de marginale kosten als onveiligheid en schadelijke uitstoot worden verdisconteerd in de tarieven. Dat gebeurt op basis van de voorstellen in het EU-witboek dat dit jaar zal verschijnen. Niet de auto, maar het autogebruik wordt belast, en niet de maatschappij maar de vervuiler draait op voor de kosten. Het voornemen is om de variabele kilometerheffing in te voeren tussen 2004 en 2006. Daarna is differentiatie van de kilometerheffing naar plaats en tijd noodzakelijk om de verkeersproblemen het hoofd te bieden.

Veel problemen die we in het verleden tevergeefs probeerden te beïnvloeden met stimulerende of repressieve maatregelen, zijn nu of in de nabije toekomst op te lossen met innovatieve technieken. In het project «Wegen naar de Toekomst» bekijken we welke technische innovaties kunnen bijdragen aan de mobiliteitsdoelstellingen van het kabinet: meer veiligheid en een betere kwaliteit van de leefomgeving. Innovatie draagt ook bij aan een kwaliteitssprong voor de bestaande vervoerssystemen. De hoogwaardige technische projecten als de hogesnelheids-spoorlijnen en het «rondje Randstad» moeten leiden tot een «upgrading van» het spoorvervoer waarmee we enerzijds de internationale aansluiting hervinden, terwijl we anderzijds Nederlandse (met name bovengrondse) varianten van het metrosysteem ontwikkelen.

Met technologische innovaties kunnen we het verkeer en vervoer veiliger maken (airbag, intelligente snelheidsaanpassing), sneller (OV) en minder vervuilend. ICT helpt ons bestaande netwerken van verkeer en vervoer beter te benutten. De toepassing van telematica maakt het bovendien mogelijk om een reëel prijskaartje te hangen aan het gebruik van bepaalde infra-netwerken, en om veiligheid en handhaving naar een hoger niveau te tillen.

ICT is niet meer weg te denken uit ons dagelijks leven en werkt als een katalysator bij de veranderingen die zich voltrekken in onze samenleving. Automatisering, kosteloze distributie van diensten, de wereldwijde toegankelijkheid en verspreiding van informatie, en de toenemende

«virtualisering» van productieprocessen zullen leiden tot aanzienlijke verschuivingen in de ruimtelijke patronen. Die worden nu al zichtbaar, al lijken we ons nauwelijks te realiseren in welk tempo ze onze samenleving doordringen. Bedrijven worden steeds meer *footloose*; ze zijn steeds minder gebonden aan een bepaalde locatie in verband met de grondstoffen, de distributiemogelijkheden, of de aanwezigheid van een arbeidsmarkt met een bepaald scholingsniveau. Het leidt ertoe dat het bedrijfsleven zich per sector gaat clusteren in bepaalde gebieden.

De ontwikkeling naar een informatiemaatschappij vertaalt zich in een netwerkeconomie. En die vertaalt zich op zijn beurt op het gebied van de ruimtelijke ordening in een tendens tot verstedelijking en metropoolvorming. Op microniveau zal de toename van ICT leiden tot telewerken, *videoconferencing* en daarmee tot een verdere «ontgeografisering» van de arbeid. Daarnaast zal het de ontwikkeling van de gemakksmaatschappij versterken, waarin allerlei fijnmazige dienstverlening aan huis (overhemden strijken, honden uitlaatservice, diner catering) wordt gekoppeld aan bestel- en planningstrajecten via ICT-technieken.

Om te voorkomen dat we als overheid achter de feiten aanlopen is het van groot belang om het strategisch belang van ICT voor onze samenleving te erkennen en om van daaruit beleid te ontwikkelen. Nederland moet op de punten aanbod van infrastructuur, kwaliteit, prijs en innovativiteit tot de kopgroep van de wereld blijven behoren. Dat vraagt om een actief en consistent overheidsbeleid. De agenda voor dat beleid is vastgesteld in de nota Netwerken in de Delta en biedt houvast voor de komende jaren. Ook in het ICT-beleid staat de burger centraal. Voor burgers en bedrijven is het van groot belang dat de ICT-infrastructuur toegankelijk, veilig en betrouwbaar is. Voor wat dit laatste betreft, wordt onderkend dat internet, een belangrijke vorm van ICT-gebruik, inherente kwetsbaarheden kent. Dit, gecombineerd met het feit dat steeds meer essentiële maatschappelijke en economische processen via internet worden afgehandeld, betekent dat de betrouwbaarheid en veiligheid van internet een belangrijk beleidsonderwerp is van de overheid. In de nota KWINT (kwetsbaarheid internet) die onlangs aan de Kamer is aangeboden, wordt aangegeven hoe het kabinet in samenwerking met de private sector een veiliger en betrouwbaarder gebruik van internet wil bevorderen.

De ICT-markten ontwikkelen zich enorm snel en hebben een grote impact op andere sectoren. De overheid kan die ontwikkeling niet sturen. Uitgangspunt van ons beleid is en blijft dan ook dat de markt haar werk moet doen.

De overheid moet de randvoorwaarden scheppen en bewaken voor een open en concurrerende markt voor de (tele)communicatie-infrastructuur. Innovatie moet worden gestimuleerd. Het Kenniswijk-experiment, waar in nauwe samenwerking met marktpartijen een gebied met 84 000 inwoners in de regio Eindhoven wordt voorzien van breedbandinfrastructuren en breedbanddiensten, is hier een goed voorbeeld van.

#### *Vertrouwd met water*

Om de ambitieuze doelstellingen met betrekking tot het waterbeheer te kunnen realiseren, wil het kabinet in 2002 een Nationaal Bestuursakkoord Water sluiten met de provincies, waterschappen en gemeenten, waarin de gezamenlijke taakstelling van deze partijen op dit terrein wordt vastgesteld. De Wet op de Waterkering biedt geen kader voor het realiseren van Ruimte voor de Rivier. In het voorjaar van 2002 zal daarom het voorontwerp van een nieuwe wet, de Wet op de Hoogwaterbescherming worden ingediend.

Het nieuwe waterbeleid moet sterker anticiperen op toekomstige ontwikkelingen en niet achteraf reageren op calamiteiten of incidenten. Dat kan door zoveel mogelijk op natuurlijke wijze om te gaan met water en watersystemen. Meer ruimte voor water is hierbij – naast technische maatregelen – een belangrijk uitgangspunt. Die ruimte wordt gebruikt om water vast te houden, zo nodig te bergen, en vervolgens af te voeren. Om te voorkomen dat de schaarse ruimte voor water sluipenderwijs verloren gaat, wordt het aspect water via een «watertoets» meegewogen bij alle toekomstige ruimtelijke besluiten.

#### *Doen wat werkt*

Verzakelijking en innovatie zijn twee aspecten van de nieuwe werkwijze die is samen te vatten onder het motto «Doen wat werkt». Die aanpak is alleen zinnig als het ook mogelijk is om verantwoording af te leggen over kosten en baten, investeringen en effecten. Zo gaan we er in het NVVP vanuit dat pas wanneer benutting en beprijzing onvoldoende zijn, de aanleg van nieuwe infrastructuur aan de orde is. En dan nog alleen als het daadwerkelijk effect heeft. Het Projectenboek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) biedt een overzicht van alle projecten. Bij ieder project worden op basis van het Landelijke Model Systeem (LMS) de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende alternatieven zorgvuldig afgewogen. Er wordt een direct verband gelegd tussen de investering en de winst die dat oplevert in termen van bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Met betrekking tot het MIT en het BOR zijn bovendien juridisch afdwingbare convenanten gesloten met provincies en kaderwetgebieden, zodat naast budgettaire soliditeit ook bestuurlijke zekerheid is gegarandeerd.

In samenwerking met onderzoeksbureaus werd daarnaast de leidraad Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur(OEEI) ontwikkeld, die antwoord geeft op de vraag: «Hoe brengen we de effecten van toekomstige infrastructuurprojecten helder, integraal en eenduidig in kaart?» Die leidraad wordt inmiddels toegepast bij grote projecten, zoals de HSL-Oost en de Zuiderzeelijn. Een versie voor het in kaart brengen van de positieve en negatieve effecten van kleinere projecten is in de maak. Instrumenten als LMS en OEEI dragen bij uitstek bij aan een verzakelijking van de werkwijze, als uitwerking van de gedachte «Doen wat werkt».

Die aanpak vraagt ook om flexibiliteit. De problematiek van verkeer en vervoer is complex en sterk verweven met een veelheid aan maatschappelijke ontwikkelingen. Wil het beleid effectief zijn dan moet het kunnen meebewegen met die ontwikkelingen. Dat is onmogelijk als de plannen uit het NVVP voor 10 jaar vast zouden liggen.

We hebben lijnen uitgezet tot 2020 en er liggen concrete plannen voor de periode tot 2010, maar we hebben het wel zo georganiseerd dat het beleid dynamisch wordt. Het NVVP-beleid is vertaald naar een dynamische beleidsagenda, die iedere 2 jaar wordt geëvalueerd en bijgesteld. Innovatieve technieken en de appreciaties van burgers kunnen daarmee worden meegenomen. Afhankelijk van de maatschappelijke effecten kan het beleid dus waar nodig worden bijgesteld. Daarmee kunnen we ook op de langere termijn het maatschappelijk draagvlak voor de plannen behouden en inspelen op relevante technologische ontwikkelingen.

De manier om dat draagvlak tot stand te brengen is om het beleid te ontwikkelen in samenwerking met burgers, bedrijfsleven en maatschappelijke groeperingen. De overheid is niet langer leverancier van blauwdruk-

ken en masterplannen, maar formuleert en bewaakt de uitgangspunten en randvoorwaarden voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Decentrale overheden, burgers, maatschappelijke groeperingen en marktpartijen krijgen de ruimte om binnen die randvoorwaarden initiatieven te ontplooiën, of te participeren in publieke projecten. Goede voorbeelden daarvan zijn Incodelta (corridorbeleid), Transportpreventie, Kenniswijk en het Groene Poldermodel. Dat laatste leidde tot een breed gedragen planologische kernbeslissing over de uitbreiding van Mainport Rotterdam. Die kernbeslissing had een integraal karakter: nieuwe natuur, meer ruimte voor de haven, een betere stedelijke leefomgeving én betere transportverbindingen met het achterland. Door te werken aan een integrale gebiedsvisie, waarvan infrastructuur een onderdeel was, werd voorkomen dat een situatie ontstond waarbij ieder voorstel door een van de andere partijen zou worden gezien als een fatale inbreuk op hun programma. Alleen binnen een integrale, gebiedsgewijze benadering is voldoende ruimte te vinden om recht te doen aan de wensen en verlangens van alle betrokken partijen.

Het is dan ook logisch, zoals gebeurt in de Vijfde Nota ruimtelijke ordening, om de huidige randstad integraal te ontwikkelen. Eind 2001 neemt het Kabinet een integraal besluit over de ruimtelijke hoofdstructuur van het grootste stedelijke netwerk, de zogenoemde Deltametropool. Hierin worden het «groenblauwe netwerk» (natuur en water), het infrastructurele netwerk en het stedelijke netwerk als één samenhangend geheel beschouwd. Het op deze wijze ontwerpen van ruimtelijke oplossingen kan stimuleren dat de integraliteit, de ruimtelijke ordening en de economie in de Deltametropool op een hoger plan worden gebracht. Parallel daaraan wordt de besluitvorming aangepakt over het «Rondje Randstad», dat deel uitmaakt van het project Deltametropool. Het betreft een snelle, frequente openbaar vervoersverbinding van «metrokwaliteit» tussen de stedelijke kernen in de vorm van light rail of een magneetzweefbaan. De plannen voor «Rondje Randstad» worden ontwikkeld in samenspraak met VROM, zodat ook de ontwikkeling van de stationsomgeving en dergelijke daarin kan worden meegenomen. Daarmee wordt het draagvlak voor en het rendement van de aanzienlijke investeringen vergroot, terwijl ongewenste ontwikkelingen als «corridorvorming» kunnen worden tegengegaan. Het zijn bij uitstek projecten die passen binnen de nieuwe benadering: integrale gebiedsontwikkeling, innovatieve vervoersvormen die inspelen op ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen en samenwerking met alle relevante partijen. Wat binnen die benadering niet meer past is het claimgedrag dat sommige partijen vertonen. Vanuit oude reflexen werkend zien zij een maatschappelijk probleem als aanleiding om een verzoek of claim bij de (rijks)overheid neer te leggen.

Dat is echter geen reële optie meer sinds de decentralisatie van het beleid, onder meer via het Bereikbaarheids-offensief Randstad en de daaraan gekoppelde mobiliteitsfondsen. De provincies en kaderwetgebieden van de Deltametropool zijn in dit proces hoofdrolspelers en dienen dan ook hun verantwoordelijkheden te nemen door weloverwogen en nauwkeurig te prioriteren.

Vanuit de gedachte «Centraal wat moet, decentraal wat kan», is de afgelopen jaren veel beleid neergelegd bij lagere overheden. Daarbij was een van de uitgangspunten dat «beslissen en betalen» in één hand komen. Zo wordt het geld voor regionale en lokale infrastructuurprojecten tot 500 miljoen voortaan gedecentraliseerd en uitgekeerd aan provincies en kaderwetgebieden.

Dat moet leiden tot één brede doeluitkering, samen met de subsidies voor exploitatie van het openbaar vervoer. In het kader van de decentralisatie van het waterbeleid zal het kabinet in 2002 een Nationaal Bestuursakkoord Water sluiten waarin de taakstelling van het rijk, de provincies, waterschappen en gemeenten is vastgelegd.

Optimale marktcondities vereisen een heldere scheiding van markt en overheid. Zo is in april 2001 de Tweede Kamer akkoord gegaan met het verder afbouwen van het overheidsbelang in TPG. Regelmatig doemt de vraag op of de overheid er wel goed aan deed om nationale boegbeelden als de NS, Luchthaven Schiphol of de Rotterdamse haven «in de verkoop» te doen. Het is hier echter belangrijk om de verschillende opties van elkaar te onderscheiden. De NS is verzelfstandigd, maar niet geprivatiseerd. Schiphol kan onder voorwaarden naar de beurs en in ruil daarvoor gaat het juridische eigenaarschap van de grond naar de staat. Schiphol dient namelijk niet te worden gesubsidieerd en zal aan zijn eigen kapitaalbehoefte moeten voldoen.

Dat verzelfstandiging en borging van het publieke belang uitstekend samengaan, blijkt bijvoorbeeld uit de ontwikkelingen rond mainport Schiphol. Nieuwe verhoudingen tussen de overheid en de luchtvaartsector (uitgewerkt in de nota Toekomst van de Nationale Luchthaven) leiden ertoe dat Schiphol voortaan wordt behandeld als een gewoon bedrijf. De overheid stelt handhaafbare en transparante publieke randvoorwaarden, bijvoorbeeld in de vorm van geluidscoutouren. In nauw overleg met burgers, maatschappelijke organisaties, betrokken overheden en het bedrijfsleven is een nieuwe systematiek voor de meting van geluidsoverlast ontworpen die op 1 januari 2003 zal ingaan. Binnen die randvoorwaarden is de sector zelf volledig verantwoordelijk voor de (gevolgen van) de bedrijfsvoering. Slaagt hij er niet om binnen de gestelde normen te opereren, dan volgen boetes.

Er is zodoende een situatie ontstaan waarin de overheid kan sturen en Schiphol kan ondernemen. De laatste stap in dat proces is de voorziene beursgang van Schiphol. In het voorliggende privatiseringsmodel is het publieke en maatschappelijke belang aan alle kanten gewaarborgd. De grond komt in handen van de overheid die bij dreigende taakverwaarlozing instrumenten in handen krijgt om in te grijpen in de bedrijfsvoering. Als ultimatum remedium kan de exploitant worden vervangen. Zo gaan privatisering en een sterke overheid hand in hand.

Meer flexibiliteit van beleid is ondermeer nodig om de opgedane ervaring te kunnen laten meespelen in de discussie over verzelfstandiging en privatisering.

De overheid moet niet aarzelen om nieuwe instrumenten in te zetten, daarvan te leren, en op basis daarvan beleid en uitvoering bij te sturen. Zo wordt de verlamming voorkomen die ontstaat wanneer het staande beleid wordt geconfronteerd met nieuwe problemen of onverwachte tegenslagen.

De achterliggende gedachte is dat een lerende overheid de dynamiek van zijn beleid en uitvoering kan vasthouden door continu bij te sturen op relevante omgevingsfactoren. Met andere woorden: we streven naar stabiele kaders, waarbinnen we flexibel kunnen inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen.

Niet alleen het beleid, maar ook de organisatie van het departement Verkeer en Waterstaat wordt grondig herzien. Er zijn lessen getrokken uit de calamiteiten in Enschede en Volendam. Te allen tijde moet duidelijk zijn

wie waarop aanspreekbaar is. Daarvoor is een heldere scheiding van beleid, uitvoering en toezicht noodzakelijk. De afgelopen jaren werden de toezicht- en inspectietaken gebundeld in de onafhankelijke Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), met een rechtstreekse relatie tot de minister. De IVW zal jaarlijks verslag uitbrengen aan de Tweede Kamer. Door deze positionering worden optimale condities geschapen voor adequaat toezicht, voor het ondersteunen van de ministeriële verantwoordelijkheid en ter versterking van het lerend vermogen van de organisatie.

Ook de positie van Rijkswaterstaat wordt herzien, met het oog op de veranderende rol van de overheid bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur en waterwerken. De beleidsfunctie Water wordt ondergebracht in een nieuw Directoraat Generaal Water, de inspectietaken gaan deels naar IVW en de taakorganisatie Rijkswaterstaat wordt zelfstandiger gepositioneerd en aangestuurd via een contractrelatie. Hij kan echter ook rechtstreeks decentrale contracten sluiten, bijvoorbeeld met provincies.

Water kent geen grenzen. Ons nationale waterbeleid kent dan ook sterk internationale dimensies. Dat wordt nog eens onderstreept door de totstandkoming van de EU-kaderrichtlijn water. Die biedt een kader voor de bescherming van het oppervlaktewater en het grondwater, maar levert ook een bijdrage aan het afzwakken van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Naast de aanpak van veiligheid en wateroverlast heeft het Kabinet aandacht voor voldoende en schoon water, en de strijd tegen verdroging en vervuiling. Functies als recreatie en drinkwatervoorziening vereisen een dubbele aanpak van de watervervuiling: de verontreiniging terugdringen en het ecologisch herstel bevorderen. Voor het verder ecologisch herstel van watersystemen worden maatregelen genomen op het vlak van (her)inrichting, waterkwaliteit en bodemsanering. Het gaat onder meer om geleidelijker overgangen tussen water en land door de aanleg van natuurvriendelijke oevers, een natuurlijker peilverloop, natuurlijker overgangen tussen zout en zoet (Haringvlietsluizen op een kier) en meer mogelijkheden voor vismigratie. Ook internationaal wordt die problematiek aangepakt. Op EU-niveau pleit het Kabinet voor een verdere uitwerking van waterbeheer door toepassing van het principe «de vervuiler betaalt» en het beginsel van kostenterugwinning. Daarnaast pleiten we voor een scherpe normstelling voor bepaalde stoffen.

Het nieuwe beleid en de nieuwe werkwijze heeft de afgelopen jaren geresulteerd in een sterk vernieuwde organisatie en een reeks beleidsstukken met de hoofdlijnen voor de belangrijkste beleidsterreinen. Deze bieden voor de komende jaren een goed houvast om in een dynamische omgeving vorm te geven aan consistent beleid.

### **De begroting op hoofdlijnen**

De onderstaande tabellen bevatten een selectie van de belangrijkste wijzigingen in de kasuitgaven en ontvangsten van de begroting 2002 ten opzichte van de begroting 2001. Een volledig overzicht van de majeure beleidsmatige mutaties is beschreven in de verdiepingsbijlage.

<b>Uitgaven (in mln EUR)</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	artnr.
<b>Stand ontwerpbegroting 2001</b>	5 578	5 588	5 589	5 665	5 749	5 916	
1) Verbetering sociale veiligheid OV		9	9	12	12	12	05.01.03
2) Tegenvallende vervoergroei OV		- 13	- 13	- 11	- 9	- 5	07.01.02
3) Minder experimenten Vinex eindgebruikerssubsidie		- 2	- 2		- 5	- 5	07.01.02
4) Herstel vertraging Geluidsisolatie Schiphol II (GIS II)			14	20			12.01.02
5) Uitvoeringskosten Kenniswijk			9	9	9	9	15.01
6) Oprichting Inspectie Verkeer en Waterstaat		5	7	6	5	5	18.01/ 18.02
8) Loon- en prijsbijstelling		93	240	243	246	251	20.02.02/ 20.02.03
Overige mutaties		276	- 114	- 2	139	134	
<b>Stand ontwerpbegroting 2002</b>	5 578	5 956	5 739	5 942	6 146	6 317	

<b>Ontvangsten (in mln EUR)</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	artnr.
<b>Stand ontwerpbegroting 2001</b>	680	545	535	512	511	511	
1) Vaarwegmarkeringsdienst		- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	01.03
2) Hogere heffingen luchtvaart		1	1	1	1	1	10.03
3) Bijdrage aan OCW		- 2	- 2	- 2	- 2	- 2	14.03
4) Lagere dividendontvangsten TPG		- 15	- 15	- 15	- 15	- 15	15.03.01
5) Aanpassing dividendontvangsten KPN		- 202	- 202	- 202	- 202	- 202	15.03.01
6) Bijdrage van FES			9	9	9	9	21.03.05
Overige mutaties		1 134	3	6	2	1	
<b>Stand ontwerpbegroting 2002</b>	680	1 458	326	306	301	300	

Bij de begrotingsvoorbereiding 2002 hebben diverse beleidsmatige intensiveringen en extensiveringen plaatsgevonden. Op het terrein van veilig personenvervoer (beleidsartikel 05) zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Belangrijke extensiveringen hebben plaatsgevonden op het gebied van de klantgerichte personenvervoermarkt (beleidsartikel 07). Deze houden verband met de tegenvallende groei van het openbaar vervoer en de vermindering van de experimenten met de Vinex eindgebruikerssubsidie. Op het beleidsterrein van de duurzame luchtvaart (beleidsartikel 12) zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor het herstellen van de opgelopen vertraging van het geluidsisolatieproject Schiphol.

Voor het oprichten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft eveneens een intensivering plaatsgevonden (beleidsartikel 18). Binnen deze onafhankelijke inspectie zijn de toezicht- en inspectietaken van Verkeer en Waterstaat samengevoegd.

De overige intensiveringen betreffen onder andere de loon- en prijsbijstelling.

De ontvangsten op de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn significant



verlaagd door de aanpassing van de dividendontvangsten van KPN en lagere dividendontvangsten van TPG (beleidsartikel 15) en lagere ontvangsten van de Vaarwegmarkeringsdienst (beleidsartikel 01). Hier tegenover staat een verhoging van de ontvangsten door de bijdrage voor Kenniswijk uit het FES (beleidsartikel 21) en hogere heffingen op het beleidsterrein van de luchtvaart (beleidsartikel 10).



## Afkortingenlijst

B.	
BOR	= Bereikbaarheids Offensief Randstad
E.	
EU	= Europese Unie
F.	
FES	= Fonds economische structuurversterking
G.	
GIS	= Geluidsisolatie Schiphol
H.	
HSL	= Hogesnelheidslijn
I.	
ICT	= Informatie en Communicatie Technologie
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.	
KPN	= Koninklijke PTT Nederland
KWINT	= Kwetsbaarheid Internet
L.	
LMS	= Landelijk Model Systeem
M.	
MIT	= Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
N.	
NS	= Nederlandse spoorwegen
NVVP	= Nationaal verkeers- en vervoersplan
O.	
OEEI	= Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur
OV	= Openbaar vervoer
OCW	= ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
T.	
TPG	= TNT Post Groep
V.	
VROM	= Volkhuysvesting ruimtelijke ordening en milieubeheer

## 2.2. DE BELEIDSARTIKELLEN

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

#### 01.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van veilig vervoer van goederen op het logistiek netwerk.

Het beleid voor veilig goederenvervoer richt zich op de veiligheid van infrastructuur, vrachtvervoer en vervoersmiddelen, alsmede op het veiligheidsbesef en -gedrag van verkeersdeelnemers. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen in- en externe veiligheid. Het beleid voor interne veiligheid houdt zich bezig met het verbeteren van de veiligheid (van goederentransport over weg, water, spoor en door buisleidingen) voor de deelnemers aan dat vervoer. Externe veiligheidsbeleid richt zich vooral op de veiligheid voor de omgeving. In dat kader worden onder andere nieuwe infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen getoetst aan door de rijksoverheid vastgestelde normen. De veiligheid van goederenvervoer over de weg krijgt een extra accent in het beleid, gezien het relatief grote aandeel ongevallen met dodelijke slachtoffers en zwaar gewonden in het wegverkeer in vergelijking met andere vervoersmodaliteiten en de rol van het vrachtverkeer daarbij.

Een belangrijk deel van het beleid is gericht op het verbeteren van de interne en externe veiligheid. Een van de instrumenten om dit te bereiken is het doen van onderzoek naar en besluitvorming over maatregelen ter verbetering van de veiligheid. De aanpak van kantelende en scharende vrachtauto's (onder andere gericht op stabiliteitseisen, rijgedrag en infrastructuur), de dode hoekspiegel en zijafscherming zijn voorbeelden, net als de veiligheidsnormen voor tunnels en overkappingen. Ook het benutten van nieuwe technische mogelijkheden voor verkeersmanagement op binnenwateren en in zeehavengebieden, speelt een belangrijke rol in het veiligheidsbeleid.

Er zijn veel partijen betrokken bij veilig goederenvervoerbeleid. Partijen met uiteenlopende (economische) belangen en zienswijzen, waarmee het departement zo veel mogelijk samenwerkt om te komen tot algemeen geaccepteerde oplossingen en maatregelen. Een voorbeeld hiervan is Duurzaam Veilig, een actieplan voor veilig (goederen)vervoer over de weg, op basis waarvan het ministerie met andere partijen samenwerkt. Een ander voorbeeld is de externe veiligheid, dat raakt aan het spanningsveld tussen ruimtelijke ordening, economie, veiligheid en milieu. De belangen achter ieder van die aspecten zijn groot.

Inspanningen op het gebied van «Veilig goederenvervoer» hebben een relatie met andere werkerreinen van het goederenvervoerbeleid. De investeringen in verkeersveiligheid beïnvloeden bijvoorbeeld de concurrentieverhoudingen in de transportsector. Maatregelen gericht op de interne veiligheid dragen naast het voorkomen van ongevallen ook bij aan het verminderen van calamiteuze lozingen en emissies. Omgekeerd hebben maatregelen die primair op andere doelstellingen zijn gericht een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Aanpassingen aan het infrastructuurnetwerk kunnen de verkeersveiligheid beïnvloeden. Ook de op efficiëntie gerichte maatregelen zoals inhaalverboden en beperking van overbelading hebben een gunstig effect op de veiligheid. Er bestaat met andere woorden een samenhang tussen het begrotingsartikel «Veilig

goederenvervoer» en de drie andere artikelen gericht op het goederenvervoer. Ook is er voor de veiligheid op de weg en op het spoor een relatie met het artikel «Veiligheid personenvervoer». Het grootste deel van de investeringskosten valt onder het Infrastructuurfonds. De handhavingkosten zijn opgenomen in artikel 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voor de relatief grote investeringen in wegverkeersveiligheid geldt dat de beleidskeuzes worden gebaseerd op een goed inzicht in de kosten-effectiviteit van de maatregelen, gebaseerd op onderzoek van onder andere SWOV/AVV. Regelmatig worden er audits en evaluaties uitgevoerd om de beleidseffecten te toetsen.

### 01.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

#### Interne veiligheid wegverkeer

Leveren van bijdragen aan het verminderen van het aantal doden in het wegverkeer met 30% (tot 750 per jaar) en het aantal ziekenhuisgewonden met 25% (tot 14 000 per jaar) in het jaar 2010 ten opzichte van 1998.

Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen. Voor de interne veiligheid wegverkeer zijn de volgende effectgegevens opgenomen:

<b>Overzicht van het aantal slachtoffers wegverkeer</b>			
	1998	1999	2000
Aantal doden (personen- en goederenvervoer) <sup>1</sup>	1 066 (1 149)	1 090 (1 186)	1 082 (1 160)
Aantal doden (met betrokkenheid goederenvervoer)	278	357	326
Aandeel vrachtverkeer	24%	30%	28%
Aantal ziekenhuis-gewonden (personen- en goederenvervoer) <sup>2</sup>	18 620	19 410	Nog niet bekend
Aantal ziekenhuis-gewonden (inclusief betrokkenheid goederenvervoer)	3 704	3 657	Nog niet bekend
Aandeel vrachtverkeer	20%	19%	Nog niet bekend

<sup>1</sup> Betreft aantal doden volgens politieregistratie.

<sup>2</sup> Betreft aantal ziekenhuisgewonden volgens registratie CBS.

Over de veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming wordt opgemerkt dat voor het bereiken van de doelstellingen wordt uitgegaan van een interbestuurlijk afgestemd veiligheids- en infrastructuurbeleid.

#### Interne veiligheid spoor

Leveren van bijdragen aan het ten minste handhaven van het bestaande veiligheidsniveau van het goederenvervoer per spoor. Binnen deze doelstelling: leveren van bijdragen aan het verminderen van het aantal doden op spoorwegovergangen tot 25 in 2010.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het spoorwegverkeer in Nederland op een acceptabel veiligheidsniveau staat, zowel in vergelijking met andere modaliteiten als met andere landen. In hoeverre het goederenvervoer over het spoor daaraan bijdraagt dan wel daarvan afwijkt is (nog) niet bekend. Specifieke goederenveiligheidstrends moeten

nog worden ontwikkeld. Alhoewel nog steeds ruim voldoende, blijkt dat de veiligheid wel onder druk staat. Dit wordt o.a. veroorzaakt door toenemende intensiteit van het treinverkeer, capaciteits- en punctualiteitsproblemen, invoering van nieuwe technologieën en vervoersconcepten, tekort aan personeel, en toenemende commercialisering van en suboptimalisatie bij de spoorwegbedrijven.

Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen. Voor de interne veiligheid spoorvervoer zijn de volgende effectgegevens opgenomen.

<b>Overzicht van spoorwegdoden goederen- en personenvervoer (excl. suïcidale)</b>			
	1998	1999	2000
Aantal doden <sup>1</sup>	35	54	42
Waarvan op de spoorwegovergangen	25	47	34

<sup>1</sup> Aantal doden op basis van registratie Railned, afdeling spoorveiligheid.

Over de veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming wordt opgemerkt dat voor het bereiken van de doelstellingen wordt uitgegaan van een interbestuurlijk afgestemd veiligheids- en infrastructuurbeleid.

### **Interne veiligheid water**

Leveren van bijdragen aan het ten minste handhaven van het bestaande veiligheidsniveau op zee en binnenwater qua aantal ongevallen met significante gevolgen (doden, gewonden en grote schade) in het jaar 2010 ten opzichte van 1998 inclusief havens.

Het veiligheidsbeleid voor de scheepvaart op de binnenwateren is vervat in de conceptnota Vaar-Plan en is met name gericht op het voorkomen van onveiligheid door snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever. Het aantal doden door interactie met de recreatieberoepsvaart wordt verminderd, terwijl de handhaving beter wordt afgestemd tussen de departementen onderling en op andere instrumenten.

Voor de interne veiligheid water zijn de volgende effectgegevens opgenomen.

<b>Overzicht van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (het Nederlands deel van het continentaal plat) en binnenwateren met vrachtschepen</b>			
	1998	1999	2000
Aantal significante ongevallen op de Noordzee <sup>1</sup>	35	19	21
Aantal significante ongevallen op binnenwateren <sup>2</sup>	55	Nog niet bekend	Nog niet bekend

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

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

Over de veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming wordt opgemerkt dat voor het bereiken van de doelstellingen wordt uitgegaan van een interbestuurlijk afgestemd veiligheids- en infrastructuurbeleid. De registratie van het aantal ongevallen op de Noordzee is op basis van de registratie door de Kustwacht en op de binnenwateren door de Rijkspolitie te water, de Kustwacht en de regionale directies van Rijkswaterstaat.

### **Externe veiligheid**

Het verminderen van de risico's voor mens (omwonenden en verkeersdeelnemers) en omgeving van het vervoer van gevaarlijke stoffen, tot een uit het oogpunt van veiligheid en maatschappelijke kosten verantwoord niveau door het leveren van bijdragen aan het voldoen aan de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor externe veiligheid zijn de effectgegevens nog in ontwikkeling. Over de veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming wordt opgemerkt dat het tempo van de doelbereiking voor externe veiligheid afhangt van de middelen die in deze begroting zijn geraamd, alsmede van het beleid van VROM/gemeenten. De wensen van gemeenten om de grond rond stations en spoorlijnen intensief te benutten, staat op gespannen voet met de externe veiligheid. Het externe veiligheidsbeleid is naar aanleiding van het rapport-Oosting en het daarop gevolgde overleg tussen Kamer en Kabinet sterk in beweging, evenals de registratie van risicovolle situaties. Het Nationaal Milieu Beleidsplan zet deze lijn voort.

#### *01.3 Beleidsinstrumenten*

### **Interne veiligheid wegverkeer**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Er wordt in 2002 een model voor een «incentive systeem veiligheid goederenvervoer» ontwikkeld, waarmee gezamenlijk de «safety culture» van deze sector wordt versterkt. Tevens wordt er dan een Plan van Aanpak ontwikkeld op basis van een analyse van de ongevalskenmerken met betrekking tot het bestelverkeer. Daarnaast wordt in dat jaar een analyse uitgevoerd naar de problematiek van kwetsbare verkeersdeelnemers. Voorts wordt verwacht dat EU-regelgeving op het gebied van zichtvelden bij het vrachtverkeer wordt vastgesteld.

#### *Demonstraties en pilots*

In 2002 zullen de proeven met toepassing van initiatieven waarmee de «safety culture» wordt bevorderd, worden uitgebreid.

#### *Financiële stimulering*

Elk jaar vallen er 25 tot 30 dodelijke slachtoffers door aanrijdingen tussen vracht- en bestelauto's en fietsers, bromen snorfietsers, waarbij het zichtveld – de dode hoek – van chauffeurs van vracht- en bestelauto's een grote rol speelt. Vooral bij rechtsaf slaan is er slecht of zelfs geen zicht op naastliggende weggedeelten. De problematiek van de dode hoek wordt aangepakt door de bestaande subsidieregeling voor systemen die het zichtveld verbeteren voort te zetten tot 2004, ondersteund door een brede promotiecampagne. Totdat er sprake is van Europese regelgeving wordt de subsidieregeling aan vervoerbedrijven gehandhaafd. In 2000 zijn er ongeveer 16 000 zichtveldverbeterende systemen verkocht. Bovendien

heeft Nederland de dode hoek in Europees verband op de agenda gezet, met een voorstel tot wijziging van de Europese regelgeving voor zichtvelden.

Een supermarktketen heeft inmiddels al zijn vervoerders verplicht zogeheten Dobli-spiegels op de vrachtauto's aan te brengen en zal tevens controleren of de vervoerders zich ook aan de interne richtlijn houden.

#### *Wet- en regelgeving*

Binnen de ECE wordt in 2002 verder gewerkt aan nieuwe regelgeving op het gebied van de kantelstabiliteit van vrachtauto's.

#### *Uitvoering en handhaving*

«Duurzaam Veilig-fase 2» is een belangrijke stap in de samenwerking op weg naar veilig goederenvervoer over de weg. Het programma voorziet in een goede inbedding en verankering van het veiligheidsbeleid voor goederenvervoer over de weg in het totale mobiliteitsbeleid. Een voorbeeld is het Beleidsplan Verkeersveilig, waarin aandacht wordt besteed aan maatregelen op onderdelen die ongewenste stijgingen laten zien.

Een deel van het maatregelpakket (aanpak onveiligheid van vrachten bestelauto's, aanpak reductie verkeersveiligheidsrisico's via verbetering bedrijfsvoering en aanpak onveiligheid vervoersconcepten) zal in 2002 worden opgenomen in de maatregelencatalogus van Duurzaam Veilig Fase 2.

### **Interne veiligheid spoor**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In de Kadernota Railveiligheid geeft de Rijksoverheid haar visie op de spoorwegveiligheid en wordt een groot aantal aan concrete doelstellingen gerelateerde instrumenten en speerpunten aangegeven. De eerder vermelde operationele doelen zijn uit deze nota afkomstig. Daarnaast wordt in de nota ook nog over een aantal andere zaken aangegeven die relevant zijn voor de veiligheid van het spoorgoederenvervoer. Daarbij gaat het onder andere om de ontwikkeling van eisen voor veiligheidszorgsystemen bij de spoorvervoerders, het opstellen van eisen voor de kwaliteit van spoorwegpersoneel, en de invoering van de Automatische trein beveiliging-systemen (ATB-systemen) (zowel in de baan als in spoorvoertuigen) en het verlenen van ATB-ontheffingen.

De overheid streeft tevens naar interoperabiliteit en internationale harmonisatie (ook van veiligheidsnormen), vooral vanwege het voor Nederland van belang zijnde internationale spoorgoederenvervoer, en zal daadwerkelijk bijdragen aan de desbetreffende ontwikkelingen in de EU en in het kader van de Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF). Een veiligheidskader voor de kwaliteit van de infrastructuur wordt ontwikkeld en zal in de tweede helft van 2003 worden afgerond.

#### *Wet- en regelgeving*

Terzake van het goederenvervoer wordt een bijdrage geleverd aan de voorbereiding van de nieuwe Spoorwegwet. Harmonisatie van het spoorveiligheidsbeleid wordt in 2002 voortgezet in het kader van het COTIF-verdrag.

#### *Uitvoering en handhaving*

Er heeft in 2002 een beoordeling plaats van de veiligheidsaspecten en -knelpunten rond de nieuwe beveiligings- en beheersingssystemen (BB21)

en de gefaseerde invoering daarvan. De kadernota Railveiligheid wordt op basis van op te stellen specifieke programma's geïmplementeerd.

## **Interne veiligheid water**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Nieuwe technologische vindingen op het gebied van telematica en ICT bieden mogelijkheden voor verbetering van de vlotheid, betrouwbaarheid en (milieu)veiligheid van scheepvaart op de Nederlandse binnenwateren. Zo wordt tot 2003 onderzoek gedaan naar een samenhangend systeem van River Information Services (RIS), waarmee vaartuigen en activiteiten op de binnenwateren voortdurend elektronisch gevolgd kunnen worden («intelligente vaarweg»). Daardoor wordt de verkeersbegeleiding op knooppunten verbeterd, kan er snel worden gereageerd bij calamiteiten en kunnen wachttijden bij sluizen worden teruggebracht. Risiconormen voor de interne veiligheid van binnenwateren en zeehavengebieden worden voor 2004 ontwikkeld. Het rijk analyseert de effectiviteit van beleidsinstrumenten voor kwaliteit van schip en bemanning om een integrale veiligheidsbenadering na te streven.

### *Wet- en regelgeving*

Om ook in de toekomst een zo goed mogelijke kwaliteit van de beroepsuitoefening door de kapitein en de scheepsofficieren aan boord van Nederlandse zeeschepen te kunnen blijven waarborgen, zal in 2002 een nieuwe wettelijke regeling tot stand worden gebracht. Een gemoderniseerd tuchtrecht voor de Nederlandse zeescheepvaart is daarbij voorzien. Nieuwe regelgeving voor de marktwerking van navigatie ondersteunende diensten (loodsen) treedt begin 2002 in werking.

### *Uitvoering en handhaving*

De beleidslijn verkeersordening voor anticiperend verkeersmanagement en de beleidslijn Verkeers Begeleidings Systeem (VBS) implementatie voor investeringen in verkeersbegeleidende systemen worden beide afgerond in resp. 2004 en 2002.

## **Externe veiligheid**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het voornemen is om de bestaande infrastructuur intensiever te benutten. Dit heeft o.a. tot gevolg dat het beleid voor externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) verder ontwikkeld moet worden, waaronder de risicoanalyse naar vervoermodaliteiten. De risicoatlas voor beter inzicht in risico-locaties wordt in 2002 voltooid. In een latere fase zal nog in 2002 een AMvB voor registratie van risicovolle situaties van kracht worden. De mogelijkheden van routing van gevaarlijke stoffen op het spoor worden onderzocht. De risicocontouren langs de Westerschelde worden geleidelijk tot 2010 verlegd met behulp van concrete maatregelen. Er zal in 2002 een begin worden gemaakt met een evaluatie plaatsvinden naar de werking en gevolgen van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS).

### *Financiële stimulering*

De uitvoering van de subsidieregeling PAGE is gericht op het terugdringen van de externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op spooremlacements. De oplossingen worden gezocht in het uitsluiten van conflicterende rijwegen onder andere door middel van aanpassing

van de treinbeveiliging en -beheersing. In 2005/2006 moeten alle 14 spooreplacements die nu niet aan de risiconormen voldoen, aangepast zijn. De uitgaven worden verantwoord op het Infracfonds. Voor deze aanpassingen is een budget beschikbaar van EUR 19 mln.

#### Wet- en regelgeving

De externe veiligheid wordt naar verwachting in 2002 in een AMvB veiligheid transport vastgelegd.

Ook zal in dat jaar een voorstel voor een «Kaderwet tunnelveiligheid» worden gemaakt ter voorlegging aan de Raad van State.

Intensievere benutting van de spoorweginfrastructuur vraagt om nieuw beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, vanwege een theoretisch grotere kans op ongelukken bij ongewijzigd beleid. Railned dient in 2002 te kunnen beschikken over regels om het vervoer van enkele soorten gevaarlijke stoffen over bepaalde spoorbaanvakken te reguleren. Verkeer en Waterstaat werkt aan dergelijke regels, bijv. door transporten aan een maximum te binden, in samenwerking met Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM).

#### 01.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
01 Veilig goederenvervoer	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>12 603</b>	<b>13 632</b>	<b>16 751</b>	<b>17 898</b>	<b>17 903</b>	<b>17 904</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>18 625</b>	<b>17 196</b>	<b>16 995</b>	<b>17 907</b>	<b>17 904</b>	<b>17 904</b>
<b>01.01. Programma-uitgaven</b>	<b>13 273</b>	<b>11 765</b>	<b>11 601</b>	<b>12 524</b>	<b>12 521</b>	<b>12 521</b>
01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer	681	696	695	696	696	696
Subsidies	681	696	695	696	696	696
01.01.03 Interne veiligheid water	10 617	8 738	8 510	9 433	9 361	9 361
Subsidies	45	13	13	14	15	15
Exploitatie	3 256	3 363	3 720	3 630	3 616	3 616
Bijdragen	156	425	425	431	431	431
Investerings	7 160	4 937	4 353	5 358	5 299	5 299
01.01.04 Externe veiligheid	303	206	190	257	185	185
Subsidies	42	21	19	1	-	-
Exploitatie	261	185	171	256	185	185
01.01.08 HGIS deel	713	727	728	729	729	729
Bijdragen	713	727	728	729	729	729
01.01.99 Overige programma-uitgaven	959	1 398	1 478	1 409	1 550	1 550
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	959	1 398	1 478	1 409	1 550	1 550
<b>01.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>5 352</b>	<b>5 431</b>	<b>5 393</b>	<b>5 383</b>	<b>5 383</b>	<b>5 383</b>
Apparaatsuitgaven	5 353	5 431	5 393	5 383	5 383	5 383
<b>01.03. Ontvangsten</b>	<b>8 699</b>	<b>8 213</b>	<b>9 575</b>	<b>11 163</b>	<b>11 163</b>	<b>11 163</b>
Opleidingen NNVO	517	517	517	517	517	517
Ontvangsten Schelderadarketen	3 408	1 561	1 561	1 561	1 561	1 561
Ontvangsten VBS-tarief	3 812	5 173	6 535	8 123	8 123	8 123
Ontvangsten Scheldevaart	962	962	962	962	962	962



De ontvangsten zijn het gevolg van een met de Gemeente Rotterdam gesloten overeenkomst over de ontvangsten uit de VBS-heffing. Voorts worden op dit artikel de ontvangsten die verband houden met het aandeel van België in de investeringsuitgaven ten behoeve van de Schelderadarketen (SRK) verantwoord. Hiernaast worden eventuele ontvangsten van de Europese Unie (EU) in het kader van gelden voor Transeuropese Netwerken (TEN), alsmede de ontvangsten in het kader van de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO) op dit artikel geraamd.

#### 01.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>						
<b>01 Veilig goederenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	52	45	38	36	32	31
Jaarverplichtingen	29	32	32	30	30	30
Bestuurlijke verplichtingen	14	19	22	3	10	10
Niet vastgelegd in verplichtingen	5	4	9	31	28	29

#### **Aangegane individuele verplichtingen**

Voor het op peil houden van de kwaliteit van de walradarketens zijn meerjarige verplichtingen aangegaan voor de modernisering van de Schelderadarketen, Haven Operatie Centrum (HOC) IJmuiden en Haven Coördinatie Centrum (HCC) Den Helder (EUR 5,8 mln). Dat geldt ook voor het bergingsvaartuig op de Noordzee (EUR 2,0 mln), de subsidieregeling zichtveldsystemen (EUR 0,7 mln), de Nederlands Nautische Verkeersdienst Opleidingen (EUR 0,5 mln) en bijdragen aan internationale organisaties (EUR 0,5 mln).

#### **Jaarverplichtingen**

Dit zijn uitgaven voor salarissen en opleidingen.

#### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Dit betreft voornamelijk gepland beleidsvoorbereidend onderzoek.

#### **Bestuurlijke verplichtingen**

Hieronder valt het moderniseren van de verkeersposten Ouddorp en Haamstede (EUR 0,8 mln). Daarnaast zijn onderzoeksgelden nodig voor de implementatie van het beleidsvoornemen Loodsen en het uitvoeren van het risicobeleid (onderzoeken naar tunnelveiligheid en risiconormen voor overkappingen/overbouwingen en ondertunneling). Ook zal een nieuwe wettelijke regeling tot stand worden gebracht, waarbij wordt voorzien in een gemoderniseerd tuchtrecht voor de Nederlandse zeescheepvaart.

#### 01.6 Groeiparagraaf

Voor elk begrotingsartikel geldt dat voor alle vermelde prestatie-indicatoren c.q. effectgegevens een overzicht zal worden opgesteld met zogenaamde meta-informatie. Dat overzicht gaat, per indicator, bevatten: aanwezigheid van basisdata, beschikbaarheid tot en met welke jaren,

oorspronkelijke bron al of niet bij derden, eventuele afspraken over levering, tijdstip van oplevering, eventuele bewerkingslagen, mogelijkheid tot leveren van meerjarencijfers. Daarbij wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een reconstrueerbare en transparante oplevering van de effectgegevens voor het beleid.

Momenteel zijn nog niet alle gewenste effectgegevens beschikbaar. Belangrijke ontwikkelingen zijn de volgende:

- Gegevens over 2000 voor het doel «interne veiligheid weg» zijn nog niet compleet. Op basis van de ziekenhuisregistratie zullen eind 2001 gegevens over ziekenhuisgewonden beschikbaar komen.
- Gegevens over 1999 en 2000 voor het doel «interne veiligheid water» zijn nog niet compleet. De registratie van ongevallen op binnenwateren wordt nog verder opgebouwd. Gestreefd wordt naar een inhaalslag voor de volgende begrotingsindiening.
- Voor een analyse van de effectgegevens «interne veiligheid weg» zal gebruik worden gemaakt van diverse prestatiegegevens die voortkomen uit het programma duurzaam veilig. Dergelijke analyses moeten nog plaatsvinden.
- De effectgegevens voor het doel «externe veiligheid» zijn nog in ontwikkeling. Als effectgegevens worden voorgesteld «aantal overtredingen van de normen» en «aantal goederenemplacementen dat voldoet aan de norm». Er zijn wel basisgegevens beschikbaar, echter het normatieve karakter, inclusief de daarbij behorende eisen van betrouwbaarheid, dient nog verder te worden ontwikkeld.
- Voor alle operationele doelen, interne c.q. externe veiligheid, geldt dat effectgegevens voor de jaren 2001–2006 ontbreken. Uitgaande van de streefwaarden op lange termijn, moet door middel van een soort intrapolatie-methodiek een koerslijn worden bepaald. Deze aanpak moet nog verder worden uitgewerkt. Hierin worden tevens aspecten als betrouwbaarheid, beschikbaarheid en andere meta-informatie betrokken.

Resultaten van al deze ontwikkelingen worden ten behoeve van de begroting 2003 uitgewerkt.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Scheepvaartverkeer binnenwateren
- Verkeersmanagement zeescheepvaartwegen: tankerroutring boven Wadden
- Verkeersmanagement Noordzee Kustwacht
- Registratie snelle motorboten rijkswaerwegen
- Overdracht beoordelen van samenladingen en verlenen van beschikkingen door RVI
- Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen
- Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen: Veiligheid
- Subsidieregeling zichtvelden

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een sluitende programmering worden gepresenteerd.

## **02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER**

### *02.1 Algemene Beleidsdoelstelling*

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een samenhangend logistiek en infrastructuur netwerk.

Goede verbindingen zijn een eerste vereiste voor economische en maatschappelijke ontwikkeling. Een samenhangend netwerk van weg, vaar- en spoorwegen, buisleidingen, havens, mainports en overslagpunten is van cruciaal belang om de gunstige ligging van Nederland te kunnen benutten.

Het goederenvervoerbeleid is er op gericht de verschillende schakels in de transportketen te integreren en te verbeteren, zodat het infrastructurele netwerk beter kan worden benut. Er wordt gestreefd naar een betere benutting van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten en het verbeteren van opslag- en overslagfaciliteiten (door onder meer openbare terminals en aansluitingen van bedrijven op het vaarwegennet). Om keuzemogelijkheden te kunnen bieden tussen vervoerswijzen, moeten vervoersstromen samenkomen op multi- en intermodale knooppunten, waar overslag van bijvoorbeeld water of spoor naar weg mogelijk is. Op die manier kan ook een verschuiving van wegvervoer naar andere modaliteiten plaatsvinden (modal shift).

Realisatie van de doelen is in belangrijke mate afhankelijk van andere actoren in de sector, zoals het gedrag van verladers, vervoerders en consumenten en bestuurlijke afspraken ten aanzien van het ruimtelijk beleid. Zo is bijvoorbeeld de PKB-PMR (kabinetsstandpunt voor het project Mainportontwikkeling Rotterdam) beslissend voor de vraag of de capaciteit van de Rotterdamse haven met bijbehorende infrastructuur kan worden uitgebouwd. Een aantal acties is afhankelijk van afspraken op Europees niveau en de effectiviteit van een deel van de acties wordt ook bepaald door de beschikbaarheid en toegankelijkheid van internationale netwerken. Dit begrotingsartikel heeft een sterke relatie met de producten die gefinancierd worden uit het Infrafonds. Het effect van deze beleidsdoelstelling is dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden verbetert.

### *02.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen*

#### **Mainports en zeehavens**

Het versterken van het netwerk van mainports en zeehavens en daarmee ook het versterken van de positie van de individuele zeehavens, het verbeteren van de samenwerking tussen mainports en zeehavens en de zorg voor voldoende ruimte voor de mainport Rotterdam.

Voor Mainports en zeehavens zijn de volgende effectgegevens opgenomen:

<b>Overzicht van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid mainports</b>				
	1996	1997	1998	1999
<b>Toegevoegde Waarde</b>	<b>100</b>	<b>106</b>	<b>109</b>	PM
<b>Werkgelegenheid</b>	100	103	103	PM

(Toegevoegde waarde in prijzen 1996; index 1996=100).

<b>Overzicht van het marktaandeel havengebieden en groeipercentage in 2000</b>		
Havengebied	Marktaandeel – 2000	Groei 2000
Nederland	47,5	7,2
Noordelijke Zeehavens	0,5	15,1
Noordzeekanaalgebied	7,0	13,1
Scheveningen*	0,5	2,5
Rijn- en Maasmondgebied	36,6	6,6
Scheldebekken	2,9	2,0
Hamburg	9,4	5,0
Bremen	5,0	24,2
Wilhelmshaven*	4,4	0,6
Antwerpen	14,4	12,0
Gent	2,7	- 0,0
Zeebrugge	4,0	0,5
Duinkerken	4,5	7,1
Le Havre	8,1	13,4

\* schattingen van de cijfers van 2000.

Door te zorgen voor voldoende ruimte, een goede bereikbaarheid van de zeehavens, bevordering van het gebruik van intermodaal vervoer en van marktwerking tussen dienstverlenende havenbedrijven wordt een grotere commerciële slagkracht van de zeehavens bereikt.

Er zijn allerlei externe factoren die van toepassing zijn op de doelbereiking. Deze doelbereiking is mede afhankelijk van het gedrag van de andere spelers in het noordwestelijke deel van de Europese havenrange. Indien Duitsland en België veel investeren in hun havencapaciteit, dan kan dit direct ten koste gaan van het marktaandeel van ons land.

### **Functioneren knooppunten**

Het verbeteren van de werking van de knooppunten in het goederenvervoernetwerk door het verbeteren van de opslag- en de overslagfunctie van de knooppunten in het multi- en intermodale netwerk, het zorgen voor aansluitingen van bedrijven op het vaarwegennet en het verbeteren van de samenwerking binnen en tussen de knooppunten inclusief mainports en zeehavens.

Ruimtelijk beleid voor bundeling rond multimodale knooppunten, corridorbeleid en beleid voor overslagpunten draagt bij aan de gewenste flexibiliteit in de vervoerwijzekeuze. Of hiervan ook daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt, is in hoge mate afhankelijk van het gedrag van verladers, vervoerders en consumenten. Voor succesvol ruimtelijk beleid is bestuurlijke samenwerking nodig tussen rijk, provincies en gemeenten, en is ook voor private partijen in de regio een belangrijke rol weggelegd.

Voor «functioneren knooppunten» zijn de volgende effectgegevens opgenomen.

<b>Overzicht van de groei overslag via de mainport Rotterdam</b>										
Totale overslag x 1000 ton	1986	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Markt-aandeel in 2000	Groei 2000
Mainport R'dam	267 176	299 996	302 774	296 906	316 429	321 023	309 891	330 245	36,6	6,6

### **Kwaliteit verbindingen**

Het versterken van de samenhang in het goederenvervoernetwerk door het bevorderen van de kwaliteit van de verbindingen tussen de knooppunten.

Dit betekent het zorgen voor betere benutting van de infrastructuur en het verminderen van knelpunten in de doorstroming (met name voor weg en spoor). Het bijdragen aan verbetering van de capaciteit en de kwaliteit van de infrastructuurnetwerken (weg, water en spoor). Het zorgen voor voldoende ruimte voor traditionele buisleidingen en het bijdragen aan uitbreiding/aanleg van OLS (ondergrondse logistieke systemen) in die situaties waarbij de markt bereid is aan de kosten mee te betalen.

Uitgangspunt van het beleid is dat capaciteitsvergroting in eerste instantie wordt gezocht in een betere benutting van bestaande infrastructuur. Waar dat niet leidt tot voldoende kwaliteit in de bereikbaarheid wordt selectief geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur. Want een goed netwerk wordt gezien als één van de belangrijke factoren van het vestigingsklimaat in en rond de mainports en wordt van groot belang beschouwd om de internationale concurrentiepositie te behouden en te versterken. Voldoende ruimte voor uitbreiding is hiervan een onderdeel.

Het is van belang dat de aandacht in het beleid zich dan ook in de komende periode evenwichtig richt op infrastructuur en marktontwikkeling. Om de groei van het goederenvervoer per spoor te kunnen opvangen is voldoende (infrastructuur)capaciteit van goede kwaliteit noodzakelijk. Ook voor reizigersvervoer gelden hoge kwantiteits- en kwaliteitsambities. Dit onderstreept het belang om de capaciteitstoedeling aan beide segmenten integraal te bezien, waarvoor dan ook een transparant en geïntegreerd toedelingskader wordt ontwikkeld.

Ter zake van de effectgegevens wordt vooralsnog volstaan met modal split vervoersmodaliteiten in tonnen en tonkilometers. Gewerkt wordt aan het bereikbaarheids criterium trajectsnelheden. Op termijn worden effectgegevens ontwikkeld van onder meer capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid.

<b>Overzicht van tonkm (x mln) per vervoerwijze op Nederlands grondgebied</b>				
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart (b)	Spoorvervoer (c)	Totaal
1994	36 330 (52,6%)	29 988 (43,4%)	2 806 (4,0%)	69 124
1995	38 492 (54,3%)	29 491 (41,6%)	3 016 (4,1%)	70 999
1996	38 786 (54,3%)	29 508 (41,3%)	3 163 (4,4%)	71 457
1997	38 793 (50,7%)	34 290 (44,8%)	3 435 (4,5%)	76 518
1998	39 809 (51,4%)	33 850 (43,6%)	3 857 (5,0%)	77 516
1999	44 186 (54,4%)	33 318 (40,9%)	3 859 (4,7%)	81 363

(a) Inclusief lichte bestelauto's; tonkilometers door buitenlandse vervoerders geraamd door NEI.

(b) Internationale binnenvaart 1999 geraamd door NEI.

(c) 1998 en 1999 geraamd door NEI.

Bron: CBS, *Statistiek Goederenvervoer 1998*; aanvullende ramingen AVV en NEI.

Met ruimtelijk beleid rond multi- en intermodale knooppunten, zoals corridorbeleid (Incodelta), beleid voor «natte» bedrijventerreinen en beleid voor overslagpunten wordt de flexibiliteit van het gebruik van het netwerk bevorderd.

Ruimtelijke reserveringen van stukken grond maken aanleg van ondergrondse logistieke systemen mogelijk. Prioriteit hebben lokale toepassingen in gebieden waar de (congestie)knelpunten het grootst zijn. In principe komen de kosten voor rekening van de logistieke sector.

Voor deze doelstelling is er een directe relatie met het Infracfonds.

De kwaliteit van de verbindingen is mede afhankelijk van de proef met inhaalverboden voor vrachtwagens (zie beleidsartikel 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem).

### *02.3 Beleidsinstrumenten*

#### **Netwerk zeehavens en mainports**

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Ter verbetering van de positie van de mainports en zeehavens worden verschillende inspanningen verricht, zoals het leveren van bijdragen aan de mainportstrategie en stimulering van «brainport» initiatieven. Eind 2002 volgt een programma van aanbevelingen.

Onder het thema bereikbaarheid is een aantal nieuwe onderwerpen op het gebied van zeehavens en mainports opgenomen, waaronder de ontwikkeling van een strategische visie inclusief de rol van de diverse participanten. Daarnaast zal het tracébesluit voor het project Zeepoort IJmond worden voorbereid. Tevens zal de concessieverlening van de Westerschelde Container Terminal in gang worden gezet en bijgedragen worden aan de besluitvorming rond de positionering van het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam waarvoor de gemeenteraad naar verwachting nog in 2002 een besluit zal nemen. In het begrotingsjaar wordt verder de levering en actualisatie van het convenant ROM Rijnmond verwacht en zal het rijk samen met betrokken partijen een verkenning naar de verdere invulling van het concept brainport verrichten.

##### *Financiële stimulering*

Een instrument dat bijdraagt aan de verbetering van de positie van de mainports en zeehavens betreft de subsidieregeling voor Haven Interne Projecten (HIP). In 2000 zijn 28 subsidies verstrekt die in de periode t/m 2004 tot betaling komen. Het beschikbare bedrag is hiermee volledig verplicht.

### *Wet- en regelgeving*

Om het ruimtetekort van de Rotterdamse haven op te lossen wordt het kabinetsstandpunt voorbereid (PKB) voor het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

PMR is een omvangrijk samenwerkingsproject met een dubbele doelstelling: groei ruimte vinden voor de Rotterdamse haven en in het kader van deze havenontwikkeling kwaliteitsverbetering bereiken voor de leefomgeving. Het project doorloopt hiervoor een PKB- en een m.e.r.-procedure. Sinds begin 2001 zijn de taken tussen verschillende partijen opnieuw verdeeld. De projectorganisatie PMR houdt zich bezig met ruimtelijke ordening (PKB-procedures), de provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de concrete projectontwikkeling van de 750 ha groen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam richt zich op betere benutting van bestaand havengebied en op de projectontwikkeling van de landaanwinning. De afronding van de PKB- en MER procedures is voorzien voor begin 2002.

### **Functioneren knooppunten**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Centraal in het knooppuntenbeleid van het ministerie staat de optimalisering van het netwerk van overslagpunten, zodat er meer sprake is van een integrale vervoersketen. In samenwerking met regionale overheden en het bedrijfsleven en ondersteund met subsidieregelingen voor openbare inland terminals en bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen (SOIT, resp. SBV) wordt een netwerk van (regionale) terminals ontwikkeld en versterkt. Uitgangspunten hierbij zijn het bundelen van ladingstromen (bij voorkeur in trimodale terminals) en het voorkomen van versnippering. Om inzicht in het terminalnetwerk verder te vergroten wordt in 2002 de terminalkaart geactualiseerd. De terminalkaart geeft een goed overzicht van het aantal intermodale en multimodale knoop- en overslagpunten en de spreiding daarvan over Nederland.

Daarnaast zijn aan regionaal en lokaal goederenvervoer een aantal relevante beleidsissues in relatie tot de knooppunten vermeld. Daarbij gaat het om:

- Bestuursovereenkomsten met provincies en kaderwetgebieden over ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot verkeer.
- Uitwerking ruimtelijk beleid voor het goederenvervoer en voor multimodale ontsluiting van bedrijfsterreinen. Er wordt o.a. in overleg met andere overheden en belangenorganisaties een mobiliteitstoets ontwikkeld. Met dit instrument wordt nagegaan hoe (ruimtelijke) beslissingen uitwerken op mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
- Bestuursovereenkomsten in het kader van het programma stedelijke distributie.

Het Multimodaal Transport Centrum (MTC) Valburg is een regionaal initiatief tot realisatie van een grootschalig complex van transportgerelateerde bedrijvigheid, ontsloten door wegen, rails en water. Het MTC verkeert op dit moment in een verkenningsfase. Een rapportage over de omvang van de overslag van openbare inlandterminals wordt uitgebracht. In het op te richten MTC Valburg worden regionale overheden en private partijen vertegenwoordigd. Het PPS-consortium is in overleg met het Rijk over de fasering en eventuele realisatie van het MTC Valburg.

De uitvoering van het beleid inzake intermodaal vervoer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 04.03 Intermodaal vervoer.

### *Financiële stimulering*

De subsidies in het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) worden verleend vanuit het IF artikel 04.03 Intermodaal vervoer. In 2001 zijn 9 aanvragen ontvangen, te weten voor 8 weg-waterterminals en voor 1 spoor-wegterminal. Als alle aanvragen worden gehonoreerd, is het verplichtingenbudget volledig uitgeput. De subsidies in het kader van de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) worden verleend vanuit het artikel IF 02.02.02 Aanleg waterbeheren en vaarwegen.

**Tabel: overzicht uitgaven intermodaal vervoer op het Infrastructuurfonds (in EUR1000)**

		2001	2002	2003	2004	2005
Art. IF 04.03	Omschrijving Intermodaal vervoer	7 154	4 377	2 073	5 899	4 671

### **Kwaliteit verbindingen**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het beleid voor kwaliteitsverbetering van de verbindingen is divers en richt zich op projecten op het gebied van innovatieve transportsystemen, het terugdringen van overbelading in het wegvervoer, vaarwegverbetering, de IJzeren Rijn spoorverbinding, ondergronds transport en prijsbeleid.

Ten behoeve van een verbeterde doorstroming van vervoermiddelen is – in plaats van een apart programma benuttingsmaatregelen gekozen voor het inbrengen van de benuttingssystematiek in reguliere werkzaamheden, zoals in verkenning- en planstudies die door de regionale directies van RWS worden uitgevoerd, onder opdrachtgeverschap van DGP.

In het najaar van 2001 zal besluitvorming plaatsvinden over de uitbreiding van het inhaalverbod vrachtwagens. Implementatie van de voorstellen zijn voorzien begin 2002. Hoewel de proef met de dynamisering van het inhaalverbod wordt voortgezet, zal de verdere dynamisering van het inhaalverbod plaatsvinden binnen de vernieuwing van de verkeerssignalering die vanaf 2005 wordt voorzien [ICES].

Voor de binnenvaart wordt vanaf 2002 nagegaan of door beter verkeersmanagement de wachttijden bij sluizen en bruggen kunnen verkleinen. Ook zal worden onderzocht hoe kwalitatief hoogwaardige, marktgerichte railgoederenpaden beter kunnen worden gegarandeerd. In dit kader is een samenwerkingsverband, bestaande uit Railinfrabeheer, Railned, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en Deutsche Bahn (DB) Netz opgericht. Met dat samenwerkingsverband is in 2001 een Letter Of Intent over het railgoederenvervoer getekend.

Een onderwerp waarop de infrastructuurstrategie voor goederenvervoer verder wordt uitgewerkt betreft onderzoek naar de mogelijkheden van een kwaliteitsnet voor goederenvervoer. Dat zal samen met bedrijfsleven en regionale overheden worden uitgevoerd zodat de goederen-infrastructuurvisie kan worden vertaald naar de praktijk.

Het rijk ondersteunt lokale en regionale haalbaarheidsstudies en onderzoek naar ondergronds transport. Het kabinet bereidt besluitvorming over de uitvoering van het OLS-project voor. Eind 2002 wordt een kabinetsbesluit verwacht.



#### *Demonstraties en pilots*

Op het gebied van een samenhangende regionale ontwikkeling van goederenvervoer, economie, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid heeft Incodelta Zuid-Oost (een samenwerkingsverband van V&W, EZ, VROM en LNV, met regionale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties) in 2000 een belangrijke aanzet gegeven. De uitgebrachte integrale visie toont de kracht van samenwerking in Zuid-Nederland en is aangevuld met een pakket projecten en initiatieven op het gebied van bedrijventerreinen in relatie tot hun omgeving, logistieke ketens en innovatieve vervoerstechnieken. Vanaf 2001 hebben de zuidelijke provincies gezamenlijk het voortouw genomen om tot uitvoering van deze pilotprojecten te komen. V&W ondersteunt deze uitvoering door een financiële bijdrage over de jaren 2001 tot en met 2003.

Om de hoge kosten van het wegonderhoud door overbelading van vrachtwagens terug te dringen neemt het rijk proeven met automatische controles [Weigh-in-Motion/Video]. De evaluatie van de meetsystemen zal in 2002 zijn afgerond.

Er zijn in 2000 proeven gestart met lange en zwaardere vrachtwagens voor het aan- en uitrijden van terminalverkeer. Deze zullen duren tot medio 2003. Daarna zal bekeken worden hoe deze combinaties in de praktijk inzetbaar zijn.

#### *Communicatie, haalbaarheid en draagvlak*

De resultaten met betrekking tot het landsdelig overleg worden geïmplementeerd.

Ten behoeve van de rapportage over technologische ontwikkelingen wordt gewerkt aan de opbouw van een zogenaamde technologie- en innovatiemonitor.

#### *Financiële stimulering*

Een verkenning naar voorwaarden voor de ontwikkeling en de implementatie van innovatieve sleuteltechnologieën ten behoeve van een mogelijke stimuleringsregeling (TRIP) zal in het komende begrotingsjaar plaatsvinden.

#### *Uitvoering en handhaving*

De beleidsmatige grondslag en de overwegingen bij het besluit tot aanleg van de Betuweroute zijn beschreven in de Planologische Kernbeslissing Betuweroute en bijbehorende Nota van Toelichting (PKB Betuweroute, deel 4), aangevuld met het kabinetsstandpunt van 21 april 1995 en met de brieven aan de voorzitter van de Tweede Kamer inzake doorwerking kamermoties van 14 juli 1995 (DGV/G/BS/V-523 471) en van 15 september 1995 (DGV/PDBR/V-524 260) en kamerstuk 22 589 nr. 104 en 105.

Dit impliceert ondermeer een aansluiting op alle Europese hoofdtransportassen, hetgeen van groot belang is voor de positie van Nederland als transport-, distributie- en produktieland alsmede voor de positie van Rotterdamse haven. Tevens wordt door de aanleg van de Betuweroute een verschuiving van goederenvervoer van weg naar spoor mogelijk.

Het in 2001 ingestelde netwerk van zes Weigh-in-Motion videosystemen [WIM-VID] ten behoeve van de controle op overbelading, zal in 2002 worden geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten zal worden besloten dit aantal uit te breiden.

De uitvoering van het beleid inzake de Betuweroute is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 03.02 Betuweroute.

<b>Tabel: overzicht uitgaven Betuweroute op het Infrastructuurfonds (in EUR1000)</b>							
		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Art. IF 03.02	Omschrijving Betuweroute	637 173	685 629	629 235	517 252	328 509	12 434

De uitvoering van het beleid inzake Railgoederen is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 01.02.02 Aanleg Railwegen.

<b>Tabel: overzicht uitgaven Railgoederen op het Infrastructuurfonds (in EUR1000)</b>							
		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Art. IF 01.02.02	Omschrijving Railgoederen	21 294	34 036	24 212	17 871	14 153	30 411

#### 02.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>02 Versterking netwerk goederenvervoer</b>						
<b>Verplichtingen</b>	<b>10 648</b>	<b>7 849</b>	<b>26 847</b>	<b>6 469</b>	<b>15 199</b>	<b>15 199</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>20 673</b>	<b>15 490</b>	<b>10 263</b>	<b>15 681</b>	<b>15 681</b>	<b>15 681</b>
<b>02.01. Programma-uitgaven</b>	<b>16 324</b>	<b>11 001</b>	<b>6 855</b>	<b>12 289</b>	<b>12 289</b>	<b>12 289</b>
<i>02.01.01 Mainports en zeehavens</i>	<i>10 512</i>	<i>8 846</i>	<i>5 549</i>	<i>10 913</i>	<i>10 913</i>	<i>10 913</i>
<i>Communicatie, haalbaarheid en draagvlak</i>	<i>4 975</i>	<i>1 109</i>	<i>272</i>	<i>272</i>	<i>272</i>	<i>272</i>
<i>Subsidies</i>	<i>5 537</i>	<i>7 737</i>	<i>5 277</i>	<i>10 641</i>	<i>10 641</i>	<i>10 641</i>
<i>02.01.02 Functioneren knooppunten</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Communicatie, haalbaarheid en draagvlak</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Subsidies</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>	<i>4 170</i>	<i>1 483</i>	<i>952</i>	<i>542</i>	<i>344</i>	<i>344</i>
<i>Communicatie, haalbaarheid en draagvlak</i>	<i>1 205</i>	<i>598</i>	<i>520</i>	<i>224</i>	<i>126</i>	<i>126</i>
<i>Subsidies</i>	<i>2 965</i>	<i>885</i>	<i>432</i>	<i>318</i>	<i>218</i>	<i>218</i>
<i>Eurovignet</i>	<i>pm</i>	<i>pm</i>	<i>pm</i>	<i>pm</i>	<i>pm</i>	<i>pm</i>
<i>02.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>1 642</i>	<i>672</i>	<i>354</i>	<i>835</i>	<i>1 032</i>	<i>1 032</i>
<i>Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties</i>	<i>1 642</i>	<i>672</i>	<i>354</i>	<i>835</i>	<i>1 032</i>	<i>1 032</i>
<b>02.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>4 349</b>	<b>4 489</b>	<b>3 408</b>	<b>3 392</b>	<b>3 392</b>	<b>3 392</b>
<b>02.03. Ontvangsten</b>	<b>1 134</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Bijdragen door derden PMR	1 134	-	-	-	-	-

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>						
<b>02 versterking netwerk goederenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	40	58	59	41	3	0
Jaarverlichtingen	22	29	36	22	22	22
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	4	4	5	2	1	0
Niet vastgelegd in verplichtingen	34	9	0	35	74	78

### **Aangegane individuele verplichtingen**

Ten behoeve van de subsidieregeling Haven Interne Projecten (tweede tranche) zijn in totaal 28 verplichtingen aangegaan ten gunste van diverse lagere overheden. Voor kennisontwikkeling rond ondergronds transport is door middel van een interimregeling een meerjarige verplichting aangegaan. Dat geldt ook voor het navigatiesysteem Loran C, met een bestuurlijk vervolg.

### **Jaarverplichtingen**

Dit zijn de uitgaven voor salarissen en opleidingen.

### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Onder andere voorgenomen beleidsvoorbereidend onderzoek ten behoeve van beleidsprioriteiten.

### *02.6 Groeiparagraaf*

Voor elk begrotingsartikel geldt dat voor alle vermelde prestatie-indicatoren c.q. effectgegevens een overzicht zal worden opgesteld met zogenaamde meta-informatie. Dat overzicht gaat, per indicator, bevatten: aanwezigheid van basisdata, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron al of niet bij derden, eventuele afspraken over levering, tijdstip van oplevering, eventuele bewerkingsslagen, mogelijkheid tot leveren van meerjarencijfers. Daarbij wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een reconstrueerbare en transparante oplevering van de effectgegevens voor het beleid.

Momenteel zijn nog niet alle gewenste effectgegevens beschikbaar. Belangrijke ontwikkelingen zijn de volgende:

- Gegevens over 1999 en 2000 voor het doel «mainports en zeehavens» zijn nog niet compleet. De gegevens over toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens moet specifiek worden verzameld en bewerkt. Er is daartoe onderzoek gestart. De gegevens over 1999 zullen eind 2001 bekend worden. De gegevens over 2000 zullen medio 2002 worden opgeleverd.
- Gegevens voor het doel «functioneren knooppunten» zullen nog worden aangevuld met gegevens over de overslag via de knooppunten en gerealiseerde terminals. Daartoe wordt een terminalkaart ontwikkeld waarop vele relevante gegevens over knooppunten en terminals worden bijgehouden. Voor de volgende begroting zullen uit de terminalkaart bewerkte gegevens worden ingevoegd.

- Gegevens voor het doel «kwaliteit verbindingen» ontbreken grotendeels. Er is in deze begroting slechts volstaan met modal-split gegevens in tonnen en tonkilometers. De bron daarvan is het CBS. Gegevens over beschikbaarheid resp. benutting van de verschillende infrastructuren zijn nog in ontwikkeling. Voor het autowegennet wordt o.a. gebruik gemaakt van «aantal trajecten met gemiddelde traject-snelheid > 60 km/uur in de spits op autosnelwegen». Daarvoor wordt verwezen naar paragraaf 6.4 bij personenvervoer. Voor het vaarwegennet wordt gebruik gemaakt van «aantal vaarwegen met vaarweg-dieptebeperking». Daarvoor wordt verwezen naar paragraaf 14.3 bij Rijkswaterstaat. Voor toegevoegde capaciteit hoofdwegennet resp. hoofdspoor worden nog passende effectgegevens ontwikkeld. Bij deze ontwikkeling zal ondermeer gebruik worden gemaakt van kwaliteitskenmerken van het infrastructuurnetwerk als capaciteit en snelheid. Zo wordt bij de spoorverbindingen o.a. gekeken naar de geschiktheid voor hogere snelheden [100 km/uur] en zwaardere asdruk [22,5 ton aslast] en naar gunstiger tijdvensters.
- Voor alle operationele doelen, mainports en zeehavens, functioneren knooppunten en kwaliteit verbindingen, geldt dat gegevens voor de jaren 2001–2006 ontbreken. Uitgaande van streefwaarden op lange termijn, moet door middel van een soort intrapolatie-methodiek een koerslijn worden bepaald. Deze aanpak, incl. het bepalen van de streefwaarden, moet nog verder worden uitgewerkt. Hierin worden tevens aspecten als betrouwbaarheid, beschikbaarheid en andere meta-informatie betrokken.

Resultaten van al deze ontwikkelingen worden ten behoeve van de begroting 2003 uitgewerkt.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Interimregeling Transportkennisinfrastructuur
- Overbelading vrachtwagens
- Proef «Langer en zwaarder»
- Proef inhaalverbod vrachtverkeer in de spits
- Subsidieregeling Haven interne projecten II

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een sluitende programmering worden gepresenteerd.

## **03 EFFICIËNT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM**

### *03.1 Algemene Beleidsdoelstelling*

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een efficiënt goederenvervoersysteem.

Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gericht op het creëren van voorwaarden voor een efficiënt werkende vervoersmarkt.

Daaronder wordt verstaan:

- Transparantie van de markt en gelijke concurrentievoorwaarden (marktwerking en markttoegang).
- Bedrijfseconomisch gezonde vervoerssectoren die kunnen investeren en innoveren.
- Efficiency in organisatie en techniek/systemen van de logistiek, waaronder een optimale benutting van transportmiddelen.

Internationaal worden afspraken gemaakt over verdergaande liberalisering van transportdiensten. Ook standaardisatie van regelgeving is gewenst. Uiteindelijk is het streven er op gericht dat alle vervoermodaliteiten in gelijke mate de externe kosten voor hun rekening nemen.

Investeringen en innovaties door de vervoerssectoren zelf bieden ook belangrijke mogelijkheden voor efficiënter goederenvervoer. Het beleid wil dergelijke initiatieven stimuleren en in nauwe samenwerking met marktpartijen verder ontwikkelen.

De expertise van het ministerie wordt in internationaal verband benut in verschillende samenwerkingsprojecten voor kennisuitwisseling. Doel van deze projecten is het bevorderen van een efficiënt internationaal goederenvervoersysteem. Met enkele zogenaamde prioriteitslanden (Zuid-Afrika, China, Egypte) zijn in samenwerking met de ministeries van Buitenlandse Zaken en Economische Zaken specifieke projecten opgezet op het gebied van havenontwikkeling en logistiek. De projecten zijn enerzijds gericht op vergroting van de markttoegang voor Nederlandse ondernemingen en anderzijds op het uitvoeren van het buitenlands economisch beleid.

Inspanningen op het gebied van een efficiënt goederenvervoersysteem hebben een directe relatie met de overige begrotingsartikelen, omdat bij het doorvoeren van efficiëntie-verbeterende maatregelen ook rekening gehouden moet worden met het effect van die maatregelen op veiligheid, milieu en ruimtegebruik. Daarnaast is doelbereiking afhankelijk van initiatieven van de marktsector zelf.

### *03.2. Nader geoperationaliseerde doelstellingen*

#### **Betere marktwerking en markttoegang**

Het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden tussen en binnen vervoerssectoren zowel nationaal als internationaal door het bevorderen van liberalisatie en harmonisatie gericht op een open markt voor goederenvervoer met gelijke uitgangsposities (level playing field) en het bevorderen van transparantie van de vervoersmarkt waaronder die van alle vervoer-gerelateerde kosten alsmede de terugdringing van concurrentie verstorende maatregelen.

Effectgegevens voor betere marktwerking en markttoegang zijn in ontwikkeling. Er wordt van de veronderstelling uitgegaan dat de huidige liberaliseringstendenties in de markten zich doorzetten.

### Gezonde vervoerssectoren

Het bevorderen van economisch gezonde vervoerssectoren in alle modaliteiten, in het belang van producenten en consumenten door het bevorderen van een adequate kennisinfrastructuur, het bevorderen van een goed vestigingsklimaat en het stimuleren van het innovatief vermogen van vervoerssectoren.

Economisch gezonde vervoerssectoren vormen mede een voorwaarde voor een goed functionerend goederenvervoersysteem. Zo biedt een gezonde binnenvaartsector betere kansen op een optimaal gebruik van de vaarwegen, wat weer van belang is voor de modal shift. Gezonde vervoerssectoren leveren een hogere toegevoegde waarde voor de nationale economie en bieden meer perspectief op draagvlak voor invoering van innovaties op het gebied van milieu en veiligheid.

Voor gezonde vervoerssectoren is het volgende effectgegeven opgenomen. De effectgegevens voor de overige vervoerssectoren worden nog ontwikkeld.

<b>Overzicht van toegevoegde waarde van Maritiem Cluster voor de economie (in EUR mln)</b>					
	1995	1996	1997	1998	1999
Zeevaart	656	667	772	806	864
Overige maritieme sectoren	1 449	1 494	1 549	1 586	1 652
Dienstverlening t.b.v. maritieme sectoren	1 572	1 565	1 670	1 704	1 756
Totaal maritieme Cluster	3 677	3 726	3 991	4 096	4 272

Bron: TNO-rapport Beleidsmonitor Zeescheepvaartbeleid 1999/CBS.

### Logistieke efficiency

Het verbeteren van de logistieke prestatie van het goederenvervoersysteem door het verbeteren van aansluitingen tussen de schakels in het goederenvervoersysteem (ook in wetgevingstechnische zin), het verbeteren van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van rijk, provincies en gemeenten op het gebied van vervoer van goederen en het bevorderen van een hoge benuttingsgraad van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten.

Voor logistieke efficiency is het volgende effectgegeven opgenomen.

<b>Overzicht van de beladingsgraad per vervoerwijze</b>			
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart	Spoorvervoer (b)
1994		539 ton/vaartuig	346 ton/trein
1995		543 ton/vaartuig	368 ton/trein
1996		568 ton/vaartuig	385 ton/trein
1997	5,2 ton/voertuig	579 ton/vaartuig	387 ton/trein
1998	5,3 ton/voertuig	624 ton/vaartuig	390 ton/trein

(a) Tot 1997 geen informatie bekend omtrent het voertuigkilometrage van lichte bestelauto's.

(b) Op basis van ramingen treinkilometrage. Tonnage-gerelateerde benuttingsgraad is niet altijd een goede maatstaf. De verschuiving in de aard van vervoerde goederen kan er mede toe leiden dat in individuele gevallen een andere grootte, zoals bijvoorbeeld volume, de beperkende factor vormt. In een dergelijk geval zijn de mogelijkheden van verbetering van tonnagebenutting beperkt, terwijl de (volume)benutting wel verbeterd kan zijn.

Bron: CBS, *Statistiek Goederenvervoer*; bewerking NEI.

Andere effectgegevens zullen nog worden ontwikkeld. Verondersteld wordt dat het bedrijfsleven blijft zoeken naar een betere logistieke organisatie en systemen.

### 03.3 Beleidsinstrumenten

#### Marktwerking en markttoegang

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

In 2002 wordt de internationale strategie ten aanzien van gelijke concurrentievoorwaarden verder ontwikkeld en geïmplementeerd. Een visie op de toekomst van het Nederlands-Europees goederenspoorvervoer wordt verder ontwikkeld. Ook worden er initiatieven genomen om internationale afspraken te maken over verdergaande liberalisering van transportdiensten. Het rijk bevordert op Europees niveau dat er meer gelijke concurrentievoorwaarden ontstaan in het Europese beroepsvervoer over de weg en zoekt naar coalities met andere lidstaten om de openstelling van de nationale spoormarkten te bevorderen. Voor de scheepvaart worden liberalisatie doelstellingen gekoppeld aan doelstellingen m.b.t. arbeidsmarkt, veiligheid en duurzaamheid. In internationale fora zal vanaf 2002 verder een brede evaluatie plaatsvinden naar effectiviteit en efficiency van scheepvaartverdragen (International Label Organisation (ILO), International Maritime Organisation (IMO)). Dit ter voorbereiding van de maritieme ILO-conferentie in 2004, in Genève.

##### *Financiële stimulering*

In het najaar van 2000 stegen de prijzen van diesel dermate snel en aanzienlijk dat voor de transportsector bedrijfseconomisch een moeilijke situatie ontstond. De transportsector was niet of onvoldoende in staat om de prijsstijgingen door te berekenen aan de verladers. Met een financiële/fiscale tegemoetkoming overbrugt de overheid deze «marktperfection» enigszins, tot een situatie is ontstaan waarin contracten met adequate prijsaanpassingsclausules kunnen worden afgesloten. Ook zijn werkgroepen met vertegenwoordigers van overheid, vervoerders en verladers ingesteld die aanbevelingen hebben geformuleerd voor de doorberekening van kosten en aanbevelingen voor de structuurverbeterende maatregelen. In de tweede helft van 2001 zal een regeringsstandpunt worden vastgesteld. Vanaf 2002 zullen uitwerking en implementatie van

deze voorstellen plaatsvinden. Naar verwachting zal de implementatiefase in 2005 kunnen worden afgesloten. Het bedrijfsleven zal nadrukkelijk het voortouw hebben in de uitwerking en implementatie.

Tevens is een advies opgesteld inzake de vergroening/variabilisatie. Deze voorstellen worden betrokken in de uitwerking van het VenW-brede programma Prijsbeleid.

#### *Wet en regelgeving*

De nationale wetgeving met betrekking tot het wegvervoer en de binnenvaart zal worden aangepast in verband met aansluiting op Europese regelgeving. Over de herziening van de Wet goederenvervoer over de weg (WgW) wordt overleg gevoerd met brancheorganisaties en vakorganisaties. Een belangrijk onderdeel is de zorg van de overheid voor de concurrentievoorwaarden in de sector. Eveneens wordt de nieuwe kaderwet binnenvaart voorbereid (naar verwachting zal deze in 2004 in werking treden) en vindt de implementatie van de herziene spoorwegwet plaats.

Open markttoegang op het spoor vraagt om de nodige aandacht en inspanningen; er is in Europees verband een zogeheten TERFN-netwerk (Trans European Rail Freight Network) met alle grote transportassen. De gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur volgt de systematiek van heffing op basis van treinkilometers. In de huidige AMvB wordt bij de bepaling van de gebruiksvergoeding de marginale kostenbenadering gehanteerd: de gebruiker betaalt voor de slijtage die het rijden van een trein veroorzaakt. Tegelijkertijd is de «ability to pay» van de goederensector bepalend voor met name de bovengrens van de tariefhoogte. Uit oogpunt van de beperkte draagkracht van de goederensector (spoor) nu en een inschatting van het tempo waarin de sector efficiency-verbeteringen zal kunnen realiseren, is de hoogte van het tarief gebaseerd op een (oplopend) ingroeimodel in de periode 2000–2007.

### **Gezonde vervoerssectoren**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Met betrekking tot de zeescheepvaart wordt als uitgangspunt voor de beleidsvoorbereiding en ontwikkeling gehanteerd het verder professionaliseren van de zeescheepvaart en het verankeren van de sector in de Nederlandse economie via de clusterbenadering. De door de EU voorgenomen evaluatie van het fiscale maritieme EU-steunkader zal in 2002 veel inzet vragen. Dit maritieme steunkader is van wezenlijke invloed op de concurrentiekracht van Europese reders ten opzichte van hun niet-Europese concurrenten.

De inzet van het Rijk ter bevordering van Quality Shipping, waardoor de markt veel meer dan nu het geval is kwaliteit van het zeevervoer beloont, zal gecontinueerd worden. Blijvende aandacht zal ook geschonken worden aan de versterking van de relatie tussen het nautisch onderwijs en de zeescheepvaartbedrijven, niet alleen met het oog op de krappe arbeidsmarkt, maar ook met het oog op de gewenste professionalisering van de sector.

Geconstateerde internationale en nationale knelpunten in het short-sea vervoer zullen continue via de daartoe geëigende kanalen worden aangepakt. Speciaal wordt gekeken naar knelpunten welke de ontwikkeling van short-sea op de korte afstand (< 500 km) in de weg staan. Toepassing van technologische vernieuwingen kan de doelmatigheid, concurrentiekracht en het rendement van goederenvervoer per spoor verbeteren. Onder begeleiding van het ministerie wordt onderzoek



gedaan naar onder andere stimulering van ketenregie en de rol van ICT, standaardisatie van laadeenheden, «agro shuttles» en Europees gestandaardiseerd verkeersmanagement.

#### *Financiële stimulering*

Het rijk draagt ook in 2002 bij aan Nederland Maritiem Land (NML) en Maritiem Research Institute Nederland (MARIN) ten behoeve van de versterking van de maritieme kennisinfrastructuur. NML richt zich op de versterking en promotie van het Nederlandse maritieme cluster, door activiteiten gericht op o.a. arbeidsmarkt, onderwijs, innovatie, export en promotie. MARIN verricht fundamenteel wetenschappelijk onderzoek op het gebied van hydrodynamica en fungeert tevens als integrator van maritieme kennis. Deze activiteiten dragen sterk bij aan een hecht maritiem cluster dat stevig in Nederland is verankerd.

Ter stimulering van de efficiency in het short-sea vervoer zal in 2002 een stimuleringsmaatregel voor samenwerkingsprojecten in de short-sea keten operationeel worden.

Binnenkort wordt een evaluatie afgerond, uitgevoerd samen met het ministerie van Financiën, naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de voor de zeescheepvaart van kracht zijnde fiscale regelingen (willekeurige afschrijving zeeschepen, tonnagebelasting, afdrachtvermindering zeevaart en zeedagenaftrek). Vooruitlopend hierop kan gemeld worden dat de in 1996 van kracht geworden tonnagebelasting en de verhoging van de afdrachtvermindering wezenlijk hebben bijgedragen aan het forse herstel van de zeescheepvaart sinds 1996, getuige onder andere het zeer hoge gebruik van deze regelingen. De willekeurige afschrijving zeeschepen wordt amper toegepast, door in de praktijk knellende voorwaarden. De zeedagenaftrek is, in tegenstelling tot de andere drie regelingen, gericht op de netto-inkomenspositie van de zeevarende en dient onder andere beoordeeld te worden vanuit het perspectief van de krappe arbeidsmarkt voor Nederlandse zeevarenden. Voor een nadere toelichting op de regelingen wordt verwezen naar de Miljoenennota 2002 (Hoofdstuk 4 Belastinguitgaven).

#### *Wet en regelgeving*

In 2002 zal de Wet registratie zeeschepen (WRZ) worden ingevoerd. Met deze wet zal een wezenlijke band worden bewerkstelligd tussen Nederland en de reder van het schip met de Nederlandse vlag. De resultaten van de in 2001 afgeronde evaluatie van het fiscale maritieme pakket zullen waar nodig omgezet worden in (aangepaste) wet- en regelgeving, waarmee begonnen wordt in 2002.

### **Logistieke efficiency**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het stimuleringsprogramma Logistieke efficiency is gericht op het verhogen van de logistieke prestatie. Het programma bestaat uit 50 projecten bij individuele bedrijven (scans, meerjarenplannen en pilots) en tien collectieve projecten in het midden- en kleinbedrijf, zoals op bedrijventerreinen en in winkelcentra. Tien bedrijven werken bovendien mee aan het testen van een zogenaamde zelfscanmethode.

Het rijk onderzoekt met de bedrijfstak of logistieke efficiency kan worden verankerd in de bedrijfsvoering van logistieke bedrijvigheid. Doel van het beleid voor stedelijke distributie is het realiseren van een efficiënt en innovatief goederenvervoer in stedelijk gebieden in een 24-uur cyclus.

Het samenwerkingsproject PSD heeft een aantal instrumenten ontwikkeld, zoals een voertuigmatrix op basis waarvan gemeenten kunnen beslissen over het geëigende toegangsregime van hun (binnen)stad voor enkele types vrachtwagens, en een systematiek voor het afstemmen van venstertijden waarop bevoorrading en bezorging van binnenstedelijke locaties is toegestaan. Het beleid richt zich de komende jaren op het stimuleren van gebruik van deze instrumenten door gemeenten, bijvoorbeeld in een regionaal samenwerkingsverband. De bedoeling is dat na 2002 de kennis- en adviesfuncties op het gebied van stedelijke distributie bij één organisatie zijn ondergebracht.

#### *Uitvoering en handhaving*

Conform Europese regelgeving voert het Rijk de digitale tachograaf voor het wegvervoer in en stuurt zij tevens aan op een koppeling van die tachograaf met de boordcomputer. De datum voor de start van implementatie wordt eind 2001 verwacht; 24 maanden na deze datum moeten nieuwe vrachtwagens en bussen van een digitale tachograaf zijn voorzien. Als voorbeeld van een bijdrage van de overheid aan een betere logistieke efficiency voor het wegvervoer geldt het beleid ten aanzien van stedelijke distributie.

Teneinde de afhandeling van schepen in havens zo snel en efficiënt mogelijk te laten verlopen, wordt permanent binnen het IMO Facilitatie Comité gewerkt aan het reduceren van de formaliteiten, de vereiste documentatie en procedures met betrekking tot de aankomst, verblijf en vertrek van schepen in het internationaal vervoer. Binnen IMO is overeengekomen om gebruik te maken van zeven standaardformulieren bij aankomst, verblijf en vertrek van de schepen. Daarnaast wordt gestreefd om, waar mogelijk, de formaliteiten en documentenstroom elektronisch af te handelen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de standaards van Electronic Data Interchange. In EU-verband wordt in 2002 gewerkt aan een richtlijn, ingevolge waarvan het gebruik van enkele van de genoemde IMO-besluiten verplicht gesteld zal zijn.

### 03.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>15 068</b>	<b>18 617</b>	<b>17 946</b>	<b>20 362</b>	<b>22 576</b>	<b>22 765</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>19 459</b>	<b>19 571</b>	<b>18 529</b>	<b>20 483</b>	<b>22 765</b>	<b>22 765</b>
<b>03.01. Programma-uitgaven</b>	<b>14 007</b>	<b>14 118</b>	<b>13 139</b>	<b>15 106</b>	<b>17 388</b>	<b>17 388</b>
<i>03.01.01 Marktwerking en markttoegang</i>	2 923	2 788	4 025	5 896	8 164	8 164
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	416	179	172	219	264	264
Subsidies	1 903	2 609	3 853	5 677	7 900	7 900
Investerings	604	–	–	–	–	–
Exploitatie	–	–	–	–	–	–
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>	7 282	8 013	6 974	8 554	8 531	8 531
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	299	441	434	492	491	491
Subsidies	6 673	7 377	6 324	7 826	7 804	7 804
Exploitatie	310	195	216	236	236	236
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>	685	771	565	537	574	574
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	545	682	538	537	574	574
Subsidies	140	89	27	–	–	–
<i>03.01.99 Overige programmauitgaven</i>	3 117	2 546	1 575	119	119	119
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	3 117	2 546	1 575	119	119	119
<b>03.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>5 452</b>	<b>5 453</b>	<b>5 390</b>	<b>5 377</b>	<b>5 377</b>	<b>5 377</b>
<b>03.03. Ontvangsten</b>	<b>998</b>	<b>1 906</b>	<b>3 267</b>	<b>4 992</b>	<b>7 260</b>	<b>7 260</b>
Gebuuksvergoeding spoor en stimulering Goederenvervoer	998	1 906	3 267	4 992	7 260	7 260

### 03.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>						
<b>Efficiënt goederenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	23	4	3	0	0	0
Jaarverlichtingen	28	27	29	26	23	23
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	32	42	54	50	31	8
Niet vastgelegd in verplichtingen	17	26	15	24	45	69

#### **Aangegane individuele verplichtingen**

Ten behoeve van de subsidiëring van een bijdrage aan de activiteiten van de Vereniging NDJ (Nederland Distributieland) is een meerjarige verplichting aangegaan tot 1 juli 2003. Tevens is voor het maritiem clusterbeleid EUR een meerjarige verplichting aangegaan.

## **Jaarverplichtingen**

Dit betreffen de uitgaven voor salarissen en opleidingen.

## **Bestuurlijke verplichtingen**

Dit betreft onder andere de toezeggingen in het kader van MARIN, NML, Zeemanswelzijn, de Schipperszorg en de IVV-eenheden. Tevens vallen hieronder uitgaven t.b.v. de Letter Of Intent m.b.t. het goederenvervoer per spoor, gericht op een verbetering van het aanbod van railgoederencapaciteit voor de gebruikers en een verbeterde facilitering van dat vervoer.

Ook betreft dit de Europese afspraken met betrekking tot de verrekeningen in het kader van het Eurovignet.

## **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Beleidsvoorbereidend onderzoek.

### *03.6 Groeiparagraaf*

Voor elk begrotingsartikel geldt dat voor alle vermelde prestatie-indicatoren c.q. effectgegevens een overzicht zal worden opgesteld met zogenaamde meta-informatie. Dat overzicht gaat, per indicator, bevatten: aanwezigheid van basisdata, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron al of niet bij derden, eventuele afspraken over levering, tijdstip van oplevering, eventuele bewerkingsslagen, mogelijkheid tot leveren van meerjarencijfers. Daarbij wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een reconstrueerbare en transparante oplevering van de effectgegevens voor het beleid.

Momenteel zijn nog niet alle gewenste effectgegevens beschikbaar. Belangrijke ontwikkelingen zijn de volgende:

- Gegevens voor het doel «betere marktwerking en markttoegang» zijn nog in ontwikkeling. Er zullen o.a. basisdata worden verzameld over «aantal overtredingen van relevante wetten».
- Gegevens voor het doel «gezonde vervoersectoren» zijn nog niet compleet. Nu zijn alleen gegevens vermeld over de toegevoegde waarde van het maritieme cluster. Onderzoek dat de gegevens voor 2000 moet opleveren is opgestart. De resultaten worden eind 2001 verwacht. De gegevens over toegevoegde waarde in de andere vervoerssectoren zijn niet bekend. Noodzakelijk vooronderzoek vindt plaats. Er wordt aan gewerkt om de resultaten voor de volgende begroting beschikbaar te hebben.
- Voor het doel «logistieke efficiency» zijn gegevens gebruikt over beladingsgraad per vervoersmodaliteit. Daartoe heeft een bewerking plaatsgevonden uit de CBS-statistieken. Echter de gegevens zijn niet compleet. Onderzoek dat gegevens over 1999 en 2000 moet opleveren, is opgestart. De resultaten worden eind 2001 verwacht. Er wordt daarnaast onderzocht of «aandeel van de logistieke kosten in de totale omzet» een passend effectgegeven is. Daarbij zullen ook andere aspecten van het logistieke proces worden betrokken zoals: snelheid, betrouwbaarheid en prijs.
- Voor alle operationele doelen, marktwerking en toegang, gezonde vervoerssectoren en logistieke efficiency, geldt dat effectgegevens voor de jaren 2001–2006 ontbreken. Uitgaande van de streefwaarden op lange termijn, moet door middel van een soort intrapolatie-

methodiek een koerslijn worden bepaald. Deze aanpak, incl. het bepalen van de streefwaarden, moet nog verder worden uitgewerkt. Hierin worden tevens aspecten als betrouwbaarheid, beschikbaarheid en andere meta-informatie betrokken.

Resultaten van al deze ontwikkelingen worden ten behoeve van de begroting 2003 uitgewerkt.

Er wordt naar gestreefd om in 2003 de belastinguitgaven te kwantificeren.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Arbeidstijdenbesluit Vervoer
- Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer
- Wet Vaartijden en Bemanningssterkte: arbeidsbescherming en veiligheid Binnenvaartwet Vaartijden en Bemanningssterkte
- Nederland Maritiem Land
- MARIN, Maritime Institute of the Netherlands
- Nederlands Zeescheepvaartbeleid
- Verbetering concurrentiepositie binnenvaart
- Regeling samenwerkingsverbanden binnenvaart
- Nederland Distributieland

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een sluitende programmering worden gepresenteerd.

## **04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER**

### *04.1 Algemene Beleidsdoelstelling*

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoerssysteem.

Het verminderen van de milieubelasting van het goederenvervoer is een belangrijke beleidsdoelstelling. Goederenvervoer moet zo stil, schoon en zuinig mogelijk zijn, of het nu gaat om vervoer per trein, over de weg of over water. Voorbeelden hiervan zijn het beleid gericht op vermindering van emissies, lozingen en geluidsbelasting. In het beleid voor duurzaamheid moet naast vermindering van de milieudruk ook rekening worden gehouden met economische aspecten en met de concurrentiepositie van transportsectoren. Stimulering van innovatieve technologie en samenwerking met betrokken partijen in Europees verband speelt dan ook een grote rol.

Het verantwoord omgaan met ruimte, in samenhang met de omgeving en met andere functies is een belangrijk onderdeel van duurzaam goederenvervoer. Ruimtelijke ordening speelt ook een rol in het beleid voor transportpreventie. Ruimtelijk beleid heeft invloed op de vraag naar goederenvervoer, en krijgt de komende begrotingsperiode een nadrukkelijker accent. Doel is een duurzame economische ontwikkeling waarin de groei van de economie en de groei van het goederenvervoer ontkoppeld wordt. Bovendien wordt de milieuprestatie van de zee- en binnenvaart onderzocht en vergeleken met die van de andere vervoersmodaliteiten.

Dit beleidsartikel heeft vooral op het terrein van transportefficiency en -preventie een nauwe relatie met het artikel Efficiënt goederenvervoer. Daarnaast is er voor de infrastructurele investeringen in verband met duurzaam vervoer een relatie met artikelen uit het Infrafonds.

Duurzaam goederenvervoer heeft een relatie met het beleid van de ministeries voor VROM en EZ waarbij afspraken zijn gemaakt over de verdeling van de taken. Voor het vervoer over land is afgesproken dat V&W verantwoordelijk is voor het verminderen van het aantal kilometers en VROM voor de uitstoot per kilometer. Voor vervoer over water voert V&W onderhandelingen met instanties en organisaties op Europees en mondiaal niveau. De resultaten van die onderhandelingen hebben invloed op de bijdrage van V&W aan het niveau van doelbereiking duurzaam goederenvervoer. Ook de inzet van de private sector is doorslaggevend voor het bereiken van de doelen.

### *4.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen*

#### **Transportpreventie**

Het verminderen van de vervoersbehoefte door het demonstreren en stimuleren van transportvriendelijke productiewijzen, het doen toenemen van het bewustzijn over transportpreventie in het bedrijfsleven en de implementatie van transportpreventie door bedrijfstakorganisaties.

Een volumegroei als gevolg van economische ontwikkelingen kan het bereiken van het beoogde effect bemoeilijken, ondanks een verbetering van de milieuprestaties per eenheid/voertuig.

## Stil en schoon vervoer

Het beperken van de milieubelasting tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau door het verminderen van de verschillende typen uitstoot, zowel geluid, emissies als lozingen. Ter zake van emissies betreft het het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2010 en het bereiken van een lokale luchtkwaliteit van maximaal 40 microgram/m<sup>3</sup> voor NO<sub>x</sub> en fijn stof.

Voor stil en schoon vervoer zijn de volgende effectgegevens opgenomen.

<b>Overzicht van de NO<sub>x</sub> emissies door het goederenvervoer (x mln. kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit</b>				
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart	Spoorvervoer (b)	Shortsea (c)
1994	76,0	31,3	1,5	9,6
1995	76,7	29,9	1,0	10,1
1996	72,2	32,7	1,0	10,7
1997	69,3	34,6	1,1	11,4
1998	66,4	35,8	1,1	11,6

(a) Uitsluitend vrachtauto's en trekkers.

(b) Uitsluitend treinen met dieseltractie.

(c) Betreft emissies Nederlandse havens tot aan de havenmond en Westerschelde; geraamd op basis van vervoersaandeel short-sea in totale zeevaart.

<b>Overzicht van de CO<sub>2</sub> emissies door het goederenvervoer (x mln. kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit</b>				
	Wegvervoer (a)	Binnenvaart	Spoorvervoer (b)	Shortsea (c)
1994	5 350	1 634	67	484
1995	5 727	1 559	44	511
1996	5 728	1 706	46	543
1997	5 787	1 806	50	579
1998	5 805	1 869	50	586

(a) Uitsluitend vrachtauto's en trekkers.

(d) Uitsluitend treinen met dieseltractie.

(e) Betreft emissies Nederlandse havens tot aan de havenmond en Westerschelde; geraamd op basis van vervoersaandeel short-sea in totale zeevaart.

Bron: CBS, *Maandstatistiek Vervoer en Vervoer*, mei 2000; specifieke informatie verkregen van CBS/VROM-Emissieregistratie/RIVM.

## Zuinig ruimtegebruik

Het beperken van het gebruik van de fysieke ruimte door infrastructuur voor verkeer en vervoer door het bijdragen aan de opheffing van 90% van de fysieke barrières tussen de Ecologische HoofdStructuur (EHS) en hoofdwegennet, spoor- en vaarwegen in 2010, het bevorderen van intensief ruimtegebruik bij grote infrastructurele en zeehavenprojecten en het bevorderen van de inpassing van de principes van duurzaam bouwen bij grote infrastructurele en onderhoudsprojecten.

## **Verantwoord ondernemen**

Het bevorderen van milieu- en veiligheidsbewust ondernemersgedrag door de toepassing van kwaliteitszorgsystemen op het gebied van logistiek, de verankering van milieu- en veiligheidsbewustzijn in de vervoerketen en de stimulering van integrale zorgsystemen in vervoerssectoren.

Doel van het programma verantwoord ondernemen is het initiëren van een ontwikkeltraject waarin samen met het bedrijfsleven wordt onderzocht hoe verantwoordelijkheden evenwichtiger verdeeld kunnen worden. De mogelijke verbeteringen op het gebied van efficiency, veiligheid en milieu worden dan door het bedrijfsleven, als een van de stakeholders, beter opgepakt.

### *04.3 Beleidsinstrumenten*

#### **Transportpreventie**

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Transportpreventie vestigt de aandacht op het ontwerp van producten, de inrichting van processen en de keuze van productielocaties. Slimme keuzes kunnen leiden tot kortere transportafstanden of vermindering van het vervoerd gewicht of volume. Sprekende voorbeelden zijn vacuüm verpakte matrassen of sapconcentraten, maar ook clustering van bedrijven in de chemie, waardoor toeleveranciers en afnemers dicht bij elkaar in de buurt zitten. Het beleid richt zich in eerste instantie op bewustwording (kosten, milieu, imago en bereikbaarheid). Transportpreventie vraagt maatwerk in de sfeer van oplossingen. De rijksoverheid speelt hierbij een ondersteunende rol door partijen bij elkaar te brengen of aansprekende ontwikkelingen te stimuleren. Het uiteindelijke doel is een situatie waarin bedrijven de mogelijkheden voor transportpreventie zelf actief oppakken, terwijl overheden onbedoelde hindernissen voor transportpreventie voorkomen of wegnemen.

##### *Financiële stimulering*

In 2001 is een tweede tender van het subsidieprogramma opgezet, waarvoor een communicatieplan is opgesteld. Het succes van het beleid kan worden afgemeten aan het aantal projecten dat leidt tot transportpreventie.

Het Rijk evalueert in 2002 de stimuleringsregeling door monitoring bij bedrijven

##### *Uitvoering en handhaving*

Projecten die leiden tot transportpreventie worden uitgevoerd. Het Rijk onderzoekt samen met het bedrijfsleven de potentie van transportpreventie in verschillende economische sectoren. Het Rijk onderzoekt hindernissen in wet- en regelgeving die onbedoeld transportpreventie door bedrijven blokkeren.

#### **Stil en schoon vervoer**

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Door invoering van nieuwe technologieën in Europees verband zal de uitstoot van NOx per vrachtauto tussen 1989 en 2009 (= periode van 20 jaar) met bijna 90% zijn gereduceerd.



In overleg met het ministerie van VROM werkt V&W aan stimuleringsregelingen Schone en Lawaaiarme vrachtwagens (SELA) voor snellere invoering van nieuwe technologie in het Nederlandse vrachtwagenpark. Het terugbrengen van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot is een doelstelling die door de groei van het wegvervoer moeilijker haalbaar blijkt. Om bij te dragen aan een vermindering van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot richt het beleid zich op een betere benutting van voertuigen (onder meer door het gebruik van efficiency-scans) en op het beperken van transport over de weg in bredere zin (transportpreventie) in combinatie met modal shift.

In de binnenvaart is nog geen goede oplossing gevonden voor vermindering van de uitstoot van vluchtige organische stoffen. De kern van het probleem ligt bij het lossen van tankschepen: na het lossen komt er een grote hoeveelheid vrij van een mengsel dat gemiddeld 2 500 m<sup>3</sup> gas bevat. Met het oog op de veiligheid (ontploffingen), de gezondheid van de bemanning, het milieu en de economie is het van groot belang dat uiterlijk in 2005 een technologie wordt ontwikkeld om de uitstoot tegen te gaan. De ministeries van V&W en VROM werken samen aan een programma dat zich tot 2003 richt op onderzoek, ontwikkeling en implementatie van innovatieve oplossingen.

Het beleid voor geluidemissie door spoorvervoer richt zich op het verminderen van geluidhinder zonder dat de groei van het spoorvervoer wordt belemmerd. Een ander beleidsdoel voor het goederenvervoer is immers het stimuleren van andere modaliteiten, zoals spoor, ten opzichte van het wegvervoer. V&W wil vervoerders bedrijfseconomisch prikkelen om geluidwerende maatregelen te nemen. In samenwerking met VROM wordt een onderzoeksprogramma (met praktijkproeven) opgezet naar stillere technieken. In de nieuwe spoorwegwet worden geluidtoelatingseisen opgenomen voor (goederen)materieel. Ook is er in Europees verband – belangrijk omdat het grootste deel van het materieel uit het buitenland komt – aandacht voor geluidnormen. Zo is er een werkgroep voor het opstellen van Europese geluidemissieklassen voor materieel en infrastructuur.

#### *Financiële stimulering*

De stimuleringsregeling met betrekking tot de versnelde invoering van vrachtwagenmotoren die voldoen aan de Euro IV/V norm treedt in werking. Het Rijk stimuleert de versnelde invoering van vrachtwagens die voldoen aan de Euro IV en V normen (respectievelijk 2002–2005 en 2005–2008). De stimuleringsregeling Euro IV is gepland vanaf begin 2003. Het rijk stimuleert retrofit van binnenvaartschepen en de versnelde invoering van vaartuigen met motoren die voldoen aan de toekomstige internationale NO<sub>x</sub>-normen voor de binnenvaart. Er zal gestreefd worden naar het vaststellen van een gezamenlijke meetmethode in 2002. De stimuleringsregeling zal naar verwachting medio 2002 van kracht worden.

#### *Uitvoering en handhaving*

In het kader van het CO<sub>2</sub> reductieplan zullen vanaf 2002 diverse programma's worden uitgevoerd.

### **Verantwoord ondernemen**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het bevorderen van verantwoord ondernemen heeft tot doel het stimuleren van ondernemersverdrag op het gebied van milieu- en veiligheidszorgsystemen. Transportpreventie (TP) en logistieke efficiency Transactie Modal Shift (TMS) worden verder ontwikkeld en geïmplementeerd;

De ontwikkeling van kwaliteitszorg-, milieu- en veiligheidssystemen (bijvoorbeeld Total Quality Systemen) wordt gestimuleerd.

#### *Demonstraties en pilots*

Onder de titel Mare Forum is het ministerie in 1996 een (internationale) discussie gestart om aandacht te vragen voor het denken in kwaliteit van de scheepvaart in allerlei aspecten. De discussie richt zich op een actieve participatie van alle partijen uit de maritieme keten. Door middel van een aantal pilotprojecten, waarvan de eerste in 2001 is gestart, worden zeescheepvaartbedrijven in ons land gestimuleerd om Total Quality Management Systemen toe te passen. In 2003 wordt afronding verwacht. Als deze vorm van stimulering door de overheid vruchten afwerpt, kan de handavingsinspanning vanaf 2003 effectiever worden gemaakt.

#### *Wet- en regelgeving*

De nieuwe wet- en regelgeving voor het bevorderen van de ontwikkelingen op het gebied van milieu en veiligheid wordt getoetst aan de doelen van het programma Verantwoord Ondernemen en Marktordening. Dit is een continue proces dat begint in 2001.

#### *Uitvoering en handhaving*

Het project TMS (Transactie Modal Shift) heeft als hoofddoel het verbeteren van de efficiency van het goederenvervoer binnen de gehele logistieke keten door reductie van het aantal kilometers en besparing van het brandstofverbruik. TMS levert hiermee een bijdrage aan vermindering van emissies en een verbetering van de doorstroming op de weg. TMS stimuleert bedrijven om een deel van de goederenstromen over te hevelen naar andere modaliteiten dan wegvervoer (modal shift). De aanpak is marktgericht en streeft naar een grotere inzet van het bedrijfsleven, ook in de ondersteuning.

#### 04.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)</b>						
<b>04 Duurzaam goederenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>3 965</b>	<b>4 811</b>	<b>5 853</b>	<b>6 610</b>	<b>7 307</b>	<b>8 234</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>8 680</b>	<b>7 751</b>	<b>7 725</b>	<b>8 248</b>	<b>8 234</b>	<b>8 234</b>
<b>04.01. Programma-uitgaven</b>	<b>7 486</b>	<b>6 499</b>	<b>6 442</b>	<b>6 968</b>	<b>6 954</b>	<b>6 954</b>
<i>04.01.01 Transportpreventie</i>	2 087	1 380	1 766	1 767	1 767	1 767
<i>Communicatie, haalbaarheid en draagvlak</i>	113	113	113	113	113	113
<i>Subsidies</i>	1 974	1 267	1 653	1 654	1 654	1 654
<i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>	944	680	598	594	1 647	1 647
<i>Subsidies</i>	542	159	89	81	1 135	1 135
<i>Exploitatie</i>	402	521	509	513	512	512
<i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>	2 882	3 698	3 240	3 771	2 742	2 742
<i>Communicatie, haalbaarheid en draagvlak</i>		856	789	1 223	1 247	1 247
<i>Subsidies</i>	2 882	2 842	2 451	2 548	1 495	1 495
<i>04.01.99 Overige programmauitgaven</i>	1 573	741	838	836	798	798
<i>Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties</i>	1 573	741	838	836	798	798
	-	-	-	-	-	-
<i>04.02. Apparaatsuitgaven</i>	1 194	1 252	1 283	1 280	1 280	1 280
<i>Overige apparaatsuitgaven</i>	1 194	1 252	1 283	1 280	1 280	1 280
<b>04.03. Ontvangsten</b>	-	-	-	-	-	-

#### 04.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>							
Duurzaam goederenvervoer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen		46	54	31	14	5	5
Jaarverlichtingen		14	16	17	15	15	16
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)		6	7	1	1	1	1
Niet vastgelegd in verplichtingen		34	23	52	70	79	79

#### Aangegane individuele verplichtingen

Voor het uitvoeren van het beleid uit de nota Scheepvaart en Milieu wordt jaarlijks EUR 0,4 mln beschikbaar gesteld aan RWS-Noordzee voor het uitvoeren van surveillance vluchten om illegale lozingen door zeeschepen op te sporen. Er is een meerjarige verplichting aangegaan voor de subsidieregeling TMS. Dat geldt ook voor een aantal projecten die voortgekomen zijn uit de eerste tender van de subsidieregeling Transportpreventie.

## **Jaarverplichtingen**

Dit zijn de uitgaven voor salarissen en opleidingen.

## **Bestuurlijke verplichtingen**

Hieronder vallen de kosten voor projecten uit de nota Scheepvaart en Milieu, zoals de ontwikkeling van een monitoringsysteem emissies zee- en binnenvaart, de proef retrofit binnenvaart (schone motor), subsidie Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij en de bijdrage implementatie financiering voor afgifte afvalstoffen van de scheepvaart (Haven Ontvangst Installaties).

## **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Beleidsvoorbereidend onderzoek.

### *04.6 Groeiparagraaf*

Voor elk begrotingsartikel geldt dat voor alle vermelde prestatie-indicatoren c.q. effectgegevens een overzicht zal worden opgesteld met zogenaamde meta-informatie. Dat overzicht gaat, per indicator, bevatten: aanwezigheid van basisdata, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron al of niet bij derden, eventuele afspraken over levering, tijdstip van oplevering, eventuele bewerkingsslagen, mogelijkheid tot leveren van meerjarencijfers. Daarbij wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een reconstrueerbare en transparante oplevering van de effectgegevens voor het beleid.

Dit beleidsartikel bevat een groot aantal nieuwe beleidsonderwerpen waarvoor vaak nog geen passende effectgegevens voorhanden zijn. Zo zal bij de ontwikkeling van effectgegevens voor transportpreventie o.a. gekeken worden naar het aantal projecten die leiden tot transportpreventie en naar de implementatie ervan.

Momenteel zijn nog niet alle gewenste effectgegevens beschikbaar.

Belangrijke ontwikkelingen zijn de volgende:

- Gegevens voor het doel «transportpreventie» moeten nog worden ontwikkeld. Vooralsnog zal worden gekeken naar het aantal projecten leidend tot transportpreventie ten behoeve van de volgende begroting.
- Gegevens voor het doel «stil en schoon vervoer» zijn nog niet compleet. Onderzoek om de basisgegevens over de uitstoot CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> 1999 en 2000 te achterhalen en te bewerken wordt opgestart. De eerste resultaten worden later in 2001 verwacht. Gegevens met betrekking tot geluidshinder zijn nog in ontwikkeling.
- Voor het doel «verantwoord ondernemen» zijn geen effectgegevens beschikbaar. Vooralsnog zal worden volstaan met kwalitatieve informatie.
- Voor alle operationele doelen, transportpreventie, stil en schoon vervoer en verantwoord ondernemen, geldt dat gegevens voor de jaren 2001–2006 ontbreken. Uitgaande van de streefwaarden op lange termijn, moet door middel van een soort intrapolatie-methodiek een koerslijn worden bepaald. Deze aanpak moet nog verder worden uitgewerkt. Hierin worden tevens aspecten als betrouwbaarheid, beschikbaarheid en andere meta-informatie betrokken.

Resultaten van al deze ontwikkelingen worden ten behoeve van de begroting 2003 uitgewerkt.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Subsidieregeling Transportpreventie 1e tender
- Transactie; transportefficiency en milieu
- Scheepvaartverkeer en milieumaatregelen emissies

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een sluitende programmering worden gepresenteerd.

## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

### 05.1 Algemene Beleidsdoelstelling

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

Uitgangspunt is dat de overheden gezamenlijk, samen met private partijen, de maatschappij een basishoogte van veiligheid bieden. Het gaat dan zowel om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie, handhaving) en maatregelen aan de infrastructuur (andere weginrichting, bijv. rotondes) als om maatregelen aan het voertuig (bijv. intelligente snelheidsadaptatie (ISA), vervolg pilot Tilburg).

### 05.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

#### **Reductie verkeersslachtoffers weg**

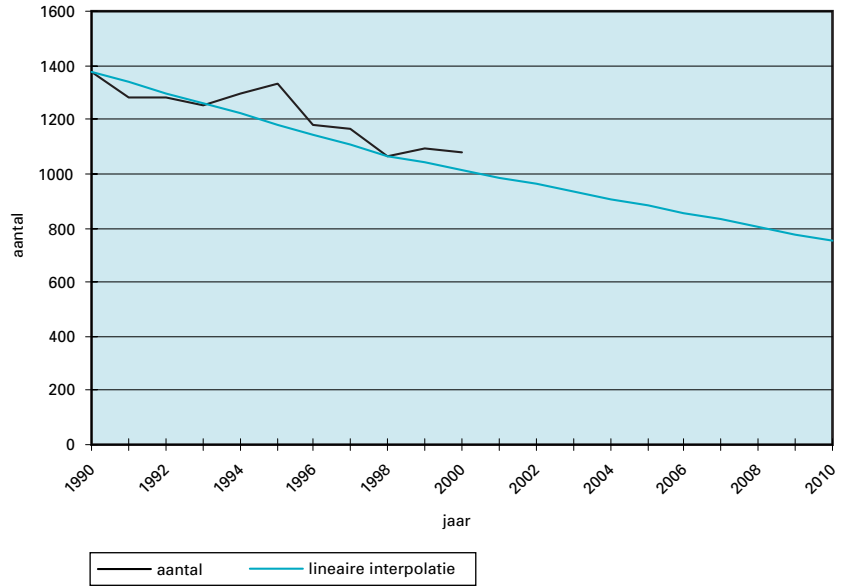
De operationele beleidsdoelstelling voor veiligheid op de weg is in 2010 30% minder doden ten opzichte van 1998 (daling tot 750 verkeersdoden per jaar) en 25% minder ziekenhuisgewonden (daling tot 14 000 per jaar) in het wegverkeer t.o.v. 1998.

Bij het realiseren van deze doelstelling zullen naar verwachting de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid dalen. De besparing loopt op tot een bedrag van EUR 1,4 mld per jaar in 2010 en de jaren daarna.<sup>1</sup>

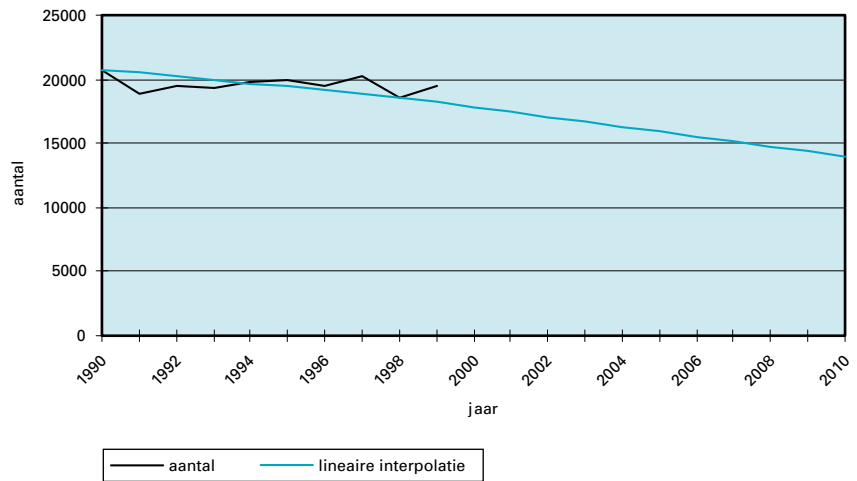
<sup>1</sup> SER-advies «Investeren in verkeersveiligheid, oktober 1999», blz. 13/14/63. (Samenvatting:) De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid bedragen naar schatting jaarlijks ruim EUR 5 miljard, onderverdeeld naar materiële kosten (EUR 2 mrd), productie-verlies (EUR 2 mrd), immateriële kosten (EUR 1,3 mrd), medische kosten (EUR 200 mln) afhandelingskosten (EUR 137 mln) en filekosten (EUR 113 mln). Een simpele berekening laat zien dat als er jaarlijks 25% minder doden en gewonden zullen zijn, dit betekent dat (EUR 5 mld/25%) een besparing van de maatschappelijke kosten van EUR 1,4 mld. zal optreden.

## Grafieken:

### Ontwikkeling aantal verkeersdoden



### Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden



Voor beide grafieken geldt:

De korte lijnen tot 2000 laten de aantallen doden (eerste grafiek) en ziekenhuisgewonden (tweede grafiek) zien, terwijl de twee rechte lijnen een lineaire interpolatie zijn van de situatie in 1998 naar de doelstelling in 2010 (750 doden resp. 14 000 ziekenhuisgewonden). De tussenvallende waarden zijn **geen** tussendoelen. Deze doelstelling is een verantwoordelijkheid van alle overheden gezamenlijk (rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en kaderwetgebieden). Het rijk is daarom voor de *nationale* doelstelling van verkeersdoden en ziekenhuisgewonden systeem verantwoordelijk.

Op rijkswegen is het rijk als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid, ofwel resultaatverantwoordelijk. Op de overige wegen dragen de andere wegbeheerders, nl. gemeenten, provincies en waterschappen verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid. Het rijk schept hiervoor de voorwaarden en is daarom alleen systeemverantwoordelijk.

## Reductie verkeersslachtoffers spoor

De operationele doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau op het spoor te handhaven en waar mogelijk te vergroten ondanks de toenemende mobiliteit van reizigers en treinverkeer. Voor de overwegveiligheid is het doel uiterlijk in het jaar 2010 een reductie van 50% te bereiken van het aantal overwegdoden in 1985.

Overzicht van ongevallencijfers spoor <sup>1</sup> :					
	1985	1998	1999	2000	streefdoelen 2010 t.o.v. 1985
Reizigers					
doden	1	3	3	1	doden: «stand still»
gewonden	– <sup>2</sup>	117	96	107	gewonden: risicoverlaging van 50%
Personeel (totaal)					Risicoverlaging
doden	3	3	2	1	1*10–4 voor baanwerkers en rangeerders; voor overig personeel «stand still»
gewonden	–	36	31	33	
Overweggebruikers					
doden	48	25	47	34	50% reductie van aantal doden t.o.v. 1985: dus 24
gewonden	45	32	25	25	
Suïcide					
doden	162	183	174	184	ALARA
gewonden	23	27	26	26	

<sup>1</sup> Ongevallencijfers uit Railned Spoorwegveiligheidsplan 2000–2004.

<sup>2</sup> Geen gegevens beschikbaar.

De prestatiegegevens zijn niet uit te splitsen naar streefcijfers per jaar tot 2010 omdat de streefdoelen gebaseerd zijn op risicocijfers en niet op absolute aantallen doden per jaar. De streefdoelen zijn geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid en in het NVVP. Voor beide beleidsdocumenten geldt als reikwijdte voor maatregelen het jaar 2010. Het beleid is erop gericht om het risico op ongevallen te verlagen; het is niet mogelijk om de risicocijfers die worden nagestreefd in tussendoelen te vertalen tot 2010.

Voor de uitvoering van de beleidsplannen, zoals gepresenteerd in de Kadernota Railveiligheid op het gebied van overwegen, heeft Railinfra-beheer een actieplan opgesteld. Dit actieplan omvat naast risico-uitsluiting, hetgeen overeenkomt met het opheffen van overwegen, ook risico-reducerende maatregelen.

Het plan omvat 3 onderdelen: ten eerste: het verhogen van het veiligheidsniveau van het meest onveilige type overweg (overwegen beveiligd met uitsluitend een knipperlichtinstallatie AKI) door het aanbrengen van een afsluitboom; ten tweede: het aanbrengen van gedragsbeïnvloedende maatregelen voor het wegverkeer; en ten derde: de reductie van het aantal overwegen door het concentreren van een aantal bestaande overwegen in één ongelijkvloerse kruising.

Het ongevallenbeeld over de afgelopen jaren toont aan dat het aantal doden en gewonden in en door het railsysteem afneemt. Daarbij is in de afgelopen periode de mobiliteit aanmerkelijk toegenomen en zijn op het spoor (met name bij het goederenvervoer) meerdere vervoersbedrijven



actief. Het beleid richt zich op het handhaven en waar mogelijk vergroten van het veiligheidsniveau van een aantal doelgroepen, de zogenaamde «risicodragers»: de reizigers, de baanwerkers en overig personeel, de overweggebruikers, de passanten, de omwonenden. Van deze risicodragers is het veiligheidsniveau gemeten over een aantal jaren en zijn kwantitatieve streefdoelen bepaald. Deze streefdoelen zijn gebaseerd op drie principes: het handhaven van het huidige veiligheidsniveau («stand still»), reductie van aantallen slachtoffers of van de gemeten risicocijfers en het ALARA-principe («as low as reasonably achievable»). Om de streefdoelen te kunnen halen, wordt vanuit de verschillende beleidsinstrumenten aandacht besteed aan de risicodragers.

Railveiligheidsbeleid richt zich in eerste instantie op het voorkomen van persoonlijke ongevallen (doden en gewonden) en in tweede instantie op het beperken van de gevolgen van ongevallen. Naast het menselijk leed en de directe schade betekent een spoorwegongeval ook een oponthoud van dienstregeling van het spoorverkeer. Bij een overwegongeval is een baanvak gemiddeld één uur gestremd. Een vermindering van het aantal ongevallen op overwegen zal daarom ook een positief effect hebben op de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

De meeste dodelijke slachtoffers in het railverkeerssysteem vallen bij botsingen op overwegen. In verband met de grote fluctuatie in de cijfers wordt de overwegveiligheid gemeten over een vijfjaars-gemiddelde. Geconstateerd is dat het vijfjaars-gemiddelde, ondanks de toegenomen intensiteit van weg- en spoorverkeer, in de afgelopen 15 jaar beduidend is afgenomen. Het opheffen en de ombouw (verbeterde beveiliging) van overwegen hebben hieraan bijgedragen.

Omdat een spoorwegovergang gewoonlijk een kruising is van het spoor met een weg die beheerd wordt door een decentrale overheid, kan het rijk niet eenzijdig beslissen over aanpassing of opheffing van een overweg. De spoorwegondernemingen zijn het eerste aanspreekpunt voor de veiligheid van reizigers en personeel. Het rijk is derhalve in beide gevallen systeemverantwoordelijk.

### **Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer**

Het beleid op het gebied van sociale veiligheid is onder meer gericht op de verbetering van de beleving van veiligheid in en om het OV en een afname van het aantal geregistreerde geweldsdelicten bij spoor, bus en tram. Derhalve is het nodig dat door diverse maatregelen het veiligheidsniveau in en rond het OV verhoogd wordt tot een voor het personeel en de reizigers aanvaardbaar niveau.

De operationele doelstelling is het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsincidenten in en rond het openbaar vervoer te verminderen. De invulling van het beleid wordt vorm gegeven door decentrale overheden en de vervoerbedrijven.

Overzicht van prestatiegegevens «verbeteren sociale veiligheid OV»*		
2000	Reizigers	Personeel
Onveiligheidsgevoel in en rond het OV in %	20	50
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %	25	66

\* Bron: Eysink Smeets & Etman. Sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer 2000. Resultaten van de landelijke monitor Sociale Veiligheid 2000.

De handhaving van de openbare orde en veiligheid in het (semi-) publieke domein is een fundamenteel onderdeel van onze rechtsstaat. De verantwoordelijkheid voor de handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer ligt primair bij de vervoerbedrijven, als integraal onderdeel van het Arbeidsomstandighedenbeleid (Arbo) voor het personeel en van het kwaliteitsbeleid voor de reiziger. Om de trendmatige ontwikkelingen te kunnen volgen wordt er periodiek gemonitord naar de feitelijke kans voor reizigers of personeel om slachtoffer te worden van één of meer incidenten (de objectieve veiligheid) als ook van de gevoelens van onveiligheid (de subjectieve veiligheid). Onder incidenten wordt verstaan: lastig vallen, diefstal, bedreiging en mishandeling.

Uit de monitor 2000 blijkt, in vergelijking met de jaren 1993–1997, dat vooral het rijdend en controlerend personeel van openbaar vervoerbedrijven en in mindere mate de reizigers slachtoffer worden van incidenten. In 2000 is circa tweederde van het personeel en een kwart van de reizigers slachtoffer geworden van één of meer incidenten. Circa de helft van het personeel voelt zich enigszins onveilig en een-vijfde van de reizigers. Uitgezonderd de subjectieve veiligheid van reizigers lijkt de situatie te verslechteren. Er is sprake van een verharding, gelet op het aantal strafbare incidenten (met name bedreiging en mishandeling) bij de reizigers. Ook het personeel is steeds vaker slachtoffer van strafbare incidenten. De problematiek manifesteert zich het sterkst in de metro en de trein en de daarbij horende stations. De bus is het veiligst. De tram zit daar tussenin.

De aard en de omvang van deze maatschappelijke problematiek wordt ontoelaatbaar geacht. Daarom zijn voor de periode 2001–2005 extra financiële middelen voor Sociale Veiligheid uitgetrokken.

Conform de reguliere bekostigingssystematiek wordt de inzet van de middelen voor het OV overgelaten aan de decentrale overheden, die dat vervolgens onder bepaalde voorwaarden weer ter beschikking stellen aan de vervoerbedrijven (BOV/BOS-structuur). Door de decentrale overheden en vervoerbedrijven wordt met deze middelen een uiteenlopend scala aan maatregelen getroffen, zoals: het aanstellen van toezichthouders, plaatsen van camera's, aanbrengen van verlichting, aanpassingen aan voertuigen, training van personeel en voorlichting en communicatie. De prioriteiten liggen op dit moment met name bij menselijk toezicht (met name conducteurs op de tram), opleiding & training, alsmede extra middelen voor technische hulpmiddelen, zoals benodigd bij cameratoezicht en voor meldsystemen. Deze uitgaven hebben een structureel karakter.

**Reductie verkeersslachtoffers weg**

De Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzocht of met de beoogde NVVP-maatregelen de taakstelling in 2010 kan worden gehaald. Op basis van dit onderzoek kan de verwachting worden uitgesproken dat er een gerede kans is dat de taakstelling wordt gehaald. In onderstaand overzicht wordt de jaarlijkse reductie van verkeersslachtoffers weergegeven op basis van de SWOV-berekeningen. De reducties van het aantal slachtoffers, zoals weergegeven in de tabel kunnen alleen worden bereikt wanneer alle overheden met elkaar samenwerken.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt een samenhangend pakket maatregelen ingezet dat zich richt op het gedrag, de infrastructuur en het voertuig en op een betere inbedding van de verkeersveiligheid in het algemene verkeers- en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen, zoals de ruimtelijke ordening.

Categorie maatregel	Schatting besparing aantal slachtoffers wegverkeer op jaarbasis	
	Aantal doden	Aantal ziekenhuisgewonden
Gedragbeïnvloeding	99	1 035
Infrastructuur	158	2 399
Voertuigen	47	650
Intelligente transportsystemen (ITS)	41	441
<b>Totaal</b>	<b>345</b>	<b>4 525</b>

Bron: SWOV.

*Gedragbeïnvloeding*

Het doel is een veiliger verkeersgedrag van verkeersdeelnemers te bewerkstelligen. Uiterlijk in het jaar 2002 zullen maatregelen worden gepresenteerd in een beleidskader voor een veiliger verkeersgedrag van de verkeersdeelnemer.

*Infrastructuur*

Om de doelstelling voor verkeersveiligheid te halen worden er ook maatregelen op het gebied van de infrastructuur genomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het startprogramma Duurzaam Veilig en overige infrastructurele maatregelen. De middelen voor deze infrastructurele maatregelen worden verantwoord en toegelicht op het Infracfonds.

*Voertuig*

Het doel is door middel van maatregelen aan het voertuig de verkeersveiligheid te verhogen. Het kan hier gaan om zowel maatregelen die ongevallen helpen voorkomen als maatregelen die de ernst van het letsel bij ongevallen verminderen. Het ontwikkelen van dergelijke maatregelen gebeurt door de voertuigindustrie en de onderzoeksweld, het verankeren ervan in regelgeving gebeurt voornamelijk op EU-niveau. Om op het

ontwikkelen van besluitvormingsprocessen invloed te kunnen uitoefenen is het voor het nationale voertuigbeleid van belang deze ontwikkelingen actief te monitoren en met andere lidstaten en de Europese Commissie samen te werken in internationale onderzoeksprojecten.

### *ITS*

De inzet van allerlei, veelal op technologische innovaties gebaseerde systemen op het terrein van verkeer en vervoer wordt, veelal samengevat onder de term «Intelligente Transport Systemen» (ITS). Deze worden ook in het NVVP genoemd als mogelijke oplossing voor de knelpunten op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Eronder valt bijv. Automatische Voertuig Geleiding (AVG).

### **Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling**

Ten behoeve van de beïnvloeding van het gedrag staan de volgende onderzoeken gepland voor het jaar 2002:

- beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, berijders van gemotoriseerde tweewielers, jongeren en ouderen);
- de relatie tussen het verkeersgedrag, het plaatsvinden van een ongeval en de letselgevolgen;
- de toenemende agressie in het verkeer;
- gedragsaspecten van nieuwe voertuigtechnologie;
- stimuleren van veilig verkeersgedrag in het zakelijk personenvervoer («safety culture»);
- rijgevaarlijke middelen (alcohol, drugs en medicijnen);
- innovatie van rij-opleidingen en nieuwe eisen aan het rijbewijsdocument.

Voertuigtechnologie wordt naast verkeersveiligheid ook ingezet voor bereikbaarheid/benutting (artikel 06 van deze begroting) en duurzaam personenvervoer (artikel 08 van deze begroting).

Met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid worden onder meer de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Een grootschalige proef met Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA) om inzicht te krijgen in het maatschappelijk draagvlak, de potentiële bijdrage aan de veiligheidsdoelstellingen en verkeerskundige effecten.
- Onderzoek naar het verbeteren van een botsvriendelijk ontwerp van voertuigen ten behoeve van de kwetsbare verkeersdeelnemer.
- Onderzoek naar nieuwe technologie op het vlak van besturing, zoals drive by wire (een soort joy-stick als alternatief voor een stuur) en de invloed hiervan op de verkeersveiligheid.
- Onderzoek naar het stimuleren van gordelgebruik door middel van voorzieningen in het voertuig en het verbeteren van de veiligheid van kinderen.
- Onderzoek naar actieve veiligheid, zoals nieuwe remtechnieken en botscompatibiliteit van voertuigen.
- Onderzoek naar het terugdringen van ongevallen met whiplash als gevolg. Hierbij zal tevens invloed worden uitgeoefend op Europese regelgeving.

### **Communicatie en draagvlak**

Om een veilig verkeersgedrag te stimuleren worden publiekscampagnes uitgevoerd.

Het Meerjarenprogramma Campagnes bevat een planning van voorgenomen communicatieactiviteiten. Een voorbeeld is de jaarlijks terugkerende alcoholcampagne.

Uit diverse evaluaties van campagnes is gebleken dat een combinatie van publiekscampagnes en handhavingsactiviteiten effectiever is dan wanneer beide acties afzonderlijk worden gehouden. De diverse vormen van publieksvoorlichting worden derhalve zowel inhoudelijk als chronologisch afgestemd met het Ministerie van Binnenlands Zaken en Justitie (bijvoorbeeld in het kader van het Beleidsplan Nederlandse Politie) en met diverse maatschappelijke organisaties, zoals 3VO, ANWB en Bovag.

### Financiële stimulering

#### *Subsidies aan particuliere organisaties*

Om een veiliger verkeersgedrag te bevorderen worden subsidies verstrekt aan particuliere organisaties, te weten: 3VO, de Fietsersbond (ENFB), de Stichting Verkeersbrigadiers (SVB) en de Stichting Slachtofferhulp Nederland (SHN).<sup>1</sup>

#### *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*

De Wegenverkeerswet 1994 geeft aan onder welke omstandigheden rijbewijzen gevorderd kunnen worden. De vordering gebeurt door de gemeenten. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft als taak de procedure voor die vorderingen voor te bereiden. Deze CBR-taak is afgesproken in de overeenkomst tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het CBR van november 1996.

Het CBR legt in bepaalde gevallen een medisch onderzoek op naar de rijgeschiktheid van automobilisten en in het geval van alcoholgebruik in het verkeer een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA). Deze laatste maatregel betreft het verplicht volgen van een cursus over de gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer.

Veiligheidsorganisaties (in EUR1000)					
	2002	2003	2004	2005	2006
3VO (maximaal)	4 538	4 538	4 538	4 538	3 585
ENFB	45	45	45	45	45
SVB	20	20	20	20	20
SHN	182	182	182	182	182
CBR	4 765	4 765	4 765	4 765	4 765
Totaal	9 554	9 554	9 554	9 554	8 646

<sup>1</sup> 3VO

Verkeer en Waterstaat financiert drie kerntaken van 3VO; mobiliseren, service verlenen en adviseren. In de nieuwe subsidieregeling wordt gestreefd naar financiering op basis van afgesproken producten (outputfinanciering).

#### *ENFB*

De ENFB is een belangengroep voor fietsers. Het belang van de fietsers wordt ingebracht door middel van deelname aan de regionale overlegorganen verkeersveiligheid (ROV's).

#### *SVB*

De SVB zorgt voor het veilig oversteken van kinderen bij scholen door middel van 15 000 vrijwilligers.

#### *SHN*

De bijdrage aan SHN is specifiek gericht op rechtskundige en emotionele bijstand aan ca. 19 000 jaarlijkse slachtoffers in het verkeer.

### Wet- en regelgeving

Voor het jaar 2002 is nadere wet- en regelgeving voorzien op het gebied van de kentekening van voertuigen (brom- en snorfiets, mogelijkerwijs bij landbouwtrekkers). Daarnaast bestaat de verwachting dat veranderingen in wet- en regelgeving worden doorgevoerd naar aanleiding van beleidsevaluaties (zie «monitoring en beleidsevaluaties»), de eventuele omvorming van het CBR en beleidswijzigingen ten aanzien van (bestuurlijke) handhaving.

Permanent vindt onderhoud plaats van wet- en regelgeving (bijvoorbeeld de «Wegenverkeerswet 1994») in verband met nieuwe besluitvorming en

implementatie van Europese richtlijnen (bijvoorbeeld op het gebied van rijbewijzen, voertuigtechnische zaken).

### Convenanten en afspraken

Bij de inwerkingtreding van het Akkoord Decentralisatie van het Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid en het Besluit Gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid (Staatsblad 1994, 788) zijn afspraken gemaakt over de doeltuikering aan de provincies ten behoeve van de Regionale Overlegorganen Verkeersveiligheid (ROV's). Het beantwoorden van de vraag hoe de werkzaamheden van de huidige ROV's worden voortgezet, is de verantwoordelijkheid van de provincies.

### Uitvoering en handhaving

#### *Startprogramma Duurzaam Veilig*

Het doel van Duurzaam Veilig is om op regionaal niveau in samenwerking met IPO, VNG en de Unie van Waterschappen een aantal maatregelen uit te voeren. Deze maatregelen omvatten onder andere de instelling van grote 30 km/uur gebieden binnen de bebouwde kom, voorrang op verkeersaders, voorrang voor fietsers van rechts, bromfiets op de rijbaan, 60-km gebieden in een aantal gebieden buiten de bebouwde kom en uniformering van de voorrang op rotondes. Het programma is een onderdeel van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (Kamerstukken II, 1997/1998, 26 115, nr. 1).

In het jaar 2002 wordt het startprogramma Duurzaam Veilig afgerond. In afwachting van de besluitvorming over Duurzaam Veilig II (2004–2010) wordt in de tussentijdse periode in overleg met de decentrale overheden een overgangsregime ontworpen waarin tevens de positie van de kaderwetgebieden op het terrein van verkeersveiligheid wordt verhelderd.

De uitvoering van het programma Duurzaam Veilig wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel zijn de betreffende bedragen weergegeven.

<b>Tabel: overzicht regionaal-lokaal (IF) (in EUR mln.)</b>		
	2002	2003
Omschrijving		
Demonstratieprojecten		
– West Zeeuws Vlaanderen	4,5	10
– overige	0,5	1
Startprogramma	11	3
Interimregeling Duurzaam Veilig	21	25
<b>Totaal (productuitgaven)</b>	<b>37</b>	<b>39</b>

#### *Overige infrastructurele maatregelen*

Maatregelen aan de infrastructuur voor verkeersveiligheid kunnen worden onderverdeeld in maatregelen aan hoofdwegen en maatregelen aan regionale en lokale wegen.

### *Hoofdwegen*

Verbeteringswerken ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn vast onderdeel van het jaarlijkse programma van wegbeheer en onderhoud. Daarnaast is de verkeersveiligheid een integraal onderdeel van het aanlegprogramma en de projectplannen, bijv. afwateringssystemen. De maatregelen komen ten laste van het Infrafonds.

### *Regionale/lokale wegen*

Naast het programma Duurzaam Veilig krijgen de regionale overheden ook middelen via de Gebundelde Doeluitkering. Daaruit worden projecten gefinancierd waarvan de subsidiabele kosten kleiner zijn dan EUR 11 mln. De regionale overheden kunnen deze projecten ook aanwenden voor verbetering van de verkeersveiligheid. Zij zijn daarvoor zelf verantwoordelijk. Vanaf 2004 worden de middelen voor verkeersveiligheid toegevoegd aan de gebundelde doeluitkering.

### *Voertuig*

De Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW), Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie, is een zelfstandig bestuursorgaan. De dienstverlening van de RDW betreft:

- het verzamelen, beheren en beschikbaar stellen van de gegevens van voertuigen en hun eigenaren;
- het toelaten van voertuigen en voertuigtypes op de Nederlandse en Europese markt op basis van technische voorschriften;
- de controle op de goede technische staat van bestaande voertuigen.

De activiteiten worden bekostigd uit de tarieven die de RDW in rekening brengt bij haar afnemers, zijnde rijbewijs- en voertuighouders.

## **Monitoring en beleidsevaluaties**

Op basis van de Wet Rijonderricht Motoren 1993 (WRM 1993) is een verplicht herexamen voor rij-instructeurs (de applicatietoets) gefaseerd ingevoerd en zijn een aantal wijzigingen in de examen en tariefstructuur doorgevoerd. De evaluatie van zowel de invoering van de applicatietoets als van de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de WRM wordt in 2002 afgerond. De verantwoordelijkheid voor de resultaten van de WRM ligt bij het rijk.

De evaluatie van het in 1996 ingevoerde Bromfietscertificaat heeft tot doel te bepalen of de doelstelling van een concrete reductie van ongevallen (uitgedrukt in doden en gewonden) in de betreffende doelgroep is gehaald. De verantwoordelijkheid voor het behalen van de doelstellingen ligt bij het rijk.

In 2002 is een algemeen evaluatieonderzoek gepland naar nut, noodzaak en efficiëntie van beleidsonderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid.

### *Infrastructuur*

De evaluatie van het Decentralisatieakkoord en het Startprogramma Duurzaam Veilig wordt tegelijkertijd met het convenant VERDI gezamenlijk met de convenantpartners (Interprovinciaal Overleg, Vereniging Nederlandse Gemeente, SKVV) regionaal en nationaal uitgevoerd (COVER-evaluatie). In deze evaluatie wordt gekeken in hoeverre de bestuurlijke afspraken zoals ze in de convenanten zijn gesteld gerealiseerd zijn. Deze evaluaties worden naar verwachting in 2002 afgerond.

### *Voertuig*

De evaluatie verzelfstandiging Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) is naar verwachting eind 2001 beschikbaar en dient antwoord te geven op de vraag of de verzelfstandiging van de RDW heeft bijgedragen aan de doelen van verhoging efficiency en effectiviteit van de uitvoering.

## **Reductie verkeersslachtoffers spoor**

### **Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling**

#### *Gedragsbeïnvloeding*

Het beleidsinstrument gedragsbeïnvloeding spoor richt zich op het in- en uitstappen van reizigers, zelfdodingen, scholing en (her)opleiding van het personeel en het veiligheidsmanagement van de vervoerbedrijven.

- Er wordt een risicoanalyse gemaakt van het in- en uitstapproces met als doel tot een verlaging van het risico op reizigers-ongevallen te komen met 50%.
- Er worden plannen ontwikkeld en beproefd met als doel het aantal zelfdodingen op het spoor zoveel mogelijk te verminderen.
- Er worden in samenwerking met de vervoerders en de taakorganisaties opleidingseisen en exameneisen voor het personeel ontwikkeld en bovendien wordt onderzocht op welke punten om- her- of bijscholing noodzakelijk is.

#### *Toelatingsbeleid*

Om veilig spoorvervoer te kunnen verrichten zijn in ontwikkeling:

- Een normenkader voor de eisen waaraan nieuwe vervoerssystemen (light rail) moeten voldoen is nagenoeg afgerond. In het verlengde van dit Normenkader Veiligheid Light Rail worden te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer. Deze risicomaten worden getoetst op haalbaarheid.
- In aansluiting op al verrichte studies worden minimum-risico's gedefinieerd voor het ondergronds railvervoer (tunnelveiligheid).

#### *Infrastructuur*

Railveiligheid wordt in hoge mate bepaald door de techniek van het railvervoer. Het beleid richt zich daarom met name op (nieuwe) technologische systemen voor de beveiliging en de beheersing van het railverkeer (ATB, BB21, verbetering beveiliging overwegen).

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt de veiligheid integraal meegenomen door het opstellen van de zogenaamde «safety cases». Met de methodiek van de integrale veiligheidsstudie worden risico's in kaart gebracht en maatregelen in het ontwerpproces meegenomen. Zo wordt in een zo vroeg mogelijk stadium van het ontwerpproces de veiligheid in de beschouwing betrokken en ontstaat een intrinsiek veilig ontwerp.

De overwegveiligheid wordt verbeterd door een combinatie van maatregelen. Een risico-analyse van de veiligheidssituatie ter plaatse bepaalt de keuze voor het opheffen van de overweg, het ongelijkvloers maken van de overweg (viaduct) of het ombouwen van de overweg. Tevens worden ter reductie van het aantal overwegdoden nieuwe en mogelijk veelbelovende instrumenten onderzocht, zoals de spoorblockers, de geleidevoorzieningen bij overwegen en nieuwe ontwerpen van overwegen die risicovol gedrag van verkeersdeelnemers uitsluiten.

Maatregelen ter verbetering van de overwegveiligheid worden betaald uit het Infracfonds.



## **Wet- en regelgeving**

### *Infrastructuur*

In het kader van de nieuwe Spoorwegwet vindt ook herziening plaats van regelgeving op het gebied van interlokale tram en metro (Tram- en Metroreglementen).

Voortvloeiend uit de Europese Richtlijn 96/48 moet in Nederland wetgeving tot stand komen voor de aanwijzing van goedkeurende instanties, de zogenaamde «notified bodies», voor het hogesnelheidsverkeer. Dit omvat de aspecten: ontwikkelen wetgeving, formuleren van eisen te stellen aan de kandidaat notified bodies, de procedure tot aanwijzing en het ontwerpen van een toezichtkader. Ook voor de «conventionele» richtlijn die betrekking heeft op bestaand spoorverkeer, moet de regelgeving m.b.t. de notified bodies worden vertaald.

## **Uitvoering en handhaving**

### *Gedragsbeïnvloeding*

Door het beproeven van andere werkmethoden en infrastructurele maatregelen (afsluiten werkzones) wordt ernaar gestreefd de veiligheid van personeel (baanwerkers, rangeerders) beduidend te verbeteren.

### *Toelatingsbeleid*

Om tot het spoorvervoer te worden toegelaten of aan het railbedrijf gerelateerde werkzaamheden te kunnen uitvoeren moet het bedrijf beschikken over een veiligheidsattest. Het doel hiervan is te verzekeren dat het bedrijf wordt uitgeoefend op basis van geldende eisen ten aanzien van toelating van het materieel, het personeel en de organisatie. De taakorganisatie Railned geeft na de toetsing een veiligheidsattest af voor de duur van drie jaar en voor een omschreven werkingsgebied en is tevens belast met de handhavingstaak.

Het uitgangspunt van de rijksoverheid is dat de eerstelijns verantwoordelijkheid voor de uitvoering van veilig spoorvervoer daar moet liggen waar hij thuis hoort, bij de vervoerders. Dit geldt met name voor de veiligheidsmanagementsystemen die samenhangen met de bedrijfsvoering. Van essentieel belang daarbij is de (veiligheids-)bedrijfscultuur, de taakinrichting en -omgeving en de kwaliteit van het personeel. Bij een aantal veiligheidsfuncties zal voldaan moeten worden aan door de overheid gestelde eisen op het gebied van kennis, bekwaamheid en geschiktheid, aangevuld met specifiek op het bedrijf gerichte (en door het bedrijf geformuleerde) operationele veiligheidskennis. In principe wordt hierbij geen onderscheid gemaakt tussen reizigers- en goederenvervoer, hoewel er wel accentverschillen zullen zijn.

### *Verwijzing naar uitgaven Infracfonds*

De uitvoering van een aantal infrastructurele maatregelen gericht op veilig personenvervoer wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel zijn de betreffende bedragen weergegeven.

**Tabel: overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (in EUR1000)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Art. IF 01.02	Omschrijving Railwegen AKI-plan en veiligheidsknelpunten	23	23	29	29	29	29

### **Monitoring en beleidsevaluatie**

#### *Infrastructuur*

De taakorganisatie Railned verricht in opdracht van het ministerie onderzoek naar de kwaliteit van de railinfrastructuur. Daarnaast zal Railned een quick scan uitvoeren naar de actuele veiligheidssituatie van het spoor, dat betreft zowel de veiligheid van de infrastructuur als materieel en personeel.

De rijksoverheid stelt de randvoorwaarden en streefdoelen vast. De uitwerking van het beleid en het toepassen daarvan bij de spoorwegaansluitingen wordt verricht door de taakorganisaties (Railned, Railinfra-beheer (RIB) en Railverkeersleiding) en uiteindelijk door de spoorvervoerbedrijven zelf. Het gaat dan zowel om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, en maatregelen aan de infrastructuur als om het toelatingsbeleid.

### **Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer**

#### *Uitvoering en handhaving*

Het streven is gericht op een structurele en zakelijke aanpak van de problematiek, resulterend in expliciete afspraken tussen concessiegevers en concessiehouders op basis van de Wet Personenvervoer 2000, zo mogelijk m.b.v. prestatie-indicatoren (bijv. in het nog af te sluiten prestatiecontract met NSR). In overleg met betrokken partijen – ook politie en justitie – wordt continu gezocht naar de mogelijkheden voor kosten-effectieve maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in het OV. Naast onderzoek en advies worden er vanuit V&W nu reeds diverse structurele en incidentele financiële bijdragen geleverd. De structurele bijdragen zijn de geormerkte onderdelen van de Rijksbijdrage voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Met ingang van 1998 gaat daarbij om EUR 7 mln. per jaar algemeen, verdeeld over alle 35 decentrale OV-autoriteiten (ongeveer gelijk aan reguliere verdeelmaatstaven die vooral bepaald worden door de opbrengstsuppletie). Met ingang van 2000 is daar nog eens EUR 5 mln. per jaar bijgekomen specifiek voor extra toezichthouders (buiten de instroom-doorstroom-regeling, ID-regeling, om) in de tram in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Daarnaast wordt er een structurele bijdrage gegeven voor cameratoezicht in de transferuimtes van treinstations (EUR 3 mln. p.j.). Vanaf 2001 is de bijdrage aan de decentrale overheden voor de komende 5 jaar verhoogd met in totaal EUR 54 mln. Ook kunnen incidentele bijdragen worden verleend, bijv. voor een congres of proefprojecten.

Het merendeel van de kosten en baten van maatregelen komt voor rekening van de vervoerbedrijven zelf en wordt gewoonlijk tot de personeelskosten gerekend.

#### 05.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>Veilig Personenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>40 021</b>	<b>39 373</b>	<b>42 815</b>	<b>43 386</b>	<b>50 866</b>	<b>50 870</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>54 205</b>	<b>46 861</b>	<b>50 721</b>	<b>50 873</b>	<b>50 866</b>	<b>50 870</b>
<b>05.01. Programma-uitgaven</b>	<b>54 205</b>	<b>44 888</b>	<b>48 751</b>	<b>48 903</b>	<b>48 896</b>	<b>48 900</b>
<i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>	<i>23 923</i>	<i>23 682</i>	<i>24 629</i>	<i>23 459</i>	<i>24 774</i>	<i>24 773</i>
Subsidies	15 846	15 891	16 838	16 990	16 983	16 982
Bijdragen aan lagere overheden	8 077	7 791	7 791	7 791	7 791	7 791
<i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid OV</i>	<i>30 153</i>	<i>21 077</i>	<i>23 799</i>	<i>23 799</i>	<i>23 799</i>	<i>23 799</i>
Bijdragen aan lagere overheden	30 153	21 077	23 799	23 799	23 799	23 799
<i>05.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	<i>129</i>	<i>129</i>	<i>223</i>	<i>223</i>	<i>223</i>	<i>228</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	129	129	223	223	223	228
<b>05.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>0</b>	<b>1 973</b>	<b>1 970</b>	<b>1 970</b>	<b>1 970</b>	<b>1 970</b>
<i>05.02.01 Overige apparaatsuitgaven</i>		<i>1 973</i>	<i>1 970</i>	<i>1 970</i>	<i>1 970</i>	<i>1 970</i>
05.03. Ontvangsten	0	0	0	0	0	0

#### 05.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>							
05 Veilig personenvervoer	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	45	16	15	14	0	0
Jaarverplichtingen	0	0	4	4	4	4	4
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/ internationaal)	0	55	80	81	82	96	96
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0

#### **Aangegane individuele verplichtingen en Bestuurlijke verplichtingen**

Naast de reeds aangegane verplichtingen en de jaarverplichtingen zijn bestuurlijke afspraken gemaakt betreffende:

- Sociale veiligheid; De uitgaven voor sociale veiligheid voor 2002 zijn reeds in 2001 verplicht. De uitgaven voor sociale veiligheid voor de periode na 2002 liggen vast in bestuurlijke afspraken met de lagere overheden. Deze uitgaven hebben een structureel karakter (toezicht-houders op de tram, cameratoezicht);
- Doeluitkering aan provincies in verband met de inwerkingtreding van het convenant Decentralisatieakkoord Verkeersveiligheid en het Besluit Gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid; Het huidige convenant is reeds vastgelegd. Voor de periode vanaf 2005 moet er een nieuw convenant komen;
- Subsidies aan particuliere veiligheidsorganisaties.

- In te zetten instrumenten in verband met de te realiseren doelstellingen.

### **Jaarverplichtingen**

De jaarverplichtingen betreffen de apparaatsuitgaven (vooral personeelskosten) op dit beleidsartikel.

#### *05.6 Groeiparaagraaf*

De operationele doelstelling voor reductie van het aantal verkeersslachtoffers op de weg is vastgesteld voor het jaar 2010. Dit is de in het NVVP genoemde nationale doelstelling. Omdat decentrale overheden medeverantwoordelijk zijn voor de reductie worden verder geen tussendoelen geformuleerd.

De operationele doelstelling voor de verkeersveiligheid op het spoor is eveneens vastgesteld voor het jaar 2010. De streefdoelen zijn geformuleerd in de kadernota Railveiligheid en in het NVVP. De realisatie vindt plaats via het Infrastructuurfonds.

De streefdoelen voor spoorveiligheid zijn niet tot streefcijfers per jaar uit te splitsen, omdat de streefdoelen op risicocijfers zijn gebaseerd en niet op absolute aantallen per jaar.

De operationele doelstelling voor sociale veiligheid wordt gerealiseerd in samenwerking met de decentrale overheden, politie, justitie en de vervoerbedrijven. De *jaarlijkse* monitoring van de veiligheid van zowel reizigers als personeel is nog in ontwikkeling. De OV-autoriteiten monitoren vanaf 2001 elk jaar alleen de veiligheid van de reizigers. De monitoring van de veiligheid van het personeel is de verantwoordelijkheid van de vervoerbedrijven, waarbij wel afspraken gemaakt zullen worden over een minimale uniforme vorm van gegevensuitwisseling die tenminste één keer in de 3 jaar wordt geaggregeerd op nationaal niveau samen met de gegevens van de reizigers. Naar verwachting kan hierover in de begroting van 2003 of 2004 meer duidelijkheid worden verschaft. Gelet op de substantiële verhoging van het budget voor de komende 5 jaren bestaat het voornemen de monitoring van het personeel ook jaarlijks te laten plaatsvinden en daar ook streefcijfers aan te verbinden. De bepaling van de hoogte van deze streefcijfers is eveneens nog in ontwikkeling en zal in de begroting 2003 worden opgevoerd.

In de begroting van 2003 zal waarschijnlijk een eerste indicatie kunnen worden gegeven welke maatregelen in het kader van Sociale Veiligheid het meest zijn toegepast en welke (combinatie van) maatregelen het meest effectief lijkt/liken te zijn.

Bij nadere uitwerking van de in dit artikel genoemde prestatie-indicatoren zullen de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de afhankelijkheid van derdeninformatie nadrukkelijk worden meegenomen.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Effectiviteit lopend beleid ZBO-vorming RDW
- Wet rijonderricht motorvoertuigen (WRM 1993)
- Startprogramma Duurzaam Veilig
- Tussenevaluatie Duurzaam Veilig 2
- Evaluatie kadernota railveiligheid

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een sluitende programmering worden gepresenteerd.

## **06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER**

### *06.1 Algemene beleidsdoelstelling*

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

Bereikbaarheid is de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem in termen van tijd, kosten en het gemak waarmee gebruikers of goederen hun bestemmingen kunnen bereiken. Betere kwaliteit betekent vooral een hogere gemiddelde verplaatsingssnelheid en een beter voorspelbare reistijd bij de weg en een hogere performance in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid bij spoor en water. De overheid heeft hier als aanbieder van de hoofdinfrastructuur een directe invloed op. Door middel van een goed beheer- en onderhoudsprogramma wordt ervoor gezorgd dat de bestaande kwaliteit van de hoofdinfrastructuur blijft gehandhaafd. Bij de inzet van concrete maatregelen om de kwaliteit te verbeteren wordt een zakelijke afweging gemaakt (o.a. kosten-batenanalyse) waarbij milieu-, veiligheids-, ruimtelijke, economische en sociale aspecten een rol spelen. Bij de oplossingsrichtingen wordt de voorkeur gegeven aan de regulering van het verkeer door prijsmaatregelen en benuttingsmaatregelen. De kosten van mobiliteit, inclusief die van de infrastructuur, worden zo veel mogelijk variabel bij de gebruiker in rekening gebracht. Indien daarnaast capaciteitsverruimende maatregelen nodig zijn, wordt in eerste instantie gekeken naar een betere benutting van de hoofdinfrastructuur. Aanleg van nieuwe infrastructuur wordt pas in laatste instantie overwogen vanwege de hoge kosten en het ongunstige milieueffect. Daarnaast moet mobiliteitsmanagement de gebruikers stimuleren om verantwoorde keuzes te maken uit een palet van vervoersmogelijkheden en daarmee het aandeel van duurzame vervoerwijzen in de totale mobiliteit vergroten. Alleen dan is het verantwoord om extra te investeren in capaciteit.

### *06.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen*

#### **Onderhoud infrastructuur**

##### **Rijkswegen**

De uitvoeringskaders voor het onderhoud zijn enerzijds de kernwaarden met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op het hoofdwegennet en anderzijds de (technische) richtlijnen, normen en interventie niveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van de weg.

Overzicht van aandeel van hoofdwegen dat conform de normen wordt onderhouden								
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Percentages	100	100	100	100	100	100	100	100

### Railwegen

Genoemde kernwaarden zijn ook van toepassing bij het spoor. De functie van het spoor uit zich in gebruikskenmerken als maximale snelheden en maximaal toelaatbare aslasten. De performance van de railinfrastructuur wordt verder aangeduid met indicatoren als beschikbaarheid, betrouwbaarheid en comfort. De inspanningen bij het beheer en instandhouden van het spoor zijn er op gericht om naast het garanderen van de functionaliteit een afgesproken kwaliteitsniveau of performance te leveren en te voldoen aan de onderhoudsnorm binnen de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De performance die de reiziger of verlader ervaart wordt niet alleen bepaald door de prestaties van de inframanager, maar ook die van de vervoerder. Deze inspanningen leiden tot een mate van punctualiteit van de treindienst. Het scheiden van exploitatie en infrastructuur heeft er toe geleid dat de inframanager en de vervoerder NS Reiziger onderling en daarnaast met de overheid afspraken maken over de te leveren prestaties. In het Overgangscontract II zijn de Staat en NS Reizigers een verhoging van de punctualiteit van de uitvoering van de NS-Reizigersdienstregeling van 80% in 2001 naar 89% in 2005 overeengekomen. Daartoe is een gezamenlijke inspanning van zowel vervoerder als de inframanager nodig om het aantal verstoringen te verminderen. Tussen de inframanager en NS Reizigers is afgesproken dat in de periode tot en met 2005 het aantal verstoringen van de infrastructuur afneemt met 35 – 40% ten opzichte van 2000, bij een toename van het spoorvervoer. De realisatie in 2000 is geschat op totaal 10 200 onregelmatigheden. Dit zijn 8700 treindienstaantastende storingen (TAO's) en 1500 onregelmatigheden in het instellen van rijwegen.

De beschikbaarheid komt tot stand door uit te gaan van het aantal uren dat de vervoerders per dag over de infrastructuur willen beschikken (gemiddeld 18 uur per dag). Rekening houdend met het aantal «treindienst aantastende onregelmatigheden» levert RIB voor de beschikbaarheid voor het gemiddelde van 18 uur vervoer per dag de onderstaande percentages.

Overzicht van beschikbaarheid op hoofdrailnet								
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Percentages	99,98	99,92	99,93	99,95	99,97	99,98	99,98	99,97

Overzicht van aandeel van spoorwegen dat conform de normen is onderhouden								
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Percentages	100	100	100	100	100	100	100	100

## **Gebruiker betaalt**

In het beleidsvoornemen NVVP neemt het efficiënt gebruiken/benutten van infrastructuur een belangrijke plaats in. Het streven is de prijs van mobiliteit een reflectie te laten zijn van de werkelijke kosten. In dit kader wordt er naar kostenvariabilisatie gestreefd op zowel het wegennet als op het spoornetwerk. Voor het wegennet is het de bedoeling om te komen tot een systeem van kilometerheffing, op het spoor is inmiddels de gebruiksvergoeding ingevoerd.

Kilometerheffing heeft tot doel het verbeteren van de bereikbaarheid en daarbij het genereren van positieve effecten op milieuprestaties (emissies, geluid) van het voertuigenpark. Kilometerheffing is een instrument op weg naar een mobiliteitsmarkt. Kilometerheffing moet de gebruiker de mogelijkheid geven een bewuste afweging te maken ten aanzien van aanschaf en type voertuig, het gebruik van de weg en het gebruik van alternatieve vervoersmodaliteiten. Volgens het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (waarin de trits benutten, beprijzen, bouwen centraal staat) volstaat alleen bouwen niet meer om de bereikbaarheid blijvend op peil te houden. Het afstemmen van infrastructuurcapaciteit op de spits betekent een inefficiënt gebruik van de infrastructuur. Om gebruikers bij hun mobiliteitskeuzes tot een goede afweging te brengen is het nodig dat er voor hen een direct verband tussen weggebruik en betalen ontstaat. Betalen naar gebruik zal uiteindelijk door een selectiever autogebruik bijdragen aan bereikbaarheid en leefbaarheid.

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding en de doelstelling om te komen tot decentralisatie van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

## **Bewuste vervoerswijze keuze**

Naast benutten, bouwen en beprijzen streeft V&W ernaar de mobilist te faciliteren en te stimuleren om maatschappelijk aanvaardbare én, tegelijkertijd, zelf gewenste keuzes te maken uit een palet van alternatieven. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om een optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen te bevorderen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte tegemoet wordt gekomen met minder nadelen (gebruik schaarse verkeersruimte, milieubelasting). Mobiliteitsmanagement heeft als operationeel doel het vergroten van het aandeel van duurzame vervoerwijzen, zoals fiets, carpool, vanpool en vervoerketen, in de totale mobiliteit. Dit grotere aandeel wordt bereikt via het verbeteren van de keuzemogelijkheden van de mobilist, zodat het aantrekkelijk wordt om eens voor een nieuwe of verbeterde vervoerwijze te kiezen, het wegnemen van eventuele belemmeringen die de mobilist ervaart om gebruik te maken van door hem/haar gewenste duurzame vervoerwijze, het informeren van de mobilist over de verschillende keuzemogelijkheden (inclusief kosten), het spreiden van de vraag naar mobiliteit naar tijd en plaats en het reduceren van de noodzaak tot verplaatsen.

Concreet wordt hierop ingezet met de volgende beleidsonderwerpen: korte verplaatsingen, vervoermanagement, telewerken, gedeeld auto-gebruik, fietsen, parkeren, overstappunten, ketenmobiliteit en reis-informatie. Met uitzondering van ketenmobiliteit en reis-informatie zijn of worden genoemde beleidsonderwerpen naar provincies, kaderwet-gebieden en gemeenten gedecentraliseerd. Dit heeft onder meer als consequentie, dat de prestatiegegevens voor de begroting voor de



komende jaren niet zonder de decentrale overheden bepaald kunnen worden. Voor het beleidsonderwerp vervoermanagement, is besloten om ook geld te decentraliseren in het kader van ophoging van de Gebundelde Doeluitkering (GDU). V&W maakt afspraken met provincies en kaderwetgebieden over monitoring en evaluatie. Hieruit komen de prestatiegegevens voor bewuste vervoerswijzekeuze voor de volgende begrotingen naar voren.

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding en de doelstelling om te komen tot decentralisatie van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

### Capaciteitsvergroting infrastructuur

Voordat capaciteitsuitbreiding door aanleg aan de orde is, wordt eerst nagegaan in hoeverre benutting een oplossing kan zijn van het vervoerkundige knelpunt. Bij verkenningen (verkenningen nieuwe stijl) en planstudies rond infrastructuur wordt dit aspect reeds meegenomen. De uitgaven hiervoor worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

Overzicht van de toegevoegde capaciteit door benuttings- en aanlegprojecten spoorwegennet								
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Index			100	103	106	110	116	123

#### *Netwerk Rijkswegen*

De overheid streeft in 2020 naar de realisatie van een trajectnelheid op trajecten van autosnelwegen in de spits van ten minste 60 km per uur, gemiddeld over alle dagen van het jaar. Deze indicator moet nog verder worden uitgewerkt. In het NVVP wordt hier aandacht aan besteed.

Als indicator toegevoegde capaciteit wordt voor de rijkswegenprojecten de toename van de capaciteit als gevolg van benutting en aanleg gehanteerd. Deze capaciteit wordt uitgedrukt in theoretische extra capaciteit in voertuigkilometers per jaar. Ook deze indicator moet verder worden ontwikkeld.

#### *Netwerk Railwegen*

De afgesproken groei van het personenvervoer over het spoor wordt mede mogelijk gemaakt door de investeringen in infrastructuur. De 23% groei wordt voor 10% opgevangen met inframaatregelen die het mogelijk maken met *meer* treinen te gaan rijden (huidige MIT-programma), de resterende 13% door te rijden met langere treinen en een betere bezetting per trein te realiseren. Voor het rijden van langere treinen is in de periode tot en met 2005 EUR 182 miljoen beschikbaar gesteld zoals ook aangegeven in het overgangscontract II (investeringen in opstelreinen, verlenging perronlengten en investeringen in extra tractie-energievoorzieningen).

Met het beleid zoals vormgegeven in de infra-programmering tot en met 2010 kunnen de ambities op kortere termijn worden waargemaakt. In het NVVP wordt inzichtelijk gemaakt hoe de frequenties binnen en tussen regio's en op knooppunten in de spitsuren in 2010 ten opzichte van 1995

kunnen verbeteren. In het beleidsvoornemen NVVP staat betere benutting van spoorinfrastructuur centraal. Benutting gaat dan zowel over slimme dienstregelingen, inzet moderner materieel, en technische aanpassingen van de infrastructuur om de capaciteit te vergroten.

In het programma Beter benutten Spoor (BBS) wordt hieraan invulling gegeven. Dit programma BBS bevat de daarvoor benodigde technische aanpassingen (zoals BB21, VPT+, mogelijk 25 kV e.d.). Echter, ook het laten rijden van langere treinen en het maken van slimme dienstregelingen valt onder benutting. Dit is in volle omvang al aan de orde gekomen in de gesprekken met NSR over het prestatiecontract. Beter benutten omvat evenwel meer dan alleen de technische systemen. Ook kleine infrastructuur- aanpassingen, veranderingen in de dienstregeling en materieel aanpassing en uitbreiding kunnen hiertoe worden gerekend. Met de gezamenlijke organisaties en vervoerders wordt gewerkt aan voorstellen voor mogelijke benuttingsscenario's, die aansluiten op de Verkeer en Waterstaat doelstellingen en dit spoedig en krachtig ter hand te nemen.

De bouwinspanning op het gebied van de spoorweginfrastructuur heeft als achtergrond het streven het treinproduct te verbeteren, de groeiende vraag op te kunnen vangen en de concurrentie positie van de trein ten opzichte van de auto te versterken. Dit betekent dat, voor het trekken van nieuwe klanten en het vasthouden van de bestaande klanten naast het aanbieden van nieuwe capaciteit, kwaliteit nodig is. De reiziger vraagt om een gedifferentieerd aanbod van treinproducten zoals hogesnelheidstreinen, intercity's, snelen stoptreinen en regionale lightrailvoorzieningen. Met het Tweede Tactisch Pakket worden randvoorwaarden geschapen voor een dergelijk gedifferentieerd aanbod. Speerpunten van het toekomstige spoorweginfrastructuurbeleid vormen:

- realisering van de HSL-Zuid, capaciteitsuitbreiding door benutting tussen Arnhem en Utrecht
- introductie van nieuwe regionale vervoerssystemen waaronder Lightrail projecten die in het BOR zijn opgenomen (Randstadrail, Randstadspoor, Regionet en Lightrail buiten de randstad),
- mogelijke uitbouw van het bestaande net, d.m.v. de Hanzelijn (afhankelijk van uitkomsten planstudie),
- opening van nieuwe stations, zoals voorzien in het prestatiecontract tussen het Rijk en NS,
- verbetering van de spoorwegveiligheid en energievoorziening,
- verbetering van de milieu prestaties en verbetering van de reisketen (fietsenstallingen, aanpak geluidsproblematiek emplacementen, toegankelijkheid stations),
- in samenwerking met derden te komen tot opzet en financiering (PPS) van projecten waarvan het vervoersprobleem een onderdeel is, hierbij kan gedacht worden aan Nieuwe Sleutelprojecten (knooppunten van de 4 grote steden, alsmede Breda en Arnhem).

#### *Regionale en lokale infrastructuur*

Verkeer en Waterstaat stuurt de regionale en lokale infrastructuur aan door het verstrekken van een gebundelde doeluitkering (voor de projecten tot EUR 11 miljoen) en subsidieverlening aan de regionale partners voor projecten van EUR 11 miljoen en meer (IF 01.03).

Als kernelement van het BOR zijn op dit gebied de volgende maatregelen genomen; ten eerste het instellen van mobiliteitsfondsen, een impuls voor

regionale infrastructuur en ten tweede een versnelling van een aantal voor 2010 geplande infrastructuurprojecten.

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding en de doelstelling om te komen tot decentralisatie van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

### *06.3 Beleidsinstrumenten*

Om de bovengenoemde operationele doelstellingen te realiseren zullen de navolgende beleidsinstrumenten worden ingezet.

#### **Onderhoud Infrastructuur**

##### *Wet- en regelgeving*

Op 1 januari 2000 is het Besluit gebruiksvergoeding, met regels voor de vergoeding van het gebruik van spoorweginfrastructuur, in werking getreden. Hierin is opgenomen dat spoorwegondernemingen een gebruiksvergoeding aan RIB betalen. Tevens zijn sinds 1 januari 2000 twee ministeriële regelingen van kracht die dit nader uitwerken. In de regeling gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur zijn nadere regels opgenomen met betrekking tot het bepalen van de door te belasten kosten en de tariefregeling gebruiksvergoeding geeft aan welke tarieven in dat betreffende jaar per treinkilometer en per haltering bij de diverse stations moeten worden betaald.

##### *Uitvoering en handhaving*

De uitgaven voor onderhoud van het rijkswegen- en het railwegennet worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

#### **Gebruiker Betaalt**

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het instrument kilometerheffing zal de komende jaren verder worden uitgewerkt. In eerste instantie was als beprijzingsinstrument het spitstarief geïntroduceerd. Naar aanleiding van signalen uit politiek, bedrijfsleven en samenleving over mogelijkheden om de kilometerheffing in Nederland sneller in te voeren, is aan prof. R. Pieper in maart 2001 gevraagd de technische mogelijkheden in beeld te brengen. Tot dan toe werd (op grond van de stand van de techniek) aangenomen dat een landelijke kilometerheffing niet eerder dan in 2010 kon worden ingevoerd. Het in april 2001 gepresenteerde rapport «Bewust op weg – Mobimiles» biedt uitzicht op de invoering van een gevariabiliseerde en gedifferentieerde kilometerheffing vanaf 2004. Anders dan bij spitstarief is er geen sprake van een puntheffing, maar van een algemene variabilisatie van vaste lasten voor wegverkeer en op termijn differentiatie naar tijd en plaats.

Vanwege de mogelijkheid om kilometerheffing aanzienlijk eerder dan voorzien in te voeren, wordt afgezien van invoering van het spitstarief en de in dat kader voorziene proef. Het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit wordt gewijzigd. Het wetsvoorstel blijft overigens wel van belang voor het realiseren van een wettelijke grondslag voor de regionale mobiliteitsfondsen en andere vormen van betaald rijden (zoals filevrije tolstroken).

### *Demonstratieprojecten en pilots*

In 2004 zal gestart worden met de invoering van de variabele kilometerheffing. De nog te houden technische pilots worden maatgevend voor het antwoord op de vraag of de kilometerheffing al dan niet regionaal wordt ingevoerd. Deze technische pilots worden in de Randstad gehouden. In 2006 zal de kilometerheffing landelijk ingevoerd kunnen zijn. Het voornemen is om oktober 2001 een beleidsnota aan de Tweede Kamer te sturen.

De ambitie is om uiterlijk begin 2002 een wetsvoorstel naar de Raad van State te sturen dat voorziet in een wettelijke grondslag voor kilometerheffing.

### *Wet- en regelgeving*

Om kilometerheffing te bewerkstelligen worden bestaande belastingen voor het wegverkeer aangepast. De MRB en zo mogelijk (een deel van) de BPM worden gevariabiliseerd naar een bedrag per kilometer. Ook wordt nagegaan of een deel van de accijnzen in de kilometerheffing kan worden opgenomen. De randvoorwaarde is dat dit op macroniveau een budgettair neutrale operatie betreft. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling meer belastinginkomsten te genereren. Onderzocht zal worden of deze betaling voor het gebruik van de weg het karakter van een belasting zal krijgen of op andere grondslag kan worden gebaseerd. De vergroeningseffecten van het huidige belastingsysteem zullen ten minste worden gehandhaafd en gestreefd zal worden naar het inbouwen van aanvullende positieve milieuprikkels. De verwachting is om eind 2001 de wet kilometerheffing bij de Raad van State in te dienen.

### *Uitvoering en handhaving*

Voor de organisatiestructuur van de definitiefase van het instrument kilometerheffing is gewenst dat deze de benodigde publieke en private kennis en vaardigheden kan combineren. De bestaande belangstelling en kennis bij bedrijven in de markt zal aangegrepen worden door in te zetten op ontwikkeling van nieuwe toepassingen op verkeers- en vervoersgebied met bestaande technologieën om zodoende actieve participatie van het bedrijfsleven te verkrijgen. Het project zal in nauwe betrokkenheid met regionale bestuurders en belangenorganisaties vorm krijgen in een apart te creëren samenwerkingsvorm. Tevens zal een Adviesraad worden ingesteld, bedoeld om de verantwoordelijke projectministers te adviseren over de te maken keuzen.

In 2002 zal gestart worden met de ontwikkelfase. In deze fase wordt de tenderprocedure in gang gezet en zal het systeem worden getest. Na inwerkingtreding van de Wet kilometerheffing wordt in 2004 gestart met de invoering van kilometerheffing in de implementatiefase. Voor deze fase is twee jaar uitgetrokken. In 2006 resulteert dan een landelijk operationeel systeem waarmee de kilometerheffing kan worden geheven. In eerste instantie zal alleen gedifferentieerd worden naar milieukeurmerken. In de systemen zullen de mogelijkheden voor toekomstige differentiatie worden verankerd. Over introductie daarvan zal separaat te zijner tijd besluitvorming plaatsvinden.

Voor wat betreft het spoor is sinds 1 januari 2000 het Besluit gebruiksvergoeding van 25 oktober 1999 van kracht. Hierin is opgenomen dat spoorwegondernemingen per afgelegde treinkilometer en haltering bij een station een bepaalde vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur betalen. Deze vergoeding is gebaseerd op de (variabele) kosten van de taakorganisaties. Om de markt langzaam te laten wennen aan de gebruiksvergoeding is een ingroeiperiode in het leven geroepen. Het doel

is dat in 2007 100% van de totale variabele kosten door de gebruiker wordt betaald.

Overzicht van de variabele kosten die gedekt worden uit gebruiksvergoeding in procenten								
Voor de jaren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Personenvervoer	15	30	45	60	80	100	100	100
Goederenvervoer	4,5	12	22,5	36	56	80	90	100

## Bewuste Vervoerswijze Keuze

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Ten aanzien van de geoperationaliseerde doelstelling bewuste vervoerswijze keuze richt V&W zich op het regisseren van het proces, waardoor andere decentrale partijen effecten behalen met mobiliteitsmanagement, namelijk een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast onderzoekt V&W de mogelijkheden om andere ministeries aan te spreken op de gevolgen van hun beleid voor de mobiliteit.

### *Demonstratieprojecten en pilots*

In het kader van kennisontwikkeling binnen mobiliteitsmanagement spelen pilots en demonstratieprojecten een belangrijke rol. Hiermee wordt kennis opgebouwd op het gebied van de effectiviteit van mobiliteitsmanagement. In een aantal regionale pilots, zoals het groot onderhoudsproject A10-West, wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een methodiek om te komen tot een optimale mix van maatregelen. Dit sluit aan bij het vormgeven van de gebiedsgerichte aanpak. Naast deze overkoepelende pilots vinden op verschillende deelonderwerpen pilots plaats. De regeling ketenmobiliteit stimuleert nieuwe producten en diensten gericht op het overstappen en het faciliteren van de reis per openbaar vervoer.

### *Communicatie en draagvlak*

Voor mobiliteitsmanagement is communicatie essentieel. Gezien de decentralisatie gaat het hierbij niet zozeer om communicatie gericht op de burger, maar om kennisverspreiding ten behoeve van regionale en lokale overheden en maatschappelijke organisaties en om beleidsmarketing om deze actoren te stimuleren. Het Kennisplatform Verdi, dat in 2001 en 2002 wordt versterkt, speelt hierin een belangrijke rol. Daarnaast levert het Kennisplatform Verdi bijdragen aan concrete kennisactiviteiten op onderwerpen als vervoermanagement en vervult het Fietsberaad een kennisfunctie richting gemeenten. De Fietsbenchmark, waarbij 59 gemeenten hun fietsbeleid aan de hand van tien onderdelen hebben getoetst, heeft stimulerend gewerkt. Ook organisaties die zich meer richten op burgers en bedrijven, zoals de Stichting voor Gedeeld Gebruik en de vereniging Vervoermanagement Nederland spelen een rol in de communicatie en het verwerven van draagvlak bij diverse actoren. Uitwisseling van kennis en ervaring vindt ook internationaal plaats via het European Platform on Mobility Management.

### *Financiële stimulering*

Ten aanzien van de geoperationaliseerde doelstelling bewuste vervoerswijze keuze zijn de onderstaande drie onderwerpen van belang.

### *1 VERDI personeel*

De decentrale overheden hebben door de «Regeling overdracht personele middelen VERDI-convenant» uit 1997 meer middelen ter beschikking gekregen voor de uitvoering van hun door de decentralisatie uitgebreide taak. Dit heeft op zijn beurt weer gunstige gevolgen voor het bereiken van de doeleinden van het beleid.

### *2 VERDI kennisplatform*

Omdat de landelijke kennisinfrastructuur de verantwoordelijkheid van het Rijk is, betaalt VenW het grootste deel van de materiële en personele kosten van het Kennisplatform VERDI. In 1997 is eveneens bepaald dat jaarlijks (tot het jaar 2000) ter dekking van de personele kosten aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een bijdrage wordt verstrekt. Gezien het belang van de werkzaamheden van het Kennisplatform VERDI is besloten de bijdrage in de personele kosten voor de jaren 2001 en 2002 te continueren in afwachting van de resultaten van de COVER evaluatie.

### *3 Mobiliteitsmanagement*

In het kader van Verdi geeft V&W tot en met 2004 EUR 4,5 miljoen subsidie per jaar aan de provincies en kaderwetgebieden voor de stimulering van vervoermanagement bij bedrijven. Voor de fietsenstalling bij stations is EUR 208,7 miljoen gereserveerd voor een periode van zes jaar (2000–2005). Voor het verstrekken van dynamische/actuele reis-informatie op NS-stations is EUR 113,4 miljoen beschikbaar gesteld.

### *Wet- en regelgeving*

V&W voert overleg met de ministeries van Financiën en SZW over de fiscale en sociale aspecten van mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld over de afschaffing van de BPM en de MRB voor vanpools en autodate-voertuigen en opname van vervoermanagement in CAO's. Hieruit kan voortvloeien dat wetten, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren, worden aangepast ten gunste van de effectiviteit van (onderdelen van) mobiliteitsmanagement.

### *Uitvoering en handhaving*

De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement, waarbij bedrijven verantwoordelijkheid hebben voor de uitvoering van vervoermanagement. Daarnaast wordt een deel van de uitvoering in de vorm van programma's door andere partijen gerealiseerd. V&W richt zich op het regisseren van het proces: decentraliseren naar andere overheden en stimuleren van marktpartijen.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Bij gedecentraliseerd beleid, zoals mobiliteitsmanagement, zijn monitoring en effectmeting van groot belang. Als onderdeel van de NVVP-monitor is een monitoringsysteem mobiliteitsmanagement ontwikkeld. Om de decentralisatie tot zijn recht te laten komen is het essentieel dat V&W zich richt op het monitoren van de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. De randvoorwaarden hiervoor zijn in het NVVP geformuleerd.

## **Capaciteitsvergroting Infrastructuur**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

In het NVVP wordt voorzien dat in de periode 1995–2020 zowel het personen als goederenvervoer per spoor fors zullen groeien. Het

personenvervoer groeit met ca. 50%, waarbij het vervoer in de Randstad in de spitsuren meer dan verdubbelt. Het goederenvervoer groeit tot ca. 80 miljoen ton. De groei kan ook hoger uitvallen, afhankelijk van de keuzen die vervoerders, regionale overheden maken en de ruimtelijke keuzen in de Vijfde Nota (Deltametropool). De geschetste groei van het spoorvervoer tot 2005, 2010 en 2020 is het gevolg van het gehele pakket aan maatregelen (MIT/BOR tot 2010, Derde Eeuw Spoor tot 2010; NVVP tot 2020). Het maatregelen pakket bestaat uit de verbetering van het spoorproduct (frequenties, kortere reistijden en verdere uitbouw van stadsgewestelijke netwerken via het spoor), ruimtelijke ontwikkelingen, sociaal demografische factoren en prijsbeleid t.a.v. de auto en het spoorvervoer (gebruikersvergoeding). Permanent zal worden bezien of ontwikkelingen nopen tot bijstelling van dit perspectief. De vervoerders hebben zelf ook gereedschappen in handen om de groei te beïnvloeden (tariefbeleid, marketingbeleid).

#### *Demonstratieprojecten en pilots*

Voor capaciteitsvergroting van de infrastructuur staat in het beleidsvoornemen NVVP benutting centraal. Sinds een aantal jaren wordt voor elke tracé-mer-studie op hoofdwegengebied één of meer benuttingsvarianten onderzocht. Daarnaast loopt er sinds 1995 een programma Verkeersbeheersing. Dit programma heeft er de afgelopen periode voor gezorgd dat het hoofdwegennet voor grote delen is voorzien van monitorings- en verkeerssignaleringsystemen (informatievoorziening), toeritdoserings, incident management, plaatselijke inhaalverboden voor vrachtverkeer en de experimenten met spitsen plusstroken. Het programma Verkeersbeheersing loopt af in 2004. In de loop van 2001 zal er een (tussentijdse) evaluatie over het programma beschikbaar komen. Als opvolger van dit programma is in het NVVP het programma Verkeersvernieuwing aangekondigd. In dit programma wordt een pakket benuttingsmaatregelen gepresenteerd. Dit pakket zal vooral maatregelen voortbrengen, die toegepast kunnen worden op die plaatsen waar hoofdinfrastructuur en regionale netten sterk op elkaar ingrijpen. Dit speelt zich met name af in de grote verstedelijkte gebieden en corridors. Op deze wijze wordt onderzocht hoe door middel van maatregelen, die over de beheersgrenzen heen gaan deze problematiek kan worden opgelost. In het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) worden de concrete benuttingsprojecten benoemd (A1/A9 en A12).

Tevens ligt er een relatie tussen benutting en beleid op het gebied van voertuigtechnologie. Besluitvorming wordt voorbereid voor het uitvoeren van enkele kansrijke technologieën, die zullen bijdragen aan betere benutting. Allereerst betreft dit het realiseren van de perspectieven van AVG (Automatische Voertuig Geleiding). Het gaat dan deels om onderzoek, experimenten en pilots met ADA-achtige zaken (Advanced Driver Assistance-systemen) en deels om VAV-systemen (Volledig Automatische Vervoerssystemen). Inmiddels is samen met het ministerie van Economische Zaken een plan ontwikkeld voor pilots op het vlak van automatische voertuigen. Daarnaast komt er een proef met Lane Departure Warning systemen en de Autonome Snelheids Adviseur (ASA).

#### *Wet- en regelgeving*

De Spoorwegwet en het besluit IF zijn aan de kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2000/2001, 27 482, nr. 3). De voorgestelde wet behelst de publiekrechtelijke regeling van de verantwoordelijkheden en verplichtingen van de minister, de uitvoeringsorganisatie, de vervoerders en andere



bij het vervoer per spoor betrokkenen om te komen tot een maatschappelijk gewenst, efficiënt en veilig gebruik van de spoorwegen.

#### *Convenanten en afspraken*

Het Rijk, de provincies en de kaderwetgebieden werken langs verschillende lijnen samen aan de totstandkoming van afspraken op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid. Begin 2001 hebben landsdelen regionale bereikbaarheidsprofielen opgeleverd. Landsdeel Noord heeft hierbij voortgebouwd op het Langmanaccoord zoals afgesloten in april 1998. Voor de landsdelen Oost en Zuid vormde de 1e fase van de totstandkoming van regioconvenanten, zoals eind 2000 met het Rijk afgesloten, het vehikel voor de ontwikkeling van bereikbaarheidsprofielen. In het najaar 2000 zijn in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) met een drietal bestuursregio's in de Randstad bestuursovereenkomsten gesloten. Medio 2001 is een vierde bestuursovereenkomst met Utrecht afgesloten. Het landsdeel West heeft in maart 2001 een regionaal bereikbaarheidsprofiel opgeleverd als regionale uitwerking van het NVVP. In april 2001 hebben Rijk en bestuurlijke partners in West de intentie onderschreven om uiterlijk eind 2001 de 1e fase van een regioconvenant voor dit landsdeel af te ronden.

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitgaven voor capaciteitsvergroting van het rijkswegen- en het railwegennet worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

#### **Verwijzing naar uitgaven Infracfonds**

De uitvoering van infrastructurele maatregelen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen dit betreffen.

<b>Tabel: overzicht uitgaven versterking netwerk personenvervoer op het Infrastructuurfonds (in EUR1000)</b>								
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Art.	Omschrijving							
	Droge infrastructuur							
IF 01.01	Rijkswegen	1 306 408	1 405 542	1 396 988	1 802 411	1 721 997	1 830 856	2 062 818
IF 01.02	Railwegen (incl AKI)	1 004 099	1 246 548	1 058 616	1 064 230	1 167 824	1 158 776	1 480 708
IF 01.03	(incl. Duurzaam veilig)	600 415	614 250	630 710	652 909	471 606	441 492	614 612
IF 03.01	Westerscheldetunnel	85 332	160 323	154 470	83 564	2 442	0	0
IF 03.03	Hogesnelheidslijn	499 565	767 202	835 854	1 000 500	656 331	470 441	111 096
IF 03.05	Betaald rijden	0	54 287	103 088	71 135	59 101	59 125	59 188
IF 04.07	Regionale mob.fondsen	0	170 119	157 958	53 428	43 745	43 745	42 170

In bovenstaande tabel is aangegeven wat de uitgaven voor instandhouding en aanleg zijn die betrekking hebben op het beleidsterrein personenvervoer<sup>1</sup>. De toelichting specifiek op projectniveau in het Infrastructuurfonds.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

##### *1 Evaluatie Prorail*

Het eerste uitvoeringsprogramma Prorail is momenteel nagenoeg afgerond. In opdracht van V&W hebben Railned en Adviesdienst Verkeer en Vervoer een meerjarige evaluatie uitgevoerd van Prorail (het eerste

<sup>1</sup> Voor railwegen is het weergegeven bedrag inclusief aanleg goederenvervoer.



pakket investeringen in het spoorvervoer in het kader van SVV-2). Het eindrapport is in mei 2001 aangeboden aan de Kamer. Daarbij is ook ingegaan op de effecten van de verbeterde treindienst in het kader van Samen Werken aan Bereikbaarheid.

### *2 Overall infrabeleid: Hoofdwegen*

Ten aanzien van de geoperationaliseerde doelstelling capaciteitsvergroting infrastructuur is in het NVVP als doel gesteld dat voor het hoofdwegennet in 2020 een gemiddelde trajectsnelheid, gemiddeld over alle dagen van het jaar, in de spits wordt gerealiseerd van tenminste 60 km/u. Hiertoe worden in het onderzoeksprogramma de volgende accenten gelegd:

- De infrastrategie is ontstaan vanuit het denken in netwerken. In het onderzoeksprogramma wordt ook gekeken hoe door middel van dynamisch netwerkgebruik de kwaliteit van de bereikbaarheid tijdens drukke perioden zolang mogelijk vast kan worden gehouden of zo snel mogelijk hersteld kan worden tijdens storingen.
- Ook wordt de relatie gelegd tussen NVVP, infrastrategie en MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl. Met betrekking tot MIT-Verkenningen Nieuwe Stijl wordt tevens onderzoek gedaan met betrekking tot hiaten die zich bevinden op de rand van het huidige kennisniveau van de KBA-systematiek.
- Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar kwaliteitsverbetering en evaluatie van het planproces en de evaluatie van het MIT-projectenboek.

### *3 Overall infrabeleid: Spoorwegen*

De doelstelling voor het hoofdspoornet is het accommoderen van capaciteit om qua frequentie en kwaliteit van diensten aan het reizigersaanbod te voldoen. Hiertoe worden in het onderzoeksprogramma de volgende accenten gelegd:

- Er wordt een onderzoek gestart naar inzicht in de kosten en baten van een nieuw pakket spoorinvesteringen (met name de prioritaire projecten) in relatie tot het NVVP.
- De Evaluatie Prorail is in mei 2001 gereed. Gelet op het NVVP en het in uitvoering zijnde Tweede Tactische Pakket zal permanente monitoring en evaluatie plaatsvinden (onderdeel van het Railed-programma). Gezien de samenhang met het prestatiecontract NSR en de ontwikkeling van de betrouwbaarheid van de infrastructuur (performance infra) zal bepaald worden welke gegevens nodig zijn (type informatie).
- Het onderzoek filekosten spoor zal analoog aan de berekening van voertuigverliesuren op de weg in kaart brengen wat de maatschappelijke kosten zijn van vertragingen in het spoorvervoer zowel voor de vervoerder als de gebruiker.
- Het onderzoek naar decentralisatie zal als kernpunt van het NVVP een aantal deelterreinen onderzoeken teneinde de vastgestelde decentralisatiedatum tijdig te halen.

Door middel van het onderzoek Oriëntatie regionale OV-netwerken wil het Rijk een beeld krijgen van de functies van deze infrastructuur binnen een gebied en de behoeften en wensen vanuit de regio's.

## 06.4 De budgettaire gevolgen van het beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>06 Versterking netwerk personenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>18 954</b>	<b>18 545</b>	<b>18 699</b>	<b>18 707</b>	<b>18 714</b>	<b>18 762</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>23 925</b>	<b>23 174</b>	<b>23 237</b>	<b>23 244</b>	<b>23 252</b>	<b>23 299</b>
<b>06.01. Programma-uitgaven</b>	<b>18 668</b>	<b>19 265</b>	<b>19 121</b>	<b>19 129</b>	<b>19 137</b>	<b>19 184</b>
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>			215	215		
<i>06.01.03. Bewuste vervoerswijzekeuze</i>	17 492	16 823	16 463	16 470	16 693	16 693
Subsidie	8 770	7 753	7 519	7 526	7 902	7 902
Bijdrage aan lagere overheden	8 722	9 070	8 944	8 944	8 791	8 791
<i>06.01.09 Algemene programma-uitgaven</i>	1 176	2 442	2 443	2 444	2 444	2 491
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 069	2 442	2 443	2 444	2 444	2 491
Communicatie en draagvlak	107	0	0	0	0	0
<b>06.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>5 257</b>	<b>3 909</b>	<b>4 115</b>	<b>4 115</b>	<b>4 115</b>	<b>4 115</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 06.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>							
<b>Artikel 06 Versterking netwerk personenvervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	38	23	20	20	0	0
Jaarverplichtingen	0	22	18	19	19	19	19
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/ internationaal)	0	40	59	61	61	81	81
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0

### **Aangegane individuele verplichtingen en Bestuurlijke verplichtingen**

Naast de reeds aangegane verplichtingen en de jaarverplichtingen zijn bestuurlijke afspraken gemaakt betreffende uitgaven voor de operationele doelstelling Bewuste Vervoerswijzekeuze en de uitgaven voor beleidsvoorbereiding en evaluatie.

### **Jaarverplichtingen**

De jaarverplichtingen betreffen de apparaatsuitgaven (vooral personeelskosten) op dit beleidsartikel.

## 06.6 Groeiparagraaf

De beleidsdoelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid zijn de uitvoeringskaders voor het beheer & onderhoud op het hoofdwegennet. Op dit moment bepalen technische richtlijnen de

interventieniveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van een weg. Er is evenwel een proces in gang gezet om aan de hand van eisen van de weggebruiker met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid meer gedifferentieerde prestatie-indicatoren te identificeren, waaraan een weg moet voldoen in het kader van beheer & onderhoud.

De onderstaande prestatie-gegevens worden in het komende jaar verder uitgewerkt. Hierbij zullen de uitwerking van de streefwaarden en de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van beleidsinformatie en de mate van afhankelijkheid van derden voor het verkrijgen van beleidsinformatie als aandachtspunt worden meegenomen.

- Ingevoerde vormen betaald rijden naar tijd en plaats. Op dit moment zijn er, mede door de turbulente ontwikkeling van dit onderwerp nog geen streefwaarden en prestatie indicatoren ontwikkeld.
- Doorstroming op trajecten met betaald rijden.

In de definitiefase van het instrument kilometerheffing zullen streefwaarden worden ontwikkeld zodat de effectiviteit van kilometerheffing kan worden gemeten.

- Ingevoerde vormen gebruiksvergoeding spoor.
- Percentage bedrijven (>50 medewerkers met effectieve vervoersplannen per regio. Voor de prestatie indicator bedrijven met effectieve vervoersplannen per regio kunnen op dit moment alleen realisatie cijfers worden geleverd. Het doel is om te komen tot verdere groei maar door decentralisatie is het op dit moment niet mogelijk om de doelstelling te kwantificeren.
- Aandeel van fietsen en lopen in «korte ritten». Voor de indicatoren die betrekking hebben op het aandeel van fietsen en lopen in korte ritten en het aandeel ketenverplaatsingen moet een monitorsysteem worden ontwikkeld. De mogelijkheden hiertoe zullen het komend jaar worden ontwikkeld.
- Aandeel ketenverplaatsingen in totaal aantal verplaatsingen. Voor de indicatoren die betrekking hebben op het aandeel van fietsen en lopen in korte ritten en het aandeel ketenverplaatsingen moet een monitorsysteem worden ontwikkeld. De mogelijkheden hiertoe zullen het komend jaar worden ontwikkeld.
- Aantal trajecten met gemiddelde traject snelheid > 60 km in spits op autosnelwegen.
- Toegevoegde capaciteit door benuttings- (inclusief intelligente snelwegen) en aanlegprojecten hoofdwegen

De prestatie indicatoren en streefwaarden voor het onderwerp vervoermanagement zijn nog niet uitontwikkeld. Ook het verstrekken van betrouwbare beleidsinformatie is hierbij een aandachtspunt.

In het NVVP zijn de bereikbaarheidsdoelstellingen voor autosnelwegen in 2020 geformuleerd. Afhankelijk van de behandeling van het NVVP in het parlement, kunnen naar verwachting in de volgende begroting gespecificeerde prestatiegegevens worden gemeld.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- COVER-evaluatie
- Evaluatie gedragsbeïnvloedende maatregelen bij groot onderhoud A10-west
- Prorail

- Wet en besluit IF  
Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

## KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

### 07.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

In het openbaar vervoer worden de verantwoordelijkheden daar neergelegd waar ze het best kunnen worden gedragen, wanneer het gaat om behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Door decentralisatie van verantwoordelijkheden en het realiseren van een nieuwe marktordening met bijbehorende marktwerking wordt een meer klantgerichte benadering nagestreefd.

### 07.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Spoorvervoer

De prestaties van het spoorvervoer staan de laatste jaren onder grote druk.

Het streven is te komen tot een verbetering van deze prestaties. In het Prestatiecontract (Overgangscontract II) voor het hoofdspoor netwerk zijn de doelen van bereikbaarheid en klanttevredenheid geoperationaliseerd in gekwantificeerde output-indicatoren reizigersgroei in de spits en punctualiteit. In 2005 moet een groei van het aantal reizigers in de ochtendspits naar 12 steden en Schiphol met 23% t.o.v. 2000 zijn bereikt. De punctualiteit moet van 80% in 2001 verbeterd zijn naar 89% in 2005. De «sturing» door de rijksoverheid ten opzichte van NS vindt plaats op basis van de prestaties die NS hierop levert. Tevens zijn in het contract afspraken gemaakt over klanttevredenheidsonderzoek en -rapportage. Gelet op deze sturingsrelatie ligt het voor de hand om ten aanzien van de geoperationaliseerde doelstelling voor het spoor bij deze indicatoren aan te sluiten. Alsmede om, ter illustratie van de omvang van de bereikbaarheid per spoor, een indicator van het reizigersvolume in termen van gereisde kilometers op te nemen.

De navolgende prestatiegegevens worden onderscheiden:

Overzicht van de aantallen reizigers in de spits (N.B. exclusief studentenkaart)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Percentage jaarlijkse groei (naar 12 grote steden + Schiphol) (index)	100	103	106,1	110,3	115,9	122,8

<b>Overzicht van de punctualiteit op het hoofdspoor netwerk</b>						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Percentage tijdige aankomsttijden	85	80	80,5	82	85	89

<b>Prestatiegegevens reizigerskm's (x 1 mrd)</b>						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Hoofdspoor netwerk	12,347	12,586	12,832	13,085	13,344	13,610
Overig (regionaal) spoornetwerk	2,413					
Totaal spoornetwerk	14,760					

Bron: totaal in 2000 conform jaarverslag NS, hoofdspoor uit gegevens voor overgangscontract II, overig in 2000 berekend.

Op grond van de sturingsrelatie in de vorm van prestatiecontract en concessieverlening die de rijksoverheid met de vervoerders heeft, dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke.

### **Regionaal Openbaar Vervoer**

Hierbij gaat het, conform het gestelde onder de algemene beleidsdoelstelling, om òn de bereikbaarheid òn de klanttevredenheid, tegen acceptabele kosten daar waar subsidiëring aan de orde is. Het streven is de prestaties van het regionaal OV te verbeteren. De reizigersbijdrage regionaal OV moet in 2010 tot 41% verhoogd zijn, bij een groei van het aantal reizigerskm's tot 7,1 mrd.

Ambitie is een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, selectieve groei van het gebruik daarvan, verhoging van de kostendekkingsgraad, en daartoe openbare aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer. Oftewel het streefbeeld is een groei van het gebruik van het openbaar vervoer en een verlaging van het subsidiepercentage: de zogenaamde dubbeldoelstelling.

De navolgende prestatiegegevens worden onderscheiden:

<b>Overzicht reizigerskm's (x 1 mrd)</b>								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Kaderwetgebieden	3,5	3,5	3,6	3,7	3,7	3,8	3,9	4,1
Provincies	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,5
Gemeenten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
<b>Totaal</b>	<b>6,0</b>	<b>6,1</b>	<b>6,2</b>	<b>6,3</b>	<b>6,4</b>	<b>6,5</b>	<b>6,6</b>	<b>7,1</b>

Bron: gegevens uit Regeling rijksbijdrage openbaar vervoer (regiobekostiging).

Ter toelichting: reizigerskilometers worden hier geacht een indicatie te geven van de omvang van de bereikbaarheid per regionaal OV.

<b>Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer</b>								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Regionaal OV (excl. Spoor en GVB's)				35%	50%	75%	100%	100%
Gemeentelijke Vervoer Bedrijven (GVB's)							35%	100%

Ter toelichting: aanbestedingsgraad geeft een indicatie van de mate waarin het toe te passen instrument van de aanbesteding zal zijn ingezet (vanaf 2007 is dus het streven om volledig op grond van aanbestedingen te werken, een en ander gebaseerd op de Wet Personenvervoer 2000).

<b>Overzicht percentage reizigersbijdrage regionaal openbaar vervoer</b>								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
Kaderwetgebieden	35	35	36	36	36	37	37	40
Provincies	39	39	39	40	40	41	41	43
Gemeenten	34	34	35	35	36	36	36	38
<b>Totaal</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>41</b>

Ter toelichting: % reizigersbijdrage geeft een indicatie van de mate waarin het regionaal OV naar verwachting zichzelf zal kunnen bekostigen.

Het bovengenoemde stads- en streekvervoer behelst in essentie bus-, tram- en metrovervoer. Regionaal spoorvervoer zal op termijn ook geheel in het regionaal openbaar vervoer worden geïntegreerd, maar is vooralsnog beschreven onder Spoorvervoer.

Door het gebruik van het middel van openbare aanbesteding van het regionale openbare vervoer dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van deze operationele doelstelling.

### **Taxivervoer**

Hierbij gaat het om de realisatie van een ruimer aanbod en een verbeterde prijs-kwaliteitsverhouding op de taximarkt.

Op grond van de sturing in de vorm van de Wet deregulering van het taxivervoer die de mogelijkheid van marktwerking binnen de sector taxivervoer mogelijk maakt, dient het Rijk gezien te worden als systeemverantwoordelijke.

#### *07.3 Beleidsinstrumenten*

Om de bovenstaande doelen te bereiken worden de navolgende beleidsinstrumenten ingezet. Er is binnen ieder beleidsinstrument aangegeven of het voor spoorvervoer, regionaal openbaar vervoer of taxivervoer wordt ingezet.

## **Spoorvervoer**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

#### *(Inter)nationaal spoorvervoer*

Teneinde met het spoorvervoer de bereikbaarheid voor de reizigers te verbeteren, zal worden overgegaan naar een systeem van concessieverlening voor het nationale en internationale spoorvervoer.

Het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid wordt openbaar aanbesteed. Het vervoer op het hoofdrailnet wordt tot 2010 onderhands gegund aan NSR.

In beide gevallen zijn er prikkels voor de vervoerders om zich te richten op de wensen van de klant. Bij het vervoer over de HSL-Zuid zorgt de aanbestedingsprocedure voor de noodzakelijke prikkel. In het geval van onderhandse gunning van het hoofdrailnet is met NS Reizigers (NSR) een Overgangscontract II getekend (als opmaat naar een meerjarige concessie), waarin concrete prestaties zijn afgesproken met financiële consequenties in het geval deze niet worden gehaald.

Dit contract stuurt NSR scherp aan op basis van de volgende twee prestatie-indicatoren: reizigersgroei in de spits en punctualiteit van de treindiensten, teneinde de reiziger een goede vervoersvoorziening te bieden en de bereikbaarheid te verbeteren.

De Minister zal de uitvoering van de concessie nauwlettend monitoren. Teneinde NSR te prikkelen om (meer dan de afgesproken) prestaties te leveren en klantgericht te opereren, is een uitgebreid incentive regime in de concessie opgenomen.

Vanaf 2003 staat er een bonus op het behalen van een reizigersgroei die hoger is dan in de concessie afgesproken, en een malus op een te lage punctualiteit.

Daarnaast kan de Minister NSR een boete opleggen als het bedrijf het afgesproken minimum-voorzieningenniveau niet realiseert.

Voorts restitueert NSR (de helft van) het treinkaartje aan reizigers met een forse vertraging.

Ook houdt NSR elk kwartaal een klanttevredenheidsonderzoek en publiceert de uitkomsten daarvan met die van de groei- en punctualiteitscores. Verder wordt met NSR samengewerkt aan de ontwikkeling en uitvoering van een internationale benchmark om de prestaties van NSR internationaal te vergelijken.

#### *Regionaal spoorvervoer*

Het is de ambitie om een duurzaam en kwalitatief goed openbaar spoorvervoer te realiseren, waarvan het gebruik toeneemt. Door decentralisatie moet de samenhang met het overige OV verbeteren en door toepassing van marktwerking moeten de kwaliteit en de doelmatigheid verbeteren. Beide instrumenten leiden tot een beter product voor de mobilist.

Met de in de voorgestelde Concessiewet opgenomen concessieverlening voor het personenvervoer per trein wordt de basis gelegd voor verdere decentralisatie en marktwerking in het regionale spoorvervoer.

Concessies voor regionaal spoorvervoer worden door de decentrale overheden verleend en in beginsel aanbesteed.

Het is de bedoeling dat decentrale overheden de integrale verantwoordelijkheid krijgen voor het regionaal openbaar vervoer, dus zowel voor het stads- en streekvervoer als voor het regionaal spoorvervoer. Op die manier kan de onderlinge samenhang en de samenhang met het brede regionale verkeer- en vervoersbeleid optimaal worden gewaarborgd.



### *Toelatingsbeleid voor het spoorvervoer*

Bij de introductie van beheerste concurrentie in het spoorvervoer is het van belang dat een eerlijk speelveld wordt gecreëerd voor nieuwe toetreders. Toetreders moeten tegen marktconforme prijzen toegang hebben tot voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het verrichten van het spoorvervoer. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de inbouw van het automatisch treinbeveiligingssysteem of aan ruimte voor kaartverkoop aan de reizigers. Het toezicht op de toegang tot dergelijke voorzieningen zal bij wijziging van het wetsvoorstel Spoorwegwet worden neergelegd bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit.

Naast de toegang tot belangrijke voorzieningen is het voor nieuwe vervoerders van belang dat de organisaties verantwoordelijk voor aanleg en het beheer van de railinfrastructuur, de verkeersleiding op het spoor en capaciteitstoewijzing, toelating en veiligheid op non-discriminatoire wijze opereren. Deze organisaties zullen daartoe dan ook zo spoedig mogelijk uit NS worden geplaatst. Een en ander in directe samenhang met de behandeling van de (nieuwe) Spoorwegwet in de Kamer.

### *Demonstraties en pilots*

De afgelopen jaren is in het noorden en oosten van het land in de vorm van experimenten reeds enige ervaring opgedaan met decentralisatie en aanbesteding van treindiensten. Decentralisatie betekent veelal dat de budgetten die tot nu toe worden overgemaakt aan NSR, vanaf het moment van feitelijke decentralisatie bilateraal aan de betrokken provincie als een lump sum worden overgemaakt of overgaan naar de regio-bekostiging. Vooral een aanbesteding kan, gelet op de ervaring met de uitgevoerde aanbesteding in Groningen, tot een efficiencywinst leiden. Dan besparen V&W en provincie een bedrag, dankzij de toepassing van de marktwerking, dat doorgaans weer in extra OV-voorzieningen geïnvesteerd zal worden.

De resultaten worden geëvalueerd. Deze evaluaties zullen naar verwachting voor 1 januari 2003 zijn afgerond.

In het met NSR gesloten Overgangscontract II is aangekondigd dat in 2001 een casus stadsgewestelijk spoorvervoer wordt gestart om leerervaring op te doen met het opdrachtgeverschap voor stadsgewestelijke treindiensten. De casus loopt tot 2004 en zal hoogstwaarschijnlijk plaatsvinden in de regio Amsterdam.

Op basis van de ervaringen met en tijdens de casus kan worden besloten daarna feitelijk te starten met de decentralisatie en aanbesteding van het stadsgewestelijke spoorvervoer.

### *Communicatie en draagvlak*

Over het spoorvervoer op nationaal schaalniveau overleggen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Reizigers regelmatig met consumentenorganisaties. Hiervoor is het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) in het leven geroepen. In het LOCOV kunnen alle aspecten van het nationale spoorvervoer aan de orde komen die de reizigers direct raken. Over maatregelen die een aantal specifieke aspecten betreffen, moet de overheid of de vervoerder het advies van de consumentenorganisaties vragen.

### *Financiële stimulering*

De bijdragen aan het spoorvervoer bestaan vooral uit de bijdragen aan onrendabele treindiensten in het kader van de Contractsector Spoor-

vervoer, en uit de bekostiging van de taakorganisaties Railverkeersleiding (geheel) en Railned (voor wat betreft het niet direct aan infra-projecten toerekenbare gedeelte).

Tevens geldt voor de regionale treindiensten Almelo-Mariënberg, Friesland, Oost-Gelderland en Groningen, en vanaf juni 2001 Arnhem-Doetinchem, dat zij geen onderdeel meer uitmaken van de Contractsector Spoorvervoer (in casu NSR).

Deze regionale treindiensten zijn namelijk gedecentraliseerd naar de provincies.

De benodigde bedragen komen voort uit afspraken die terzake met de decentrale overheden zijn gemaakt, en worden dan ook direct aan deze overheden ter beschikking gesteld.

Als zodanig zijn ze in de tabel «Budgettaire gevolgen van het beleid» dan ook al inbegrepen in de budgetten voor het stads- en streekvervoer. Kosten die uit het nieuwe concessiestelsel (neergelegd in de voorgestelde Concessiewet) zullen voortvloeien, betreffen met name de aanbesteding van (onrendabel) regionaal vervoer. Deze kosten zijn afhankelijk van nadere nog in te vullen regelgeving alsmede van daadwerkelijke omvang van de decentralisatie en aanbesteding in de komende jaren.

Overigens geldt als uitgangspunt bij de gehele vormgeving van de nieuwe marktordening op het spoor dat additionele kosten, die daar direct mee samenhangen, in eerste instantie gedekt kunnen worden uit de additionele opbrengsten uit hoofde van de per 1 januari 2000 geïntroduceerde gebruiksvergoeding op het spoor.

<b>Overzicht risico-ontwikkeling (in EUR mln) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk</b>							
	1999	2000	2001	2003	2004	2005	2006
Garantie plafond	822	443	434	430	429	428	419
Uitstaand risico 1/1	547	475	443	434	430	429	428
Vervallen/te vervallen	73	32	9	4	2	1	9
Verleend/te verlenen							
Uitstaand risico 31/12	475	443	434	430	429	428	419

#### *Wet- en regelgeving*

Het wetsvoorstel Spoorwegwet geeft de brede kaders ten aanzien van de verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur, de toelating van materieel en de veiligheidseisen die aan materieel en vervoerders en hun personeel worden gesteld en de ordening van het gebruik van de infrastructuur. In de voorgestelde Concessiewet zijn hiernaast de randvoorwaarden voor een concessiestelsel voor personenvervoer per trein opgenomen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om in beginsel exclusieve vervoersrechten aan vervoerders te verlenen, waarover in de concessievoorschriften harde afspraken kunnen worden gemaakt tussen overheid en vervoerder.

#### *Uitvoering en handhaving*

Door het afsluiten van grote vervoerscontracten, zoals het Overgangscontract II en de concessie overeenkomst met de HSL-Zuid, staat V&W voor de opgave complexe langjarige contracten professioneel te beheren. Enerzijds om toe te zien op de contractuele prestaties van de vervoerders, anderzijds om de politieke, juridische en financiële risico's van de Staat te bewaken. Daarvoor wordt gewerkt aan de opzet in 2001 van een relatief kleine maar hoogwaardige contractmanagementorganisatie. Of op termijn meer contracten worden ondergebracht in dit interne organisatie-onderdeel is nog onderwerp van onderzoek.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De belangrijkste onderzoeken en thema's voor het hoofdspoor netwerk zijn onderzoeken die voortkomen uit afspraken in het Overgangcontract II met NSR. Om te bepalen of NSR zijn prestatieafspraken is nagekomen, worden de punctualiteit en de groei in de spits gemeten. Voor de punctualiteit wordt een verbeterd meetsysteem ontwikkeld. Tevens voert NSR elk kwartaal een klanttevredenheidsonderzoek uit en ontwikkelen NSR en V&W een internationale benchmark spoorvervoer. V&W en NSR delen de kosten van de ontwikkeling en uitvoering van deze monitoring. Voor wat betreft het decentraliseren en aanbesteden van regionaal spoorvervoer, zullen de verschillende nu reeds in gang gezette experimenten (Groningen, Friesland, Oost-Gelderland) naar verwachting voor 1 januari 2003 zijn afgerond.

## **Regionaal Openbaar Vervoer**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

#### *Financiering regionaal OV*

Op dit moment wordt de huidige bekostigingssystematiek geëvalueerd en bezien of deze kan worden veranderd op een zodanige wijze dat deze beter aansluit bij de beleidsbevoegdheid van de regionale overheden. Parallel hieraan loopt het Interdepartementaal Beleids Onderzoek «Decentralisatie exploitatie OV» gericht op beleidsvernieuwing. Er vindt voorts gedachtenvorming plaats met betrekking tot de mogelijkheden van invoering van vraagsubsidiëring, binnen de kaders van de Wet Personenvervoer 2000. Bekostiging en bijbehorende graden van vrijheid zijn essentieel voor de vormgeving van de relatie vervoerders met de decentrale overheden, en dus voor de markt.

#### *Introductie chipkaart OV*

De introductie van een chipkaart voor het gehele openbaar vervoer maakt het mogelijk om met één kaart door de gehele OV-keten te reizen. Hiermee wordt de kaartintegratie, zoals die reeds decennia in het stads- en streekvervoer wordt toegepast, uitgebreid met het gehele (regionaal en nationaal) spoorvervoer. Met deze kaart wordt naast de afrekening van het gebruik van, deels ook de toegang tot het openbaar vervoer geregeld. Hierdoor zullen het gebruiksgemak en de klanttevredenheid aanzienlijk toenemen. Enerzijds omdat door automatische verrekening de reiziger niet langer kennis van de decentrale tariefsystemen hoeft te hebben. Anderzijds omdat door afsluiting van de perrons het gevoel van (sociale) veiligheid zal toenemen en het aantal zwart- en grijsrijders aanzienlijk zal afnemen.

Voor de vervoerders biedt het systeem de vervoerkundige (detail)informatie die benut kan worden om tot optimalisering van de bedrijfsprocessen (inzet van personeel en materieel) te komen. Daarnaast worden de decentrale overheden in staat gesteld om op grond van harde informatie (vervoersgegevens en opbrengsten), concessies voor openbaar vervoer aan te besteden en een eigen, op de regionale omstandigheden afgestemd tariefbeleid te voeren. Voor wat betreft de tijdsplanning voorzien de OV-bedrijven (verenigd in de brancheorganisatie MOBIS) de eerste stappen van concrete implementatie van de chipkaart vanaf het najaar 2002.

## *Demonstraties en pilots*

### *Chipkaart OV*

In het kader van de ontwikkeling van de chipkaart OV is het nodig na te gaan hoe elektronische kaartsystemen in de praktijk zullen werken. Daartoe wordt een pilot in Groningen uitgevoerd (Tripperpas). Met deze pilot worden de mogelijkheden van een nationale OV-module, maar ook betaal-, registratie- en allocatiefuncties en daarnaast ervaringen van reizigers getest. Het ministerie participeert financieel in deze pilot. De ervaringen zullen worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling van de OV-module.

### *Eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties: de Pionierskaart*

In 1999 is in Leidsche Rijn en in 2000 is in Meerhoven de proef met het systeem voor eindgebruikerssubsidie van start gegaan onder de naam: de Pionierskaart. De bewoners van genoemde locaties hebben hiermee de beschikking over een chipkaart met geormerkt geld voor een vergoeding van een deel van de kosten van hun vervoer, zolang het openbaar vervoer in hun locatie nog niet volwaardig is. De beschikbare vervoersmodaliteiten zijn: vervoer per (deel)taxi, fietsenstallingen, auto-date, huurauto, collectief vraagafhankelijk vervoer en openbaar vervoer. Per locatie variëren deze modaliteiten. De proef biedt het voordeel dat ervaring kan worden opgedaan met concurrentie tussen de verschillende aanbieders van vervoer op grond van een vrije keuze van dit vervoer door de burger. Bovendien is de verwachting dat het aanbod van verschillende vervoerwijzen meer mensen aanspreekt als alternatief voor de auto. Per locatie duurt het experiment drie jaar. Deze regeling eindigt in 2003.

### *Communicatie en draagvlak*

Ter ondersteuning van de decentrale overheden is voor de periode 1999–2002 het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) opgericht. Het CVOV ondersteunt de 35 OV autoriteiten bij de verzakelijking van het OV-beleid, de aanbesteding van uit te geven OV-concessies en beleidsvernieuwing die zich richt op een beter renderend en meer klantgericht openbaar vervoer.

### *Financiële stimulering*

#### *Bijdragen exploitatie stads- en streekvervoer*

De rijksbijdragen in de exploitatie van het stads- en streekvervoer worden verdeeld volgens de systematiek van regiobekostiging die sinds 1998 van kracht is. De regeling is gebaseerd op het honoreren van de (groei in) reizigersopbrengst. Uit dien hoofde bevordert de regiobekostiging dus ook de selectieve groei van het regionaal OV, namelijk daar waar er ook daadwerkelijk vraag naar is.

De bijdrage wordt verstrekt aan de decentraal bevoegde overheden: de provincies, de Kaderwetgebieden en de gemeenten in de regeling BOV/BOS-structuur. Deze bestuursorganen dienen de middelen te besteden aan de exploitatie van het openbaar vervoer, waartoe onder meer wordt gerekend: inhuur/subsidies van/aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van door de decentrale overheden vastgestelde dienstregelingen, onderhoud van (rail-) infrastructuur, inhuur van deskundigheid ten behoeve van de uitvoering van openbaar vervoer, investeringen in het openbaar vervoer, subsidies bedrijfsvervoer en het sparen ten behoeve van uitgaven in latere jaren aan hetgeen tot de exploitatie van openbaar vervoer wordt gerekend. Daarnaast zijn provincies en Kaderwetgebieden gemachtigd de middelen voor exploitatie van openbaar vervoer door te

decentraliseren aan inliggende gemeenten. In dat geval kunnen gemeenten deze middelen alleen aanwenden voor eerder genoemde uitgaven-categorieën.

De bekostiging van het stads- en streekvervoer vindt vanaf 1 januari 1998 plaats op basis van de vervoeropbrengsten. De opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen worden toegerekend aan de rijksbijdrage-gerechtigden op basis van onderzoek naar het gebruik van deze vervoer-bewijzen. De resultaten van het meest recentelijk uitgevoerde onderzoek (november 2000) zullen worden gebruikt voor het berekenen van de vervoeropbrengsten die de basis vormen voor de rijksbijdrage 2002.

#### *Bijdragen OV investeringen De Boer*

Naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer is in 1996 voorgesteld een extra investeringsimpuls in infrastructuur in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen van EUR 454 miljoen. Van de betrokken regionale overheden wordt een eigen bijdrage van 10% verwacht. De condities waaronder de rijksbijdragen worden verstrekt zijn vastgelegd in de Ministeriële Regeling van maart 1996. De vergoeding door de Rijksoverheid aan de decentrale overheden vindt plaats op basis van een à fonds perdu vergoeding.

Naar aanleiding van evaluatie van de regeling en bespreking daarvan met de Tweede Kamer heeft een inventarisatie van de goedgekeurde programma's van projecten plaatsgevonden. Met een Wijziging van de Regeling is het regime van betaalbaarstelling veranderd.

#### *Introductie van personenvervoer over water*

Ten behoeve van experimenten met personenvervoer over water zijn sinds mei 1998 diverse trajecten opgestart. Momenteel zijn in de vaart Velsen–Amsterdam, Almere–Huizen, Rotterdam–Dordrecht en de Waterbus Drechtsteden. In totaal is EUR 13 mln aan subsidie verleend, welke gespreid over een periode van drie jaar wordt uitbetaald. De exploitatie van Lelystad–Amsterdam en Almere–Amsterdam is per maart 2000 stopgezet. De bestaande verbindingen worden goed gevolgd, waarna in 2002/2003 een eindevaluatie zal plaatsvinden.

#### *Afkoop kapitaallasten metro/sneltram*

Dit betreft een in het jaar 1995 vastgestelde 13-jarige annuïteit ter financiering en aflossing van kapitaallasten van oude infrastructuur voor de metro en de sneltram in de steden Amsterdam en Rotterdam.

#### *Wet- en regelgeving*

Op 1 januari 2001 is de nieuwe Wet Personenvervoer 2000 in werking getreden, met als belangrijk element het periodiek betwistbaar stellen van het regionaal openbaar vervoer. De introductie van marktwerking, decentralisatie van bevoegdheden voor het openbaar vervoer en investeringen in de infrastructuur zijn de bouwstenen voor een ingrijpende herstructurering die de concurrentiepositie van het openbaar vervoer moeten versterken.

#### *Convenanten en afspraken*

De in het VERDI-convenant (Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal) vastgelegde afspraak (nr. 36) om over de rijksbijdragen voor het openbaar vervoer tot meerjarenafspraken te komen tussen rijksoverheid en de overheden die een rijksbijdrage ontvangen, heeft in 2000 geleid tot een bestuursovereenkomst met de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Met deze overeenkomst wordt de overheden vooraf meer zekerheid geboden over de wijze en de mate van financiering

van de exploitatie van het openbaar vervoer. Hierbij wordt op grond van het experimenteerartikel van de Wet Personenvervoer (artikel 3) afgeweken van de reguliere rijksbijdrage berekening. De meerjarenafspraken beogen versnelde aanbesteding of geïntensiveerd flankerend beleid in ruil voor meerjarige zekerheid met betrekking tot de bekostiging van het OV. Met de gemeente Leeuwarden zal eveneens op korte termijn een dergelijke meerjarenafpraak worden gemaakt. Het maken van nog meer meerjarenafspraken is ondermeer afhankelijk van de uitkomst van het IBO «Decentralisatie exploitatie OV».

#### *Uitvoering en handhaving*

##### *Aanbesteding*

Op 1 januari 2003 moet 35% van de omzet van het regionaal openbaar vervoer zijn aanbesteed. In eerste instantie zal aanbesteding plaatsvinden op basis van vrijwilligheid. Mocht echter blijken dat de 35% op 1 januari 2003 niet gehaald wordt, dan kan een zodanige aanwijzing worden gegeven dat deze 35% wel gehaald wordt. Voor de zogenoemde BOV-steden geldt een iets langere invoeringstermijn, namelijk 35% per 1 januari 2006.

##### *Verzelfstandiging gemeentelijke vervoerbedrijven*

Om de aanbesteding van vervoersconcessies, zoals bepaald in de Wet personenvervoer 2000, te kunnen invoeren is het noodzakelijk dat de vervoerders onafhankelijk van de overheden kunnen opereren. In dat kader is verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven (GVB's) gewenst. Voor diverse van de GVB's geldt dat verzelfstandiging slechts mogelijk is na verbetering van de solvabiliteitspositie. Om dit proces vanuit het Rijk te bevorderen is een participatiefonds opgericht. Door middel van tijdelijke deelname van dit fonds in het aandelenkapitaal kan een GVB in staat worden gesteld extern te verzelfstandigen. Om een beroep te kunnen doen op dit fonds dient een goed businessplan te worden ingediend, waarin onder meer groei naar voldoende solvabiliteit en rendement wordt aangegeven. De contacten van het fonds met de betreffende gemeenten zullen uitwijzen welke GVB's behoefte hebben aan en in aanmerking komen voor participatie.

##### *Voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het OV*

Het beleid voor gehandicapten en ouderen in het OV zoals neergelegd in de beleidsnotitie van 16 juli 1999 (26 200, XII, nr. 43) wordt onverminderd voortgezet. Het stads- en streekvervoer over de weg moet toegankelijk zijn in 2010 en het spoorvervoer in 2030. In het Platform Toegankelijk OV maken rijk, decentrale overheid, vervoerders en consumentenorganisaties afspraken ter realisatie van het beleid op een zodanige wijze dat toegankelijke ketens van vervoer ontstaan. Onderzoek is in voorbereiding naar de mogelijkheden die er zijn om ook het touringcarvervoer en het taxivervoer op een redelijke wijze toegankelijk te doen zijn.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

##### *De OV-monitor*

Doel van de OV-monitor is om een landelijk uniforme databank voor OV samen te stellen waardoor vergelijking van de ontwikkeling per regio mogelijk is. Omdat de OV-monitor voor alle betrokkenen (rijk en decentrale overheden) relevante informatie verzamelt volgens dezelfde definitie, is het mogelijk de vervoersprestaties van vervoerders in het ene gebied te vergelijken met die in andere gebieden (benchmarking).

### *Onderzoek/evaluaties rond marktordering OV*

De belangrijkste onderzoeken en thema's binnen dit artikel zijn een pakket van OV- evaluaties, waaronder een Experimentenregeling Eindgebruikers-subsidie OV in VINEX locaties, een Evaluatie decentralisatie en marktwerking in stads/streekvervoer en regionaal spoorvervoer (EATSS) en een Evaluatie van de Meerjaren Afspraken met decentrale overheden.

### *Decentralisatie exploitatie OV*

Per 1 januari 1998 is de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd naar de provincies, kaderwetgebieden en de desbetreffende gemeenten. Het interdepartementaal beleidsonderzoek naar de bekostiging heeft tot doel het financieringsinstrument te verbeteren op een zodanige wijze dat deze bijdraagt aan de verbetering van de prestaties van het regionaal openbaar vervoer. Het resultaat van het IBO moet uiteindelijk leiden tot een kabinetsstandpunt in 2001 gericht op een aanpassing van de bekostigingsystematiek.

## **Taxivervoer**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Met de per 1 januari 2000 gestarte deregulering van het taxivervoer wordt beoogd de rol van de taxi in het vervoersysteem te vergroten. Het aanbod moet ruimer en meer gedifferentieerd worden en er dient een verbeterde prijs- kwaliteitsverhouding te ontstaan, zodat er efficiënter wordt ingespeeld op de wensen van de klant. De armslag van ondernemingen is verruimd door keuzevrijheid te geven op het gebied van inzet van capaciteit, te hanteren tarief(formule) en het wegnemen van barrières m.b.t. het vervoergebied. Het is primair aan de marktpartijen om, vanuit de geboden ruimte, dit doel te realiseren.

### *Demonstraties en pilots*

Potentieel wordt er ruimte geboden en zo mogelijk ter stimulering bijgedragen aan op initiatief van de taxibranche innovatieve projecten, gericht op een breder pakket aan producten en een hoogwaardige kwaliteit van deze producten, ondermeer door toepassing van nieuwe technologieën.

### *Communicatie en draagvlak*

Zowel richting de taxibranche als in de richting van de consumenten is en zal over de nieuwe elementen van het beleid, de te introduceren maatregelen en de kansen/mogelijkheden die daardoor worden geboden, intensief worden gecommuniceerd. Er zal o.a. sprake zijn van specifiek hierop gerichte campagnes (brochures, advertenties, congres najaar 2001, informatie op het internet etc.)

### *Financiële stimulering*

Naast fiscale tegemoetkomingen vanuit Financiën, draagt V&W bij aan de herinrichting taxistandplaatsen (en wel door decentraal bekostiging op titel van de Regeling de Boer mogelijk te hebben gemaakt), alsmede aan nieuw te ontwikkelen programma's (zoals de kaderregeling Ketenmobiliteit). Een en ander wordt opgezet en uitgevoerd in nauwe samenwerking met de branche, waar primair het voortouw ligt.



### *Wet- en regelgeving*

Conform de Wet deregulering van het taxivervoer wordt de wet- en regelgeving in 2001 en 2002 geëvalueerd. Daarbij wordt aandacht besteed aan de tevredenheid van de klant en de intensiteit van het gebruik van de taxi.

Het huidige gefaseerde wetstraject ziet er als volgt uit:

per 1 januari 2002 afschaffing capaciteitsbeleid en introductie van geheel Nederland als één vervoersgebied; per 1 januari 2004 afschaffing maximum tarief.

### *Uitvoering en handhaving*

Op basis van door Inspectie Verkeer en Waterstaat ontwikkelde methoden en technieken wordt de uitgifte van chauffeurspassen, vergunningsbewijzen (per voertuig) en de vergunningverlening geoptimaliseerd. Ook wordt aldaar zorg gedragen voor een kwalitatieve en geïntensiveerde handhaving. Samenwerking waar mogelijk met andere controlerende instanties is daarbij uitgangspunt.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De gefaseerde invoering van de Wet deregulering van het taxivervoer gaat gepaard met een uitgebreid evaluatie- en monitoringstraject. Net als in 2000 vindt ook in 2001, 2002 en 2003 een meting plaats.

De evaluatieresultaten kunnen – als de wenselijkheid daartoe is aangetoond – leiden tot een andere fasering van onder het kopje *Wet- en regelgeving* genoemde maatregelen en tot eventuele aanvulling/wijziging van de Wet.

### *07.4 Budgettaire gevolgen van het beleid*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>07 Klantgericht personenvervoermarkt</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>1 235 820</b>	<b>1 225 364</b>	<b>1 275 379</b>	<b>1 363 525</b>	<b>1 382 824</b>	<b>1 416 906</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>1 269 050</b>	<b>1 357 490</b>	<b>1 369 659</b>	<b>1 378 318</b>	<b>1 404 628</b>	<b>1 429 969</b>
<b>07.01. Programma-uitgaven</b>	<b>1 269 050</b>	<b>1 355 481</b>	<b>1 367 653</b>	<b>1 376 312</b>	<b>1 402 621</b>	<b>1 427 962</b>
<i>07.01.01 Spoorvervoer</i>	<i>149 588</i>	<i>145 096</i>	<i>145 067</i>	<i>145 067</i>	<i>146 418</i>	<i>146 418</i>
Exploitatie	149 588	145 096	145 067	145 067	146 418	146 418
<i>07.01.02 Regionaal openbaar vervoer</i>	<i>1 110 808</i>	<i>1 207 621</i>	<i>1 219 472</i>	<i>1 228 005</i>	<i>1 252 834</i>	<i>1 278 175</i>
Bijdragen aan intern. Organisaties	32	47	47	47	47	47
Bijdragen aan lagere overheden	1 123 969	1 206 439	1 218 744	1 227 504	1 252 333	1 277 674
Exploitatie	6 807	1 134	681	454	454	454
<i>07.01.03 Taxi</i>						
Communicatie en draagvlak	0	0	0	0	0	0
<i>07.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	<i>5 555</i>	<i>2 764</i>	<i>3 113</i>	<i>3 240</i>	<i>3 369</i>	<i>3 369</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	5 518	2 759	3 109	3 235	3 364	3 364
Voorlichting	37	5	5	5	5	5
<b>07.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>3 099</b>	<b>2 009</b>	<b>2 007</b>	<b>2 007</b>	<b>2 007</b>	<b>2 007</b>
Overige personeelsuitgaven DGP	3 099	2 009	2 007	2 007	2 007	2 007
<b>07.03. Ontvangsten</b>	<b>257 384</b>	<b>39 116</b>	<b>51 323</b>	<b>52 684</b>	<b>52 684</b>	<b>52 684</b>
Overige ontvangsten DGP	545	545	545	545	545	545
Dividenden NS en VSN	256 839	38 571	50 778	52 139	52 139	52 139



<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>						
Klantgerichte personenvervoermarkt	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	90	10	10	10	10	10
Jaarverplichtingen	0	0	0	0	0	0
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	9	90	90	90	90	90
Niet vastgelegd in verplichtingen	1	0	0	0	0	0

### **Aangegane individuele en Bestuurlijke verplichtingen**

Voor zover verplichtingen nog niet zijn aangegaan zij vermeld dat daarvoor wel in principe doorgaande bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Het gaat hier om de bijdragen aan de decentrale overheden en NSR inzake regionaal OV en aan de taakorganisaties Railned en Verkeersleiding. Jaarlijks worden deze bijdragen binnen de bestuurlijke context definitief financieel verplicht op basis van o.a. onderliggende zaken zoals gerealiseerde opbrengsten en verwachte treinkilometers.

### **Jaarverplichting**

De jaarverplichtingen betreffen vooral de apparaatsuitgaven. Deze betreffen ongeveer 0,15% van de totale uitgaven op dit artikel en zijn derhalve afgerond op 0% weergegeven.

### *07.6 Groeiparagraaf*

De doelstelling met betrekking tot taxivervoer is gerelateerd aan de ontwikkeling c.q. het ontstaan van de marktwerking in deze sector. De Wet deregulering van het taxivervoer geeft de mogelijkheid tot het ontwikkelen van de reeds hiervoor genoemde marktontwikkeling. Deze nieuwe wet, per 1 januari 2001 in werking, en onderhangende regelgeving zullen conform de wet in 2001 en 2002 worden geëvalueerd. Deze evaluaties zullen de input vormen voor de nu nog ontbrekende indicatoren bij deze doelstelling. Hierbij zal bij de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren betrouwbaarheid, beschikbaarheid van de beleidsinformatie en de afhankelijkheid van derden voor het verkrijgen van deze informatie als aandachtspunt worden meegenomen.

Voorts geldt ten aanzien van de prestatieindicator Klanttevredenheid, bij zowel het spoor als het regionaal openbaar vervoer, dat deze nog in ontwikkeling is. Onder andere in de zin van het specifiek als harde indicatie neer kunnen leggen in de begroting.

Wel is het zo dat er voor het hoofdspoornetwerk reeds onderzoeken plaatsvinden (in het kader van het overgangscontract II). Na afloop van ieder kwartaal worden deze onderzoeken regulier gepubliceerd. Deze gegevens zullen mede een goede basis moeten gaan vormen voor het formuleren van accurate doelstellingen in de toekomst. Bij de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren zullen de betrouwbaarheid, beschikbaarheid van de beleidsinformatie en de afhankelijkheid van derden voor het verkrijgen van deze informatie als aandachtspunt worden meegenomen. Het streven is deze punten in de begroting van 2003 te verbeteren.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Aanbesteding Trein, Stads- en streekvervoer
- Evaluatie BOS/BOV structuur
- Evaluatie meerjarenspraken in relatie tot exploitatiebijdragen OV
- Evaluatie Arbeidstijdenbesluit
- Experimenten regeling eindgebruikerssubsidie in Vinex locaties
- Evaluatie en monitoring deregulering taxibeleid (fase 1 en fase 2)

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

## 08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

### 08.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het doel van duurzaam personenvervoer is het bewaken, waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van de mobiliteit.

Hierbij wordt aangestuurd op verbetering van de luchtkwaliteit, op beperking van geluidsoverlast en op het verantwoord omgaan met ruimte, waarbij de nadruk ligt op een adequate inpassing van infrastructuur en op ontsnippering daar waar hoofdwegen de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijden.

### 08.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

#### Luchtkwaliteit

Deze doelstelling valt uiteen in twee delen. Het eerste is bijdragen aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit op grond van de Europese richtlijnen. Het betreft hier met name de emissies NO<sub>2</sub> en fijn stof. Het tweede deel heeft betrekking op het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, met name CO<sub>2</sub>, maar ook SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en vluchtige organische stoffen (VOS).

Voor de luchtkwaliteit heeft de Europese Unie in 1999 richtlijnen uitgevaardigd. De grenswaarde voor lokale luchtkwaliteit is voor NO<sub>2</sub> en fijn stof maximaal 40 microgram per m<sup>3</sup>. Hoewel het aantal plaatsen waar de grenswaarden overschreden worden sterk daalt, zullen op de overgebleven knelpunten ingrijpende maatregelen nodig zijn om de streefwaarden voor 2010 daadwerkelijk te bereiken. De bedoeling is dat in eerste instantie de ergste knelpunten, met name daar waar sprake is van woonbebouwing, opgelost worden.

Maatregelen waaraan gedacht wordt zijn onder andere snelheidsvermindering, de instelling van vrijwaringszones langs wegen en spoorwegen, maatregelen op en aan wegen en het op sommige locaties weren van (vracht)verkeer. Voor de langere termijn (2010–2015) is de inzet voor NO<sub>2</sub> gericht op realisatie van de gestelde grenswaarden nabij woonbebouwing. De EU-richtlijn Luchtkwaliteit wordt in 2003 geëvalueerd. Dan moet ook de haalbaarheid van het ijkjaar 2010 aan de orde komen.

Het tweede deel van deze doelstelling betreft het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen. De sector verkeer en vervoer draagt voor circa 18% bij aan de nationale uitstoot van CO<sub>2</sub> en is de sector met de snelst groeiende emissies. Voor CO<sub>2</sub> wordt gestreefd naar een stijging van niet meer dan 20 à 23% in 2010 t.o.v. 1990 (dat is een lagere stijging dan de 31% die verwacht wordt op basis van het Global Competition scenario van het CPB). De gerealiseerde uitstoot in 2000 was voor de gehele sector verkeer en vervoer 35 (Mton) De maatregelen om invulling te geven aan de taakstelling voortvloeiend uit het Kyoto-protocol zijn beschreven in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. Er zijn ijkmomenten in 2002 en 2005 waarop de voortgang tegen het licht wordt gehouden. Indien nodig kan een reservepakket van maatregelen in werking worden gesteld.

In Europees verband is de reductie van het zwavelgehalte van brandstoffen voor het wegverkeer vastgelegd. Dit beperkt de SO<sub>2</sub>-uitstoot door het

wegverkeer drastisch: van 12,5 kiloton in 1995 tot 1 kiloton in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2000 was 19,6 kiloton. Met behulp van maatregelen in de sector van de zeescheepvaart is een reductie van de totale uitstoot van de verkeers- en vervoerssector tot dertien kiloton in 2010 mogelijk.

De taakstelling voor de uitstoot van NO<sub>x</sub> door verkeer en vervoer (inclusief weg- en railvervoer, binnenvaart, recreatievaart, zeescheepvaart (binnengaats), luchtvaart (start- en landingscyclus) en mobiele werktuigen en landbouwtrekkers) is een reductie tot 150 kiloton per jaar in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2000 was 283 kiloton.

Voor Vluchtige Organische Stoffen (VOS) is in het derde Nationaal Milieubeleidsplan een doelstelling aangegeven van 57 kiloton per jaar vanaf 2010. Recente prognoses geven aan dat met bestaand beleid een niveau van 49 kiloton haalbaar is. Een verdere reductie tot 45 kiloton is mogelijk wanneer strengere emissie-eisen aan brommers en motoren internationale steun krijgen. De gerealiseerde uitstoot in 2000 was 118 kiloton.

Het luchtkwaliteitsbeleid wordt qua normstelling door het ministerie van VROM vastgesteld, binnen de door de EU gestelde randvoorwaarden. Het hierbij horende voertuigbeleid wordt door V&W in samenspraak met VROM vormgegeven. V&W is systeemverantwoordelijk voor de uitvoering van dit beleid. Voor bovenstaande streefwaarden is uitgegaan van de in het NVVP verwachte mobiliteitsontwikkeling. Er zijn geen meerjarentussendoelen afgesproken, in plaats daarvan worden alleen de realisaties op weg naar het 2010-doel vermeld. Mogelijke opname van een indicator over het aantal locaties, waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof nog niet gehaald worden, is een groeitraject.

## **Geluid**

Het doel van deze operationele doelstelling is voldoen aan de wettelijke normen gesteld in de Wet Geluidshinder. Het verkeer is verantwoordelijk voor ruim 40% van de geluidshinder en geeft in een aantal gevallen aanleiding tot slaapverstoring. De Milieuverkenning-5 van het RIVM geeft aan dat tot 2010, zonder extra maatregelen, het percentage inwoners, blootgesteld aan een extra geluidsbelasting van 65 dB(A) tengevolge van het wegverkeer, met 40% zal toenemen ten opzichte van 1995. Voor railverkeer wordt in dezelfde periode een stijging van de geluidshinder met 25% verwacht. Alleen traditionele oplossingen, zoals geluidsschermen, zijn op den duur niet meer voldoende.

Door de grotere verkeersgroei dan in het SVVII werd aangenomen is de afgelopen jaren de geluidsproblematiek gegroeid. Middels een uitgebreid programma zal worden onderzocht met welke nieuwe mogelijkheden de geluidsproblematiek bij hoofdwegen, spoorwegen en emplacementen kan worden aangepakt. Het zoveel mogelijk aanpakken bij de bron staat daarbij voorop. In 2004 kan naar verwacht met het implementeren van de maatregelen uit dit innovatieprogramma worden gestart, zodat in 2010 de grootste probleemgevallen opgelost zullen zijn.

Zowel in NVVP als in NMP4 zijn nieuwe geluidsdoelstellingen opgenomen en wordt de aanpak beschreven om deze te bereiken. Afgesproken wordt dat in 2010 alle situaties aangepakt zijn waar de grenswaarde van 70

dB(A) gevelbelasting wordt overschreden (behoudens incidentele gevallen). Daarnaast pakt het Rijk de situaties aan waar de geluidsbelasting aan woningen door een onvoorziene verkeersgroei hoger uitvalt dan eerder is afgesproken tussen de overheden. De aanpak die het Rijk hierin volgt, moet bij wegen, conform de eerste doelstelling, leiden tot 100% afname van de knelpunten boven 70 dB(A) (behoudens incidentele gevallen in situaties waarin dit onhaalbaar is), tot 90% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 65 dB(A), en tot 50% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 60 dB(A). Het Rijk legt prioriteit bij de aanpak van overschrijdingen in bewoonde gebieden. Het streven voor natuurgebieden is dat in 2010 de akoestische kwaliteit niet is verminderd. Voor het spoor wordt een soortgelijke aanpak gevolgd. Onderzocht wordt welke doelstellingen haalbaar zijn. In 2006 zal het Rijk de geluidsdoelstellingen evalueren, waarbij de haalbaarheid van de doelstellingen wordt gezien. De uitkomsten van het innovatieprogramma zullen hierbij mede bepalend zijn.

Het is de verantwoordelijkheid van V&W om ervoor te zorgen dat aanleg of reconstructie van infrastructuur niet leidt tot overschrijding van de geluidsnormen. Voor bovenstaande streefwaarden is uitgegaan van de in het NVVP verwachte mobiliteitsontwikkeling. V&W is systeemverantwoordelijk voor de te behalen resultaten. De nieuwe regelgeving op het gebied van geluid zal naar verwachting in 2003 van kracht worden.

### **Ontsnippering**

Het doel van deze operationele doelstelling is dat in 2010 90% van de fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS), voor zover deze door hoofdwegen wordt veroorzaakt, opgeheven is (uitgaande van een knelpuntenlijst van 1994). In 2000 was 35% van deze knelpunten reeds opgeheven. Dit betreft bestaande wegen. Voor nieuw aan te leggen wegen geldt dat eventuele versnippering direct voorkomen, en indien dat niet mogelijk is, gecompenseerd moet worden.

De verantwoordelijkheid van V&W betreft het bestrijden van doorsnijding van de EHS door hoofdwegen. Doorsnijding door lokale wegen valt onder de verantwoordelijkheid van lagere overheden. De uitvoering van dit programma loopt via het Infrafonds. Voor de streefwaarden wordt uitgegaan van de in het NVVP verwachte ontwikkelingen. V&W is resultaatverantwoordelijk voor de uitvoering van deze doelstelling.

Behalve ontsnippering valt onder dit artikel ook het beleid betreffende bodemsaneringen. Op grond van de Wet Bodemsanering wordt bij beleidsuitvoering rekening gehouden met de kwaliteit van de bodems. Indien wordt geconstateerd dat een bodem is vervuild, dient deze vervuiling te worden opgeruimd. Dit betreft een uitvoeringskwestie, daarom wordt er voor bodemsanering geen aparte geoperationaliseerde doelstelling met een prestatie-indicator opgenomen. Tevens wordt er bijgedragen aan de Stichting Bodemsanering NS-percelen.

### *08.3 Beleidsinstrumenten*

Om de operationele doelstellingen te realiseren zullen de navolgende beleidsinstrumenten ingezet worden.

## Luchtkwaliteit

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het voertuigbeleid wordt door V&W in samenspraak met VROM vormgegeven. Het bronbeleid (het stimuleren van schonere voertuigen en brandstoffen) is de afgelopen jaren effectief gebleken voor het verminderen van energieverbruik en emissies. Dit wordt dan ook gecontinueerd. Voor de bijdrage die nieuwe voertuigtechnologie kan leveren aan de milieudoelstellingen wordt gewerkt aan het stimuleren van schone aandrijftechnologieën binnen de context van het masterplan elektrisch hybride voertuigen. Daarbij wordt ook gekeken naar de juridische en financiële randvoorwaarden. Bij de complexe opgave om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen past de brede transitie duurzame energiehuishouding (inclusief mobiliteit) zoals het vierde Nationaal Milieubeleidsplan voorstelt. Deze transitie vraagt om nieuwe beleidsinstrumenten en beleidslijnen.

### *Demonstraties en pilots*

Om te bezien welke maatregelen tegen luchtvervuiling in de praktijk mogelijk zijn, is begonnen met de uitwerking van een aantal mogelijke maatregelen om knelpunten op de A13 bij Overschie weg te nemen. Op basis van de uitkomsten hiervan zal besluitvorming plaatsvinden over welke maatregelen in Overschie en bij andere knelpunten geïmplementeerd kunnen worden. Op diverse andere plaatsen (onder meer in Leiden, Capelle a/d IJssel, Utrecht en Groningen) worden initiatieven gerealiseerd voor demonstratieprojecten en marktintroductie van milieuvriendelijke voertuigen en vervoerssystemen voor personen- en goederenvervoer.

### *Financiële stimulering*

Om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen worden belastingmaatregelen genomen: de belangrijkste daarvan is de differentiatie van de belasting personenauto's en motorrijwielen naar relatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook wordt ingezet op de beïnvloeding van het rij- en aankoopgedrag. De verscherpte naleving van de snelheidslimieten en de etikettering van auto's zijn hiervan een voorbeeld.

Bij het milieutechnologisch subsidieprogramma Stiller, Schoner en Zuiniger (SSZ) ligt het accent op de toepassing en inzet van alternatieve brandstoffen, elektrische en hybride aandrijving (incl. brandstofcel-techniek), automatisch geleide voertuigen en lichtgewicht constructies. Daarnaast wordt middels het binnen SSZ vallende programma MiBu (dit is een Bijdrageregeling Milieuvriendelijke Voertuigtechnieken) de aankoop gesubsidieerd van bussen die zijn voorzien van een motoraandrijving op gas en voorzieningen ter vermindering van de roetuitstoot en de geluidsproductie (extra t.o.v. de Europese richtlijnen).

Het programma PIEK (eveneens onderdeel van SSZ) stimuleert de ontwikkeling en de toepassing van technieken en gedrag om bevoorradingsverkeer en laad- en loshandelingen in de bewoonde omgeving stiller te maken.

«Het nieuwe rijden» is een energiebesparingsprogramma dat is opgezet met als doel een beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verkeer- en vervoersector. Hiervoor wordt samengewerkt met brancheorganisaties. Het doel van dit programma is om over 5 jaar een reductie van ruim 400 kton CO<sub>2</sub>-uitstoot per jaar te bewerkstelligen. Voorbeelden van projecten zijn:

- bevordering van een energiezuinige rijstijl, «het nieuwe rijden»;
- een campagne voor verbetering van de bandenspanning;

- demonstratieproject met snelheidsbegrenzers bij bestelwagens en lichte trucks.
- Stimuleren van overige in-carapparatuur in auto's.

#### *Uitvoering en handhaving*

Naast bronmaatregelen zijn op lokaal niveau aanvullende maatregelen nodig om de uitstoot van NO<sub>2</sub> en fijn stof in het stedelijk gebied terug te dringen. Lokale overheden hebben daarbij een aantal mogelijkheden, zoals beperking van korte autoritten, het autoluw maken van steden en parkeerbeleid. Het milieu moet ook een rol spelen bij de concessieverlening van collectief vervoer. Ook vrijwaringszones naast infrastructuur zijn een manier om de luchtkwaliteit (in bewoonde gebieden) te verbeteren. Deze zones zijn ook uit oogpunt van veiligheid en geluidsoverlast gewenst.

### **Geluid**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Momenteel wordt er (in plaats van de huidige Wet Geluidshinder) nieuw beleid ontwikkeld ten aanzien van geluidshinder onder de naam Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG). De bedoeling is dat voor weg en spoor bestaande wet- en regelgeving komt te vervallen en dat nieuwe wet- en regelgeving op dat gebied deel gaat uitmaken van de nieuwe Wet Milieubeheer die in 2003 wordt ingevoerd, samen met de Europese Richtlijn Geluid.

Deze overgang van de Wet Geluidshinder naar MIG heeft ingrijpende financiële consequenties. Bij de in het kader van de Wet Geluidshinder getroffen geluidsmaatregelen is uitgegaan van prognoses van de verkeersgroei volgens het SVVII. Door de sterker dan voorspelde verkeers- en vervoersgroei is de feitelijke geluidsbelasting op een groot aantal locaties hoger dan wettelijk toegestaan is. De huidige wet geeft aan dat deze overschrijdingen pas weggenomen hoeven te worden, wanneer een weg of spoorweg wordt aangepast.

#### *Demonstraties en pilots*

In het kader van het innovatieprogramma geluid wordt bezien welke innovatieve vormen van geluidsreductie in de toekomst ingezet zouden kunnen worden. Een belangrijke oplossingsrichting is het ontwikkelen en toepassen van geluidsarm wegdek, zoals dubbellaags zeer open asfaltbeton (DZOAB). Naar verwachting wordt hiermee een reductie van circa twee decibel bereikt ten opzichte van enkellaags ZOAB. Uit praktijkproeven moet blijken hoe deze typen scoren op functionele en technische levensduur, veiligheidsaspecten en kosteneffectiviteit. Wanneer dubbellaags ZOAB beter scoort, zal het als state of the art worden toegepast bij bestaande knelpunten, uiteraard waar dit kosteneffectief is.

#### *Wet- en regelgeving*

Bij aanleg van nieuwe hoofdwegen wordt momenteel uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde voor geluidsbelasting van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare waarde van 60 dB(A) op de gevel. Binnenshuis is de maximaal toelaatbare waarde 35 dB(A).

Bij bestaande situaties wordt uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) en een maximale waarde van 70 dB(A) op de gevel. Binnenshuis geldt een maximale waarde van 45 dB(A). Bij aanleg of reconstructie van wegen dienen maatregelen genomen te worden om overschrijdingen terug te brengen.

Daarnaast kan er sprake zijn van ontheffingsprocedures in het geval dat er hogere waarden gerealiseerd worden. Centraal staat daarbij dat in ieder geval de maximale binnenhuiswaarde niet mag worden overschreden.

#### *Uitvoering en handhaving*

Voor de aanleg van nieuwe infrastructuur geldt dat zodanig gebouwd wordt dat er voldaan wordt aan de geluidsnormen.

Bij spooreplacements is een regionale vergunning van de gemeente of provincie nodig op basis van de circulaire industrielawaai van de Wet Milieubeheer. Deze circulaire legt expliciet normen vast voor de piekbelasting. Er lopen momenteel diverse juridische procedures om te toetsen of daadwerkelijk aan alle eisen, met name betreffende de volledige reductie van de piekbelasting, moet worden voldaan. De kosten voor de maatregelen die thans genomen worden aan de emplacements worden betaald uit het Infrafonds (artikel 01.02, railwegen).

### **Ontsnippering**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn inpassing, mitigatie (maatregelen die versnippering beperken) en compensatie, voor zover zij wettelijk of beleidsmatig vereist zijn, inherente onderdelen van infrastructurele projecten. Het Structuurschema Groene Ruimte bevat deze beleidsregels en beschermingsformules. Bovendien biedt de procesaanpak, die in het Kabinetsstandpunt Inpassing van Infrastructuur is neergelegd, garanties voor een verantwoorde inpassing.

In het interdepartementale Meerjarenprogramma Ontsnippering 2001 wordt bezien of de voor hoofdwegen geformuleerde ontsnipperingsdoelstelling naast hoofdwegen ook voor spoor- en vaarwegen kan gaan gelden.

#### *Convenanten en afspraken*

In het kader van de verzelfstandiging van de NS is een convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgesteld (Kamerstukken 1995–1996, 24 774, nr. 1). Dit convenant voorziet in een landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Ter uitvoering van dit convenant is in 1996 de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen opgericht. Gedurende de looptijd van het convenant wordt het budget van de Stichting jaarlijks bijeengebracht door middel van vaste dotaties door NS Vastgoed BV, het ministerie van VROM en het ministerie van V&W volgens een in het convenant overeengekomen schema.

### **Overige beleidsinstrumenten**

Naast de bovengenoemde beleidsinstrumenten worden ter realisatie van de doelstelling van dit artikel ook beleidsinstrumenten ingezet, die niet rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de operationele doelstellingen. Het betreft de onderstaande beleidsinstrumenten.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen op de terreinen van luchtkwaliteit, geluid en ontsnippering worden in opdracht van V&W verkenningen en onderzoeken uitgevoerd. In dit kader relevante onderzoeksthema's zijn:

- Omgevingsverkenningen



- Decentralisatie en Ruimtelijke Ordening
- Leefbaarheid, technologie/kennis en internationaal

*Uitvoering en handhaving: Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds*  
De uitvoering van infrastructurele maatregelen wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In de aanlegprogramma's van het Infrastructuurfonds wordt in de procedures en in de scope van een project rekening gehouden met de aspecten luchtkwaliteit, geluid en ontsnippering. Wanneer de hieruit voortvloeiende maatregelen als onderdeel van de integrale scoop infrastructuurprojecten worden meegenomen, worden de uitgaven hiervoor niet separaat weergegeven.

In onderstaande tabel zijn de bedragen weergegeven van die uitgaven die wel separaat zichtbaar zijn.

<b>Tabel: overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid personenvervoer (in EUR1000)</b>						
		2000	2001	2002	2003	2004
Art. 04.02	Omschrijving Bodemsanering	4 598	16 985	25 055	5 248	2 582

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Iedere vijf jaar zal er een evaluatie plaatsvinden van het convenant bodemsanering om vast te stellen of het doel van het convenant in de betreffende periode in voldoende mate is gehaald. In 2003 wordt de Richtlijn Luchtkwaliteit geëvalueerd. In 2002 is er een ijkmoment ten behoeve van de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid. In 2006 zal het Rijk de geluidsdoelstellingen conform MIG evalueren, waarbij de haalbaarheid van de doelstellingen wordt gezien. De uitkomsten van het innovatieprogramma zullen hierbij mede bepalend zijn.

#### *08.4 Budgettaire gevolgen van het beleid*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>08 Duurzaam Personenvervoer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>53 345</b>	<b>8 588</b>	<b>8 262</b>	<b>8 647</b>	<b>8 764</b>	<b>54 269</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>19 403</b>	<b>19 297</b>	<b>17 771</b>	<b>17 722</b>	<b>17 840</b>	<b>17 967</b>
<b>08.01. Programma-uitgaven</b>	<b>18 058</b>	<b>17 912</b>	<b>16 071</b>	<b>16 022</b>	<b>16 139</b>	<b>16 266</b>
<i>08.01.01 Luchtkwaliteit</i>	<i>7 986</i>	<i>7 867</i>	<i>6 257</i>	<i>5 890</i>	<i>6 007</i>	<i>6 134</i>
Subsidies	7 986	7 867	6 257	5 890	6 007	6 134
<i>08.01.02 Geluid</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>86</i>	<i>86</i>	<i>86</i>	<i>86</i>
<i>08.01.03 Ontsnippering (incl Bodemsanering)</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>
Subsidies	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076
<i>08.01.99 Overige programma-uitgaven (o.a. onderzoek)</i>	<i>996</i>	<i>969</i>	<i>652</i>	<i>970</i>	<i>970</i>	<i>970</i>
Subsidies	996	969	652	970	970	970
<b>08.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>1 345</b>	<b>1 385</b>	<b>1 700</b>	<b>1 701</b>	<b>1 701</b>	<b>1 701</b>
<b>08.03. Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
08 Duurzaam Personenvervoer	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	25	9	2			
Jaarverplichtingen	7	9	10	10	10	10
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	45	47	51	51	51	51
Niet vastgelegd in verplichtingen	23	35	37	39	39	39

#### Aangegane individuele verplichtingen

- De *aangegane individuele verplichtingen* betreffen toekomstige uitgaven waarvoor reeds nu verplichtingen aangegaan zijn.

#### Jaarverplichtingen

- De *jaarverplichtingen* betreffen de toekomstige apparaatsverplichtingen (onder andere personeelsuitgaven) op dit artikel.

#### Bestuurlijke verplichtingen

- De *bestuurlijke verplichtingen* betreffen de toezeggingen rond het in 2001 gesloten contract bodemsanering NS-percelen met een looptijd t/m 2005. Na 2005 zal dit contract verlengd worden, zodat ook voor 2006 een bestuurlijke verplichting opgenomen is.

#### Niet vastgelegd in verplichtingen

- Het resterende deel van de geplande uitgaven op dit artikel was op 31-12-2000 *nog niet vastgelegd in verplichtingen*. Een gedeelte hiervan zal tijdens het begrotingsjaar 2001 verplicht zijn/worden.

#### 08.6 Groeipragmaaf

Diverse doelstellingen in dit artikel zijn gerelateerd aan beleidsdocumenten die in ontwikkeling zijn, zoals het NVVP en het NMP4. Verkeer en Waterstaat realiseert de doelstellingen niet alleen door het ontwikkelen van bovengenoemd beleid, maar ook door het meenemen ervan in de uitvoering van de projecten in het Infrafonds, waar de uitgaven voor de doelstellingen van dit artikel niet per project separaat zichtbaar zijn gemaakt. Dit betekent dat de relatie beleid-budget-realisatie voor dit artikel niet volledig zichtbaar is.

Voor de indicator uitstoot CO<sub>2</sub> alsmede de andere indicatoren voor luchtkwaliteit zijn momenteel geen meerjaren-tussendoelen afgesproken. In plaats daarvan zullen de realisaties op weg naar het NVVP-doel in 2010 vermeld worden. Mogelijke opname van een indicator over het aantal locaties waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof nog niet gehaald worden is een groeitraject. Hierover zal de begroting 2003 duidelijkheid verschaffen.

De genoemde ontwikkeling van de Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG) maakt dat het op dit moment niet zinvol is om op het gebied van geluid kengetallen te benoemen en deze in een tijdreeks tot 2006 te plaatsen. De nieuwe regelgeving zal naar verwachting in 2003 van kracht worden. Wanneer de nieuwe regelgeving bekend is, kunnen de kengetallen voor geluidshinder opgenomen en ingevuld worden (2003). De meerjarendoelen voor geluid rond spoorwegen zijn een groeitraject,

invulling ervan is afhankelijk van de ontwikkeling van onder andere het NMP4. Hierover zal de begroting 2003 meer duidelijkheid verschaffen.

De meerjarenplanning voor ontsnippering zal te zijner tijd verschijnen in het nog op te stellen Meerjarenprogramma Ontsnippering (2002). Hierbij zullen ook spoor- en vaarwegen in beschouwing worden genomen. Wanneer dit Meerjarenprogramma verschenen zal zijn, zullen de streefwaarden voor de prestatie-indicator ontsnippering gedefinieerd worden.

Bij nadere uitwerking van bovengenoemde prestatie-indicatoren zullen de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de afhankelijkheid van derden-informatie nadrukkelijk worden meegenomen.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Richtlijn luchtkwaliteit
  - Uitvoeringsnota klimaatbeleid
  - Modernisering instrumentarium Geluidshinder (MIG)
  - Convenant bodemsanering
- Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

## **09 VEILIGE LUCHTVAART**

### *09.1 Algemene beleidsdoelstelling*

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van veiligheid van verkeer en vervoer op luchtvaartgebied.

Nederland streeft naar een minimaal gelijkblijvend veiligheidsniveau ondanks de groei van de luchtvaart. Daarbij zijn twee aspecten van belang: ten eerste de veiligheidsaspecten verbonden met de luchtvaartvloot, luchthaven, bemanning, passagiers en organisatie (inclusief operatie, de uitvoering en de handhaving)- en ten tweede de externe veiligheid (omgevingsveiligheid), inclusief de uitvoering en de handhaving daarvan. Om het belang van deze laatste te benadrukken zijn deze functies ondergebracht in een aparte Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Genoemd onderscheid komt ook terug in de geoperationaliseerde doelstellingen als uitgewerkt in de twee navolgende paragrafen.

### *09.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

#### **Interne veiligheid luchtvaart**

Het zodanig bevorderen van het veiligheidsniveau binnen de grote civiele luchtvaart, dat de groei van de civiele luchtvaart niet leidt tot een toename van het aantal ongevallen en slachtoffers relevant voor de Nederlandse luchtvaart.

De streefwaarden hierbij zijn dat er geen toename zal zijn van het aantal ongevallen relevant voor de Nederlandse luchtvaart en dat minimaal wordt voldaan aan het veiligheidsniveau dat internationaal is afgesproken en vastgelegd en dat dit wordt gehandhaafd. In Europees verband zal, na formele besluitvorming over de oprichting van de EASA, middels de EASA aangestuurd worden op een verdergaande verhoging van het Europese en mondiale veiligheidsniveau.

De ongevalsratio (ongevallen per miljoen vluchten) van de Joint Aviation Authorities (JAA)-luchtvaart (waaronder Nederland) is bekend. Onder Nederlandse luchtvaart wordt hier verstaan zowel de gehele luchtvaartoperatie op de Nederlandse luchthavens en die binnen het Nederlandse luchtruim, als de internationaal vliegende luchtvaartvloot met een Nederlandse thuisbasis (Nederlandse luchtvaartmaatschappijen).

De prestatie-indicator die zal worden gehanteerd is het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat (over een vijfjarige periode) van ongevallen.

Voor de periode 1980–1998 bedroeg dit in totaal 0,5 fatale ongevallen per miljoen vluchten. Een fataal ongeval is een ongeval in de burgerluchtvaart waarbij ten minste 1 persoon aan boord letsel oploopt, dat binnen 30 dagen na het ongeval de dood tot gevolg heeft. Deze indicator zal naar verwachting in de volgende begroting(en) in een vijfjaarsgemiddelde worden uitgedrukt.

Het veiligheidsbeleid heeft, door het doel van «gelijkblijvende veiligheid ondanks groei luchtvaart», een onbepaalde looptijd. In een nieuwe nota

veiligheidsbeleid burgerluchtvaart zal voor de daaropvolgende periode, de voornoemde doelen, streefwaarden en prestatie-indicatoren waar nodig worden uitgewerkt.

Voor de oprichting van de EASA is voorzien dat in 2002 de EU de basisverordening wordt overeengekomen. Doelgroep is de gehele luchtvaartketen inclusief alle luchtvarenden (passagiers en bemanningen), en internationale luchtvaartgremia. De luchtvaartsector is de primair verantwoordelijke partij om een veilige luchtvaart te bereiken en behouden. De overheid stelt kaders en bindende voorschriften en ziet actief toe op de handhaving en naleving daarvan. De mate waarin het geoperationaliseerde beleidsdoel gerealiseerd wordt, is daarmee niet alleen afhankelijk van de effectieve beleidsinzet op nationaal en internationaal niveau, maar niet in de laatste plaats van het succes van maatregelen en inspanningen zoals waar mogelijk te nemen door de luchtvaartsector zelf.

### **Externe veiligheid luchtvaart**

Het zodanig verbeteren van de externe veiligheid rond luchthavens, dat vanaf 2003 risico's voor omwonenden niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarden.

Dit algemeen geformuleerde operationele doel is uiteen te leggen naar meer specifieke streefwaarden voor de nationale luchthaven Schiphol enerzijds en de regionale luchthavens anderzijds. Voorts kan een onderscheid worden gemaakt in bronmaatregelen (bijvoorbeeld handhaven TRG van luchtvaart) en effectmaatregelen (RO-beleid zoals nieuwbouwbeperkingen en sloop van woningen).

Gestreefd zal worden naar een Totaal Risico-Gewicht-Score (TRG) voor Schiphol van ten hoogste een nog nader te bepalen waarde in het kader van de uitwerking van de Schipholwet, een nader te ontwikkelen en te bepalen EV-score voor regionale luchthavens en een streefwaarde voor het uiterlijk in 2008 onttrekken van bestaande woningen binnen de nog te bepalen sloopzones (gebaseerd op de risicocontour 10-5) rond Schiphol aan de woonbestemming.

Het in ontwikkeling zijnde vernieuwde externe veiligheidsbeleid voor Schiphol en regionale luchthavens zal naar verwachting in 2003 in werking treden en kent een onbeperkte tijdshorizon aangezien dit een uitdrukkelijke eis was aan het nieuw te ontwikkelen stelsel voor onder meer EV. Op dat moment moeten de streefwaarden dan ook zijn gekwantificeerd en de benodigde beleidsinstrumenten geoperationaliseerd om TRG te kunnen handhaven en de ligging van sloopzone te bepalen. Doelgroepen zijn omwonenden, mede-overheden en gehele luchtvaartketen.

Het departement is primair verantwoordelijk voor het stellen van de grens, het toezien daarop richting sector van TRG evenals het handhaven van betreffende TRG-grens. De luchtvaartsector is gehouden binnen deze grens te blijven en zelf daarvoor zorg te dragen. De mede-overheden hebben een taak in het kader van de ruimtelijke ordening om woningen daadwerkelijk aan de woonbestemming te onttrekken en sloopzones rond regionale luchthavens te implementeren.

### **Interne en externe veiligheid luchtvaart**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Veiligheid in de luchtvaart is een van de belangrijkste randvoorwaarden voor het op lange termijn kunnen accommoderen van de luchtverkeersgroei. Het uitvoeringsprogramma van de eerste nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (NVB), Kamerstuk 1995–1996, 24 804 nr. 2, is inmiddels grotendeels afgerond en de vervolgnota veiligheidsbeleid (2002/2003) zal met name een nieuw veiligheidskader, beleidsdoelen en uitvoeringsprogramma moeten formuleren voor de komende 5 jaar gericht op de sector en de overheid zelf. Voorts is de nieuwe nota nodig omdat het beleid van de huidige nota zich voornamelijk beperkt tot de interne veiligheid en op onderdelen achterhaald is door maatschappelijke ontwikkelingen zoals ontvlechting met de sector en voortgaande functiescheiding binnen de overheid. De integrale benadering van de gehele veiligheidsketen, waar nodig aanvullende nationale regulering/stimulering en een expliciete beschouwing van de internationale veiligheidsinspanningen zullen een onderdeel vormen van de nieuwe nota. De nieuwe nota Integraal Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart bevindt zich momenteel in de oriëntatiefase.

Innovatief onderzoek vindt plaats in samenwerking met de sector en met internationale betrokkenheid voor het verkrijgen van meer transparantie, inzicht en het bevorderen van de mogelijkheden van het risicoanalyse-instrumentarium.

Ontwikkeling van een causaal model waarmee oorzaak-gevolgketens van luchtvaart(on)veiligheid worden geïnventariseerd en geanalyseerd. Door dit innovatief onderzoek ontstaat tevens meer zicht in zowel de interne en de externe veiligheid bij Schiphol en de rol en betrokkenheid van de verschillende partijen bij luchtvaartveiligheid. Een belangrijk pluspunt ten opzichte van het huidige rekenmodel EV en de thans voor handen zijnde luchtvaartveiligheidsdata is de mogelijkheid om aanvullende beleidsmaatregelen te genereren en de effectiviteit ervan te kwantificeren. Tevens wil Nederland de te ontwikkelen modellen van de nog uit te werken integrale veiligheidsbenadering ook op de internationale luchtvaartagenda plaatsen, o.a. van ICAO en de EU. Het doel hiervan is het verkrijgen van draagvlak voor deze innovatieve besturingswijze van luchtvaartveiligheid.

Oplevering van de demo-fase van het causale model voor oorzaak-ongevalsketens is in 2002 voorzien; daarna volgt de uitwerking en overleg met de sector voor de implementatie.

Rekenmodelevaluatie en actualisatie ten behoeve van het verkrijgen van meer transparantie en het bevorderen van de expertise van het risicoanalyse-instrumentarium. Voor externe veiligheid bestaat dat uit twee instrumenten; te weten de modevaluatie van het risicoanalyse-model voor regionale/kleine luchthavens voor het SRKL en het mede voor interne veiligheid te ontwikkelen innovatieve causale model (oorzaak-gevolgketens van ongevallen) voor Schiphol.

#### *Wet- en regelgeving*

Het luchtvaartproces is zeer vergaand gereguleerd door onder andere internationale vereisten, brevettingen en certificeringen. Deze vereisten betreffen zowel mondiaal, Europees (EU, JAA) als nationaal niveau.

Om deze verschillende zaken goed en actueel op elkaar te laten aansluiten is onder meer in het kader van de nieuwe Wet Luchtvaart een grote inhaalslag voor veiligheidsaspecten voorzien.

Dit juridisch instrument heeft tevens een belangrijke rol in de mogelijkheden voor handhaving als sluitstuk van de overheidsbemoeienis. Het vastleggen van streefwaarden en prestatie-indicatoren in Nederlandse regelgeving in het kader van Schipholwet en regionale luchthavens als toekomstige harde grenswaarde alsmede het handhaven daarvan vanaf 2003.

Het uitwerken van deze waarden in uitvoeringsbesluiten ter bepaling van zowel het TRG als de sloopzone, beide met betrekking tot Schiphol. Voor de regionale luchthavens is een en ander nog in het stadium van ontwikkeling.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Ten aanzien van monitoring kan worden gesteld dat met name de ongevalsstatistieken een monitoringfunctie hebben. Ook de internationale veiligheidsaudits (ICAO safety oversight program) richting Nederlandse overheid en overheidsaudits van de sector hebben een dergelijke functie. Voorts zijn de SAFA-inspecties een goed monitoringinstrument. Voor 2001 is een beleidsevaluatie voorzien als richtinggevende start voor de nieuwe vervolgnota veiligheidsbeleid burgerluchtvaart. Met name de jaarlijkse TRG-bepaling en het resterend aantal woningen in de sloopzone vanaf 2003 moet voorzien in de jaarlijkse monitoringbehoefte voor EV. Omdat het Schiphol externe veiligheidsbeleid en het regionaal externe veiligheidsbeleid zich nog in de ontwerpfasen bevinden, is van een beleidsevaluatie vooralsnog geen sprake. Voor het nieuwe ontwerp Schipholbeleid is het oude PKB externe veiligheidsbeleid geëvalueerd.

### **Interne veiligheid luchtvaart**

#### *Convenanten en afspraken*

Gezien het sterke internationale karakter van de luchtvaartveiligheid is participatie en aansluiting bij Europese en mondiale initiatieven op het gebied van de vliegveiligheid van groot belang. Daarbij bevorderen dat het Nederlandse beleid zo goed mogelijk aansluit bij internationale ontwikkelingen en bij de afspraken in regionaal-, Europees- en mondiaal verband. Het gaat om de volgende convenanten en afspraken:

Oprichting van de EASA die de taken van de JAA deels overneemt en versterkt vanwege de zwaardere politiek/bestuurlijke positie binnen de EU van een dergelijk agentschap. De oprichting geschiedt middels een besluit (streefdatum 2002) van de Raad van Ministers en Europees Parlement van de EU over de verordening tot oprichting van de EASA. Nederland zal bevorderen dat een uitbreiding van bevoegdheden, zodra het totale JAA-pakket is overgegaan, plaats heeft in uiterlijk 2006. De verordening voor oprichting van de EASA is sinds 2000 onderwerp van bespreking in de Raad van Ministers en het Europees Parlement van de EU.

Er wordt campagne gevoerd voor de vestiging van de EASA in Nederland. Nederland hecht grote waarde aan een hoog internationaal veiligheidsbeleid en een actieve deelname aan het EASA overleg na formele oprichting van de EASA.

Overeenstemming in de EU over wetgeving op het gebied van veiligheids-eisen, de vluchtuitvoering en de security (2003). Security betreft beveiligingsaspecten van de luchtvaart in brede zin.

Versterking van de internationale strategie in het kader van het JAA-Safety Strategy Initiative inzake het verder verbeteren van de luchtvaartveiligheid door aanpassing van de internationale eisen voor de veiligheid aan de moderne ontwikkeling van het luchtvaartstelsel (vliegend materieel, apparatuur etc.) op basis van goede evaluatiesystemen.

Reguliere toepassing in Nederland en andere landen van het ICAO-safety oversight systeem als instrument voor toetsing en verbetering van de luchtvaartveiligheid.

Afspraken in de ICAO, de European Civil Aviation Conference (ECAC) en JAA over projecten en audits naar de inspanningen voor het bevorderen van de veiligheid; termijn: doorlopend.

### Externe veiligheid luchtvaart

#### *Convenanten en afspraken*

Het bevorderen van het internationale draagvlak voor een integrale veiligheidsbenadering van externe en interne veiligheid. In contacten met andere landen en in het multilaterale kader van met name de EU en de ECAC zal worden onderzocht waar de mogelijkheden voor dit draagvlak zijn. Daarbij is het bekend dat de aandacht in de andere landen voor de externe veiligheidsaspecten thans niet of slechts in zeer beperkte mate aanwezig is.

Het externe veiligheidsbeleid wordt op nationaal niveau vertaald in het aanwijzen van externe veiligheidszones rond vliegvelden, binnen welke zones woningen en bedrijven worden aangekocht en verwijderd.

#### *09.4 Budgettaire gevolgen van beleid*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen beleid (in EUR1000)</b>						
<b>09 Veilige luchtvaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>5 106</b>	<b>8 615</b>	<b>7 424</b>	<b>8 428</b>	<b>9 718</b>	<b>9 718</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>5 106</b>	<b>8 615</b>	<b>7 424</b>	<b>8 428</b>	<b>9 718</b>	<b>9 718</b>
<b>09.01 Programma uitgaven</b>	<b>2 845</b>	<b>4 923</b>	<b>4 462</b>	<b>5 625</b>	<b>6 916</b>	<b>6 916</b>
– 09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart	529	550	550	594	359	359
bijdragen internationale organisaties	529	550	550	– 594	359	359
– 09.01.02 Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart	1 362	2 293	3 045	4 567	4 567	4 567
bijdragen internationale organisaties (o.a. ECAC)	1 362	2 293	3 045	4 567	4 567	4 567
– 09.01.08 HGIS programma uitgaven	795	795	795	795	795	795
bijdragen aan internationale organisaties (ICAO)	795	795	795	795	795	795
– 09.01.99 Overige programma uitgaven	159	1 285	72	857	1 195	1 195
anticiperend onderzoek	159	1 285	72	857	1 195	1 195
<b>09.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>2 261</b>	<b>3 692</b>	<b>2 962</b>	<b>2 803</b>	<b>2 802</b>	<b>2 802</b>
– Overige apparaatsuitgaven	2 261	3 692	2 962	2 803	2 802	2 802
<b>09.03 Ontvangsten</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>



Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven						
09 Veilige luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	0	0	0	0	0	0
Jaarverplichtingen	0	10	10	10	10	10
Bestuurlijke verplichtingen	0	61	59	67	68	62
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	29	31	23	22	28

In de regel «jaarverplichting» zijn de apparaatsuitgaven opgenomen. In de regel «bestuurlijke verplichtingen» zijn met name de bijdragen aan internationale organisaties opgenomen. De resterende reeks geeft inzicht in de vrije ruimte voor verplichtingen voor onderzoek en ontwikkeling en voor apparaatsuitgaven.

#### 09.6 Groeiparagraaf

Het geheel van huidige streefwaarden (en bijbehorende prestatie-indicatoren) m.b.t. de *interne* veiligheid worden in het kader van de nieuwe nota veiligheidsbeleid geëvalueerd en bijgesteld in het kader van een vervolg op de huidige Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (NVB). De thans geformuleerde streefwaarden zijn gebaseerd op het nog vigerend beleid NVB I waarover de minister naar de Tweede Kamer in 2000 heeft toegezegd dat het zal worden geactualiseerd. De huidige nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (NVB) baseert zich primair op de internationaal verzamelde ongevalsstatistiek van onder andere geheel West Europa/JAA.

Voorzien wordt dat deze nieuwe beleidsnota begin 2003 zal worden afgerond richting de Kamer. In de nieuwe beleidsnota NVB II zal de keten van beleidsdoelen, streefwaarden en prestatie-indicatoren (waaronder uitvoerings- en handhavingsinformatie) nader worden aangegeven. Om over de Nederlandse situatie meer informatie te verzamelen en zo een specifiek beeld te verkrijgen zal deze nota aandacht besteden aan de evaluatie van de huidige streefwaarden, prestatie-indicatoren en nieuwe aspecten introduceren in dat kader zoals de luchtvaartveiligheid integraal benaderen. Dit kunnen zowel kwalitatieve als kwantitatieve streefwaarden en prestatie-indicatoren betreffen. Zo zal naar verwachting de ongevals-ratio voortaan in een vijfjarig voortschrijdend gemiddelde gerapporteerd worden naast de absolute aantallen ongevallen voor Nederland specifiek. Overigens zal een beeld van de veiligheidsontwikkeling in een breder kader (EU/JAA) altijd een voorname rol blijven spelen. De indicator «bevindingen van veiligheidsaudits» wordt mede door de ICAO verzorgd. Daarbij wordt getoetst in welke mate de internationale afspraken door een land worden nageleefd. In dat kader zijn in 2000/2001 enkele specifieke ICAO-annexen onderzocht op implementatie in het Nederlands Koninkrijk. Waarschijnlijk zal in vervolg daarop ook voor andere ICAO-annexen een dergelijk auditsysteem worden geïntroduceerd door de ICAO.

Daarnaast worden ook veiligheidsaudits gehouden door de overheid richting de sector als borgingsinstrument van de (inter-)nationale vereisten.

Het geheel van streefwaarden (en bijbehorende representatieve prestatie-indicatoren) m.b.t. de *externe* veiligheid is in ontwikkeling in het kader van de Schiphol-wet en het nieuwe stelsel voor regionale luchthavens in het kader van SRKL. Voor de uitwerking ten behoeve van de regionale luchthavens is de systematiek als in uitwerking voor Schiphol in principe leidend. Verdere uitwerking en implementatie is voorzien tot 2003.

Prestatie-indicatoren die in ontwikkeling zijn in het kader van interne veiligheid zijn de incidentratio (het jaarlijks voortschrijdend gemiddeld resultaat over een vijfjarige periode van incidenten), bevindingen van veiligheidsaudits, regelgeving in de EU over de oprichting van de EASA, andere regelgeving (en overeenkomsten) in de International Civil Aviation Organisation (ICAO), Eurocontrol, de Joint Aviation Authorities (JAA) , en andere internationale organisaties over veiligheidsvoorwaarden veiligheidsclausules in luchtvaartovereenkomsten met niet-EU-landen.

Prestatie-indicatoren die in ontwikkeling zijn in het kader van de externe veiligheid zijn het Totaal Risico Gewicht-score van Schiphol vanaf 2003, deze bestaat uit een combinatie van de aspecten «aantal vlieg-bewegingen», «veiligheidsniveau van de luchtvloot» en «het maximum startgewicht van de vliegtuigen». De specificatie van de externe veiligheidsrisico's rond regionale/kleine luchthavens bevindt zich eveneens in de fase van ontwikkeling. Tenslotte is een jaarlijkse bepaling van het aantal nog bewoonde woningen binnen de sloopzone rond Schiphol nog in ontwikkeling.

Het streven is om in de begroting van 2003 via de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden als aandachtspunt mee te nemen.

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

## 10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

### 10.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het beschikbaar zijn van een op de vraag aangepast, doeltreffend en doelmatig logistiek luchtvaartnetwerk, bestaande uit de nationale luchthaven en het luchtruim.

In december 1999 heeft het kabinet de Nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) uitgebracht. Hierin heeft het kabinet vastgelegd te willen komen tot nieuwe verhoudingen tussen de luchtvaartsector (Schiphol als bedrijf) en de overheid. Dit heeft tot gevolg dat de luchtvaartsector binnen bepaalde harde randvoorwaarden vrij is om invulling te geven aan de gewenste bedrijfsactiviteiten, maar dat de sector ook zelf volledig verantwoordelijk is voor (de gevolgen van) die activiteiten. De rol van de overheid richt zich op het stellen van publieke randvoorwaarden en het handhaven daarvan. Ten aanzien van de hier geformuleerde doelstelling betekent dit dat de luchtvaartsector haar bedrijfsvoering zodanig optimaliseert dat aan de maatschappelijke vraag naar luchtvaart wordt tegemoetgekomen, binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden en de fysieke grenzen aan luchthaveninfrastructuur en capaciteit in het luchtruim. Binnen de door de overheid beschikbaar gestelde ruimte wordt zodoende beheerste groei van de luchtvaart op de nationale luchthaven mogelijk.

Er is een capaciteitsprobleem in het Europese luchtruim. De Europese luchtverkeerssnelwegen slibben dicht als de op- en afritten geblokkeerd raken. Een probleem bij de oplossing hiervan vormt de lappendeken van verantwoordelijkheden boven Europa.

Een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie is essentieel voor een effectief werkend luchtvaartbestel binnen Nederland.

### 10.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### **Beschikbaarheid luchthavencapaciteit**

De doelstelling beschikbaarheid luchthavencapaciteit betreft het mogelijk maken van een beheerste groei van de luchtvaart binnen de maatschappelijke- en fysieke randvoorwaarden. Het realiseren van deze doelstelling wordt bepaald door de verhouding tussen de behoefte van de markt aan luchtvaart op de nationale luchthaven en de capaciteit die daarvoor beschikbaar is. Deze capaciteit wordt bepaald door het aantal beschikbare start- en landingsbanen, de beschikbare milieuruimte en de wijze waarop de luchtvaartsector het gebruik optimaliseert.

Er wordt nog gezocht naar een kwantitatieve invulling van een streefwaarde die toeziet op de verhouding tussen capaciteit en vraag. Het concreet formuleren van een – vijfjaarlijks te herijken – streefwaarde zal nader onderzoek vergen, maar zal in ieder geval een 5- en een 10-jarige prognose omvatten.

In het verlengde van bovenstaande wordt nog gezocht naar een kwantitatieve prestatie-indicator die toeziet op het bereiken van de streefwaarde. Hiertoe wordt nader onderzoek gedaan.

Doelgroep is de gehele luchtvaartketen, mede overheden, internationale luchtvaart gremia, burgers als omwonenden en als consumenten.

Tijdshorizon: met ingang van 2003 zal Schiphol kunnen opereren op een vijfbanenstelsel.

De veronderstelling is dat het vijfbanenstelsel met de daarbij behorende milieuruimte voldoende capaciteit biedt voor de op de middellange termijn voorziene marktvrage. Onderzocht wordt of op langere termijn een grotere marktvrage binnen de gegeven milieuruimte mogelijk is bij het toevoegen van een zesde baan op Schiphol.

Het onderzoek naar Flyland houdt de mogelijkheid open om, indien haalbaar, een keuze voor te bereiden voor een eiland in de Noordzee. Daarmee zou een substantieel hogere marktvrage op de zeer lange termijn mogelijk gemaakt kunnen worden.

Zoals reeds toegelicht in de inleiding van dit hoofdstuk, is primair de luchthavenexploitant verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van voldoende luchthavencapaciteit. De aanleg van nieuwe luchthaveninfrastructuur en de operationalisering van het gebruik valt onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartsector.

Voor de langere termijn zal het kabinet de maatschappelijke afweging maken om desgewenst de randvoorwaarden waarbinnen een verdere accommodatie van de marktvrage mogelijk gemaakt kan worden, vast te stellen. Het is aan de luchtvaartsector om aanvragen daartoe in te dienen.

### **Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit**

Hierbij wordt gestreefd naar een toename van de benuttingsmogelijkheden van het luchtruim voor civiel luchtverkeer van, naar en boven Nederland, afgestemd op de vraag, het meewerken aan de streefwaarde van Eurocontrol: gemiddeld ten hoogste 1 minuut vertraging per vlucht in de zomerperiode van 2006 op basis van een gemiddelde verkeersgroei. Thans bedraagt de gemiddelde vertraging in Europa 4,9 minuten per vlucht in de zomer.

De prestatie-indicator die zal worden gehanteerd is het aantal minuten vertraging per vlucht in de zomerperiode. Eurocontrol rapporteert hier jaarlijks over.

Voor wat betreft de tijdshorizon: de Europese Unie wil in 2004 het Single Sky-concept (nader toegelicht in 10.3) ingevoerd zien. Nederland zet zich in voor een snelle voortgang van het single skydossier. Marktwerving, met als doel efficiëntere dienstverlening is een kwestie van langere adem. De primaire doelgroep bestaat uit de DGL/IVW, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Ministerie van Defensie (militaire luchtverkeersleiding en medeverantwoordelijke voor luchtruim in Nederland), het Upper Area Control Center (UAC)-Maastricht (onderdeel van Eurocontrol), de Europese Unie en het agentschap Eurocontrol. In het algemeen zijn betrokken: de nationale overheden in Europa en de nationale providers.

Om de doelen te halen vindt binnen Nederland periodiek overleg plaats tussen betrokken overheden en luchtverkeersleiding, om door middel van verdergaande afstemming tussen civiel en militair luchtruim, herverkaveling ten gunste van het civiele deel van het luchtruim en technologische innovatie het aanbod ook in het nationale luchtruim mee te laten groeien met de behoefte.

In Europa gaat het om de tegengaan van de versnippering door eenduidige regelgeving (efficiencyslag), afstemming en integratie civiel-militair luchtruim (grotere capaciteit voor civiele luchtvaart), technologische innovatie (meer capaciteit op de routes) en liberalisering (betere prijsprestatieverhouding en schaalvergroting van luchtverkeersleidingscentra). Daarvoor is nodig, dat de Europese Unie regelgever wordt en dat Eurocontrol met de EU samenwerkt ter voorbereiding en implementatie

van het beleid. Van de EU wordt een grotere doorzettingsmacht verwacht, dan het op consensus gerichte Eurocontrol. Eurocontrol heeft niet de mogelijkheden om de gewenste streefwaarden, voor zover het betreft de vertragingen door het luchtverkeersleidingssysteem, af te dwingen. Nederland investeert veel energie en tijd om de besluitvorming in Europa inhoudelijk te verbeteren en het tempo er van te bespoedigen. Nederland is afhankelijk van de opstelling van de andere landen. Daarom probeert Nederland, naast participatie in de internationale gremia, actief via bilaterale contacten met andere landen om het draagvlak voor de met de «single sky» verbonden gedachten te vergroten.

### *10.3 Beleidsinstrumenten*

#### **Beschikbaarheid luchthaven- en luchtruimcapaciteit**

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Ten behoeve van Schiphol op de langere termijn heeft het kabinet in de nota Toekomst van de nationale luchthaven aangegeven ruimte te willen bieden aan beheerste groei van de luchthaven Schiphol, binnen daartoe gestelde grenzen van milieu en veiligheid. De luchtvaartsector heeft daarop in de vorm van een business case haar globale wensen aangegeven. Het kabinet zal op basis van een maatschappelijke afweging een besluit nemen over de te nemen formele stappen. De Kamer wordt geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek en het standpunt van het kabinet.

In de nota Toekomst van de nationale luchthaven heeft het kabinet geconcludeerd dat er nog te grote onzekerheden bestaan t.a.v. een eventuele luchthaven in zee. Om deze onzekerheden verder te verkennen is het onderzoeksprogramma Flyland gestart. De komende jaren zullen de eerste resultaten van het verdere onderzoek naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van een luchthaven in zee bekend worden. Het onderzoeksprogramma Flyland zal voortgangsrapportages opstellen t.b.v. de Tweede Kamer met ingang van het verslagjaar 2001 t/m 2005. Gelet op de lappendeken van verantwoordelijkheden in het Europese luchtruim, wil Nederland dat de EU de Europese regelgevende functie m.b.t. luchtverkeersleiding gaat vervullen. De EU heeft, mede op sterke aandrang vanuit Nederland, aan de congestie in de lucht prioriteit gegeven. Het gaat om de realisering van het single skyconcept van de EU, met daarin: de EU als regelgever voor luchtverkeersdienstverlening, functiescheiding tussen regelgever en providers, flexible use of airspace (afstemming en waar mogelijk integratie civiel-militair luchtruim), marktwerking voor luchtverkeersdienstverlening. Verdere besluitvorming over het single-sky dossier is door de EU-raad voorzien in 2001, met als oogmerk verdere uitwerking single-sky in 2004. Nederland zet zich actief in om een goede samenwerking en taakverdeling tussen de EU en Eurocontrol tot stand te brengen.

Binnen Europa zijn te veel luchtverkeersleidingscentra. Voor de hogere luchtlagen beschikken de Benelux en Noord-Duitsland over UAC-Maastricht. Nederland ziet het UAC-Maastricht als goed voorbeeld van de «single-sky» gedachte. Nederland stelt zich actief op om met de andere betrokken landen UAC-Maastricht in stand te houden. Daarbij moet UAC-Maastricht kosteneffectief zijn, een voldoende groot werkgebied hebben en in staat zijn voldoende afhandelingscapaciteit in het luchtruim te blijven leveren.

De vier landen willen ook een grotere zeggenschap over de ontwikkeling van UAC-Maastricht.

### *Wet- en regelgeving*

Een efficiënte en veilige luchtverkeersdienstverlening en een adequate uitvoeringsorganisatie is essentieel voor een effectief werkend luchtvaartbestel binnen Nederland. Vanuit het oogpunt van ontvlechting tussen de rol van de overheid en die van de luchtvaartsector is een verdere doordiening van een passende positionering van de LVNL nodig. De komende periode zal gebruikt worden om de gekozen optie met betrekking tot de opzet van Luchtverkeersleiding in wet en regelgeving verder uit te werken en te institutionaliseren.

Op basis van de wijziging van de Wet luchtvaart zullen op 1 januari 2003 twee uitvoeringsbesluiten van kracht worden: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. De procedures hiervoor zullen in 2002 afgerond worden. Hiermee kan het vijfbanenstelsel vanaf 1 januari 2003 in gebruik genomen worden.

Het jaar 2002 is het laatste jaar dat Schiphol nog de restrictie is opgelegd om met maximaal 20 000 vliegtuigbewegingen te mogen groeien.

De implementatie van het nieuwe geluidstelsel zal tot 2005 gemonitord en geëvalueerd worden (Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid). Ten behoeve van de overige geluidsaspecten, veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en geur wordt verwezen naar de beleidsinstrumenten bij artikel 9 en 12.

### **Beschikbaarheid luchthavencapaciteit**

#### *Uitvoeringsbeleid*

Teneinde te beschikken over een voldoende luchthavencapaciteit passende bij de gewijzigde wet luchtvaart, is het noodzakelijk dat het vijfbanenstelsel (5p) tijdig wordt gerealiseerd. Hieraan wordt onder meer invoering gegeven via het kostenconvenant, zijnde een overeenkomst met betrokken regionale partijen en de luchthaven welke zorgdraagt voor een passende inrichting en infrastructuur rond 5p.

### **Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit**

#### *Financiële stimulering*

De inzet op een efficiënte benutting van het luchtruim boven Nederland vereist onderzoek, stimulering van de toepassing van technologische innovaties (met betrokkenheid van het Nationaal Lucht- en Ruimte Instituut; NLR) en het maken van afspraken met het Ministerie van Defensie over de benutting van het luchtruim. Hiertoe dient de Luchtverkeerscommissie (LVC), een adviesorgaan ten behoeve van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en die van Defensie.

Bijgaande tabel betreft de garantie van de rente en aflossing van een lening van EUR 15 mln ten behoeve van de bouw van een lage snelheidstunnel (DNW)

<b>Overzicht risico-ontwikkeling (in EUR1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk</b>						
DNW	1999	2000	2001	2002	2003	2004
garantieplafond per 1 januari	4 225	3 119	2 527	1993	1 372	709
vervallen of te vervallen garanties	1 036	106	544	582	621	709
uitstaand risico per 31 december	3 119	2 575	1 933	1 372	709	

#### 10.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen beleid (in EUR1000)</b>						
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>35 330</b>	<b>31 725</b>	<b>30 593</b>	<b>30 968</b>	<b>28 982</b>	<b>28 982</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>35 427</b>	<b>31 725</b>	<b>30 593</b>	<b>30 968</b>	<b>28 982</b>	<b>28 982</b>
<b>10.01 Programma uitgaven</b>	<b>31 976</b>	<b>29 528</b>	<b>28 541</b>	<b>28 911</b>	<b>26 925</b>	<b>26 925</b>
<i>10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit</i>	<i>5 736</i>	<i>3 663</i>	<i>2 744</i>	<i>1 163</i>	<i>636</i>	<i>636</i>
Investeringen kostenconvenant	5 736	3 663	2 744	1 163	636	636
<i>10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit</i>	<i>21 197</i>	<i>19 005</i>	<i>19 697</i>	<i>23 157</i>	<i>23 456</i>	<i>23 456</i>
Subsidies	21 197	19 005	19 697	23 157	23 456	23 456
<i>10.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>5 043</i>	<i>6 859</i>	<i>6 009</i>	<i>4 591</i>	<i>2 833</i>	<i>2 833</i>
Anticiperend onderzoek	4 451	6 761	5 335	4 298	2 710	2 710
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	592	98	674	293	123	123
<b>10.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>3 451</b>	<b>2 197</b>	<b>2 052</b>	<b>2 057</b>	<b>2 057</b>	<b>2 057</b>
<b>10.03 Ontvangsten</b>	<b>8 276</b>	<b>8 276</b>	<b>8 276</b>	<b>8 276</b>	<b>6 914</b>	<b>6 914</b>

#### 10.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>						
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	0	0	0	0	0	0
Jaarverplichtingen	13	10	10	10	10	10
Bestuurlijke verplichtingen	87	71	50	43	42	42
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	19	40	47	48	48

In de regel «jaarverplichting» zijn de apparaatsuitgaven opgenomen. In de regel «bestuurlijke verplichtingen» zijn met name de investeringen en subsidies opgenomen. De resterende reeks geeft inzicht in de vrije ruimte voor verplichtingen voor onderzoek en ontwikkeling en voor apparaatsuitgaven.

#### 10.6 Groeiparagraaf

Voor de streefwaarden en prestatie-indicatoren behorend bij beide operationele doelen van dit beleidsartikel geldt dat het onderzoek naar de verdere uitwerking wordt gestart. In de begroting 2003 worden uitgewerkte streefwaarden en prestatie-indicatoren opgenomen (waaronder een nader gespecificeerde streefwaarde met betrekking tot een betere benutting van het luchtruim).

Het streven is om in de begroting van 2003 via de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden als aandachtspunt mee te nemen.

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.



## 11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

### 11.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

Een effectief werkend luchtvaartbestel met een goed functionerende en open vervoersmarkt vergroot de keuzemogelijkheden voor de consument en biedt heldere kaders voor de verantwoordelijke partijen in de vervoersmarkt. Een dergelijke vrije en open vervoersmarkt is nog geen werkelijkheid, al is de verwachting dat de mondiale liberaliseringstendens steeds concretere vormen zal aannemen. Het tempo hiervan wordt mede bepaald door het realiseren van initiatieven als onderhandelingen tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten over een liberaal luchtvaartkader. Deze tendens wordt, waar mogelijk, vanuit Nederland krachtig ondersteund. Een vrije en open vervoersmarkt creëert prikkels voor een sterk op de consument gericht gedrag van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Het is evenwel onzeker wat hiervan de consequenties zijn voor de positie van afzonderlijke luchthavens in Europa in het algemeen en voor de positie van onze nationale luchthaven in het bijzonder.

Binnen een open en vrije vervoersmarkt is de huidige – afhankelijke – band tussen de nationale luchtvaartmaatschappij en de nationale luchthaven definitief verdwenen. KLM kan dan zonder problemen opereren vanaf Frankfurt en Cathay Pacific vanaf Amsterdam. Die situatie biedt ook mogelijkheden voor fusies tussen luchtvaartmaatschappijen. In dit traject naar een vrijere vervoersmarkt zal daarom bij voortdurende behoefte zijn aan (inter-)nationale overheidsregulering t.a.v. zaken als mededingingsbeleid.

Waar geldt dat de publieke beleidsverantwoordelijkheid voor de nationale luchtvaart steeds sterker moet worden afgestemd en overgedragen aan het Europese bestuursniveau, geldt voor de regionale luchtvaart dat het kabinet taken en bevoegdheden met betrekking tot de regionale en kleine velden zal decentraliseren naar gemeenten en provincies. De veiligheidsregelgeving en het toezicht daarop zal niet worden gedecentraliseerd. Dit gebeurt in het kader van het Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaart (SRKL). Tevens zal de financiële betrokkenheid beëindigd worden.

### 11.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

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

Streefwaarde is om te blijven behoren tot de top 4 van de NW-Europese luchthavens (gemeten naar de kwaliteit van hun netwerk).

Deze streefwaarde wordt komend jaar gespecificeerd naar de meest relevante aspecten die de relatieve netwerkqualiteit uitdrukken. Het begrip «mainport» wordt geoperationaliseerd middels de term «netwerk-kwaliteit».

Voor de streefwaarden en indicatoren worden geen jaartallen genoemd vanwege het continue karakter van de operationele doelstelling, dat wil zeggen, het behouden van de bereikte positie.

De doelgroep is de gehele luchtvaartketen consumenten, mede-overheden, en een groot aantal internationale (luchtvaart-)gremia.

In het verlengde van de ontvlechting van de verantwoordelijkheden tussen de luchtvaartsector en de overheid spant de overheid zich in om het internationale regulatoire kader in de gewenste richting aan te passen. Waar de overheid binnen het huidige bilaterale stelsel – buiten de EU – nog gebruik dient te maken van het instrument «bilaterale luchtvaartverdragen» zal deze overheidsrol in de toekomst door de zich voortzettende liberalisering verder afnemen.

Bij het realiseren van de beleidsdoelstelling kan een aantal tussenstappen worden geïdentificeerd:

- Overeenkomst EU-VS over een Transatlantic Common Aviation Area, 2004/5;
- Uitbreiding werkingsgebied WTO/GATS (General Agreement in Trades en Services) m.b.t. de luchtvaart, 2004/5;
- Verdieping EU Interne Markt en ECAC regelgeving (zoals slots-regulering), 2004/5.

Het verzorgen van de vliegdiens ten is ook nu al nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van private ondernemingen. Dat betekent dat het gedrag en de keuzen van luchtvaartmaatschappijen en luchthaven in vergaande mate bepalend zijn voor de mate van succes met betrekking tot het operationele doel.

Op dit moment is er vanzelfsprekend wel enig inzicht in de ontwikkeling van de netwerkwaliteit. Zo toont de eerste tabel het aantal bestemmingen dat jaarlijks vanaf de vijf grote West-Europese luchthavens wordt onderhouden. Het betreft hier zowel lijn- als charterverbindingen. De tabel laat zien dat de relatieve positie van Schiphol in 1998 (nr. 3) sterker is dan in 1990 (nr. 4)

<b>Overzicht van het aantal bestemmingen (bron: OAG)</b>		
jaren/luchthavens	1990	1998
Amsterdam	140	196
Frankfurt	183	248
London (Heathrow)	178	163
Parijs (Charles de Gaulle)	152	214
Brussel	116	138

Ditzelfde beeld is ook te zien bij vergelijking van het gemiddelde aantal frequenties per bestemming per week.

<b>Overzicht van gemiddeld aantal frequenties per bestemming per week (bron OAG)</b>		
jaren/luchthavens	1990	1998
Amsterdam	12,8	17,6
Frankfurt	14,1	15,1
London (Heathrow)	20,4	26,6
Parijs (Charles de Gaulle)	13,8	18,1
Brussel	11,3	16,6

Komend jaar wordt bekeken welke andere/passender indicatoren kunnen worden gebruikt om de relatieve netwerkqualiteit van Schiphol te verbeelden. In de begroting 2003 zullen deze worden opgenomen. Verder zijn de gebruikers over Schiphol in het algemeen zeer tevreden.

Dat blijkt keer op keer uit de hoge scores van Schiphol in verkiezingen over de meest aantrekkelijke luchthavens in de wereld, maar ook uit de aantallen passagiers die gebruik maken van Schiphol en de tonnen vracht die worden afgehandeld.

<b>Overzicht van aantallen passagiers (in miljoenen)</b>		
jaren/luchthavens	1991	1998
Amsterdam	17	34
Frankfurt	27	42
London	61	97
Parijs	45	64
Madrid	16	25

<b>Overzicht van vrachttonnage (x 1000 ton)</b>		
jaren/luchthavens	1991	1998
Amsterdam	630	1 171
Frankfurt	1 047	1 334
London	898	1 662
Parijs	853	1 090
Brussel	317	586

### **Regionale en kleine luchtvaart**

Streefwaarde is dat de overdracht van bevoegdheden aan de provincies is gerealiseerd met een stand-still voor de milieuoverlast voor regionale en kleine velden. De financiële bemoeienis is beëindigd en de aanwijzingen zijn afgerond.

De prestatie-indicatoren die hierbij worden gehanteerd zijn: de mate waarin bestuursakkoorden gesloten zijn met provincies ten aanzien van de overdracht van taken, bevoegdheden en kennis; de mate waarin provincies beschikken over middelen, bevoegdheden en kennis om beleid ten aanzien van hun luchthavens te ontwikkelen; de mate waarin aanwijzingsbesluiten (*MAA, Lelystad, RA*) en zonerings (*MAA, Lelystad, RA, Hilversum, Drachten*) zijn gerealiseerd; het moment waarop de financiële bemoeienis beëindigd is;

Doelgroepen zijn: de gehele luchtvaartketen, consumenten, en met name medeoverheden. Als tijdshorizon geldt dat de beleidsinspanningen zijn gericht op overdracht aan provincies eind 2003. Voor dit operationele doel geldt dat het bereiken ervan niet alleen een rijkstaak is, maar dat medewerking van de regionale overheden een absolute voorwaarde is. Momenteel stellen deze eisen m.b.t. de beleidsvrijheid als voorwaarde voor medewerking.

### **Aansluiting op mondiale luchtvaartnetwerk en regionale en kleine luchtvaart**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Ontvlechtingbeleid veronderstelt ook op het terrein van de internationale markttoegang ruimte voor eigen keuzes bij de sector. Daartoe dient de luchtvaart geliberaliseerd te worden.

Vrije concurrentie is in het belang van de consument en de sector heeft die ruimte nodig om ook in de toekomst het netwerk van verbindingen van en naar Schiphol in te vullen dan wel uit te bouwen.

Idealiter vindt liberalisering plaats in multilaterale kaders, zoals de World Trade Organisation (WTO) (waar in de nieuwe onderhandelingsronde ook gesproken wordt over de liberalisering van diensten). De vrije EU luchtvaartmarkt heeft het nut van vrijheid van vestiging en vrijheid van dienstverlening aangetoond.

Vanwege de nog bestaande luchtvaartpolitieke verhoudingen van bilateralisme – buiten de EU – als ook op grond van het aandeelhouderschap is de minister (ongewild, vanuit het perspectief van de ontvlechting) nog betrokken bij de vorming van allianties van luchtvaartmaatschappijen.

De gesprekken over samenwerking tussen KLM en bijvoorbeeld British Airways maakten duidelijk dat de overheid moet vaststellen welke rol er dienaangaande in de transitie naar een multilateraal stelsel voor haar is weggelegd. Tevens zal worden bekeken in hoeverre een eigen visie op mededinging noodzakelijk is, in aanvulling op communautair beleid.

Momenteel wordt de beleidsbasis voor de regionale en kleine luchtvaart nog steeds gevormd door het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen 1988 (SBL). Dit SBL is echter verouderd, reden waarom de Tweede Kamer gevraagd heeft een nieuwe PKB op dit beleidsterrein uit te brengen die het oude SBL zal vervangen.

Deze nieuwe PKB (het Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaart [SRKL]) bevat twee centrale beleidsuitgangspunten. Het eerste behelst het voornemen van de rijksoverheid om de verantwoordelijkheid voor en de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens daar neer te leggen waar ook de belangen liggen. Dit betekent een decentralisatie van bevoegdheden naar de regionale overheid en geen verdere rijksbemoediging meer. Het tweede beleidsuitgangspunt heeft te maken met het stellen van milieugrenzen. Het voornemen is een «stand still» voor de milieuoverlast te introduceren. Dit betekent concreet dat de geluidsoverlast, de het externe veiligheidsrisico, maar ook de uitstoot van CO<sub>2</sub> niet verder mag toenemen.

Op dit moment vergen de volgende werkzaamheden aandacht:

Een verkenning van de noodzaak om de SRKL de status van PKB te geven. Met de recente inzichten rond het Schiphol-dossier en de voorziene herziening van de WRO zijn er argumenten om niet te blijven vasthouden aan de PKB-status.

Het SRKL zal rond 2003 zijn beslag moeten krijgen. Bij de werkzaamheden die behoren bij de totstandkoming van het SRKL behoren ondermeer het maken van een MER (Milieu Effect Rapportage), een decentralisatie onderzoek, een economisch effecten onderzoek en een onderzoek naar

toepassing van nieuwe milieunormen. Begin 2001 is gestart met het maken van het MER en de overige onderzoeken.

De planning is dat eind 2001 PKB deel I gereed is (indien wordt vastgehouden aan de PKB-procedure).

De Rijksoverheid geeft in overleg met betrokken provincies en gemeenten verdere invulling aan haar besluit om taken en bevoegdheden met betrekking tot de regionale en kleine velden te decentraliseren naar gemeenten en provincies.

Concreet betreft het de regionale luchthavens Rotterdam (RA), Maastricht (MAA) en Eelde (GAE), Twente en Eindhoven voor zover het burgermedegebruik betreft, en een 15-tal kleine luchthavens.

Momenteel loopt van Rijksweg de procedure om de financiële banden met de luchthavens te beëindigen. Het gaat om afkoop van verliesafdekking, nakomen afspraken over investeringsbijdragen en vervreemding van aandelen.

#### *Wet- en regelgeving*

Het verzorgen van aanwijzingen. Een aanwijzing is een besluit van de minister, waarin plaats, omvang, gebruik en milieugrenzen van een luchthaven worden vastgelegd. Tot het moment waarop het SRKL in werking treedt worden de aanwijzingen die voor die tijd nog afgerond dienen te worden gebaseerd op het SBL. De aanwijzingen die momenteel in voorbereiding zijn en die in werking treden na 2003 worden al in lijn met het nieuwe SRKL-beleid opgesteld.

Voor niet alle luchthavens is de aanwijzingsprocedure – waarin ook een milieuzonering is opgenomen – afgerond. Rotterdam Airport zal naar verwachting eind 2001 volledig aangewezen zijn. Voor de luchthaven Maastricht Aachen vigeert momenteel een interimaanwijzingsbesluit maar de bedoeling is een definitieve aanwijzing in 2004 gereed te hebben die in lijn is met het SRKL. De meeste kleine luchthavens zijn aangewezen en gezoneerd.

Het mede ontwikkelen van bron- en vlootbeleid terzake. Het gaat hier om invulling geven aan politiek/bestuurlijke wensen t.a.v. de kleine luchtvaart (ultra lichte vliegtuigen (ULV) en very light aircrafts (VLA), reclameslepers e.d.) en algemene gebruiksbeperkingen (vlieghoogtes, vliegen boven stiltegebieden e.d.) en overleg met de (kleine) luchtvaartsector;

De regionale overheden zullen met bepaalde onderwerpen zelf actief aan de slag moeten gaan om bijvoorbeeld vermijdbare hinder samen met de luchtvaartsector te reduceren dan wel te voorkomen.

#### *Uitvoering en handhaving*

Momenteel heeft het Rijk zich nog verplicht tot bijdragen in de afkoop van de jaarlijkse bijdragen in de exploitatieverliezen van de luchthavens van Maastricht, Eelde, Twente en Texel. Verder wordt in infrastructurele voorzieningen in verband met baanverlenging geïnvesteerd voor Maastricht en Eelde, respectievelijk bij benadering EUR 32 mln. en EUR 5 mln. Daarnaast zal het rijk haar aandelenpakket in de luchthavens van Maastricht, Eelde en Texel vervreemden. Zoals hiervoor is aangegeven, zijn de inspanningen erop gericht deze financiële bemoeienis te beëindigen.

Het kabinet heeft besloten tot het beëindigen van de rijksbijdrage voor de luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens. De kosten van de luchtverkeersbeveiliging in het Nederlandse luchtruim worden binnen vier jaar (uiterlijk in 2004) volledig kostendekkend door de gezamenlijke heffingen ten behoeve van de luchtverkeersleiding. Deze operatie krijgt momenteel haar beslag.

Op basis van het SRKL en de aanwijzingen neemt het Rijk een aantal verplichtingen op zich. Het gaat om de effectuering van het decentralisatiebeleid voortvloeiend uit het SRKL en het uitvoeren van isolatieprojecten bij de verschillende regionale luchthavens alsmede het afhandelen van schaderegelingen en – bij MAA – passende regelingen. De gelden voor deze laatste twee activiteiten zijn gemandateerd aan de Regionale Directies van RWS.

#### 11.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen beleid (in EUR1000)</b>						
<b>11 Effectief werkend luchtvaartbestel</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>11 662</b>	<b>15 663</b>	<b>29 215</b>	<b>42 654</b>	<b>41 895</b>	<b>41 895</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>11 662</b>	<b>15 663</b>	<b>29 215</b>	<b>42 654</b>	<b>41 895</b>	<b>41 895</b>
<b>11.01 Programma uitgaven</b>	<b>9 516</b>	<b>13 935</b>	<b>27 619</b>	<b>41 049</b>	<b>40 291</b>	<b>40 291</b>
– 11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk	476	595	594	594	589	589
Exploitatie	476	595	594	594	589	589
– 11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavenst	7 966	12 413	25 362	29 582	28 804	28 804
Investerings (ontwikkeling infrastructuur en afbouw RKL)	7 966	12 413	25 362	29 582	28 804	28 804
– 11.01.99 Overige programma uitgaven	1 074	927	1 663	10 873	10 898	10 898
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	1 074	927	1 663	10 873	10 898	10 898
<b>11.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>2 146</b>	<b>1 728</b>	<b>1 596</b>	<b>1 605</b>	<b>1 604</b>	<b>1 604</b>
– Overige apparaatsuitgaven	2 146	1 728	1 596	1 605	1 604	1 604
<b>11.03 Ontvangsten</b>	<b>9 690</b>	<b>9 690</b>	<b>9 690</b>	<b>9 690</b>	<b>9 690</b>	<b>9 690</b>
– Dividend KLM/AAS	9 690	9 690	9 690	9 690	9 690	9 690

#### 11.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>							
<b>11 Effectief werkend luchtvaartbestel</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen		30	0	0	0	0	0
Jaarverplichtingen		10	10	10	10	10	10
Bestuurlijke verplichtingen		60	87	90	90	67	67
Niet vastgelegd in verplichtingen		0	3	0	0	23	23

In de regel «jaarverplichting» zijn de apparaatsuitgaven opgenomen. In de regel «bestuurlijke verplichtingen» zijn met name de bijdragen aan ZBO's

opgenomen. De resterende reeks geeft inzicht in de vrije ruimte voor verplichtingen voor onderzoek en ontwikkeling en voor apparaats-uitgaven.

#### *11.6 Groeiparagraaf*

De prestatie-indicator voor de doelstelling «Het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk» zal de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit van Schiphol in vergelijking met andere luchthavens gaan meten. Het streven is om in de begroting van 2003 dit uitgewerkt te hebben in concrete prestatie-indicatoren, in het verlengde van de verder uitgewerkte streefwaarde. Het opnemen van prestatie-indicatoren gericht op transit- en inkomende passagiers/vracht wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van het beleidsartikel.

Het streven is om in de begroting 2003 de streefwaarden en prestatie-indicatoren met betrekking tot «De provincie is de verantwoordelijke bestuurslaag voor het beleid ten aanzien van de regionale en kleine luchtvaart» gereed te hebben. Dit geldt tevens voor «Het bewerkstelligen van een vooraanstaande rol in het internationaal overleg met als doel internationale maatregelen vast te stellen die zullen leiden tot een stillere vloot».

Het internationaal overleg om een stillere vloot te bewerkstelligen wordt gevoerd in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en in Europa (ECAC-landen en EU). Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren.

Het streven is om in de begroting van 2003 via de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden als aandachtspunt mee te nemen.

Tevens is het streven om in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatieprogrammering op te nemen.

## 12 DUURZAME LUCHTVAART

### 12.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

Bij een duurzame ontwikkeling wordt op een evenwichtige wijze rekening gehouden met de belangen van de consumenten, alsmede met de economische- en de milieubelangen. Het vinden van een balans tussen deze, soms tegengestelde belangen, is belangrijk omdat zowel de kwaliteit van de leefomgeving, als de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van een goed luchtvaartnetwerk bijdragen aan welzijn en welvaart. De geoperationaliseerde doelen zoals vermeld in de navolgende paragrafen, richten zich ogenschijnlijk alleen op het aspect milieu, namelijk «het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende emissies en voor de geluidsbelasting door de luchtvaart». Hierbij moet worden bedacht dat bij de vaststelling van beschermingsniveaus, zoals grenswaarden voor de luchtverontreinigende uitstoot en geluidsbelasting, nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de belangen van milieu, economie en consument, zich vertalend in een beheerste groei van de luchtvaart.

Ten aanzien van het milieubeleid voor de luchtvaart richt het kabinet zich op het internaliseren van milieukosten in de prijs van luchtvervoer, het in internationaal verband pleiten voor versneld invoeren van vernieuwende technologie bijvoorbeeld door het stellen van eisen aan het geluid en de emissies van vliegtuigen, het stellen van eisen aan vliegprocedures, en het stellen van grenzen aan de milieubelasting rond luchthavens. Daarbij wordt gezocht naar het juiste evenwicht tussen groeimogelijkheden voor de luchtvaart en bescherming van de leefomgeving.

Met ingang van 1 juli 2001 zijn de uitvoerings- en handhavingsactiviteiten in het kader van de luchtvaart overgegaan naar het Inspectoraat Verkeer en Waterstaat (IVW).

### 12.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

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

Hierbij wordt gestreefd naar het beperken van de uitstoot van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub>, conform internationale afspraken. De groei van het luchtverkeer in de komende decennia wordt geschat op 5% per jaar. Door autonome technologische ontwikkelingen groeien de emissies met circa 3% per jaar. De emissies groeien relatief minder dan het luchtverkeer door schonere technologieën. Het streven is om de toename van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart via internationaal overeen te komen beleidsmaatregelen te beperken tot minder dan 3%.

Tevens wordt gestreefd naar het beperken van de uitstoot van de luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van Nederlandse luchthavens, daarbij toetsend of aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Voor Schiphol zullen emissieplafonds voor CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub>, PM10 en benzeen worden vastgelegd in het zogenoemde Luchthavenverkeersbesluit. Voor de overige luchtvaartterreinen zal een landelijk kader (geënt op het Schiphol stelsel) worden vastgesteld in het SRKL, met als uitgangspunt geen verdere groei van de emissies (stand-still);



Beperken van de geurhinder en luchtverontreinigende uitstoot in de directe omgeving van Schiphol door het uitvoeren van een ALARA maatregelenpakket.

De gehanteerde prestatie-indicatoren zijn de uitstoot van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub>, door de luchtvaart (tijdens de vlucht), de uitstoot van de luchtvaart in de omgeving van luchthavens, de luchtkwaliteit in de omgeving van luchthavens en de geurhinder in de omgeving van luchthavens.

De aan Schiphol gerelateerde maatregelen zullen zijn vastgesteld na het gereedkomen in 2002 van de Schipholwet en de daarmee samenhangende besluiten. Implementatie van maatregelen zal in de jaren daarna plaatsvinden. Het SRKL zal volgens planning gerealiseerd worden in de periode tot 2004.

Doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, mede-overheden, internationale luchtvaart gremia.

Het bereiken van de streefwaarden vergt zowel een nationale als een internationale aanpak. Enerzijds omdat eenzijdige maatregelen bijvoorbeeld ten aanzien van de beperking van CO<sub>2</sub> uitstoot weinig effect zullen hebben op de mondiale milieuproblemen en anderzijds omdat eenzijdige maatregelen zullen leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. De aanpak van de lokale luchtverontreiniging rond luchthavens kan effectief worden aangepakt door het stellen van emissieplafonds en het toezien op de naleving daarvan. Voor het bereiken van de gestelde streefwaarden in het algemeen, is V&W sterk afhankelijk van de inspanningen van derden. In het internationaal overleg rond b.v. de reductie van CO<sub>2</sub>, is V&W slechts één speler. Inspanningen van de luchtvaartsector ten aanzien van de ontwikkeling en toepassing van technologie in de vloot en bij de uitvoering van het ALARA maatregelenpakket, dragen in belangrijke mate bij aan het bereiken van de streefbeelden.

### **Beperken geluidshinder luchtvaart**

De volgende streefwaarden worden hierbij gehanteerd.

Het streven naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens, door het in internationaal verband vaststellen van eisen ten aanzien van de geluidsproductie van vliegtuigen en internationale maatregelen gericht op de uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen. NB. met stiller wordt bedoeld: stiller dan als gevolg van de autonome ontwikkelingen.

Het voorkomen van het overschrijden van de in de aanwijzingen aangegeven geluidszones rond de luchtvaartterreinen in Nederland. Zoals onder het volgende punt is aangegeven, zal vanaf 2003 voor Schiphol een gewijzigd stelsel van grenswaarden geluid gelden. Naar verwachting zal rond 2005 ook voor de overige luchthavens een in beginsel daarvan afgeleid systeem van grenswaarden gaan gelden.

Het vanaf 2003 voorkomen van het overschrijden van de in het dan van kracht zijnde Luchthavenverkeersbesluit aangegeven nieuwe grenswaarden geluid voor de luchthaven Schiphol.

De prestatie-indicatoren die worden gehanteerd zijn het gemiddelde geluidsniveau van de vloot die Nederlandse luchthavens aandoet, de

geluidsbelasting rond de luchtvaartterreinen in Nederland en de onder-  
vonden geluidshinder in de omgeving van luchtvaartterreinen.

Tijdshorizon van dit operationele doel is het bewerkstelligen van een stille vloot via internationaal overleg zal zich naar verwachting over een geruim aantal jaren uitstrekken. De aan Schiphol gerelateerde maatregelen zullen zijn vastgesteld na het gereedkomen in 2002 van de Schipholwet en de daarmee samenhangende besluiten. Implementatie van maatregelen zal in de jaren daarna plaatsvinden. Het SRKL zal volgens planning gerealiseerd worden in de periode tot 2004.

De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, mede-overheden, internationale luchtvaart gremia.

Het bereiken van de streefwaarden aangaande het luchtvaartgeluid vergt een nationale en internationale aanpak. Eenzijdige maatregelen bijvoorbeeld ten aanzien van de uitfasering van lawaaiige vliegtuigen leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. Internationale afspraken gericht op een stillere vloot vergroten de mogelijkheden om binnen een vastgesteld geluidsbudget groei van de luchtvaart te kunnen accommoderen. Voorts is internationale aanpak noodzakelijk om invoering van nieuwe technologieën te bewerkstelligen. Daarnaast wordt via een nationale aanpak grenzen gesteld aan de hoeveelheid geluidsbelasting rond de luchtvaartterreinen; het stellen van grenswaarden is een effectief middel om de geluidsbelasting binnen zekere toelaatbare grenzen te houden.

Voor het bereiken van de gestelde streefwaarden is V&W afhankelijk van derden zoals andere landen die participeren in het internationaal overleg en de luchtvaartsector voor een zodanige afwikkeling van het verkeer dat de gestelde grenswaarden niet worden overschreden.

### *12.3 Beleidsinstrumenten*

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

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het bewerkstelligen van een vooraanstaande rol in het internationaal overleg met als doel zo effectief mogelijke maatregelen vast te stellen die leiden tot een reductie van de broeikasgassen en in het bijzonder het in internationaal verband nastreven van internalisering van de externe milieukosten.

Voor wat de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart betreft, is door de VN landen tijdens de klimaatconferentie in Kyoto afgesproken dat reductie hiervan bewerkstelligd moet worden via de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren (in ieder geval tot de ICAO Assembly in het jaar 2004).

Het bewerkstelligen van een vooraanstaande rol in het internationaal overleg met als doel internationale maatregelen vast te stellen die zullen leiden tot een stillere vloot. Het internationaal overleg om een stillere vloot te bewerkstelligen wordt gevoerd in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en in Europa (ECAC-landen en EU). Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren.

Faciliteren van het overleg tussen sector en omgeving met als doel het maken van afspraken over aspecten die hinder kunnen vermijden

#### *Wet- en regelgeving*

Het in het Luchthavenverkeersbesluit vastleggen van emissieplafonds voor de luchtverontreinigende uitstoot door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol.

Het vaststellen van een ALARA maatregelenpakket ter beperking van de geuruitstoot en luchtverontreinigende stoffen. Het vaststellen van een kader voor de luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van de regionale en kleine luchtvaartterreinen in het SRKL.

Het in het Luchthavenverkeersbesluit vastleggen van grenswaarden voor de geluidsbelasting rond Schiphol alsmede het vastleggen van regels inzake het gebruik van banen en luchtruim. Het vaststellen van een beleid voor de geluidsbelasting rond de luchtvaartterreinen voor de regionale en kleine luchtvaart in het SRKL. Voor wat betreft de uitvoering worden deze grenswaarden onder meer vertaald in de RGV ten behoeve van woning-isolatie.

### **Beperken geluidshinder luchtvaart**

#### *Uitvoering en handhaving*

De beleidsuitvoering is gericht op een omvangrijk isolatieprogramma bij woningen gelegen in de betrokken geluidszones rondom Schiphol en de regionale vliegvelden gericht op het bereiken van een adequaat beschermingsniveau voor geluid.

#### *12.4 Budgettaire gevolgen van beleid*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen beleid (in EUR1000)</b>						
<b>12 Duurzame luchtvaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>104 775</b>	<b>52 197</b>	<b>71 630</b>	<b>26 762</b>	<b>26 739</b>	<b>26 739</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>88 886</b>	<b>77 517</b>	<b>81 613</b>	<b>26 762</b>	<b>26 739</b>	<b>26 739</b>
<b>12.01 Programma uitgaven</b>	<b>86 853</b>	<b>76 087</b>	<b>80 312</b>	<b>25 452</b>	<b>25 428</b>	<b>25 512</b>
– 12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart	85 929	75 245	79 492	20 095	19 988	20 072
Investering geluidswerende maatregelen	85 929	75 245	79 492	20 095	19 988	20 072
– 12.01.99 Overige programma uitgaven	924	842	820	5 357	5 440	5 440
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	924	842	820	5 357	5 440	5 440
<b>12.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>2 033</b>	<b>1 430</b>	<b>1 301</b>	<b>1 310</b>	<b>1 311</b>	<b>1 227</b>
– Overige apparaatsuitgaven	2 033	1 430	1 301	1 310	1 311	1 227
<b>12.03 Ontvangsten</b>	<b>39 285</b>	<b>41 310</b>	<b>43 488</b>	<b>45 077</b>	<b>45 077</b>	<b>45 077</b>
– Ontvangsten NVLS fase 1 SPL	7 533	7 896	8 350	8 123	8 123	8 123
– Ontvangsten NVLS fase 2 SPL	31 356	33 035	34 759	36 575	36 575	36 575
– Ontvangsten regionale luchthavens	354	354	354	354	354	354
– Overige ontvangsten	42	25	25	25	25	25

## 12.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven						
12 Duurzame luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	0	0	0	0	0	0
Jaarverplichtingen	0	0	0	0	0	0
Bestuurlijke verplichtingen	0	100	100	100	100	100
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	0	0	0	0

In de regel «bestuurlijke verplichtingen» zijn met name de uitgaven voor geluidswerende maatregelen opgenomen.

### 12.6 Groeiparaagraaf

De vaststelling van emissieplafonds voor de luchtverontreiniging en die van de grenswaarden voor geluidsbelasting rond Schiphol zijn in ontwikkeling in het kader van het ONL (Ontwikkeling Nationale Luchthaven) project.

De vaststelling van een landelijk kader voor de luchtverontreiniging en die voor de geluidsbelasting ten gevolge van de luchtvaart op de regionale luchtvaartterreinen en de luchtvaartterreinen voor de kleine luchtvaart, wordt gerealiseerd in het nog lopende SRKL-traject. Daarin zal ook een nadere kwantificering plaatsvinden. Het komend jaar zullen in het verlengde van het ONL-project en het SRKL-traject, de prestatie-indicatoren verder uitgewerkt en gevisualiseerd worden. Deze worden opgenomen in de begroting 2003.

Het streven is om in de begroting van 2003 via de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden als aandachtspunt mee te nemen.

Tevens is het streven om in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatieprogrammering op te nemen.

## 13 VEILIGHEID WATER

### 13.1 Algemene beleidsdoelstelling

De hoofddoelstelling van het integrale waterbeleid is: «Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd» (vierde Nota waterhuishouding, Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 401, nr. 1). Het 1<sup>e</sup> deel van de hoofddoelstelling heeft betrekking op het onderhavige beleidsartikel «Veiligheid Water». Het 2e deel van deze doelstelling wordt behandeld in beleidsartikel 14 «Waterbeheer».

In de 21e eeuw krijgt Nederland te maken met een toenemende hoogwaterafvoer van de rivieren, wateroverlast en een versnelde stijging van de zeespiegel. Het stelsel van primaire waterkeringen moet bescherming blijven bieden tegen hoge stormvloed op de Noordzee, extreme opwaaiing op het IJsselmeer en het Markermeer en hoge afvoeren op de grote rivieren.

In het beleid met betrekking tot de bescherming tegen hoogwater en wateroverlast zijn forse stappen vooruit gezet. Het kabinet heeft eind 2000 de principes voor het waterbeleid in de 21e eeuw vastgesteld (kabinetstandpunt: «Anders omgaan met water») en uitgewerkt in de vijfde Nota ruimtelijke ordening, de derde Kustnota en het besluit om tot de planfase voor de verruiming van de Rijn en zijn takken over te gaan. Tot de verruiming van de Maas in Limburg was al eerder besloten.

Overeenkomstig de in het kabinetstandpunt «Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw» uitgewerkte lijn zullen in het toekomstige veiligheidsbeleid ruimtelijke en daarnaast ook technische maatregelen genomen worden.

### 13.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### **Het op peil houden en versterken van de waterkeringen**

Doelstelling van het beleid is het (blijven) voldoen aan de veiligheidsnormen per dijkkring uit de Wet op de Waterkering. Deze veiligheidsnormen zijn uitgedrukt in een overschrijdingskans van hoogwaterstanden per jaar.

Voor de onderstaande gebieden zijn de volgende veiligheidsnormen van toepassing:

– Centraal Holland	1:10000
– Kust Zeeland/Noord Nederland/IJsselmeer/Markermeer	1:4000
– Benedenrivierengebied	1:2000
– Bovenrivierengebied	1:1250

De resultaten van de eerste toetsingsronde zullen eind 2001 beschikbaar zijn. Als blijkt dat waterkeringen niet (meer) voldoen aan de norm, zal een programma worden opgezet gericht op het (wederom) behalen van de operationele doelstelling. De voortgang in de uitvoering van dit programma zal daarbij gemeten worden aan de hand van de prestatieindicator «aantal km te versterken waterkeringen». Vooruitlopend op de toetsing is met instemming van de Tweede Kamer reeds in april 1997 begonnen met het herstel van de steenbekledingen van dijken in Zeeland waarvan is geconstateerd dat ze niet aan de norm voldoen. Op basis van

de in 2001 af te ronden landelijke inventarisatie zal het totale programma van benodigde herstelmaatregelen aan de steenbekledingen van de zee- en meerdijken in de rest van Nederland worden opgesteld. Dit programma zal uitgedrukt worden aan de hand van de prestatie-indicator «aantal km te herstellen steenbekledingen».

In het kader van het «Deltaplan Grote rivieren» (DGR) worden waterkeringen versterkt om voor de eerste maal aan de veiligheidsnormen te voldoen. Uit onderstaande tabel blijkt dat het merendeel van deze dijkversterkingen in 2001 gereed zijn. In de tabel is het resterende DGR-programma uitgedrukt in het percentage «resterende werken in km».

Percentage resterende werken DGR en gereed aantal km «waterkering veilig»						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Km veilig	675	755	863	890	892	892
Rest %	24	15	3	1	0	0

Bron: 14e Voortgangsrapportage DGR, IPO, d.d. 1 april 2001.

Voor de versterking van de dijken van Flevoland langs het Markermeer geldt als streefdatum «gereed 2005». Deze versterking is toegezegd bij de verzelfstandiging van de IJsselmeerpolders. Bovendien is deze versterking noodzakelijk vanwege de aanwijzing van het Markermeer tot buitenwater.

### Het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren

Het eind 2001 vast te stellen nieuwe Randvoorwaardenboek ten behoeve van de 2<sup>e</sup> toetsingsronde gaat uit van een toename van de maatgevende afvoer van de Rijn van 15 000 m<sup>3</sup>/s naar 16 000 m<sup>3</sup>/s. Hierdoor zal in veel gevallen het vereiste beschermingsniveau niet meer worden gehaald. Het programma «Ruimte voor de Rivier» moet er toe leiden dat de wettelijk vereiste veiligheidsnorm in 2015 wederom bereikt wordt. Dit programma beoogt verlagings van de hoogwaterstanden, voornamelijk door afgraven en herinrichten van uiterwaarden, soms in combinatie met verlegging van de primaire waterkering en zonodig versterkingen. Eind 2000 is met het Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier de verkenningsfase afgesloten en is gestart met de planstudiefase. Door waterstandsberekeningen zal uit de planstudies onder meer moeten blijken hoeveel hectare uiterwaard daadwerkelijk verdiept/verlaagd moet worden om de beoogde daling van de hoogwaterstand te bereiken. Het uitvoeringsprogramma «Ruimte voor de Rivier» zal worden uitgedrukt in «% km van het traject waarop de waterstandsverlagende maatregelen zijn, respectievelijk worden uitgevoerd». Voorgaande is in lijn met de toezeggingen over de Van Zijl kentallen.

Vooruitlopend op de resultaten van de planstudies worden al «geen-spijt» maatregelen uitgevoerd. Deze maatregelen worden deels uit het Infrafonds gefinancierd en deels met Europese steun in het kader van IRMA. Ruimte voor de Rivier gaat in veel gevallen samen met natuurontwikkeling in de uiterwaarden.

De Wet op de waterkering geldt niet voor de kaden in Limburg die woonkernen tegen hoge waterstanden in de Maas beschermen. Wel is voor de bescherming tegen wateroverlast in dit gebied met de regio afgesproken dat de kaden in het jaar 2015 voldoen aan een norm van

1:250 (overschrijdingskans van hoogwaterstanden per jaar). Als tussen-doelstelling is opgenomen dat in 2005 voor 70% aan deze norm wordt voldaan.

In combinatie met de verbetering van de kaden in Limburg wordt in dat gebied de veiligheid ook vergroot door de waterstanden bij hoge afvoeren te verlagen. Dit gebeurt door de Maas te verbreden en te verdiepen. De voortgang van het programma zal worden uitgedrukt in de prestatie-indicator «percentage beschermd bevolkt gebied».

### Het bestrijden van de structurele kusterosie

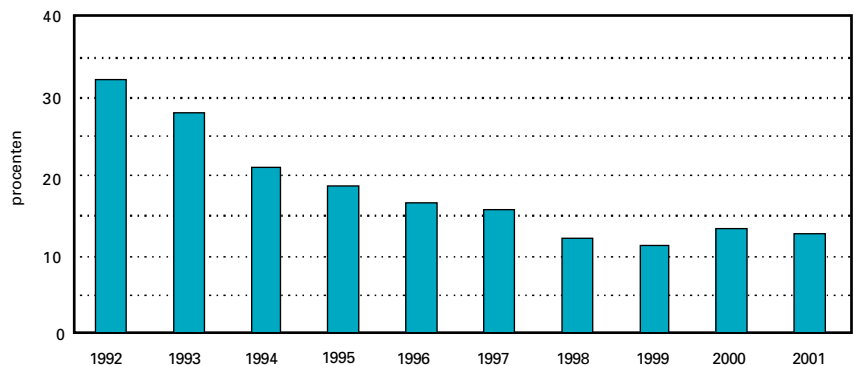
De operationele beleidsdoelstelling voor de circa 250 km zandige Nederlandse kust is het dynamisch handhaven van de kustlijn op het niveau van 1990 (de basiskustlijn). Dit gebeurt voornamelijk door het suppleren van zand op het strand en de vooroever, en met ingang van 2001 ook op dieper water.

Elke twee jaar worden aan de hand van de kustmetingen<sup>1</sup> van de afgelopen tien jaren de zogenaamde kustlijnkaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten wordt de ligging van de kust ten opzichte van de Basiskustlijn (BKL) vastgesteld. Indien de BKL wordt overschreden, dat wil zeggen de meerjarige trend ligt landwaarts van de BKL, wordt bepaald voor welke kustvakken maatregelen nodig zijn. In het algemeen betekent dit dat een zandsuppletie wordt uitgevoerd.

Het doel van dynamisch handhaven is dat de kust zeewaarts van de BKL blijft. Incidentele overschrijding van de BKL betekent overigens niet dat er zich een acuut veiligheidsprobleem aandient. Het dynamisch handhaven van de kust betekent dat de structurele erosie wordt gecompenseerd. Van belang hiervoor is dat over een langere periode gezien de benodigde hoeveelheid zand in het systeem wordt gebracht. Van jaar tot jaar kunnen er verschillen optreden in de hoeveelheid zand die in de praktijk wordt aangebracht.

Dit betekent dat de BKL in een beperkte mate overschreden mag worden. Het onderstaand figuur geeft het percentage kust waarvan de meerjarige trend landwaarts ligt ten opzichte van de basiskustlijn. Zichtbaar is dat het aantal overschrijdingen sinds de beleidskeuze voor dynamisch handhaven (1990) is afgenomen. Het suppleren van zand in het kuststelsel heeft derhalve een positieve werking.

#### Percentage overschrijdingen Basiskustlijn (BKL) in periode 1992–2001:



<sup>1</sup> Meting van de bodemligging vanaf het duingebied tot een diepte van ca. NAP10m in zogenaamde raaien loodrecht op de kustlijn. De afstand tussen de raaien bedraagt ongeveer 200m.

N.B: overschrijding is het percentage raaien waarvan de meerjarige trend landwaarts ligt van de Basiskustlijn (de Basiskustlijn is de norm en gelijk aan de kustlijn van 1990).

Voor de periode 2002–2006 is de verwachting dat de overschrijdingen zullen fluctueren tussen 10 en 15%.

### **Bouwgrondstoffenvoorziening**

Binnen dit artikel is ook het landelijk beleid inzake bouwgrondstoffen opgenomen. De algemene beleidsdoelstelling luidt, kort samengevat: «zo zuinig mogelijk zijn met bouwgrondstoffen, maar wel tijdig genoeg om te kunnen bouwen».

Een adequate bouwgrondstoffenvoorziening (zand, grind, etc. en secundaire en vernieuwbare grondstoffen) is voorwaarde om te kunnen bouwen. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn:

- meer vernieuwbare grondstoffen en het op peil houden van praktisch 100% hergebruik (alleen voor wat betreft baggerspecie is hergebruik nog beperkt);
- aan projecten waarbij zand, klei etc vrijkomt waar mogelijk de doelstelling bouwgrondstoffenvoorziening koppelen;
- de winning van zand op het land verminderen en meer winning in Noordzee, het IJsselmeer/Markermeer.

Op dit moment kan in de vraag naar bouwgrondstoffen worden voorzien. Deel 1 van het tweede structuurschema oppervlaktedelstoffen is in augustus 2001 gepubliceerd. Om de voortgang op dit beleid te monitoren zijn de volgende prestatie-indicatoren opgesteld: «aantal stagnerende bouwprojecten», «het percentage secundaire en vernieuwbare grondstoffen» en «de omvang (Mton) producten uit alternatieve locaties».

#### *13.3 Beleidsinstrumenten*

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Op het beleidsartikel Veiligheid Water worden de uitgaven met betrekking tot de beleidsvoorbereiding en -evaluatie van het veiligheidsbeleid verantwoord. Voor de vorming en uitvoering van effectief beleid is onderbouwing van de te nemen maatregelen van groot belang. Bij de beleidsvoorbereiding en -evaluatie veiligheid water worden drie thema's onderscheiden: veiligheid, kust, rivieren en meren. Onder het thema veiligheid vallen onder meer de kosten (zoals secretariaatskosten) voor de ondersteuning van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen. Onder het thema kust wordt aandacht besteed aan de evaluatie van de kustlijnhandhaving, het effect van klimaatontwikkeling op de veiligheid, de ligging van de kustlijn en aan het realiseren van integraal beleid voor de kustzone. Tot het thema rivieren en meren behoren het internationaal overleg inzake de uitvoering van de hoogwateractieplannen voor de Rijn en de Maas, de effecten van planvorming in het buitenland, zoals dijkverbeteringen en het effect van het inzetten van retentiebekkens in het buitenland, alsmede het effect van klimaatontwikkeling op de rivierafvoer.

##### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van het beleid inzake veiligheid water is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft de artikelen 02.01 en 03.04.



**Tabel: overzicht uitgaven veiligheid water op het Infrastructuurfonds (in EUR1000)**

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Art.	Omschrijving						
IF 02.01	Natte infrastructuur Waterkeren	192 577	268 910	237 362	261 750	270 911	262 509
IF 03.04	Deltaplan grote rivieren	136 894	51 058	28 973	13 648	3 538	

### *Wet- en regelgeving*

Het belangrijkste instrument voor het uitvoeren van het beleid in zake de veiligheid tegen overstromingen is de Wet op de waterkering (Stb 1996/8). Deze wet regelt de vijfjaarlijkse cyclus van het toetsen van primaire waterkeringen en het stellen van randvoorwaarden ten behoeve van deze toetsing. De Wet op de waterkering regelt ook de procedure en de verdeling van de verantwoordelijkheden voor het uitvoeren van versterkingen om aan de vereiste veiligheid te kunnen voldoen.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en opgesteld door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW), de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden. Hierin wordt ook specifiek aandacht besteed aan veiligheid.

Monitoring van de voortgang van het programma DGR vindt plaats middels halfjaarlijkse rapportages aan de Tweede Kamer in het kader van de procedureregeling grote projecten. Ruimte voor de Rivier is medio 2001 ook aangemerkt als groot project en de wijze van rapporteren wordt nader uitgewerkt.

De Wet op de waterkering biedt geen kader voor het realiseren van Ruimte voor de Rivier. In het voorjaar van 2002 zal daarom het voorontwerp van een nieuwe wet, de Wet op de hoogwaterbescherming worden ingediend.

### 13.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
<b>13 Veiligheid water</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>5 485</b>	<b>5 491</b>	<b>5 485</b>	<b>6 203</b>	<b>7 438</b>	<b>7 944</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>4 930</b>	<b>5 924</b>	<b>5 982</b>	<b>6 750</b>	<b>7 944</b>	<b>7 944</b>
<b>13.01. Programma-uitgaven</b>	<b>4 930</b>	<b>5 114</b>	<b>5 172</b>	<b>5 940</b>	<b>7 134</b>	<b>7 134</b>
<i>13.01.99 beleidsvoorbereiding en -evaluatie</i>	4 930	5 114	5 172	5 940	7 134	7 134
<b>13.02. Apparaatsuitgaven</b>		<b>810</b>	<b>810</b>	<b>810</b>	<b>810</b>	<b>810</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 13.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven						
<b>13 Veiligheid water</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	7	3	1	–	–	–
Jaarverplichtingen	53	53	53	47	40	40
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	–	–	–	–	–	–
Niet vastgelegd in verplichtingen	40	44	46	53	60	60

#### Aangegane individuele verplichtingen

Voor het uitvoeren van het beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het vlak van beleidsvoorbereiding en -evaluatie.

#### Jaarverplichtingen

Deze verplichtingen worden aangegaan voor uitgaven voor personeel, materieel en automatisering bij de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat.

#### Niet vastgelegd in verplichtingen

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die noodzakelijk zijn om beleidsinstrumenten in te zetten om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

### 13.6 Groeiparaagraaf

Getracht is in de begroting 2002 zo volledig mogelijk te zijn in het formuleren van prestatiegegevens. Het streven is de concreetheid van doelen en volledigheid van prestatiegegevens te vervolmaken in de begroting van 2003. Een deel van de in paragraaf 13.2 bij geoperationaliseerde doelstellingen genoemde prestatie-indicatoren kan thans nog niet in kwantitatieve zin worden ingevuld.

De prestatie-indicator welke is gekoppeld aan het voldoen aan de veiligheidsnormen per dijkkring kan pas kwantitatief worden ingevuld aan

de hand van de toetsingsresultaten op basis van de Wet op de waterkering. De eerste resultaten van deze toetsing zullen eerst eind 2001 beschikbaar komen.

Eind 2001 komt de landelijke inventarisatie van de te herstellen steenbekledingen gereed. Op basis hiervan kan een eerste indicatie worden gegeven van het aantal te herstellen km steenbekledingen.

Voor de prestatie-indicatoren gekoppeld aan de verlaging van de hoogwaterstanden op de grote rivieren zijn eveneens nog geen kwantitatieve gegevens beschikbaar. Naar verwachting is de planstudie «Ruimte voor de Rivier» in 2004 gereed. Vanaf dat moment kan het gevraagde % km van het traject waarop waterstandsverlagende maatregelen moeten worden uitgevoerd worden geleverd.

Voor de onbedijkte Maas geldt dat zij in 2015 moet voldoen aan een niveau 1:250. Eerst na definitieve politieke besluitvorming rondom de Grensmaas en Zandmaas kan deze prestatie-indicator verder worden uitgewerkt.

Op dit moment kan in de vraag naar bouwgrondstoffen worden voorzien. Doel is dit voor de toekomst te handhaven. Verwacht wordt dat eind 2003 indicaties kunnen worden gegeven ten aanzien van het gebruik van secundaire en vernieuwbare grondstoffen en de omvang producten uit alternatieve locaties.

Bij de nadere uitwerking van streefwaarden en genoemde prestatiegegevens zullen de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en de afhankelijkheid van derden als aandachtspunt worden meegenomen. Het streven is deze punten in de begroting van 2003 te verbeteren. Een nadere beschouwing van uitvoeringsmaatregelen zal moeten uitwijzen hoe deze het best geconcretiseerd kunnen worden in meetbare waarden.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Deltaplan Grote Rivieren
- Projectoverstromingsrisico's

Het streven is in de begroting van 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

## **14 WATERBEHEER**

### *14.1 Algemene beleidsdoelstelling*

De hoofddoelstelling van het integrale waterbeleid is: «Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd (Vierde Nota waterhuishouding).» Het tweede deel van deze doelstelling (bewoonbaarheid, gezonde en veerkrachtige watersystemen) heeft betrekking op het beleid inzake waterbeheer. Het eerste deel van deze doelstelling wordt behandeld in beleidsartikel 13 Veiligheid Water.

De afgelopen twee jaar is binnen het kader van de omschreven NW4-doelstelling van het waterbeheer een tweetal accenten gelegd.

In de eerste plaats is dat de vaststelling van de Europese kaderrichtlijn water. Deze legt nadruk op een stroomgebiedsgewijze aanpak van het waterbeheer en koppelt het waterkwaliteitsbeleid aan het ecologisch functioneren van watersystemen.

Voor het waterkwantiteitsbeleid is het eind 2000 vastgestelde regeringsstandpunt «Anders omgaan met water, Waterbeleid 21e eeuw» (WB 21) van groot belang. Hierin wordt aangegeven welke aanpak nodig is om te blijven voldoen aan de vastgestelde veiligheidsniveaus en de kans op wateroverlast terug te dringen. Twee denklijnen staan hierbij centraal:

1. Door toepassing van het principe: vasthouden, bergen, afvoeren zoveel mogelijk op natuurlijke wijze omgaan met water en watersystemen.
2. Verdere verdieping en uitwerking van de watersysteem- en stroomgebiedbenadering, zowel nationaal als internationaal. Met gebiedsgericht beleid kan de samenhang binnen het waterbeleid en tussen aan elkaar verwante beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, natuur, milieu en water op efficiënte wijze worden bereikt. Internationaal vindt de uitwerking van de watersystemen stroomgebied benadering plaats via onder meer de EU-kaderrichtlijn Water.

Het waterkwantiteitsbeleid wordt in samenhang met het kwaliteitsbeleid verder uitgewerkt. Dit wordt vastgelegd in het Bestuursakkoord Waterbeheer 21e Eeuw dat het Rijk met verschillende partijen in 2002 zal afsluiten.

De taken van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van het waterbeheer bestaan uit de beleidsontwikkeling van het waterbeheer en de daarvoor benodigde instrumenten en organisatie. Daarnaast zijn er taken ten aanzien van het beheer van rijkswateren. De uitgangspunten daarvoor zijn vastgelegd in het «Beheersplan voor de Rijkswateren» (BPRW). Voor de verschillende taken is kennis van het watersysteem onontbeerlijk. Ook andere beheerders maken daar gebruik van.

### *14.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

#### **Kwaliteit van het water en de waterbodems**

De kwaliteit van het water en de waterbodems dienen geen beperkingen op te leveren voor de toegekende functies.

Bovenstaande wordt in het navolgende nader geconcretiseerd in verschillende streefwaarden.

1. Bereiken van streefwaarden zoals vastgelegd in NW4 op langere termijn Verwaarloosbaar Risico (VR) en

2. Voor 2006 overschrijding van Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) voor zoveel mogelijk stoffen voorkomen.

Water heeft talloze gebruiksfuncties. De kwaliteit van het water en de waterbodem dienen zodanig te zijn dat het watersysteem die functies ook daadwerkelijk kan vervullen. Van belang hiervoor is dat de kwaliteit van het water voldoet aan de normen uit NW4 en de EU-richtlijnen. V&W is voor alle watersystemen kaderstellend wat betreft het beleid voor de waterkwaliteit. De verantwoordelijkheid voor de feitelijke uitvoering van het beleid kent een onderscheiding tussen het hoofdwatersysteem (V&W) en het regionale watersysteem (regionale beheerders). In NW4 is als doelstelling opgenomen om op korte termijn het MTR en op langere termijn de streefwaarde te realiseren. Deze MTR en streefwaarden (verwaarloosbaar risico) zijn voor een groot aantal stoffen vastgelegd. Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en uitgegeven door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW), de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. In deze rapportage wordt meer gedetailleerd ingegaan op de ontwikkeling van de belasting van verschillende watersystemen met verontreinigende stoffen. Binnen V&W wordt onderzocht op welke wijze de gedetailleerde informatie kan worden geaggregeerd tot prestatiegegevens die kunnen worden gebruikt bij een beoordeling of de operationele doelstelling wordt gehaald. Momenteel wordt daarbij gedacht aan «de mate van afwijking ten opzichte van het maximaal toelaatbaar risico (MTR) en Streefwaarde (VR) voor groepen van stoffen».

3. Goede uitvoering en handhaving van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) en de Wet Bodembescherming (WBB).

4. Voortgang aanpak diffuse bronnen.

De water- en bodemkwaliteit worden ook beïnvloed door punt- en diffuse lozingen. Twee van de instrumenten om het beleid uit te voeren betreft het vergunningeninstrument op basis van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) en de Wet Bodembescherming (WBB). V&W is verantwoordelijk voor de toepassing van de WVO en de WBB in het hoofdwatersysteem, de rijkswateren. Dat betekent in de eerste plaats dat voor alle activiteiten op/in/aan rijkswater een vergunning moet zijn verleend dan wel een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB) van toepassing moet zijn waarin rekening is gehouden met het geldende beleid en de stand der techniek. Voor de WVO zullen daarom ook reeds verleende vergunningen met enige regelmaat opnieuw moeten worden gezien. De frequentie van herziening vraagt maatwerk waarbij rekening wordt gehouden met de beleidsontwikkeling en de technische ontwikkelingen in de desbetreffende sector en bedrijven. Het kader voor adequate vergunningverlening is beschreven in het CIW-handboek «WVO-vergunningverlening» van mei 1999.

Naast het verlenen en herzien van vergunningen is een adequate handhaving geboden. De wijze en intensiteit van controle moet worden afgestemd op het risico van water(bodem)verontreiniging, de aard van de bedrijfsprocessen en de drijfveren voor niet norm-conform handelen. Het adequate handhavingsproces is beschreven in de CIW-nota «Handhaving WVO, een kwestie van kunnen, willen en doen» van december 2000.

Naast de invloed van puntlozingen wordt de waterkwaliteit voor een belangrijk deel bepaald door diffuse bronnen van waterverontreiniging. Een deel van deze bronnen valt onder AMvB's. De inspanningen zijn daar vooral gericht op het bevorderen van en toezicht op de naleving. Voor een ander deel van de diffuse bronnen zal reductie moeten worden bereikt door gedragsbeïnvloeding. Hiervoor is (nog) geen kengetal voorhanden. Het totaal van de inspanningen in het kader van emissiereductie kan worden gerelateerd aan het terugdringen van de emissies naar het oppervlaktewater. Voor het monitoren van de stand van zaken met betrekking tot de beleidsdoelstelling op het gebied van de WVO, WBB en de aanpak van de diffuse bronnen zal gebruik gemaakt gaan worden van de volgende prestatie-indicatoren: percentage activiteiten dat beschikt over een adequate vergunning (waarbij rekening is gehouden met geldend beleid en stand der techniek); percentage activiteiten waarbij toezicht op naleving conform de vastgestelde uitgangspunten heeft plaatsgevonden en afname belasting oppervlaktewateren (eens per 5 jaar).

5. Sanering historische waterbodempluimverontreiniging is voor 2025 afgerond en;

6. Toename hergebruik baggerspecie (al dan niet na verwerking). Het beleid voor de waterbodempluim valt in twee delen uiteen. In de eerste plaats is als doel gesteld om nieuw gevormd sediment in watersystemen voortdurend te verbeteren. De normering zoals die geldt voor het water is hier op afgestemd. De voortgang van de ontwikkeling van de sedimentkwaliteit is derhalve bepalend voor de ontwikkeling van de sedimentkwaliteit. Hierop is reeds ingegaan bij de eerst genoemde streefwaarden.

In de tweede plaats richt het beleid zich op de sanering van historisch verontreinigde waterbodempluim. Het beschikbaar krijgen van voldoende bewerkings-, verwerkings- en stortcapaciteit is bij de aanpak van historische verontreiniging een belangrijke opgave.

In NW4 is aangegeven dat met een saneringsperiode van 25 tot 40 jaar rekening moet worden gehouden. Met het eind 2001 op te stellen 10-jarensce­nario zal worden ingegaan op de mogelijkheden voor een meer integrale aanpak van de programmering en prioriteitsstelling van projecten en van de planning van de stort- en verwerkingscapaciteit. Uitgangspunt daarbij is dat sanering prioriteit heeft op die plaatsen waar negatieve beïnvloeding op de toegekende gebruiksfuncties het grootst is. Met het jaarlijks aan de Tweede Kamer aangeboden «Saneringsprogramma Waterbodempluim Rijkswateren» wordt gedetailleerd ingegaan op de planning van de sanering van rijkswateren voor de komende periode. De voortgang van deze doelstelling zal gemonitord worden aan de hand van de volgende twee prestatie-indicatoren: 1) percentage uitgevoerde werken uit saneringsprogramma rijkswateren; 2) percentage hergebruik baggerspecie.

### **Een maatschappelijk overwogen kwantiteitsbeheer**

Het kwantiteitsbeheer is primair gericht op het handhaven van veiligheid, het voorkomen van wateroverlast en een optimale waterverdeling van de toegekende functies.

Uitgangspunt bij waterverdeling en peilbeheer is dat de veiligheid tegen overstromingen niet in gevaar komt: ijs en sediment kunnen optimaal afgevoerd worden. Met in achtneming van deze randvoorwaarde wordt het kwantiteitsbeheer afgestemd op de andere gebruiksfuncties die zijn

toegekend in het BPRW. Voor het kwantiteitsbeheer zijn o.a. scheepvaart, natuur en landschap en regionale watervoorziening sterk bepalend. Hierna wordt voor de verschillende functies aangegeven hoe deze doelstelling kan worden geconcretiseerd en met welke prestatie-indicatoren deze kunnen worden gemonitord.

Ten behoeve van de veiligheid en het voorkomen van overlast is en wordt de spui- en gemaalcapaciteit in beheer bij het Rijk afgestemd op het gedefinieerde veiligheidsniveau en peilbeheer.

De Wet op de Waterkeringen (WoW) geeft normen voor de kans op overstroming die niet mag worden overschreden. De berekende kans hangt ondermeer af van de afvoercapaciteit naar zee van de verschillende systemen. Daarbij zal telkens een afweging moeten worden gemaakt tussen vergroting van die capaciteit en de vergroting van de bergingscapaciteit (horizontaal of verticaal).

Daarbij wordt in voorkomende gevallen ook rekening gehouden met de invloed op het regionale waterbeheer dat afhankelijk is van afvoer van overtollig water naar rijkswater. Deze keuze tussen bergings- en afvoercapaciteit zal ook expliciet aan de orde komen bij peilbesluiten en de mate waarin en omstandigheden waaronder daarvan kan worden afgeweken (o.a. IJsselmeer en Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal). Deze peilbesluiten bepalen daarmee in feite de benodigde afvoercapaciteit. Als prestatie-indicator wordt hieraan toegevoegd «het aantal gevallen waarin spui- of gemaalcapaciteit in beheer bij het Rijk niet in overeenstemming is met het vastgestelde niveau voor zowel de veiligheid als het peil».

Naar aanleiding van de wateroverlast in 1998 is geconstateerd dat de gemaalcapaciteit bij IJmuiden en Gouda onvoldoende is. Deze zullen met respectievelijk 100 en 7,5 M<sup>3</sup>/s worden uitgebreid.

De uitgevoerde verkenning naar het Waterbeheer in het Natte Hart (IJsselmeer, Markermeer, Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal) heeft geleid tot de conclusie dat uitbreiding van de spuicapaciteit in de afsluitdijk noodzakelijk is. Een MER-studie op basis waarvan een besluit tot uitbreiding kan worden genomen is gestart.

De kans op watertekorten zullen door klimaatsveranderingen toenemen. Verdeling van water uit het hoofdsysteem (o.a. Maas, Rijn, IJsselmeer) is van belang voor het regionale waterbeheer. In het Kabinetsstandpunt Waterbeheer 21e eeuw is aangegeven dat er een studie zal worden verricht naar de laagwaterverdelings-problematiek. Op basis daarvan zal worden bezien of de huidige prioriteitstelling kan worden gehandhaafd. In het kader van het bestuursakkoord Waterbeheer 21e eeuw zal worden bezien of en zo ja op welke wijze eventuele nadere afspraken met regionale waterbeheerders over het peilbeheer dan wel de aanvoer van water in geval van droogte noodzakelijk zijn.

Natuurgebieden stellen eisen aan het Waterbeheer. Verdroging geldt als één van de belangrijkste oorzaken van het achteruitgaan van de kwaliteit van de natuur in Nederland. Als doelstelling van het beleid om verdroging tegen te gaan geldt dat het verdroogde areaal in 2010 met 40% moet zijn verminderd ten opzichte van referentiejaar 1985. De keuze voor het principe: vasthouden, bergen, afvoeren voor de aanpak van wateroverlast zal ook positieve effecten hebben op de aanpak van de verdroging. Bij het uitwerken van de watersysteemvisies door de regio zal aandacht worden besteed aan de verdroging. Tevens zal bij een in het kader van de

veiligheid uit te voeren watertoets eveneens de invloed van voorgenomen activiteiten op verdroging worden betrokken. Gezien de complexiteit van monitoring en de termijnen die nodig zijn om het begin van herstel van verdroogde gebieden te constateren wordt niet jaarlijks bepaald in welke mate verdroging is teruggedrongen. Op basis van de 1 x per 2 jaar opgestelde verdrogingskaart kan worden aangegeven hoe de doelstelling en realisatie zich verhouden tot elkaar. De prestatie-indicator die daarbij wordt gehanteerd is «% afname verdroging sinds 1985».

### **Infrastructuur en inrichting voor watersystemen**

Het watersysteem kan de toegekende functies wat betreft infrastructuur en inrichting vervullen.

Deze doelstelling heeft betrekking op alle functies die in het Beheersplan Rijkswateren aan watersystemen zijn toegekend. In de praktijk zijn naast veiligheid (zie artikel 13) voor de rijkswateren met name scheepvaart en natuur bepalend voor de wijze van inrichting en de financiële consequenties. Derhalve zijn voor die twee functies concretere beleidsdoelen en prestatie-indicatoren opgenomen.

In verband met de infrastructuur (scheepvaart) wordt er naar gestreefd een vlotte en veilige scheepvaart door behoud van het oorspronkelijke vaarwegontwerpprofiel te realiseren. Daarnaast dienen kunstwerken (sluizen, bruggen) te voldoen aan het streefbeeld zoals verwoord in het Beheersplan Rijkswateren (BPRW).

Vanuit het transportbeleid zoals vastgelegd in het NVVP wordt gestreefd naar een optimale benutting van de vaarwegen voor transport van goederen en in toenemende mate personen. Dit vereist een inrichting die transport mogelijk maakt bijvoorbeeld door bediende sluizen maar ook kribben in de rivieren. Het voorkomen van verondieping van vaarwegen waardoor niet meer kan worden voldaan aan de bij het type vaarweg behorende diepgang vergt continue aandacht. Daarbij dient te worden beseft dat de capaciteit van kunstwerken in beginsel niet afgestemd zal zijn op piekbelasting. Ook zal het noodzakelijke beheer aan kunstwerken onvermijdelijk leiden tot periodiek enig extra oponthoud. Bij het onderhouden van de vaardiepte zal een optimum gevonden moeten worden tussen het risico van enige verondieping en hoog frequent onderhoud. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met fluctuaties in waterafvoer en daarmee het waterpeil. In overleg met de sector zal nader worden bepaald wanneer van een «knelpunt» moet worden gesproken en dit wordt tevens als prestatie-indicator gehanteerd. Daarnaast wordt als prestatie-indicator gepresenteerd «het aantal vaarwegen met vaarbeperking doordat actuele vaarwegprofiel afwijkt van het vaarwegklasseprofiel».

De inrichting is afgestemd op de te vervullen functies. Niet alleen de infrastructuurfunctie voor de scheepvaart stelt eisen aan de inrichting. Ook toegekende functies als drinkwater, recreatie, natuur en visserij stellen eisen. Om te bereiken dat al die functies vervuld kunnen worden is onder andere een verder herstel en (her)inrichting van hoofdwatersystemen noodzakelijk. Speerpunten hierbij zijn het creëren van natuurlijker overgangen tussen zout en zoet, geleidelijke overgang tussen land en water, een natuurlijker peilverloop en meer mogelijkheden voor vismigratie.



De EU-Kaderrichtlijn water legt een sterk accent op het ecologisch functioneren van de watersystemen. Het op orde hebben van de chemische kwaliteit is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde maar garandeert niet een afdoende resultaat. Ook de inrichting zal daarop worden afgestemd.

Natuurontwikkeling in rijkswateren wordt via diverse instrumenten, afspraken en overlegtrajecten bereikt. De belangrijkste doelstellingen in hectares betreffen:

- |                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| 1. NURG:                 | 7000 ha in 2015; |
| 2. IJsselmeergebied:     | 3000 ha in 2010; |
| 3. Zuid-Hollandse Delta: | 3000 ha in 2010. |

Naast die grootschalige projecten is ook het creëren van natuurvriendelijke oevers en het realiseren van vispassages van belang voor een goed functionerend systeem. Het gevoerde beheer heeft op veel plaatsen grote invloed gehad op natuurlijke zoet/zout overgangen. Op verschillende plaatsen wordt herstel nagestreefd; zo is bijvoorbeeld gekozen voor het op een kier zetten van de Haringvliet. Om de voortgang van deze doelstellingen te monitoren zal van «het percentage ingerichte ha NURG, IJsselmeergebied, en ZuidHollandse Delta»; «het aantal km gerealiseerde natuurvriendelijke oever» en; «het percentage gerealiseerde vistrappen in rijkswateren» als prestatie-indicatoren gebruik worden gemaakt.

### 14.3 Beleidsinstrumenten

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Op het beleidsartikel Waterbeheer worden de programma-uitgaven verantwoord met betrekking tot de beleidsvoorbereiding en evaluatie van het beleid inzake het integrale waterbeheer. Voor de vorming en uitvoering van beleid is onderbouwing van te nemen maatregelen van groot belang, mede met het oog op de effectiviteit van beleid. Onderzoek vormt hiervoor een onmisbare basis.

De beleidsvoorbereidende en evaluerende activiteiten kunnen worden onderscheiden in de volgende clusters:

- beleidsgericht onderzoek en advies: belangrijke thema's: waterhuishoudkundige vragen ten aanzien van aan- en afvoer van water; waterkwaliteitsproblematiek; herstel en inrichting van watersystemen;
- beleidsinstrumentarium;
- internationaal overleg.

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 02.02.

**Tabel: overzicht uitgaven waterbeheer op het Infrastructuurfonds (in EUR1000)**

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Art.	Omschrijving						
IF 02.02	Natte infrastructuur Waterbeheer	625 369	618 181	638 207	589 057	710 790	695 106

#### *Wet- en regelgeving*

Twee van de instrumenten om het waterkwaliteitsbeleid uit te voeren betreft het vergunningeninstrument op basis van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) en de Wet Bodembescherming (WBB). V&W is verantwoordelijk voor de toepassing van de WVO en de WBB in het hoofdwatersysteem, de rijkswateren.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Jaarlijks wordt in «Water in Beeld», de voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland en een uitgave van CIW, de stand van zaken geschetst voor alle watersystemen. Deze wordt tegelijkertijd met de begrotingsverantwoording aan de Staten-Generaal aangeboden.

#### *14.4 Budgettaire gevolgen van beleid*

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>14 Waterbeheer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>29 472</b>	<b>21 279</b>	<b>21 430</b>	<b>20 676</b>	<b>20 723</b>	<b>20 723</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>26 032</b>	<b>20 408</b>	<b>20 559</b>	<b>19 806</b>	<b>19 852</b>	<b>19 852</b>
<b>14.01. Programma-uitgaven</b>	<b>26 032</b>	<b>17 839</b>	<b>17 990</b>	<b>17 237</b>	<b>17 283</b>	<b>17 283</b>
14.01.99 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	26 032	17 839	17 990	17 237	17 283	17 283
<b>14.02. Apparaatsuitgaven</b>		<b>2 569</b>	<b>2 569</b>	<b>2 569</b>	<b>2 569</b>	<b>2 569</b>
<b>14.03. Ontvangsten</b>	<b>1 327</b>	<b>2 360</b>	<b>2 360</b>	<b>2 360</b>	<b>454</b>	<b>454</b>

#### *14.5 Budgetflexibiliteit*

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>						
<b>14 Waterbeheer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	8	4	1	0	0	0
Jaarverplichtingen	56	72	72	74	74	74
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	0	0	0	0	0	0
Niet vastgelegd in verplichtingen	36	24	27	26	26	26

#### **Aangegane individuele verplichtingen**

Voor het uitvoeren van het beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het vlak van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

#### **Jaarverplichtingen**

Deze verplichtingen worden aangegaan voor uitgaven voor personeel, materieel en automatisering bij de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat.

## **Niet vastgelegd in verplichtingen**

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die noodzakelijk zijn om beleidsinstrumenten in te zetten om de beleidsdoelstellingen te bereiken.

### *14.6 Groeiparaagraaf*

Getracht is in de begroting 2002 zo volledig mogelijk te zijn in het formuleren van prestatiegegevens. Het streven is de concreetheid van doelen en volledigheid van prestatiegegevens te vervolmaken in de begroting van 2003. Thans is een aantal prestatiegegevens (al genoemd in paragraaf 14.2) bij geoperationaliseerde doelstellingen nog in ontwikkeling.

Bereiken van streefwaarden zoals vastgelegd in NW4 op langere termijn en voor 2006 overschrijding van voor zoveel mogelijk stoffen voorkomen. Ten aanzien van de mate van afwijking van MTR en VR wordt er binnen V&W onderzocht op welke wijze de gedetailleerde informatie binnen de rapportage Water in Beeld kan worden geaggregeerd tot prestatiegegevens die kunnen worden gebruikt bij een beoordeling of de operationele doelstelling wordt gehaald. Momenteel wordt daarbij gedacht aan de mate van afwijking ten opzichte van het MTR en VR voor groepen van stoffen. Ten behoeve van een goede uitvoering en handhaving van de WVO en de WBB kan het :

1. percentage activiteiten dat beschikt over een adequate vergunning;
2. percentage activiteiten waarbij toezicht op naleving conform de vastgestelde uitgangspunten heeft plaatsgevonden;
3. afname belasting oppervlaktewateren gemeten worden.

Binnen V&W wordt onderzocht welke graadmeter(s) gebruikt kunnen worden om de WVO en WBB-inspanningen te toetsen. Dit moet resulteren in prestatiegegevens voor de adequaatheid van het vergunningenbestand WVO/WBB, voor het naleefgedrag en voor de belasting van het oppervlaktewater.

Met het jaarlijks aan de Tweede Kamer aangeboden «Saneringsprogramma Waterbodembodem Rijkswateren» wordt gedetailleerd ingegaan op de planning van de sanering van rijkswateren voor de komende periode.

In de toekomst wordt gestreefd naar een verdere toename van het hergebruik baggerspecie. Er is een stimuleringsregeling in ontwikkeling die naar verwachting in 2002 in werking treedt. Met ingang van 1 januari 2002 wordt het storten van reinigbare baggerspecie belast.

In het kader van het in 2002 te bereiken bestuursakkoord Waterbeheer 21e eeuw zal worden bezien of en zo ja op welke wijze eventuele nadere afspraken met regionale waterbeheerders over het peilbeheer dan wel de aanvoer van water in geval van droogte noodzakelijk zijn.

Wat betreft het verdroogde areaal met een natuurfunctie moet dit areaal in 2010 met 40% zijn verminderd ten opzichte van het referentiejaar 1985 (bron: NW4). Over de voortgang van de bestrijding van de verdroging, primair een taak voor provincies en waterschappen, wordt jaarlijks gerapporteerd in «Water in Beeld» (uitgave van CIW). Basis hiervoor vormt een tweejaarlijkse voortgangsrapportage van het IPO. In de praktijk is gebleken dat de vaststelling wanneer in een bepaald gebied de verdroging volledig is opgeheven moeilijk een eenduidig antwoord is te geven. De provincies en waterschappen denken dat dit zal verbeteren als

voor alle gebieden het Gewenst Grond- en Oppervlaktewater Regime (GGOR) is vastgesteld. Daarbij moet worden aangetekend dat dit nog wel enige jaren zal vergen.

Een vlotte en veilige scheepvaart kan gerealiseerd worden door behoud van het oorspronkelijke vaarwegontwerpprofiel. Daarnaast dienen kunstwerken (sluizen, bruggen) te voldoen aan het streefbeeld zoals verwoord in het Beheersplan Rijkswateren (BPRW). Bij het onderhouden van de vaardiepte zal een optimum gevonden moeten worden tussen het risico van enige verondieping en hoog frequent onderhoud. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met fluctuaties in waterafvoer en daarmee het waterpeil. In overleg met de sector zal nader worden bepaald wanneer van een «knelpunt» moet worden gesproken.

Natuurontwikkeling in rijkswateren wordt via diverse instrumenten, afspraken en overlegtrajecten bereikt. De creatie van natuurvriendelijke oevers en het realiseren van vispassages is van groot belang voor een goed functionerend systeem en zal in de toekomst continueren.

Bij de nadere uitwerking van streefwaarden en genoemde prestatiegegevens zullen de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en de afhankelijkheid van derden als aandachtspunt worden meegenomen. Het streven is deze punten in de begroting van 2003 te verbeteren. Een nadere beschouwing van uitvoeringsmaatregelen zal moeten uitwijzen hoe deze het best geconcretiseerd kunnen worden in meetbare waarden.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Waterverkenningen
- Brokx-nat

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

## **15 EFFECTIEVE TELECOMMUNICATIE- EN POSTMARKT**

### *15.1 Algemene beleidsdoelstelling*

Waar het hier net als bij de verkeer- en vervoersinfrastructuur gaat om de kritische infrastructuur, draagt V&W zorg voor hoogwaardige en maatschappelijk verantwoorde voorzieningen op het terrein van informatie- en communicatietechnologie en post in een concurrerende omgeving.

Met ingang van 1 juli 2001 is het agentschap Rijksdienst voor Radio-communicatie (RDR) opgegaan in de Inspectie Verkeer en Waterstaat onder de naam Divisie Telecom. Het agentschap geeft uitvoering aan het telecommunicatie- en postbeleid en de daarbij behorende wet- en regelgeving. In het kader hiervan beheert het agentschap de frequentieruimte.

Verondersteld wordt, dat de economie in hoog tempo, onder invloed van de informatie- en communicatietechnologie (ICT), verandert in een kennis- of netwerkeconomie, waardoor de vraag naar hoogwaardige ICT infrastructuurvoorzieningen zal toenemen.

De beleidsinspanningen van V&W zijn erop gericht om evenwicht te creëren tussen vraag en aanbod. In het geval dat zich ernstige verstoringen voordoen zal dit aanleiding zijn tot beleidsintensivering.

De aanbieders van ICT- en postvoorzieningen zijn primair verantwoordelijk voor investeringen en aanleg van de nodige infrastructuur. Verondersteld is, dat bevordering van concurrentie en het stimuleren van innovatie leidt tot een tijdig aanbod van voldoende hoogwaardige voorzieningen. Tevens is verondersteld, dat zonder de voorgenomen beleidsinspanning hiervan geen of onvoldoende sprake zal zijn.

De kwaliteit van onze ICT- en postvoorzieningen wordt getoetst aan die van andere landen. Ondanks absolute vooruitgang kan de internationale positie relatief verslechteren, doordat het buitenland beter presteert. In dat geval moet beleidsintensivering worden overwogen.

De consumenten die diensten afnemen bepalen het draagvlak voor nieuwe ontwikkelingen in de ICT markt. Verondersteld is, dat aanbod van hoogwaardige en innovatieve voorzieningen leidt tot ontwikkeling van innovatieve diensten waar vraag naar is. Mocht blijken, dat de markt minder ontvankelijk is, dan zal de beleidsinspanning worden aangepast. Maatschappelijke belangen als beschikbaarheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid, betaalbaarheid, veiligheid zijn slecht eenduidig te definiëren. Het oordeel van de burgers en bedrijven over de kwaliteit van deze aspecten is daarom een belangrijk toetscriterium. Voorshands is dit een onberekenbare factor. De uitkomst van consumenten onderzoek kan de beleidsinzet beïnvloeden.

Het ontstaan van een level playing field (optimale marktcondities), dat verondersteld wordt nodig te zijn voor een vitale sector, is afhankelijk van zowel internationaal bestuurlijke verhoudingen, als van ontwikkelingen in de markt. De trend onder ICT bedrijven van schaalvergroting zou het ontstaan wel eens kunnen bevorderen, terwijl ook denkbaar is, dat buitenlandse overheden liberalisering blijvend vertragen. In het eerste geval kan de beleidsinspanning verminderen in het laatste geval uiteraard niet.

### *15.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

V&W heeft ten aanzien van de nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen een systeem-verantwoordelijkheid. De hierna opgenomen

kengetallen bieden zicht op absolute of relatieve ontwikkelingen t.o.v. andere landen en geven slechts een indicatie van de effectiviteit van de beleidsinspanningen. Waar de markt en allerlei internationale verbanden een belangrijke rol vervullen in de ontwikkeling van het systeem zijn de sturingsmogelijkheden voor V&W beperkt.

### Infrastructuur en diensten

Het zorgdragen voor zodanige randvoorwaarden dat een aanbod van eersteklas infrastructuur en diensten op het gebied van telecommunicatie, telematica en post tot stand komt. Qua aanbod, kwaliteit, prijs en innovativiteit wil Nederland de huidige positie wereldwijd in de komende jaren behouden en zo mogelijk verbeteren. Tevens wil V&W er voor zorg dragen dat er infrastructuur met innovatiepotentie aanwezig is, d.w.z. dat de infrastructuur in Nederland gebruikt kan worden om de mogelijkheden van nieuwe technologieën t.b.v. nieuwe generaties diensten en nieuwe vormen van infrastructuurgebruik in een precommerciële fase te onderzoeken. Nu bestaat zo'n voorziening in de vorm van GigaPort. Hiernaast moet een dergelijke voorziening beschikbaar komen in het project Kenniswijk.

Bij deze doelstelling zijn de volgende kengetallen geformuleerd:

- Aantal alternatieve infrastructuren: dit kengetal geeft inzicht in de ontwikkeling van het aanbod van alternatieve infrastructurele voorzieningen.
- Betrouwbaarheid: dit kengetal is een indicator voor de kwaliteit van de infrastructuur ten opzichte van een aantal benchmarklanden
- Aansluitingen en Gebruik: dit kengetal geeft het daadwerkelijk gebruik van de beschikbare infrastructuren weer ten opzichte van een aantal benchmarklanden

We kennen momenteel vijf draadgebonden toegangstechnieken en twee draadloze, weten PSTN (Public Switched Telephony Network), ISDN (Integrated Services Digital Network), ADSL (Asymmetric Digital Subscriber Line), coaxkabel en glasvezel en mobiele telefonie en satelliet. In het onderstaande schema is de penetratie weergegeven van de verschillende infrastructuren in Nederland.

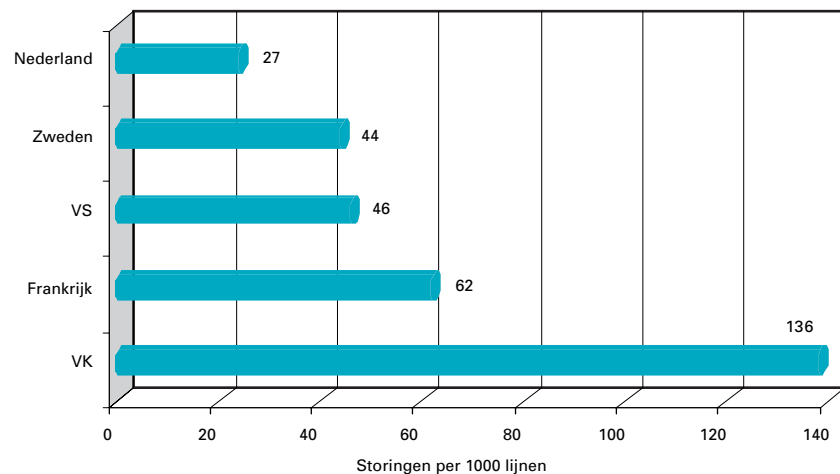
<b>Schema Penetratie van verschillende infrastructuren in Nederland</b>					
<b>Penetratie infrastructuur en randapparatuur x 1000</b>					
	Eind 1996	Eind 1999	Eind 2000	Groei in 1999	Groei in 2000
<b>Totaal PSTN</b>	8100	7 300	6 900	- 5%	- 5,5%
<b>Totaal ISDN</b>	122	2 300	3 000	>100%	30%
<b>ADSL</b>	0	1	12	nvt	>100%
<b>Mobiele telefoons</b>	1100	6 900	10 800	>100%	55%
<b>Kabelaansluitingen</b>	5700	6 120	NB	1%	NB
<b>Glasvezel</b>	NB	NB	ca 7	NB	NB
<b>Internetaansluitingen (particulier en zakelijk)</b>	800	3 000	4 500	>100%	50
<b>Satellietontvangers</b>	275	320	NB	16%	NB

Bron: TNO-STB, surfnet.

Het beleid is er op gericht de introductie van nieuwe voorzieningen te bevorderen en de uitrol te stimuleren. De verwachting is dat ADSL een grote vlucht zal nemen en dat de kabel nog meer voor internet zal worden benut. Op iets langere termijn zal de uitrol van glasvezel in de first mile (deel van de kabel tussen huisdeur en buurtcentrale) plaatsvinden. Hier zal de overheid een stimulerende rol moeten vervullen. Voorts zal de komende jaren op het gebied van draadloze toegang de uitrol van UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) vorm krijgen en vindt de introductie van WLL (Wireless Local Loop) plaats.

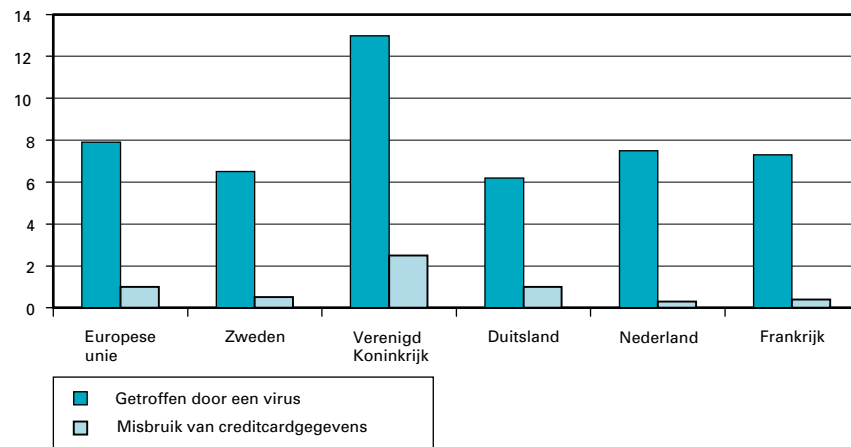
Het aantal storingen bij telefonielijnen van incumbents (hoofdleveranciers van het bestaande aansluitnetwerk) vormt een indicatie voor de betrouwbaarheid. Nederland scoort significant beter dan de andere benchmarklanden.

**Overzicht van aantal storingen bij (vaste) telefonielijnen van incumbents (bestaande marktpartijen) (1997) (per 1000 lijnen)**



Bron: TNO-STB, OECD (2001).

**Overzicht van veiligheidsproblemen met creditcards en virussen (2000) (in percentage internetgebruikers)**

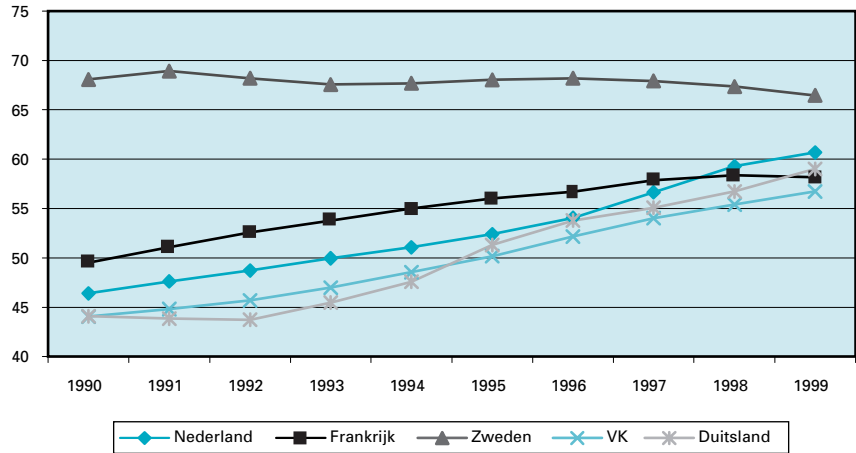


Bron: Eurobarometer.

Uit het schema met betrekking tot het gemeten aantal veiligheidsproblemen blijkt dat Nederland wat het misbruik van creditcardgegevens en virusaanvallen betreft, onder het Europese gemiddelde zit. Overigens moet bij cijfers over fraude op het internet met creditcardgegevens de nodige voorzichtigheid betracht worden omdat deze nogal fluctueren en partijen niet snel geneigd zijn dergelijke incidenten te rapporteren. Het doel van de genoemde actielijnen is de kwetsbaarheid – en daarmee het aantal en de impact van incidenten op internet – te verminderen.

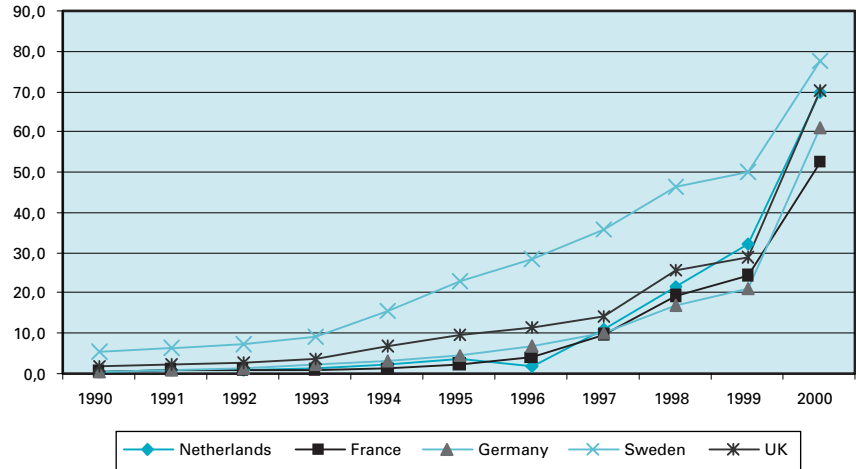
Het kengetal «aansluitingen en gebruik» wordt gemeten ten aanzien van het aantal vaste en mobiele aansluitingen en het aantal gebruikers van internet. Zie hiervoor de bijgaande schema's.

**Overzicht van aantal vaste telefoonaansluitingen per 100 inwoners**



Bron: TNO-STB, op basis van ITU en Mobile Communications.

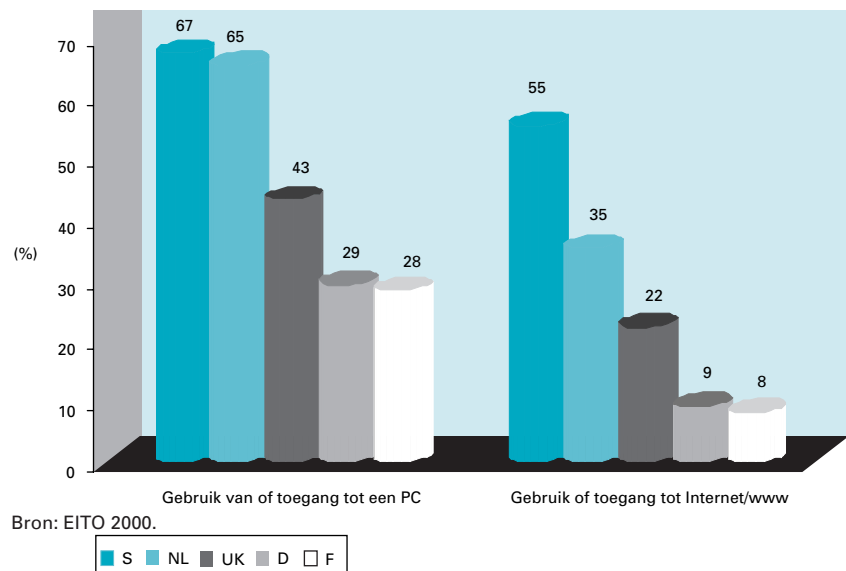
**Overzicht van mobiele telefonieaansluitingen per 100 inwoners**



Bron: TNO-STB, op basis van OECD & Mobile Communications (nb lay-out; Nederlandse landennamen).



## Overzicht van particuliere gebruikers van PC en internet (1999)



Internationaal lijkt het aantal aansluitingen voor vaste telefonie uit te komen op 60 per 100 inwoners. De verwachting is dat dit beeld zich zal stabiliseren door enerzijds de opkomst van de mobiele telefonie en anderzijds de groei van het aantal huishoudens en het aantal aansluitingen per huishouden.

De mobiele telefonie heeft in Nederland een penetratie van 70% (februari 2001), aangenomen wordt dat op basis van de huidige aangeboden technieken de markt vrijwel is verzadigd. Echter, het gebruik zal door nieuwe beschikbare diensten, zoals aangeboden kunnen gaan worden via bijv. UMTS, verder toenemen.

Momenteel heeft 60% van alle Nederlanders aansluiting op internet. Verwacht wordt dat de komende jaren een stabilisatie zal optreden vanwege een verzadiging van de markt.

Hier staat tegenover dat meer sprake zal zijn van «multi-device access». Dit betekent toegang tot Internet via andere apparatuur dan de PC. Deze apparaten zullen via het internet met elkaar communiceren. De kwaliteit en capaciteit van de infrastructurele voorzieningen alsmede het beveiligingsniveau zullen vanwege de eisen die nieuwe diensten daar aan stellen van steeds hoger niveau moeten zijn.

### Waarborgen maatschappelijke belangen

Het zorgdragen voor zodanige randvoorwaarden dat maatschappelijke belangen bij toegang tot, het gebruik van en inpassing van telecommunicatie-, telematica- en postvoorzieningen gewaarborgd zijn.

De gebruikers hebben vertrouwen in de veiligheid, privacy, consumentenbescherming en goede inpassing van communicatie-infrastructuur en kunnen rekenen op goede toegankelijkheid, betaalbaarheid (Universele Dienstverlening) en betrouwbaarheid van communicatievoorzieningen. Vanuit dit perspectief initieert en stimuleert V&W de komende jaren breedband experimenten waarin aanbieders van hoogwaardige infrastructuren/technieken en nieuwe diensten participeren, teneinde tijdig

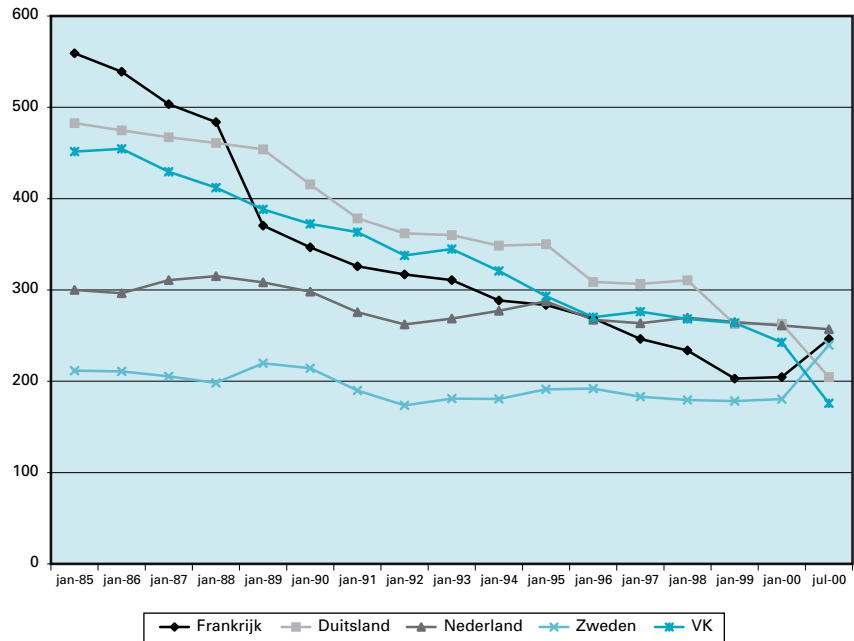
inzicht te krijgen in de preferenties van de burgers op het punt van deze voor hen veronderstelde maatschappelijk gevoelige thema's.

Bij deze doelstelling zijn de volgende kengetallen geformuleerd:

- **Tariefontwikkeling:** dit kengetal biedt inzicht in de betaalbaarheid van de belangrijkste communicatievoorzieningen ten opzichte van een aantal benchmarklanden
- **Betrouwbaarheid:** dit kengetal is een indicator voor de kwaliteit van de infrastructuur ten opzichte van een aantal benchmarklanden. Voor dit kengetal wordt verwezen naar hetgeen hiervoor reeds is opgenomen

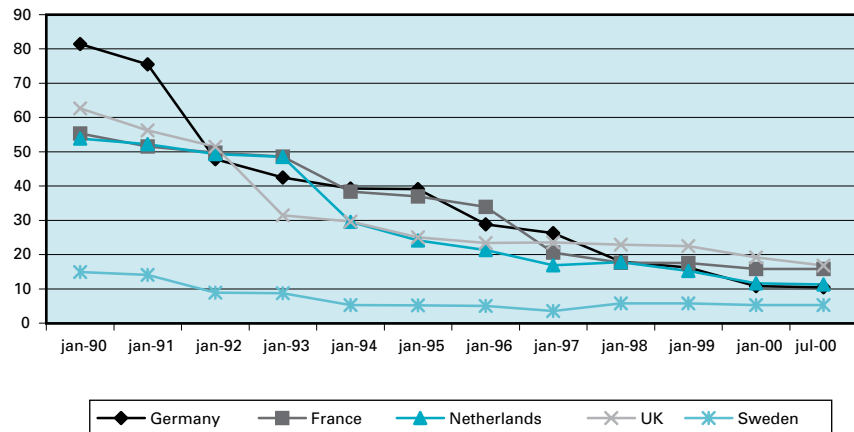
De uitwerking van de tariefontwikkeling wordt weergegeven in de bijgaande schema's.

#### Overzicht tarieven particulieren vaste telefonie



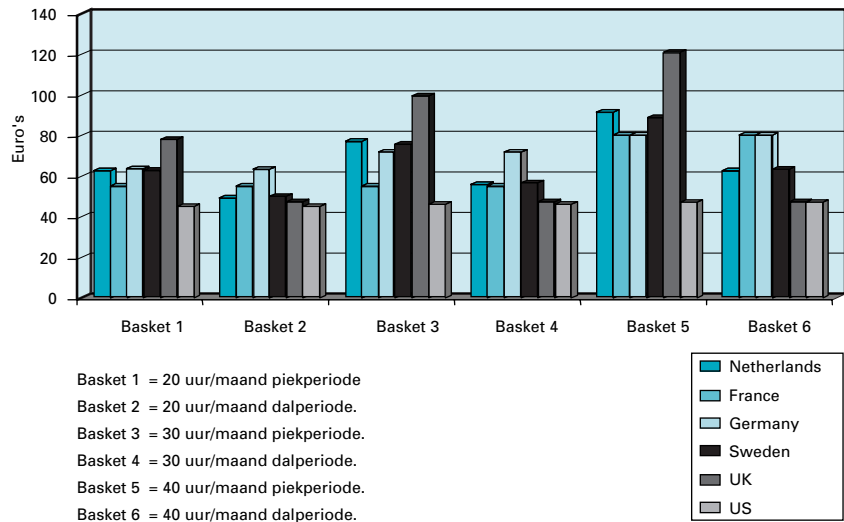
\* Gemiddeld gebruik in euro/maand.

#### Overzicht van ontwikkeling tarieven particuliere mobiele telefonie

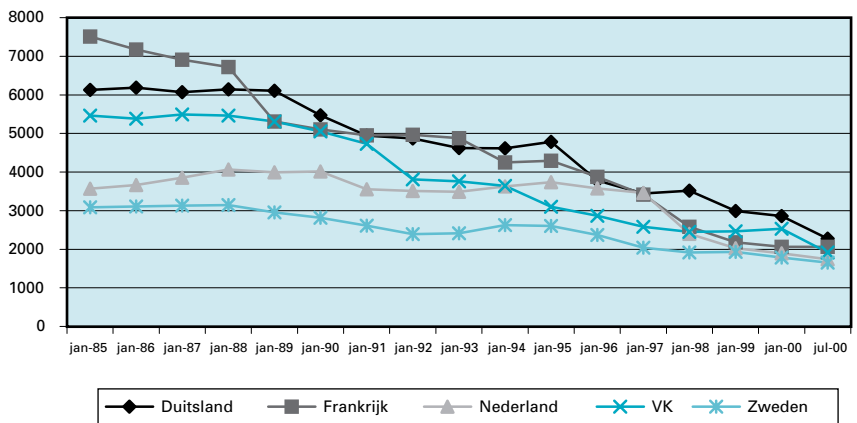


Bron: TNO-STB, Analysis of Cambridge (2001).

**Overzicht Internettarieven bij verschillende gebruikersprofielen (consumentenmarkt)**

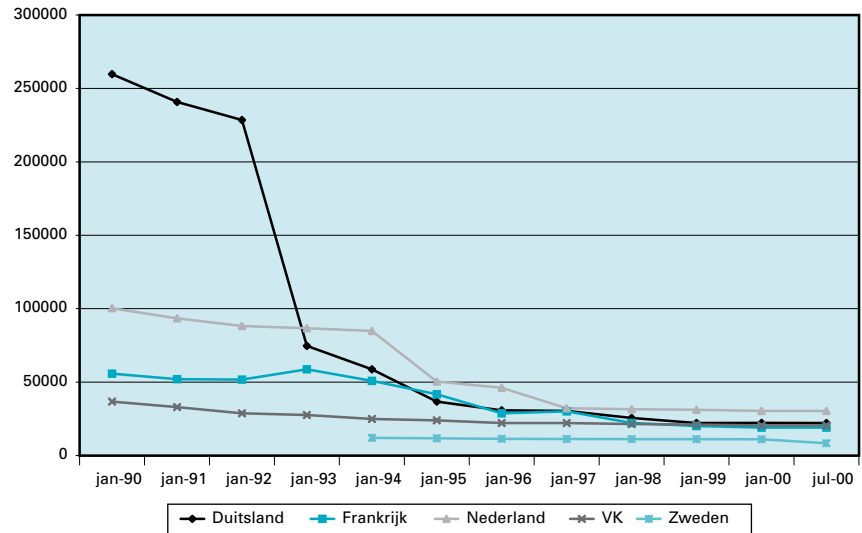


**Overzicht van tarieven zakelijke vaste telefonie**



\* 25 lijnen, gemiddelde jaarkosten per lijn in euro.  
 Bron: Analysis of Cambridge (2001).

## Overzicht van tarieven huurlijnen



\* 2Mbit/s, 30 km nationaal circuit, (gemiddelde jaarkosten per lijn in euro).  
Bron: Analysis of Cambridge (2001).

De tarieven in de vaste telefonie zijn de laatste vier jaar gedaald. De tarieven in ons land behoren niet meer tot de laagste, maar de verschillen zijn erg klein. De tarieven voor mobiele telefonie in ons land behoren tot de laagste in de wereld. De verwachting is dat de tarieven wereldwijd zullen convergeren. Differentiatie zal optreden naar nieuwe diensten en kwaliteit.

Internetgebruik is gekoppeld aan telefoontarieven. Voor veelgebruikers bieden de kabel en ADSL met flat rate een aantrekkelijk tarief.

De tarieven in het zakelijk segment zijn internationaal gezien min of meer op gelijk niveau uitgekomen. Huurlijnen met een grote capaciteit zijn goedkoop, de kleine huurlijnen zijn duur. In de laatste sector zal de introductie van ADSL naar verwachting leiden tot prijsdalingen.

## Zorg voor optimale marktcondities in de sector telecommunicatie en post

Het zorgdragen voor optimale nationale marktcondities en voor zodanige randvoorwaarden dat optimale marktcondities in een zo groot mogelijk aantal landen ontstaan.

V&W wil de komende jaren ertoe bijdragen dat de nationale en Europese markten in de ICT- en Postsector zodanig transparant zijn dat rond het jaar 2005 het stadium van volwassenheid is bereikt. Dit betekent dat er een voldoende mate van level playing field moet zijn in het licht van algemene mededingingsbepalingen. V&W zal in nauwe samenwerking met de toezichthouder er naar streven om binnen deze periode de eindsituatie te bewerkstelligen.

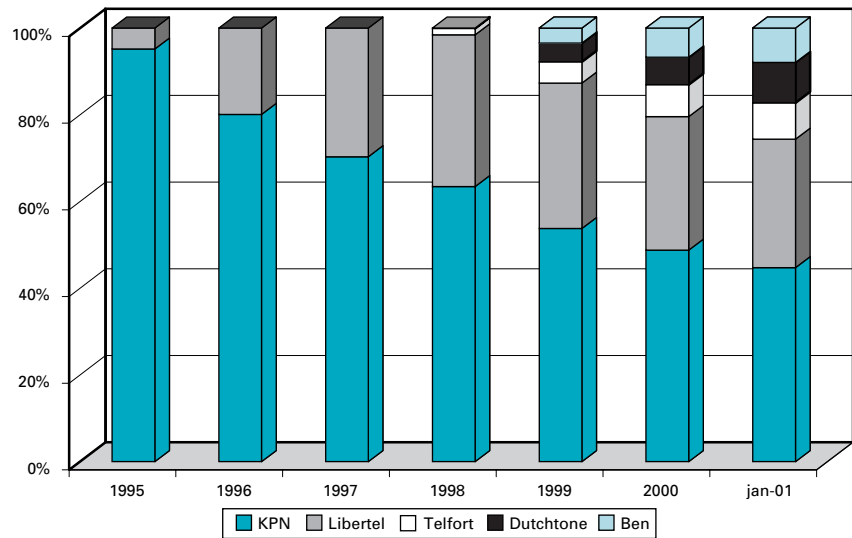
Bij deze doelstelling zijn voorshands de volgende kengetallen geformuleerd:

- Aantal aanbieders/marktaandeelen van ICT-infrastructuur en diensten: dit kengetal biedt inzicht in de samenstelling van het aanbod van de belangrijkste telecommunicatievoorzieningen en de relatieve markt

- Marktaandeel: dit kengetal biedt inzicht in de relatieve marktaandelen van de aanbieders van telecommunicatievoorzieningen.

De uitwerking van het aantal aanbieders en de marktaandelen wordt als volgt gemeten.

**Overzicht ontwikkeling marktaandelen mobiele telefonie (1995-januari 2001)**

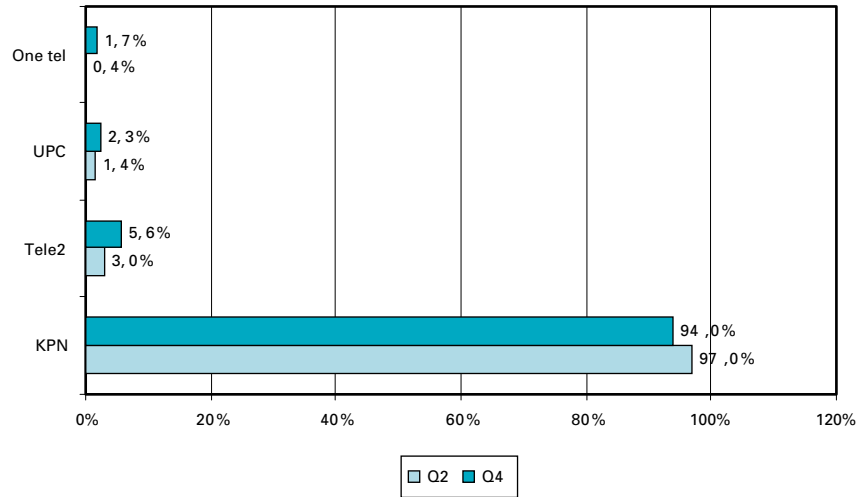


Bron: TNO-STB.

Overzicht marktaandelen KPN 1999–2000		
Indicator	Marktaandeel	
	1999	Eerste helft 2000
Lokaal	>95%	>95%
Nationaal/interlokaal	80%-90%	75%-85%
Internationaal	75%-85%	65%-75%
Vast – Mobiel	90%-100%	85%-95%

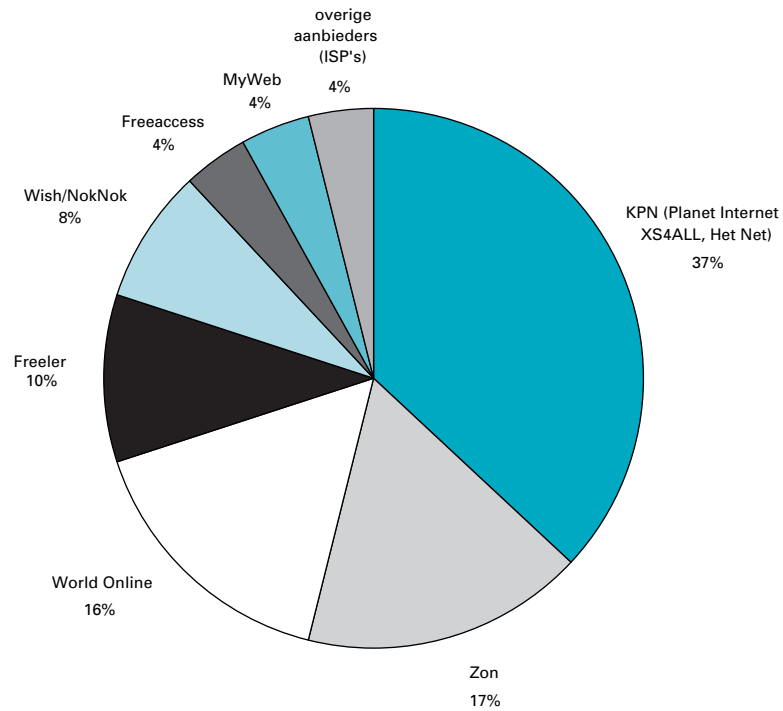
\* Gebaseerd op opbrengst per dienst.  
Bron: TNO-STB op basis van OPTA 2000a.

**Overzicht gebruik van vaste telefoniediensten door consumenten (2000)**



\* Gebaseerd op aantal consumenten.  
Bron: NTM.

**Overzicht ontwikkeling markt voor Internettoegang (ISP's)**



Deze kengetallen worden gemeten ten aanzien van vaste en mobiele telefonie en Internet. Het marktaandeel van KPN in de vaste telefonie is gestaag gedaald conform de beleidsinzet. Van een volledig concurrerende markt is nog geen sprake. Specifieke regelgeving en toezicht blijven de komende jaren noodzakelijk. De markt voor mobiele telefonie wordt steeds Europeser en moet als concurrerend worden beschouwd. Op de Internetmarkt neemt het aandeel van Internet service providers anders dan die van KPN gestaag toe. De verwachting is dat deze trend de komende jaren zal doorzetten.

### 15.3. Beleidsinstrumenten

Om genoemde randvoorwaarden en condities te realiseren worden de volgende instrumenten ingezet.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Beleidskaders vaststellen is van belang om marktpartijen die primair verantwoordelijk zijn voor infrastructuur en diensten richting te geven. Ter voorbereiding van deze beleidskaders wordt ex-ante onderzoek verricht. Daarnaast wordt onderzoek verricht naar de beleidseffecten van de bestaande kaders op de markt en op de consument.

Concreet zijn inspanningen gericht op de effectuering in 2003 van de nieuwe Europese communicatieregels (ONP), op het formuleren van een Breedbandvisie, op een efficiëntere ordening van de AM en FM omroep-frequenties in 2002 en het beschikbaar stellen van frequenties voor WLL. Het Nationaal Antennebeleid wordt geïmplementeerd in de periode 2001–2003. Het TTP beleid (Trusted Third Parties) zal worden geëvalueerd in 2003. Implementatie zal plaatsvinden van de nota Kwetsbaarheid op Internet (KWINT), waarmee het overkoepelend beleidskader is vastgesteld op het terrein van internetveiligheid. Tenslotte wordt onderzoek verricht naar de mogelijke betekenis van de telecommunicatie infrastructuur aan verkeer- en vervoer.

#### *Demonstraties en pilots*

Ruimte creëren en onderhouden voor experimenten en deze zonnig bekostigen draagt bij aan het creëren van een gunstig en innovatief klimaat waarin marktpartijen hun rol moeten spelen. Dit draagt ook bij aan het zekerstellen van maatschappelijke belangen waar de markt niet voor zorgt. Hieraan zijn apparaatskosten verbonden.

In een vorm van publiek private samenwerking zal de Kenniswijk nader gestalte krijgen in de periode 2001–2005. Samen met andere departementen zullen Breedband pilots worden ontworpen. Prioriteit hebben ook twee kansrijke (nieuwe) technologieën, te weten Bluetooth (draadloze korte afstand communicatie) en Location Based Services, ten behoeve van nieuwe diensten zoals cell broadcast (communicatie/plaatsbepaling o.b.v. GSM (Global system for Mobile Communications)). Tenslotte worden de effecten van tracking en tracing op het verkeers- en vervoermanagement op de binnenwateren en in de havens door middel van pilots onderzocht en gedemonstreerd.

#### *Communicatie en draagvlak*

Internationale lobby is nodig om de nationale belangen in de internationale beleidsvorming en -besluitvorming te verzekeren. Op tal van manieren wordt vorm en inhoud gegeven aan de makelaarsrol. Het bijeenbrengen, het beïnvloeden en informeren van marktpartijen. Hieraan zijn apparaatskosten verbonden.

De bewustwordings- en voorlichtings inspanningen ten aanzien van veilig Internet worden nader vormgegeven. Een Task Force naar Canadees voorbeeld wordt ontwikkeld om de uitrol van Breedband infrastructuur te bevorderen.

#### *Financiële Stimulering*

Stimuleringskaders vaststellen en stimuleringsprojecten definiëren en deze zonnig bekostigen draagt bij aan het slechten van barrières in de markt om tot vernieuwing te komen. Gewenste ontwikkelingen kunnen worden bespoedigd.

De inspanningen om te komen tot een netwerk van wetenschappers met kennis van de technologische en economische aspecten van telecommunicatie en een passend onderzoeksprogramma worden voortgezet. De jaarlijkse bijdrage aan de OPTA (Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit) dient ter financiering van de activiteiten voor bezwaar en beroep en voor advisering van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De bijdrage aan het agentschap RDR/divisie Telecom dient ter financiering van de kosten van strafrechtelijke repressieve handhaving en van bezwaar en beroep. Deze bijdrage zal vanaf 1 juli 2001 worden gedaan door de Inspectie V&W. De bijdragen aan internationale organisaties betreffen met de jaarlijkse contributies aan de International Telecommunication Union (ITU), de Universal Postal Union (UPU), de Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Telecommunications (CEPT) en het European Telecommunications Standard Institute (ETSI).

#### *Wet- en regelgeving*

Zolang geen sprake is van een geheel liberale, open markt zonder monopolies zal er behoefte zijn aan sector specifieke regelgeving. Hieraan zijn apparaatskosten verbonden.

Op de agenda staat de privatisering in 2002 van NOZEMA (Nederlandse Omroep Zender Maatschappij). Ook zal de postale regelgeving met het oog op de voorziene nadere liberalisering in de begrotingsperiode worden herzien. Tevens zal de implementatie van de Europese richtlijn met betrekking tot de juridische status van elektronische handtekeningen in 2002 plaatsvinden.

#### *Convenanten en afspraken*

Beheer van Kennis, Kennisinfrastructuur en zonodig gedeeltelijke bekostiging daarvan zijn in het belang van de ontwikkeling naar een sterke marktsector die in belangrijke mate in staat is de gewenste producten te leveren. Hieraan zijn apparaatskosten verbonden.

Verkeer en Waterstaat heeft met de grotere telecommunicatieaanbieders een overeenkomst afgesloten over continuïteitsplanning en crisismanagement, NACOTEL. Hierin zijn afspraken gemaakt over hoe telecommunicatiediensten ongestoord kunnen blijven functioneren en hoe een storing zo snel mogelijk verholpen kan worden. De afspraken zullen de komende twee jaar worden geïmplementeerd.



15.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen beleid (in EUR1000)</b>						
<b>15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>25 547</b>	<b>20 188</b>	<b>20 160</b>	<b>21 907</b>	<b>21 909</b>	<b>21 909</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>25 547</b>	<b>21 867</b>	<b>21 839</b>	<b>21 907</b>	<b>21 909</b>	<b>21 909</b>
<b>15.01. Programma-uitgaven</b>	<b>14 316</b>	<b>16 363</b>	<b>16 392</b>	<b>16 424</b>	<b>16 423</b>	<b>16 507</b>
<i>15.01.01 Infrastructuur en diensten</i>	<i>5 898</i>	<i>9 303</i>	<i>9 303</i>	<i>9 303</i>	<i>9 302</i>	<i>9 302</i>
Bijdrage internat. organisaties	227	227	227	227	227	227
Demonstraties/pilots	5 671	9 076	9 076	9 076	9 075	9 075
<i>15.01.03 Optimale marktcondities</i>	<i>1 428</i>	<i>1 429</i>	<i>1 429</i>	<i>1 429</i>	<i>1 429</i>	<i>1 429</i>
Bijdrage aan OPTA	1 428	1 429	1 429	1 429	1 429	1 429
<i>15.01.08 «deel HGIS»</i>	<i>2 015</i>	<i>2 037</i>	<i>2 037</i>	<i>2 037</i>	<i>2 037</i>	<i>2 037</i>
<i>15.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>4 975</i>	<i>3 595</i>	<i>3 623</i>	<i>3 655</i>	<i>3 655</i>	<i>3 739</i>
Beleidsvoorbereiding & evaluaties	4 975	3 595	3 623	3 655	3 655	3 739
<b>15.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>11 231</b>	<b>5 503</b>	<b>5 447</b>	<b>5 483</b>	<b>5 486</b>	<b>5 402</b>
<b>15.03. Ontvangsten</b>	<b>1 061 941</b>	<b>148 495</b>	<b>130 344</b>	<b>82 697</b>	<b>82 697</b>	<b>82 697</b>
Personeel en materieel	406	406	406	406	406	406
Ontvangsten RDR/divisie Telecom	539	17	17	17	17	17
Ontvangsten OPTA	163	163	163	163	163	163
Ontvangsten KPN en TPG	1 060 833	147 909	129 758	82 111	82 111	82 111

<b>Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven</b>							
<b>15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	3	0	0	0	0	0
Jaarverplichtingen		43	25	24	24	24	42
Bestuurlijke verplichtingen		44	17	17	17	17	29
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	10	59	59	59	59	29

### **Jaarverplichtingen**

In de regel «jaarverplichting» zijn de apparaatsuitgaven opgenomen.

### **Bestuurlijke verplichtingen**

In de regel «bestuurlijke verplichtingen» zijn de bijdragen aan internationale organisaties en aan OPTA opgenomen.

### **Niet vastgelegd in verplichtingen**

De resterende reeks geeft inzicht in de vrije ruimte voor verplichtingen voor onderzoek en ontwikkeling en voor apparaatsuitgaven.

### *15.6 Groeiparagraaf*

Getracht is in de begroting 2002 zo volledig mogelijk te zijn in het formuleren van prestatiegegevens. Het streven is de volledigheid van prestatiegegevens te vervolmaken in de begroting van 2003.

Onderstaand worden de geprogrammeerde beleidsevaluaties van dit artikel weergegeven:

- Evaluatie Telecommunicatiewet '98
- Evaluatie frequentiebeleid
- Evaluatie telematicabeleid
- Evaluatie ONP-richtlijn
- Evaluatie UMTS
- Evaluatie OPTA
- Evaluatie radio-omroep (zero-base)
- Evaluatie aftapbeleid
- Evaluatie nummerbeleid
- Evaluatie TTP-beleid
- Evaluatie RDR
- Evaluatie continuïteitsplanning

Het streven is in de begroting 2003 per artikel een dekkende evaluatie-programmering op te nemen.

De ontwikkelingen in de telecommunicatie- en postsector worden in opdracht van Verkeer en Waterstaat in beginsel door TNO-STB gevolgd. Op basis van circa 90 indicatoren wordt het beleid gemonitord en jaarlijks door Verkeer en Waterstaat gepubliceerd in «Netwerken in Cijfers». De in de begroting opgenomen indicatoren geven vervolgens de belangrijkste ontwikkelingen aan. Tevens worden, conform de toezegging in de kabinetsnota's «De Digitale Delta» en «Netwerken in de Delta», periodiek benchmarkstudies verricht naar de stand van zaken van onze telecommunicatie- en -diensten. De laatste benchmarkstudie is december 2000

afgerond. De daaruit voortvloeiende inzichten worden tevens gebruikt om de ontwikkeling in de sector te blijven volgen en waar dat zinvol is, beleid aan te scherpen.

De indicatoren (en definities/meetmethoden) zijn waar mogelijk gebaseerd op internationale standaarden (ITU). Ten aanzien van de bron wordt waar mogelijk aangesloten bij internationaal erkende instituten als OECD. Mochten dergelijke indicatoren niet (of niet recent) bij dergelijke instituten beschikbaar zijn dan zal TNO, op basis van eigen wetenschappelijke verantwoordingsvereisten, gegevens verzamelen of eventueel zelf aanvullend onderzoek verrichten.

## 16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

### 16.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het leveren van nationaal en internationaal afgesproken meteorologische, klimatologische en seismologische informatie aan de overheid, de samenleving en de internationale wetenschappelijke gemeenschap ten behoeve van de veiligheid, welzijn, economie en duurzame ontwikkeling van Nederland en Europa.

### 16.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

#### Algemene weersverwachtingen

Het verzorgen van tijdige en betrouwbare weerberichten en waarschuwingen voor gevaarlijke weersomstandigheden.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output.								
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Algemene verwachtingen en waarschuwingen								
Minimum temperatuur	MAE (°C) max.	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Maximum temperatuur	MAE (°C) max.	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Neerslag								
Zonneschijn/bewolking	Afwijkingen (%) max.	6	<5	<5	<5	<5	<5	<5
	Afwijkingen (%) max.	7	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Maritieme verwachtingen en waarschuwingen								
Wind	STD (m/s) max.	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
	Afwijkingen (%) max.	4	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Wateropzet								
	STD (m) max.	0,09	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
	Afwijkingen (%) max.	1	<3	<3	<3	<3	<3	<3

#### Toelichting

De kengetallen zeggen iets over de mate waarin de verwachtingen en waarschuwingen juist zijn gebleken. De doelstelling is gehaald indien de realisatie van alle kengetallen binnen de gestelde grenzen valt.

##### Algemene verwachtingen en waarschuwingen

- Minimum temperatuur  
MAE: Dit is de gewogen gemiddelde afwijking in de verwachte minimum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum temperatuur.
- Maximum temperatuur  
MAE: Dit is de gewogen gemiddelde afwijking in de verwachte maximum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden maximum temperatuur.
- Neerslag  
Dit is de afwijking in de voorspelling van neerslag voor het komende etmaal. Gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als voorspeld.
- Zonneschijn/bewolking  
Dit is de afwijking in de voorspelling van zonneschijn/bewolking voor

het komende etmaal. Gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als voorspeld.

#### Maritieme verwachtingen en waarschuwingen

- Wind

STD: Dit is de standaarddeviatie in de verwachte windsnelheden voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.

Afwijking: Dit is de afwijking in de voorspelling van waarschuwingen voor harde wind voor het komende etmaal. Gemeten wordt het percentage waarvoor de opgetreden windsnelheid hoger was dan de waarde van de afgegeven waarschuwing voor harde wind.

- Wateropzet

STD: Dit is de standaarddeviatie in de verwachte wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden wateropzet. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.

Afwijking: Dit is de afwijking in de voorspelling van verhoogde wateropzet voor het komende etmaal. Gemeten wordt het percentage waarvoor de opgetreden wateropzet meer dan 0,3 m hoger was dan de afgegeven waarschuwing voor verhoogde waterstanden.

#### **Informatie overheid en samenleving**

Het onderhouden van een overheids kennis- en data-infrastructuur op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

Het beschikbaar stellen van kennis en informatie betreffende het klimaat, de door de mens veroorzaakte klimaatverandering, en de seismologie aan de internationale wetenschappelijke gemeenschap en aan de Nederlandse overheid en samenleving.

De kennis en informatie betreffende klimaat, klimaatverandering en seismologie, die wordt verspreid middels publicaties, rapporten, conferentiebijdragen, adviezen, gerichte voorlichting e.d., wordt gebruikt enerzijds door de Nederlandse overheid en samenleving ter ondersteuning van het Nederlandse beleid, de inschatting van risico's en ter onderbouwing van te nemen maatregelen, anderzijds door de internationale wetenschappelijke gemeenschap ten behoeve van de vergroting van het mondiale kennisreservoir.

De kwaliteit van deze kennis en informatie wordt bewaakt door de KNMI Raad en wordt elke vijf jaar beoordeeld door een internationaal review Panel.

Het beschikbaar stellen van meteorologische kennis en informatie aan de overheid, de Nederlandse samenleving en aan de internationale gemeenschap alsmede het leveren van informatie en conclusies op basis van wetenschappelijk meteorologisch onderzoek.

De informatie wordt gebruikt door weg- en waterbeheerders, waterschappen en luchthavens.

De streefwaarde is het verkleinen van de ruimtelijke schaal van meteorologische informatie van 50 km nu tot ca 10 km in 2004.

In het kader van de informatieverstrekking aan overheid en samenleving zijn de volgende prestatiegegevens relevant.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output								
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Modelverwachtingen Windsnelheid en windrichting	Gemiddelde verschil- vector (m/s) max.	3,1	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
Gebiedsgemiddelde neerslag	Standaarddeviatie (mm) 24 uur max.	2,2	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4

Prestatiegegevens met betrekking tot de outputhoeveelheden							
Kengetal	Real. 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Externe instanties, bedrijven e.d. die routinematig actuele waarnemingen, modeldata en/of satellietdata afnemen (absolute aantal)		20	20	20	20	20	20
Klimatologische verstrekkingen (absolute aantal)	3 021	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000

### Toelichting

- Windsnelheid en windrichting: Dit is de gemiddelde verschilvector tussen modelprognose en gemeten wind (snelheid en richting). Een vector staat in dit geval voor een 2-assig veld met als assen de windsnelheid en windrichting. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM (**H**igh **R**esolution **L**ocal **A**rea **M**odel) model, 24 uur vooruit, gemiddeld over een gebied dat Nedeland en de Noordzee omvat.
- Gebiedsgemiddelde neerslag: Dit is de standaarddeviatie tussen modelprognose en gemeten gebiedsgemiddelde neerslag. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 12 tot 36 uur vooruit en voor het gebied Nedeland.

### Informatie voor de luchtvaart

Het verzorgen van de meteorologische informatie ten behoeve van de veiligheid van de nationale en internationale luchtvaart.

Het gaat daarbij om de volgende prestatiegegevens.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output							
Kengetal	Realisatie 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tijdigheid TAF (%) min.	97	>97	>97	>97	>97	>97	>97
Tijdigheid TREND (%) min.	98	>97	>97	>97	>97	>97	>97
Afwijkingen TAF/FC zicht (%) max.	8,6	<=10	<=10	<=10	<=10	<=10	<=10
Afwijkingen TREND zicht (%) max.	n.b.	<=5	<=5	<=5	<=5	<=5	<=5
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%) max.	8,6	<10	<10	<10	<10	<10	<10
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%) max.	n.b.	<5	<5	<5	<5	<5	<5

### **Toelichting**

- Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND: Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt. Gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster valt.
- Afwijkingen TAF/FC zicht en TREND zicht: Dit is de afwijking in de zichtvoorspellingen voor de luchtvaart. Gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor het opgetreden zicht meer dan 2 klassen van het voorspelde zicht is afgeweken.
- Afwijkingen TAF/FC wolkenbasis en TREND wolkenbasis: Dit is de afwijking in de wolkenbasisvoorspellingen voor de luchtvaart. Gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor de opgetreden wolkenbasis meer dan 2 klassen van de voorspelde wolkenbasis is afgeweken. De wolkenbasis geeft de wolkenhoogte aan.

### *16.3 Beleidsinstrumenten*

#### *Financiële stimulering*

Voor de deelname van Nederland aan een aantal internationale meteorologische organisatie's waarvan de Wereld Meteorologische Organisatie de belangrijkste is, wordt jaarlijks een contributie betaald in het kader van Informatie overheid en samenleving.

Bijdrage van Verkeer en Waterstaat voor de Algemene weersverwachtingen en Informatie overheid en samenleving.

De bijdrage van V&W stelt het KNMI in staat om haar positie als het nationale data- en kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie waar te maken. Het instituut voldoet aan de vraag naar informatie, adviezen en diensten van de Nederlandse samenleving ten behoeve van welzijn, veiligheid, economie en duurzame ontwikkeling.

Het KNMI heeft de opdracht om de meteorologische, klimatologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het Nederlandse klimaat nu en in de toekomst.

Het productenpakket van het KNMI bestaat uit:

- Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek
- Klimaatonderzoek en klimaatadvies
- Seismologische adviezen en seismologisch onderzoek
- Beleidsadviezen (onder andere op het gebied van klimaat, ruimtevaart en aardobservatie)
- Algemene verwachtingen en waarschuwingen
- Maritieme verwachtingen en waarschuwingen
- Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen
- Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij
- Publieksvoorlichting

De bijdrage aan het KNMI is terug te vinden in de begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI, zoals opgenomen in de agentschapspaaragraaf.

## 16.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>16 Weer, klimaat en seismologie</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	29 674	29 738	30 961	29 748	30 990	30 374
<b>Uitgaven:</b>	29 081	30 355	30 345	30 364	30 374	30 374
<b>16.01. Programma-uitgaven</b>	716	1 940	1 932	1 909	1 956	1 956
– 16.01.01 Algemene weersverwachtingen	716	1 862	1 854	1 831	1 841	1 841
– Contributies	716	1 862	1 854	1 831	1 841	1 841
– 16.01.08 deel HGIS		78	78	78	116	116
<b>16.02. Apparaatsuitgaven</b>	28 365	28 414	28 413	28 455	28 418	28 418
Bijdrage aan het agentschap KNMI	28 365	28 414	28 413	28 455	28 418	28 418
<b>16.03. Ontvangsten</b>						
Ontvangsten KNMI						

## 16.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>							
<b>16 Weer, klimaat en seismologie</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen							
Jaarverplichtingen	98	98	98	98	98	98	98
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/ internationaal)	2	2					
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	2	2	2	2	2

De jaarverplichting betreft de bijdrage aan het agentschap KNMI. De bestuurlijke verplichting is de contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie, deze wordt om de 2 jaar opnieuw voor de komende 2 jaar aangegaan.

## 16.6 Groeiparagraaf

De formulering van de nader geoperationaliseerde doelstellingen van dit beleidsartikel is voor verbetering vatbaar. Dit geldt ook voor de beleidsinstrumenten en de prestatie-indicatoren. Daarbij zullen ook de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden worden meegenomen. Er is reeds een verbetertraject in gang gezet dat tot de volgende veranderingen zal leiden.

Begroting 2003:

- een betere formulering van drie nader geoperationaliseerde doelstellingen waarbij tenminste één van deze beleidsdoelen is voorzien van relevante prestatiegegevens
- een kwalitatieve toelichting van de invloed op de overige nader



geoperationaliseerde doelstellingen van de begroting van Verkeer en Waterstaat, met name wat betreft de veiligheid voor lucht-, weg- en waterverkeer.

Begroting 2004:

- heldere relatie tussen de nader geoperationaliseerde beleidsdoelen en beleidsinstrumenten, voorzien van relevante prestatiegegevens/indicatoren.

## **17 RUIMTEVAART**

### *17.1 Algemene beleidsdoelstelling*

Het garanderen van de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's) die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling, voor zover deze het terrein van Verkeer en Waterstaat betreft.

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor aardobservatie, een taak die sinds 1988 door het KNMI wordt verzorgd. Voorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI vanuit die coördinerende taak.

### *17.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

#### **(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's**

Bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – gericht op aardobservatie als onderdeel van geo-informatie.

Specifieke institutionele en private doelgroepen hiervoor zijn o.a. operationele meteorologie, kust- en waterbeheer, oceanografie, klimaat- en milieuonderzoek en kartering.

#### *Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming*

Bij de formulering van de doelstelling wordt er van uit gegaan dat de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, een vervolg zullen zijn op de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

Daarnaast gaat het bij deze doelstelling om bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling, de exploitatie, het gebruik en de marktwerking van Europese programma's gericht op navigatie en plaatsbepaling.

De specifieke doelgroepen hiervoor zijn onder andere de vervoerssector (auto, rail, scheepvaart, luchtvaart) en defensie.

De mate van effectbereiking en de doelmatigheid hangt mede af van de mate waarin Nederland zal deelnemen aan toekomstige internationale programma's.

### *17.3 Beleidsinstrumenten*

#### **(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's**

##### *Financiële stimulering*

Met betrekking tot de geo-informatie betreft dit de deelname aan het samenhangende Europese aardobservatieprogramma van ESA (European Space Agency), EUMETSAT (Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten) en de EU, bilaterale activiteiten met onder andere de Verenigde Staten en deelname aan het nationaal flankerend programma Gebruikersondersteuning.

## Specificatie van de programma's

De looptijd heeft betrekking op de duur van het project waaraan Nederland haar bijdrage heeft toegezegd of nog zal toezeggen. Deze bijdragen zijn gebaseerd op verdragen en internationale afspraken.

Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2000, in EUR1000)		
Omschrijving programma's	Verplichtingenstand	Looptijd t/m
<p>1 EUMETSAT-GB De deelname aan dit programma is verplicht door aanvaarding van Nederland van het verdrag tot oprichting van een Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten «EUMETSAT» op 23 maart 1984 (trb. 1983, 161), oprichting in 1986</p>	11 847	2 019
<p>2 EUMETSAT-MTP Verlenging van het huidige MOP-programma van de EUMETSAT organisatie als overbrugging naar de tweede generatie Meteosat satellieten. Dit Meteosat Transition Program (MTP-programma) moet de operationele dienstverlening garanderen tot het jaar 2000. Het programma behelst de productie van één satelliet, identiek aan het MOP type, die eind 1995 of begin 1996 moet worden gelanceerd. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).</p>	1 770	2006
<p>3 EUMETSAT-MSG Een bijdrage van de EUMETSAT organisatie in de ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) bij de ESA organisatie (zie punt e). Het ontwikkelen, aanschaffen en testen van een grondsegment door de EUMETSAT in deze pre-operationele fase van het MSG programma. Dit Meteosat Second Generation (MSG) programma van de EUMETSAT organisatie behelst de continuering van de dienstverlening met meteorologische satellieten van het type METOSAT vanaf het jaar 2000, voor het verkrijgen van basisgegevens voor de operationele meteorologie en voor het waarnemen en bestuderen van (de veranderingen in) het klimaat. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).</p>	26 324	2 014
<p>4 Nationale Ondersteuning Het programma Nationale Ondersteuning bestaat uit een deel Instrumentontwikkeling en een deel Gebruikersondersteuning. Binnen de Instrumentontwikkeling wordt momenteel SCIAMACHY ontwikkeld, in samenwerking met Duitsland, als instrument voor het meten van sporengassen in de atmosfeer. SCIAMACHY zal meevliegen op ENVISAT-1 – 2000. Het deel Gebruikersondersteuning heeft tot doel het onderzoek naar de nieuwe toepassingen van AO gegevens te steunen, de bijbehorende infrastructuur te ontwikkelen en het gebruik van AO gegevens in Ontwikkelingslanden te stimuleren. Het AO-programma is vastgesteld tot en met 2005.</p>	454	2001
<p>5 ESA-DUP Voor een beter gebruik van de gegevens van aardobservatiesatellieten wordt een gebruikersprogramma gedefinieerd (Data User Programme). Hierin worden archieven beter toegankelijk gemaakt en zal de ESA infrastructuur aangesloten worden op de Europese initiatieven op dat gebied.</p>	495	2003
<p>6 ESA-METOP-1 fase C/D De ontwikkeling, bouw en lancering van de eerste van een serie Europese polaire satellieten voor meteorologie en klimaat. Dit programma wordt uitgevoerd in samenwerking met EUMETSAT, die de exploitatie ervan overneemt.</p>	534	2007
<p>7 OMI De Nederlandse industrie bouwt, in samenwerking met een aantal wetenschappelijke instituten en met financiële steun van de overheid, een ozon monitoring instrument (OMI) voor de Amerikaanse satelliet EOS/Aura. Deze wetenschappelijke satelliet maakt deel uit van het Mission to Planet Earth-programma van de NASA en wordt in 2003 gelanceerd. Het doel van OMI is het meten van sporengassen en aerosolen in de atmosfeer ten behoeve van de wereldwijde klimaatmonitoring en het atmosferisch-chemisch ruimteonderzoek. De Nederlandse belangen bevinden zich op het gebied van de erkende wetenschappelijke expertise in de atmosferische chemie en de instrumentbouw. De financiering van de bouw en de wetenschappelijke ondersteuning van het instrument en de exploitatie van de gegevens is een gezamenlijke inspanning van de ministeries van V&amp;W, OCenW en EZ.</p>	2 541	2001

**Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2000, in EUR1000)**

Omschrijving programma's	Verplichtingenstand	Looptijd t/m
<p>8 EUMETSAT-EPS                      EUMETSAT realiseert, met technologische steun van ESA, een systeem van polaire satellieten ten behoeve van de operationele meteorologie en het klimaatonderzoek. Dit systeem wordt complementair aan het reeds bestaande Amerikaanse NOAA-satellietsysteem. De eerste satelliet (uit een serie van drie satellieten) in EPS wordt in 2005 gelanceerd. De Nederlandse deelname aan EPS is conform het nationale aardobservatiebeleid en wordt gezamenlijk gefinancierd door V&amp;W, en OCenW.                      De ontwikkeling van OMI wordt begeleid door een wetenschappelijk team. De kosten voor deze wetenschappelijke ondersteuning worden gezamenlijk gefinancierd door V&amp;W, EZ en OcenW.</p>	36 752	2 019
<p>9 ESA Envelope Programme                      ESA, EUMETSAT en de Europese Unie hebben in 1995 gezamenlijk een Europese strategie voor aardobservatie opgesteld. ESA heeft die strategie ingevuld met een stelsel van wetenschappelijke en operationele missies. De wetenschappelijke missies zijn, tezamen met de exploitatie van bestaande missies en de voorbereiding voor nieuwe missies, ondergebracht in een raamwerkprogramma. Dit programma wordt het Earth Observation Envelope Programme (EOEP) genoemd en heeft als doel om vanuit een vaste jaarlijkse bijdrage aan het raamwerkprogramma de binnen het EOEP gedefinieerde activiteiten te financieren. Daardoor zijn er geen beslissingen voor nieuwe activiteiten meer nodig, zoals dat in het verleden veelal tot grote politieke problemen in Nederland heeft geleid.                      Het raamprogramma bestaat uit fasen. Elke 5 jaar wordt de inhoud van een volgende fase vastgesteld.</p>	6 447	2007
<p>10 Space Expo                      In maart 1996 is het NSE gestart met een onderwijsproject, waarbij de toepassing van remote sensing/aardobservatie wordt gestimuleerd in de aardrijkskundelessen van het middelbaar onderwijs. De eerste fase van het project (1996–1998) is met succes afgerond. In de tweede fase is het aantal onderwerpen, als resultaat van de ervaringen uit de eerste fase, uitgebreid alsook het aantal technische hulpmiddelen. Naast steun vanuit de Nederlandse industrie en wetenschappelijke instituten (apparatuur, programmatuur) wordt dit onderwijsproject financieel gesteund door V&amp;W, OcenW en de Europese ruimtevaartorganisatie ESA. De tweede fase van dit project loopt eind 2001 af.</p>	23	2001
<b>Totaal</b>	<b>87 187</b>	

Met betrekking tot navigatie en plaatsbepaling hebben de EU en ESA gezamenlijk het programma GALILEO gedefinieerd als onafhankelijke Europese aanvulling op het Amerikaanse GPS-systeem (Global Positioning System).

#### 17.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>17 Ruimtevaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	23 184	4 538	4 538	4 538	4 538	12 174
<b>Uitgaven:</b>	14 502	13 793	13 093	12 176	12 174	12 174
<b>17.01. Programma-uitgaven</b>	14 502	13 793	13 093	12 176	12 174	12 174
– 17.01.01 (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's	14 502	13 793	13 093	12 176	12 174	12 174
– Contributies	14 502	13 793	13 093	12 176	12 174	12 174
<b>17.03. Ontvangsten</b>	2 042	908	454	454	454	454
Afrekening budgetoverschotten	908	908	454	454	454	454
Afrekening voorfinancieringen	1 134					

#### 17.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>							
<b>17 Ruimtevaart</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	100	87	93	80	64	48	38
Jaarverplichtingen							
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/ internationaal)							
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	13	7	20	36	52	62

De aangegane individuele verplichtingen betreffen toezeggingen aan individuele programma's. Hetzij nationaal, hetzij internationaal (ESA en EUMETSAT). Van al deze programma's zijn meerjarencijfers beschikbaar, welke zijn gebruikt om de betalingsverplichtingen voor Verkeer en Waterstaat te bepalen. Het dalend percentage vastgelegd in verplichtingen wordt veroorzaakt door het aflopen van deze programma's (zie looptijd in tabel lopende programma's). De ruimte (nog niet vastgelegd in verplichtingen) wordt gebruikt om verplichtingen aan te gaan voor nieuwe programma's (hetzij als opvolger van een aflopend programma, hetzij als gevolg van nieuw beleid).

#### 17.6 Groeiparagraaf

Voor het Verkeer en Waterstaat-ruimtevaartbeleid zal voor de nader geoperationaliseerde doelstellingen een set van relevante prestatiegegevens worden ontwikkeld. Het streven is de concreetheid van doelen en volledigheid van prestatiegegevens te vervolmaken in de begroting van 2003. Een en ander is mede afhankelijk van aard en omvang van de programma's waaraan Nederland in de komende tijd zal deelnemen. Daarbij zullen ook de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden worden meegenomen. Verwacht wordt dat de eerste resultaten hiervan gepresenteerd kunnen worden in de ontwerpbegroting 2004.

## 18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

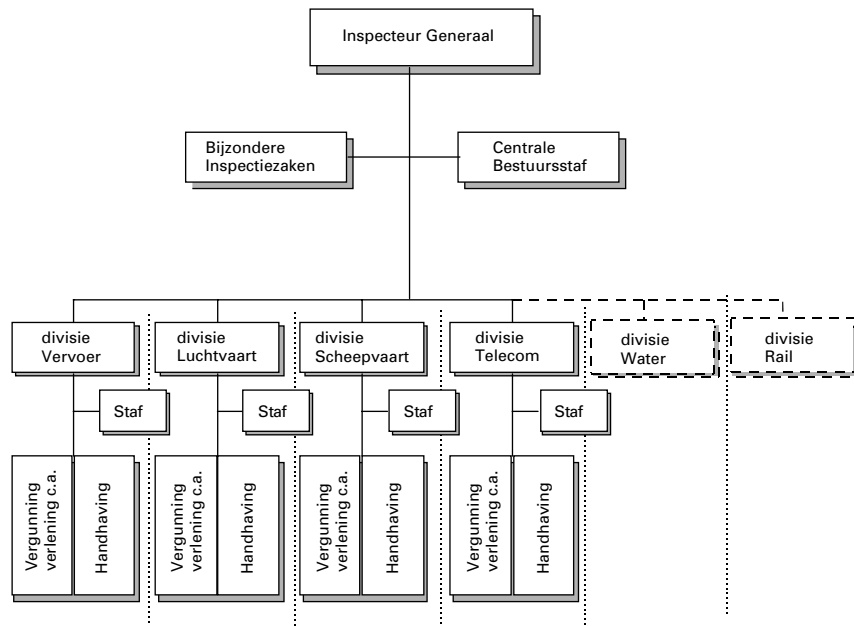
Per 1 juli 2001 is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (in het vervolg aangeduid met de Inspectie VenW) gevormd. De aanleiding daarvoor ligt in maatschappelijke en politieke ontwikkelingen. Burgers zijn tweeslachtig tegenover de overheid: regels worden als beperkend ervaren, maar wanneer er iets gebeurt is de eerste vraag wat de overheid er aan gedaan heeft om het onheil te keren of te voorkomen. De samenleving en politiek stellen meer eisen aan de onafhankelijkheid van het toezicht: is de toezichthouder zo gepositioneerd dat er sprake kan zijn van een onbevangen waarneming en een onafhankelijke rapportage daarover?

Met de vorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt invulling gegeven aan «functiescheiding». In de Rijksdienst is meer aandacht voor de onderscheiding van rollen en verantwoordelijkheden; dat leidt onder andere tot een andere plaatsbepaling van de toezichthouder in de beleidsorganisatie. De toezichthouder moet daardoor minder met het beleid gecontamineerd zijn. Tegelijkertijd kan het beleid een duidelijkere positie als «vragende» partij tegenover de toezichthouder innemen.

De Inspectie VenW voert haar werkzaamheden uit op de volgende gebieden:

- Vervoer
- Scheepvaart
- Luchtvaart
- Telecom

Deze gebieden zijn terug te vinden in de vorm van divisies in de organisatiestructuur van de Inspectie VenW. In de divisies is een heldere scheiding tussen de taken vergunningverlening c.a. en handhaving aangebracht, ondersteund door een deskundige staf. De organisatiestructuur van de Inspectie VenW ziet er als volgt uit:



Binnen de Inspectie VenW is op termijn, naast de Divisies Vervoer, Luchtvaart, Scheepvaart en Telecom voorzien in twee nieuwe divisies, de Divisie Water en de Divisie Rail.

### *18.1 Algemene beleidsdoelstelling*

De Inspectie VenW bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen en telecommunicatie door burgers en ondernemers, en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Zij doet dit vanuit een streven naar een veilig, leefbaar, bereikbaar Nederland; met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast; met voldoende mogelijkheden voor economische expansie; met ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen; in een goed geordende markt.

De divisie *Vervoer* (voorheen Rijksverkeersinspectie) staat voor veiligheid en gelijke concurrentievoorwaarden in het vervoer van personen en goederen. De divisie Vervoer voert het toezicht uit op het transport: luchtvaart, zeescheepvaart, binnenvaart, railvervoer en weg. De subjecten waarop het toezicht is gericht zijn onder andere lading, chauffeurs en ondernemingen in goederen- en personenvervoer.

De divisie *Luchtvaart* draagt omgevingsgericht bij aan een veilig en duurzaam luchtvaartstelsel, houdt daar toezicht op, handhaaft het en wil daarbij het vertrouwen van het publiek bevorderen.

De divisie Luchtvaart geeft o.a. vergunningen, erkenningen en certificeringen op het gebied van veiligheid af en handhaaft het overheidsbeleid met betrekking tot veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

De divisie *Scheepvaart* (voorheen Scheepvaartinspectie) houdt toezicht op de naleving van de internationale en nationale wet- en regelgeving gericht op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De divisie Scheepvaart zorgt voor een correcte beleidsuitvoering met betrekking tot registratie, meting, certificering en handhaving van (inter-)nationale wet- en regelgeving.

De divisie *Telecom* (voorheen de Rijksdienst voor Radiocommunicatie) draagt zorg voor optimale gebruiksmogelijkheden van het radiofrequentiespectrum.

### *18.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen*

Onderstaand worden per divisie de operationele doelstellingen, streefwaarden en prestatiegegevens gepresenteerd.

#### **Vervoer**

De divisie Vervoer draagt bij aan het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentievoorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer.

Hierbij wordt gestreefd naar het verstrekken van beschikkingen binnen de gestelde wettelijke termijnen en het streven naar een gelijkblijvende of dalend overtredingspercentage Integrale Controles (alle modaliteiten).

<b>Overzicht vergunningverleningen vervoer</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
– aantal beschikkingen/bescheiden binnenvaart,	36 555	36 285	36 240	36 240	36 090	36 090	36 090
– aantal beschikkingen/bescheiden collectief personenvervoer	4 795	31 330	10 820	8 960	14 130	9 430	18 000
– aantal beschikkingen/bescheiden goederenvervoer	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000
– aantal beschikkingen/bescheiden vraagafhankelijk vervoer	55 000	44 000	23 400	23 400	24 400	25 400	43 400
– aantal beschikkingen/bescheiden gevaarlijke stoffen.	700	665	680	680	680	680	680

<b>Overzicht handhaving vervoer</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
– aantal controles in het kader van basismetring Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen	7 500	5 000	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500
– aantal integrale controles zeevaart, binnenvaart, luchtvaart, spoor en weg	22 550	27 550	23 400	23 525	23 550	23 550	23 600
– aantal bedrijfscontroles	2 550	3 145	3 145	3 145	3 145	3 145	3 145
– aantal broncontroles	850	850	850	925	975	1 000	1 000
– aantal wegcontroles Wim-Vid	5 500	5 000	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot vergunningverlening het volgende.

Conform het beleid binnen de EU wordt de Oud voor Nieuwregeling geleidelijk verlaagd. Zo spoedig mogelijk wordt deze in gelijke etappes en uiterlijk 29 april 2003 tot nul gebracht. Deze afbouw is in de prestaties van binnenvaart verwerkt. Na 29 april 2003 wordt de regeling permanent. Dat wil zeggen dat slechts bij een ernstige verstoring van de markt de Europese Commissie de regeling voor een beperkte periode kan reactiveren, al dan niet gepaard gaande met structurele saneringsmaatregelen. Door de inwerkingtreding van nieuwe wet- en regelgeving, zoals de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxiregelgeving) en de Wet Personenvervoer 2000, krijgt de Divisie Vervoer nieuwe uitvoeringstaken. In het eerste jaar van de uitvoering wordt een grote hoeveelheid van vergunningen en andere bescheiden afgegeven. Deze omvang wordt mede veroorzaakt door het omzetten van oude beschikkingen in nieuwe. In het volgende jaar loopt de verwerking hiervan door. Wel is over het algemeen al een daling in het aantal aanvragen te constateren die doorzet in de daarop volgende jaren. Na vijf jaar worden de afgegeven beschikkingen getoetst. Als gevolg van deze toetsing is opnieuw een golf in de hoeveelheid af te geven vergunningen en andere bescheiden te constateren. De wisseling van prestaties is verwerkt bij collectief personenvervoer en vraagafhankelijk vervoer.

In 2001 en 2002 en verder treedt een wijziging in de prestaties van gevaarlijke stoffen op. De oorzaak van de daling ligt in de overname van enkele uitvoeringswerkzaamheden door VROM. Vervolgens stijgen de prestaties weer doordat de Divisie Vervoer uitvoeringswerkzaamheden overneemt van de beleidsdirecties.

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot handhaving het volgende.



Voor de sector Handhaving van de divisie Vervoer zijn vooral op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen accentverleggingen waar te nemen. Ontwikkelingen richten zich hierbinnen o.a. op het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

De verwachting is dat daar in de toekomst meer taken uitgevoerd worden door instanties buiten de RVI waardoor de vrijgekomen capaciteit meer ingezet kan worden op het vervoer van zeecontainers met gevaarlijke stoffen.

Dit laatste is tevens nodig doordat dit type containervervoer meegroeit met het totaal aantal zeecontainers. Hiervoor is ook te noemen het toenemen van het aantal potentiële controlelocaties.

De daling van de integrale controles kent tenminste twee gronden. Als eerste is te noemen de reeds eerder ingezette verschuiving van wegcontroles naar bedrijfscontroles. Een tweede reden is de intensivering van de controles op gevaarlijke stoffen. Net als bovenstaande daling van integrale controles is om grotendeels dezelfde redenen het aantal fysieke controles op overbelading afgenomen. De extra inspanningen op het gebied van de basismeting gevaarlijke stoffen zijn hieruit mede te verklaren.

### Luchtvaart

De divisie Luchtvaart draagt bij aan de veiligheid en de duurzaamheid van de Nederlandse burgerluchtvaart en de burgerluchtvaart op en boven Nederlands grondgebied door uitvoering en handhaving van het luchtvaartbeleid en de luchtvaartregelgeving.

Hierbij wordt gestreefd naar het afgeven van vergunningen binnen de wettelijke termijnen, het bestendigen van het veiligheidsniveau, ook bij groei van de luchtvaart, het verbeteren van het veiligheids- en geluidsniveau van vliegtuigen, de certificering van luchtvaartterreinen, het handhaven van de milieuregels m.b.t. geluid, luchtkwaliteit en geur en het handhaven van de externe veiligheid van luchthavens.

Overzicht vergunningverleningen luchtvaart							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
– Aantal vergunningen tot vluchtuitvoering	38	60	62	64	68	70	72
– Aantal bewijzen van luchtwaardigheid	2 201	2 150	2 150	2 250	2 250	2 350	2 350
– Aantal bewijzen van bevoegdheid, verklaringen c.a.	28 500	30 000	31 500	33 000	34 700	36 500	38 300
– Aantal bedrijfserkenningen	175	175	175	180	180	185	185
– Aantal licenties voor grondwerktuigkundigen	460	465	1 050	1 050	1 050	1 050	1 050
– Aantal certificaties van luchtvaartuigprodukten	500	535	550	550	550	550	550

## Overzicht handhaving luchtvaart

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
– Aantal verwerkte opmerkingen loket Luchtvaartveiligheid	634	650	650	700	700	700	700
– Aantal chartertoelatingen	3 000	3 500	3 500	4 000	4 500	4 500	5 000
– Aantal incidentenbehandelingen/ onderzoeken	4	8	10	10	10	10	10
– Aantal rapportages over naleving milieuregels	20	22	28	12	12	12	12
– Aantal veiligheidsinspectie luchtvaartuigen	128	165	225	225	225	225	225
– Aantal veiligheidsinspectie Luchtvaartterreinen en vertoningen	4	13	22	24	24	24	24
– Heli-meldingen	600	600	600	600	600	600	600

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot vergunningverlening het volgende. De opgenomen prestatiegegevens geven met name een indicatie van de bedrijfsdrukke, het aantal afgehandelde vergunningen e.d.

Ter toelichting op de gegevens m.b.t. handhaving het volgende. Het aantal rapportages over de naleving van de milieuregels betreft voor de jaren 2000 t/m 2002 alleen het aspect geluid voor Schiphol en de regionale en kleine vliegvelden. Vanaf 2003 wordt bij Schiphol ook op luchtkwaliteit gehandhaafd. Gegevens zijn voor Schiphol vanaf 2003 echter nog niet opgenomen omdat de indicatoren nog bepaald moeten worden.

Het aantal veiligheidsinspecties aan vliegtuigen is opgebouwd uit SAFA (buitenlands verkeersluchtvaart), SANA (Nederlandse verkeersluchtvaart) en SAGA (general aviation/bedrijfsluchtvaart). De komende jaren zal het aantal SAFA-inspecties gelijk blijven en het aantal SANA- en SAGA-inspecties toenemen. De bijdrage aan de veiligheid in de luchtvaart hangt hierbij niet alleen af van het aantal uitgevoerde inspecties maar wordt voor een groot deel bepaald door de keuze van de uit te voeren inspecties en de wijze van uitvoering van de inspecties.

De groei van het aantal inspecties wordt mogelijk door de voorziene capaciteitsuitbreiding van de Handhavingsdienst Luchtvaart.»

### Scheepvaart

Het leveren van een bijdrage aan het veiligheidsniveau op zee en binnenwateren door middel van het toezicht op en handhaving van de naleving van internationale wet- en regelgeving die gericht is op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart en op de registratie en meting van schepen.

Het streven is er op gericht het aantal aanhoudingen van Nederlandse zeeschepen door buitenlandse autoriteiten in het kader van Port State Control te doen afnemen. Tevens wordt gestreefd naar het terugbrengen van het aantal sub-standaard schepen in West-Europese havens door middel van verdere intensivering van havenstaat controle.

<b>Overzicht vergunningverleningen scheepvaart</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
– certificaatplichtige schepen zeevaart	1 321	1 350	1 375	1 400	1 400	1 400	1 400
– certificaatplichtige schepen visserij	564	560	560	560	560	560	560
– certificaatplichtige schepen Rijn- en binnenvaart	9 097	9 075	9 070	9 050	9 030	9 010	9 000
– aangewezen particuliere expertise bureaus	14	14	14	14	14	14	14
– gemachtigde classificatiebureaus	7	7	7	7	7	7	7
– vaarbevoegdheidsbewijzen	5 422	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
– monsterboekjes	8 671	7 500	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000

<b>Overzicht handhaving scheepvaart</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
– Aantal inspecties van buitenlandse zeegaande schepen; minimaal 25 % van de schepen die Nederlandse havens aandoen.	1 631	1 425	1 425	1 425	1 425	1 425	1 425
– Aantal aanhoudingen op grond van Port State Control	142	140	135	135	135	135	135

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot vergunningverlening het volgende.

Met het aantal schepen dat de laatste jaren gestaag is gegroeid wordt het totale zorggebied van de divisie Scheepvaart aangegeven. De onder Nederlandse vlag varende zeeschepen worden voorzien van certificaten ter bevestiging dat er wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften. Het aantal binnenschepen geeft aan hoeveel schepen op dit moment nog geldende certificaten zijn uitgereikt.

Het aantal onder het hoofd uitbesteding vermelde organisaties geeft de mate aan waarin de divisie Scheepvaart werkzaamheden overlaat aan de erkende marktpartijen. De kwaliteitsaudits van de divisie Scheepvaart zorgen ervoor dat de kwaliteit van deze organisaties op het erkende niveau blijft.

Het aantal uitgegeven documenten geeft inzicht in de bedrijfsdrukke op dit gebied. In de toekomst zal meer aandacht worden gegeven aan de kwalitatieve samenstelling van de Nederlandse bemanningsleden.

Ter toelichting op de gegevens m.b.t. handhaving het volgende.

De afgifte van een certificaat is een momentopname. Daarom is het van belang te weten of de kwaliteit tijdens de geldigheidsduur wordt gehandhaafd. Conform internationale afspraken is Nederland verplicht om 25% van alle buitenlandse schepen die de Nederlandse havens aandoen te onderwerpen aan een Port State Control inspectie. Om invulling te geven aan de nieuwe internationale richtlijn zal in 2001 het inspectieregime worden geïntensiveerd. Dit betekent onder meer dat de intensiever uit te voeren inspecties ook in het weekeind en buiten de reguliere werktijden zullen plaatsvinden. De maatregelen zijn met name gericht op de vergroting van de pakkans ten aanzien van sub-standaard schepen. Naast de «eigen inspecties» worden de Nederlandse schepen in buitenlandse havens onderworpen aan onverwachte Port State Control inspecties door buitenlandse autoriteiten. De internationale afspraak om tenminste 25% van de buitenlandse schepen te controleren in het kader

van de Port State Control betekent een belangrijke bijdrage aan de veiligheidsniveau van de internationale vloot en het weren van substandaard schepen uit de Nederlandse en andere havens. Het aantal aanhoudingen van buitenlandse schepen in het kader van Port State Control is een indicatie van het succes van het havenstaatbeleid.

### Telecom

Het zorgdragen voor optimale gebruiksmogelijkheden van het radiofrequentiespectrum door het verwerven van voldoende frequentieruimte, de tijdige uitgifte van vergunningen en handhaving van de etherordering op basis van nalevingsratio's.

Hierbij wordt gestreefd naar 100% huisvestingsmogelijkheden voor standaardvergunningen, huisvestingsmogelijkheden complexe vergunningen conform afspraak, elektronische vergunningaanvragen binnen 8 weken conform afspraak, vergunningaanvragen met internationale coord. 95% conform afspraak, gerealiseerde naleving vergunningsvoorwaarden conform afspraak op produktmarktcombinatie niveau, doorlooptijden storingsklachten van levensbelang 100% binnen 4 uur, doorlooptijden storingsklachten van maatschappelijk belang 100% binnen 24 uur, doorlooptijden storingsklachten van economische belang 90% binnen 48 uur, doorlooptijden storingsklachten van individueel belang 85% binnen 30 dagen en kostendekking per productgroep in meerjarig perspectief van 100%.

Overzicht vergunningverleningen Telecom							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
- Aantal vaste verbindingen		5 215	6 715	8 215	9 215	10 215	10 215
- Aantal mobiele communicatie		299 890	282 490	243 890	243 890	243 890	243 890
- Aantal openbare telefonie en semafonie		27	26	26	26	26	26
- Aantal radiodeterminaties		11 530	11 260	11 260	11 260	11 260	11 260
- Aantal radiozendamateurs		15 060	14 345	13 500	12 500	12 500	12 500
- Aantal omroepen		500	500	500	500	500	500
- Aantal examens		13 600	13 500	12 500	12 500	12 500	12 500
- Aantal verklaringen, keuringen en erkenningen		10	10	10	10	10	10
- Aantal randapparatuur (x 1 000)		66 000	68 000	70 000	72 000	73 000	73 000

Overzicht handhaving Telecom							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
- Aantal goedgekeurde inspecties		4 750	4 000	3 500	3 000	1 000	1 000
- Aantal afgehandelde controles gebruiksvoorw.		100	100	100	100	100	100
- Aantal uren optreden tegen illegaal gebruik		19 200	17 000	15 000	15 000	15 000	15 000
- Aantal afgehandelde storingsklachten		2 400	2 200	2 000	2 000	2 000	2 000
- Aantal controles R&TTE richtlijn		310	200	200	200	200	200

Ter toelichting op de gegevens met betrekking tot vergunningverlening het volgende.

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke vrijstelling van enkele vergunningscategorieën. Het gaat daarbij vooralsnog om vergunningen voor VHF/UHF installaties voor maritiem gebruik (marifoons),

radar-installaties voor maritiem gebruik en radiozendamateurs. Dat kan er toe leiden, dat vanaf 2003 de aantallen voor de productgroepen mobiele communicatie, radiodeterminatie en radiozendamateurs substantieel afnemen. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Ook het aantal examens loopt mogelijk fors terug als gevolg van de overdracht van activiteiten aan derden.

Ter toelichting op de gegevens m.b.t. handhaving het volgende. De afname van de prestatiegegevens wordt veroorzaakt door: een hoog nalevingsniveau, effecten van bestuursrechtelijk optreden, daling van de klachten door intelligente apparatuur en meer kennis van radio-communicatie bij gebruikers. Een aantal activiteiten wordt overgenomen door het vast meetnet. Niet-kerntaken, zoals toezicht op veiligheid aan boord van schepen ten behoeve van de divisie Scheepvaart worden mogelijk afgestoten. Eén en ander zal leiden tot een kleinere, compacte handavingsorganisatie met een brandweerfunctie (uitgerust voor calamiteiten).

### *18.3 Beleidsinstrumenten*

Het beleidsinstrument «inspectie» bestaat uit vergunningverlening en handhaving, het leveren van bijdragen aan de beleidsontwikkeling en het onafhankelijk geven van voorlichting aan de samenleving over de resultaten van het inspectiewerk. In deze paragraaf wordt toegelicht hoe aan dit beleidsinstrument invulling wordt gegeven. De programmering voor dit beleidsinstrument wordt in het kader van de start van de nieuwe organisatie nog uitgewerkt en in een jaarwerkplan 2002 aan de Tweede Kamer gepresenteerd.

De toezichthouder wordt geacht te handhaven. In louter meta-benaderingen in het toezicht heeft de burger geen vertrouwen. Er wordt meer van de toezichthouder verwacht dat deze tot gedecideerde uitspraken komt: «Het is goed of het is niet goed».

Dat vereist een hoge mate van professionaliteit bij de uitvoering van het toezicht en een sterke beroepsidentiteit van degenen die met het toezicht belast zijn.

De trend in het overheidsoptreden is gericht op het versterken van de maatschappelijke verantwoordelijkheidsbeleving (van andere overheden, ondernemingen, burgers) en dus moeten de toezichtsarrangementen er niet op gericht zijn mogelijk veel verantwoordelijkheid naar de overheid toe te halen maar moeten ze de «ander» stimuleren in het nemen van eigen verantwoordelijkheid. Dat vraagt om een sober toezicht met een grote «multiplier»-werking.

In het actuele denken over toezicht wordt meer dan ooit erkend dat eigenlijk de burger de beste toezichthouder kan zijn. Dat maakt het evenwel nodig dat die burger geïnformeerd is en weet tegen welke normering de situatie beoordeeld kan worden. Openbaarheid en publiekswerking zijn daarom voor het actuele toezicht essentieel.

Meer specifiek kent de Inspectie V&W de volgende aandachtspunten:

- Het bevorderen van het verantwoordelijkheidsbesef bij burgers en ondernemers voor veiligheid, omgevingsbelasting en marktordening en het ontwikkelen van werkwijzen die dat stimuleren.
- Het zorgen voor een eenduidige, met de regels consistente en ook – daar waar passend – publieksvriendelijke uitvoering van de V&W- en internationale regelgeving en het bijdragen aan gelijke concurrentievoorwaarden.

- Het zorgen voor een efficiënte handhavingspraktijk en de naleving van de V&W-regels; zij concentreert zich daarbij op die aspecten die de grootste risico's in zich dragen.
- Het bewaken en beoordelen van de uitvoeringspraktijk van de regelgeving en het rapporteren daarover in openbaarheid aan de bewindslieden.
- Het bij de uitvoering van haar taken bewaren van de strikte onafhankelijkheid zonder daarbij afbreuk te doen aan goede relaties met de sector en met de belanghebbende burgers.
- In openheid communiceren over de wijze waarop het toezicht wordt uitgevoerd, het verantwoordelijk van de keuzen die daarbij gemaakt zijn en het periodiek berichten over de resultaten tot welke het toezicht geleid heeft.
- Het toetsen van nieuw beleid op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Hetzelfde geschiedt met nieuwe – of veranderde wet – en regelgeving. Tevens signaleert de Inspectie V en W bepaalde ontwikkelingen of effecten van regelgeving ten aanzien van handhaving en vergunningverlening en nieuwe trends of gebeurtenissen («oog- en oorfunctie»).
- Het afgeven van vergunningen en andere bescheiden aan bedrijven en burgers ter bevestiging dat wordt voldaan aan wettelijke eisen. Met name de afgifte van vergunningen aan bedrijven is afhankelijk van de economische conjunctuur. Op basis van ervaringscijfers en marktverwachtingen wordt jaarlijks de planning voor de vergunningverlening herzien (zie de prestatiegegevens in par. 18.2).

#### 18.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>66 015</b>	<b>72 360</b>	<b>85 114</b>	<b>83 915</b>	<b>83 929</b>	<b>83 929</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>66 015</b>	<b>72 360</b>	<b>85 114</b>	<b>83 915</b>	<b>83 929</b>	<b>83 929</b>
<b>18.01. Programma-uitgaven</b>	<b>11 000</b>	<b>9 996</b>	<b>24 194</b>	<b>24 218</b>	<b>24 218</b>	<b>24 218</b>
<i>18.01.01 Vervoer</i>	<i>1 550</i>	<i>1 293</i>	<i>14 963</i>	<i>14 963</i>	<i>14 963</i>	<i>14 963</i>
inspectie	1 550	1 293	1 350	1 350	1 350	1 350
financiële stimulering			13 613	13 613	13 613	13 613
<i>18.01.02 Luchtvaart</i>	<i>4 569</i>	<i>4 423</i>	<i>4 434</i>	<i>4 457</i>	<i>4 457</i>	<i>4 457</i>
inspectie	4 569	4 423	4 434	4 457	4 457	4 457
<i>18.01.03 Scheepvaart</i>	<i>760</i>	<i>299</i>	<i>331</i>	<i>331</i>	<i>331</i>	<i>331</i>
inspectie	760	299	331	331	331	331
<i>18.01.04 Telecom</i>	<i>3 717</i>	<i>3 678</i>	<i>3 645</i>	<i>3 645</i>	<i>3 645</i>	<i>3 645</i>
inspectie	3 717	3 678	3 645	3 645	3 645	3 645
<i>18.01.99 Overige programma uitgaven</i>	<i>404</i>	<i>303</i>	<i>821</i>	<i>822</i>	<i>822</i>	<i>822</i>
<b>18.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>55 015</b>	<b>62 364</b>	<b>60 920</b>	<b>59 697</b>	<b>59 711</b>	<b>59 711</b>
<b>18.03. Ontvangsten</b>	<b>25 183</b>	<b>24 953</b>	<b>15 966</b>	<b>14 859</b>	<b>14 859</b>	<b>14 859</b>
inspectie	16 107	15 877	15 966	14 859	14 859	14 859
financiële stimulering	9 076	9 076				

De financiële stimulering betreft de herstructurering van de Binnenvaart. In het kader hiervan zijn sinds 1989, op basis van diverse verordeningen, slooputkeringen ter beschikking gesteld. Deze sloopregelingen zijn inmiddels afgerond. Door middel van Verordening (EG) Nr. 718 van de Raad van 29 maart 1999 is de zogenaamde oud-voor-nieuwregeling door de EU met 4 jaar verlengd. Deze regeling eindigt op 28 april 2003.

Dit betekent dat er in de begrotingsjaren 2001–2002 en mogelijk ook 2003 nog gelden in het kader van de oud-voor-nieuwregeling ontvangen en verantwoord zullen worden. Deze ontvangsten worden ter beschikking gesteld voor capaciteits- en/of stimuleringsmaatregelen in de binnenvaart. Echter, dit zal vermoedelijk niet eerder dan in 2003 het geval zijn.

### 18.5 Budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit in % van de geraamde uitgaven							
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	10	10	0	0	0	0	0
Jaarverplichtingen	85	85	75	75	75	75	75
Bestuurlijke verplichtingen	5	5	10	10	10	10	10
Niet vastgelegd in verplichtingen	0	0	15	15	15	15	15

Ter toelichting van de budgetflexibiliteit kan allereerst opgemerkt worden dat het hier gaat om ruwe indicaties.

#### Jaarverplichtingen

Onder jaarverplichtingen zijn alle verplichtingen voor apparaatsuitgaven begrepen en een deel van de overige verplichtingen; bijv. voor onderzoek. De apparaatsuitgaven vormen zo'n 70% tot 85% van het budget. De flexibiliteit is op korte termijn beperkt doordat m.n. de personeelsomvang en huisvesting dan nauwelijks zijn te variëren.

#### Bestuurlijke verplichtingen

Onder bestuurlijke verplichtingen zijn begrepen de herstructurering van de binnenvaart en (inter)nationale bijdragen in het kader van samenwerking t.b.v. de inspectietaken. Het betreft meest meerjarige verplichtingen.

De verplichtingen voor herstructurering binnenvaart vloeien voort uit EG-regelgeving. Gezien de onzekerheid t.a.v. moment van uitkering (zie vorige paragraaf) zijn deze uitgaven deels als flexibel aangemerkt.

### 18.6 Groeiparagraaf

Na de start van de Inspectie V&W gaat de ontwikkeling van organisatie en werkwijze verder. Hiervoor zijn een aantal lijnen uitgezet; gericht op o.a. transparantie, openbaarheid, professionalisering en doelmatigheid. Als onderdeel van deze ontwikkeling zullen aanvullende en/of betere streefwaarden en prestatiegegevens worden ontwikkeld en benoemd. Getracht is in de begroting zo volledig mogelijk te zijn in het formuleren van prestatiegegevens. Het streven is de volledigheid van prestatiegegevens te vervolmaken in de begroting van 2003.

Bij de ontwikkeling van streefwaarden en prestatiegegevens wordt getracht om gegevens te gebruiken die een zo direct mogelijke relatie

hebben met het proces van vergunningverlening en handhaving. Deze gegevens zullen dan ook gebruikt worden voor de interne sturing; o.a. gericht op een onderbouwde prioritering. Daartoe zal regelmatig gerapporteerd worden over signalen en effecten en zullen systematische risico-analyses worden uitgevoerd. Bij de uitwerking van streefwaarden en prestatie-indicatoren zullen de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van derden als aandachtspunt worden meegenomen. Het streven is deze punten in de begroting van 2003 verder te verbeteren.



## 2.3. DE NIET-BELEIDSARTIKELLEN

### 19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS

#### 19.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Een dergelijke brede doeluitkering is niet zinvol toe te rekenen aan de beleidsartikelen. Wel zijn in de infrastructuuragenda de uitvoeringsprioriteiten opgenomen waarbij zo veel mogelijk samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van V&W is aangegeven. De bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

#### 19.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

#### 19.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

#### 19.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
19 Bijdrage aan IF	2001	2002	2003	2004	2005	2 006
<b>Verplichtingen</b>	<b>3 636 164</b>	<b>3 472 751</b>	<b>3 665 333</b>	<b>3 894 364</b>	<b>4 042 312</b>	<b>4 122 765</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>3 636 164</b>	<b>3 472 751</b>	<b>3 665 333</b>	<b>3 894 364</b>	<b>4 042 312</b>	<b>4 122 765</b>
19.01 Programma-uitgaven	3 636 164	3 472 751	3 665 333	3 894 364	4 042 312	4 122 765
<b>19.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>19.03 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 19.5 Budgetflexibiliteit

De budgetflexibiliteit heeft betrekking op de productartikelen die in het IF zijn opgenomen.

#### 19.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

### 20.1 Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
20 Nominaal en onvoorzien	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>96 307</b>	<b>829</b>	<b>1 721</b>	<b>1 499</b>	<b>1 499</b>	<b>1 499</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>96 307</b>	<b>829</b>	<b>1 721</b>	<b>1 499</b>	<b>1 499</b>	<b>1 499</b>
Loonbijstelling	53 975					
Prijsbijstelling	39 678					
Onvoorzien	2 654	829	1 721	1 499	1 499	1 499

### 20.5 Budgetflexibiliteit

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

## **21 ALGEMEEN DEPARTEMENT**

### *21.1 Algemene beleidsdoelstelling*

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten geraamd welke niet toerekenbaar zijn aan andere beleidsartikelen. Het betreft:

#### *Departementale uitgaven en ontvangsten*

Hieronder vallen specifieke taken voor het gehele departement of een groot deel daarvan (Bestuurskern) welke een specifieke deskundigheid vereisen dan wel om reden van doelmatigheid binnen de Centrale Diensten zijn ondergebracht.

De in deze categorieën genoemde werkzaamheden worden grotendeels uitgevoerd door de Centrale Diensten. De (kern)taken van de centrale diensten zijn:

- het aandragen van instrumenten voor de inrichting en sturing van het departement;
- het ontwikkelen van strategisch beleid;
- het bewaken van de kwaliteit van verschillende stafdisciplines en de realisatie van de departementale beleidslijn;
- het ondersteunen en adviseren van de ambtelijke en politieke leiding in het inter- en intradepartementale optreden;
- het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg voor de huisvesting van het kerndepartement;
- voorlichtingsactiviteiten: de activiteiten en uitgaven hebben betrekking op bijdragen van Verkeer en Waterstaat voor het verrichten van onderzoeken en dergelijke, voor zover deze niet bij de afzonderlijke beleidsterreinen zijn onder te brengen (bijvoorbeeld «Corporate Communicatie»);
- personeelsbeleid;
- ten behoeve van de departementsleiding waar nodig departementale beleidslijnen en coördinerende activiteiten ontwikkelen op gebieden als financiën, personeel, organisatie en informatie, juridisch, huisvesting, enz.

#### *Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen*

Hieronder vallen de algemene uitgaven van DG Personenvervoer (DGP), DG Goederenvervoer (DGG), DG Luchtvaart (DGL) en DG Telecommunicatie en Postzaken (DGTP), voorzover niet toe te rekenen aan de beleidsartikelen. De algemene uitgaven bestaan voornamelijk uit apparaatsuitgaven van de directeuren-generaal van V&W en de daaraan verbonden stafondersteuning. Daarnaast worden op dit artikel de programmauitgaven verantwoord, die niet direct aan een of meerdere beleidsartikelen zijn toe te rekenen.

### *21.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen*

Naast specifieke departementale taken, waarvoor een bepaalde deskundigheid of zekere mate van onafhankelijkheid is vereist, voeren de Centrale Diensten ten behoeve van het gehele departement ondersteunende taken uit:

Contributiebetalingen: verricht aan (internationale) wetenschappelijke instituten, waarin de Staat der Nederlanden participeert, waaronder:

- de Conferentie van Europese transportministers (CEMT);
- Kennisunit van het Centraal Plan Bureau (CPB).

Personeelsbeleid: activiteiten die verband houden met het realiseren van het departementsbrede personeelsbeleid:

- opleidingen van personeelsleden van Verkeer en Waterstaat, voorzover deze niet dienstgericht plaatsvinden;
- uitgaven geraamd voor het flankerend beleid, voor de wachtgeldgarantieregeling en voor om-, her- en bijscholing;
- medewerkers van V&W in staat stellen de noodzakelijke kwalificaties te verwerven om hun functie optimaal te kunnen vervullen;
- uitgaven ten behoeve van voormalig Verkeer en Waterstaat-personeel (55+ wachtgeldregeling, functioneel leeftijdsontslag en andere werkloosheidsuitkeringen).

Advies- en overlegorganen: Verkeer en Waterstaat hecht grote waarde aan de mening van derden ten aanzien van het door haar gevoerd beleid. In dit kader zijn advies- en overlegorganen ingesteld. Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden door deze organen, gevraagd of uit eigen beweging, adviezen uitgebracht. Daarnaast vindt raming van uitgaven in het kader van de begeleiding van inspraakprocedures plaats.

Bijdragen verstrekt aan:

- het Koninklijk Huis;
- het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) ten behoeve van de kosten van de normalisatiewerkzaamheden;
- het Nederland Antarctisch programma uitgevoerd en gecoördineerd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk onderzoek. Het betreft hier onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek van de ozonproblematiek.

Eurovignetstaten onderlinge verrekeningen gebaseerd op het saldo van het aantal verreden kilometers door vervoerders uit de vignetlanden. Daarnaast worden uitgaven begroot voor de noodzakelijke aanpassingen van:

- registratiesystemen van de Rijksdienst voor het wegverkeer/Centrum voor voertuigtechniek.

Crisismanagement: beleidsmatige en operationele integratie van crisisbeheersing en rampenbestrijding. Crisismanagement behelst met name activiteiten als:

- coördinatie vanuit het departementaal coördinatiecentrum;
- ontwikkelen van crisisregelingen;
- houden van oefeningen;
- abonnement op het Nationaal Noodnet;
- onderhoud en beheer van materieel en
- instandhouding meldkamer.

### *21.3 Beleidsinstrumenten*

Voor het behalen van de geoperationaliseerde doelstellingen worden diverse (beleids)instrumenten ingezet:

- beleidsvoornemen «Sturing en Staf»: verbeteren van de lijnsturing en de kwaliteit van de stafbijdrage van V&W
- managementcontract: jaarlijks contract tussen de SG-pSG over het realiseren van beleidsprioriteiten en besturingsarrangementen

- accountplannen: afspraken over kwaliteitsniveau van huisvesting en faciliteiten van de Bestuurskern
- evaluaties en audits: uitgevoerd op diverse gebieden (bijvoorbeeld financieel beheer)
- kwaliteitssystemen en resultaatgericht werken: ten behoeve van een nadere professionalisering heeft V&W het voornemen om de kwaliteitsstandaard conform het INK (Instituut Nederlandse Kwaliteit)-model als V&W brede standaard te realiseren. De Centrale Diensten nemen hierbij het voortouw.

<b>Onderbouwing personele component apparaatsuitgaven Centrale Diensten (ambtelijk personeel)</b>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	771,3						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	49 835						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		817,8	796,4	773,9	773,9	773,9	773,9
Gemiddelde geraamde prijs per fte		52 344	52 062	51 812	51 885	51 936	52005

<b>Huisvestingskengetal (in EUR1000)</b>		
	2001	2002
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern	15 624	15 452
aantal te huisvesten fte's	2 509	2 570
huisvestingskosten per fte	6,23	6,0

<b>Uitgavengategorie Post-Actieven (in EUR1000)</b>		2002
regulier wachtgeld		13 613
Wet Werkloosh. voorziening(WWV)		227
functioneel leeftijdsontslag		2 269
overige		3 202
Totaal		19 311

<b>Uitkeringsgerechtigden</b>		
	2001	2002
aantal	690	600

21.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen (in EUR1000)</b>						
<b>21 Algemeen departement</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Verplichtingen</b>	<b>216 136</b>	<b>216 711</b>	<b>194 635</b>	<b>188 575</b>	<b>188 546</b>	<b>188 027</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>215 869</b>	<b>220 794</b>	<b>195 249</b>	<b>188 958</b>	<b>188 929</b>	<b>188 410</b>
<b>21.01 Programma-uitgaven</b>	<b>67 296</b>	<b>60 418</b>	<b>48 983</b>	<b>42 147</b>	<b>42 057</b>	<b>41 538</b>
21.01.01 Voorlichting	3 173	2 863	2 829	2 829	2 829	2 829
21.01.02 Externe oriëntatie	1 590	1 651	1 584	1 586	1 586	1 586
21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling	8 057	6 611	4 667	3 963	3 963	3 444
21.01.04 Internationale Zaken	3 104	3 128	3 128	3 128	3 128	3 128
21.01.05 Bijdragen derden	22 689	22 556	14 712	14 715	14 716	14 716
21.01.06 Generieke informatiesystemen	23 984	20 880	19 333	13 195	13 195	13 195
21.01.10 Regeringsvliegtuig	4 699	2 729	2 730	2 731	2 640	2 640
<b>21.02 Apparaatsuitgaven</b>	<b>148 573</b>	<b>160 376</b>	<b>146 266</b>	<b>146 811</b>	<b>146 872</b>	<b>146 872</b>
<i>Departementale uitgaven en ontvangsten</i>						
21.02.01 Strategisch beleids-, planning en controltaken	17 067	22 611	21 103	21 290	21 327	21 327
21.02.02 Departementale- en facilitaire taken	104 879	110 620	99 108	99 437	99 436	99 436
<i>Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen</i>						
21.02.03 Personeel en materieel DGP	9 608	9 547	9 370	9 384	9 393	9 393
21.02.04 Personeel en materieel RLD	1 465	1 931	1 906	1 906	1 906	1 906
21.02.05 Personeel en materieel DGG	10 175	10 051	9 165	9 178	9 191	9 191
21.02.06 Personeel en materieel DGTP	5 379	5 616	5 614	5 616	5 619	5 619
<b>21.03 Ontvangsten</b>	<b>27 198</b>	<b>30 282</b>	<b>20 391</b>	<b>16 941</b>	<b>16 941</b>	<b>16 941</b>
21.03.01 Ontvangsten DGP	279	279	279	279	279	279
21.03.02 Ontvangsten RLD	968	968	968	968	968	968
21.03.03 Ontvangsten DGG	398	398	398	398	398	398
21.03.04 Overige ontvangsten	1 850	2 772	5 133	1 683	1 683	1 683
21.03.05 Bijdrage FES	23 703	25 865	13 613	13 613	13 613	13 613

Uitsplitsing van programma-uitgaven naar financiële instrumenten:

- Voorlichting  
Departementale voorlichtingsuitgaven en uitgaven t.b.v. advies, overleg en inspraak intern en extern gerelateerd.
- Externe oriëntatie  
Uitgaven verband houdend met de werkzaamheden van verschillende advies- en overlegorganen op het terrein van V&W.
- Departementaal onderzoek en ontwikkeling  
Organisatie- en informatieprojecten t.b.v. departementale afstemming en studies uitgevoerd onder regie van de directie Strategie en Coördinatie.
- Internationale Zaken  
Personele en materiële uitgaven ten behoeve van de directie Internationale Zaken waarin inbegrepen de uitgaven voor buitenlandse vertegenwoordiging.
- Bijdrage aan derden

Functionele kosten Koninklijk Huis alsmede bijdragen aan het NNI (normalisatiewerkzaamheden), Stichting GOA (onderzoek Antarctica), de CEMT (Conferentie van Europese transportministers), de Kennisunit van het CPB (Centraal Plan Bureau), ZBO Raad voor de Transportveiligheid (RvTV) en de apparaatsuitgaven van de USZO.

- Generieke informatiesystemen  
Uitgaven m.b.t. de vervanging, de implementatie, uitvoering en onderhoud van informatiesystemen ten behoeve van het gehele departement (waaronder: FAIS, COMI-P, VIP, informatie-beveiliging, intranet, literatuur informatiesysteem en de reiskostendeclaratiemodule).
- Regeringsvliegtuig  
Uitgaven m.b.t. het onderhoud en de exploitatie van een vliegtuig voor de regering en de leden van het Koninklijk Huis. Hiertoe is een contract afgesloten tussen de Staat en Martinair.

Uitsplitsing van apparaatsuitgaven naar financiële instrumenten:

- Strategisch beleids-, planning en controletaken  
Salariskosten van de diensten die ressorteren onder de centrale diensten waarbij het zwaartepunt van de taken een strategisch en beleidsmatig karakter hebben.
- Departementale en facilitaire taken
  - a) Uitgaven ten behoeve van het overige personeel behorend tot de Centrale Diensten (salarissen, opleidingen, overige personele kosten, algemene uitgaven, reis- en verblijfkosten, aanschaf ge- en verbruiksartikelen, kantoorautomatisering).
  - b) Huurgelden t.b.v. de in Den Haag gevestigde organisatieonderdelen en overige exploitatiekosten zoals schoonmaak, energie, water, bewaking en communicatie.
  - c) Uitgaven aan en t.b.v. (voormalige) personeelsleden van het gehele departement (post-actieven, flankerend beleid, departementaal sociaal beleid, wachtgeldregeling, WWV en functioneel leeftijdsontslag)
- Personeel en materieel DGP, DGL, DGG en DGTP  
Uitgaven t.b.v. personeel en materieel van de directeuren-generaal van Verkeer en Waterstaat en de daaraan verbonden stafondersteuning, die niet direct zijn toe te rekenen aan de beleidsartikelen.

### 21.5 Budgetflexibiliteit

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>						
<b>21 Algemeen departement</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele verplichtingen	3	2				
Jaarverplichtingen	75	65	70	71	68	68
Bestuurlijke verplichtingen (nationaal/internationaal)	7	7	5	5	5	5
Niet vastgelegd in verplichtingen	15	26	25	24	26	26

#### **Aangegane individuele verplichtingen**

De aangegane individuele verplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen van uitgaven op het gebied van personeel, materieel, automatisering, departementale leiding, raden en commissies Verkeer en Waterstaat, onderzoek en projecten betreffende centrale diensten en andere departementsonderdelen van Verkeer en Waterstaat.

**Jaarverplichtingen**

De jaarverplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen van uitgaven op het gebied van personeel, materieel, automatisering, departementale leiding, raden en commissies Verkeer en Waterstaat, onderzoek en projecten betreffende centrale diensten Verkeer en Waterstaat voor het lopende boekingsjaar.

**Bestuurlijke verplichtingen**

De bestuurlijke verplichtingen betreffen ministeriële overeenkomsten.

**Niet vastgelegd in verplichtingen**

Dit betreffen de nog niet geraamde verplichtingen, welke ruimte wel noodzakelijk is om het ingezette beleid tot uitvoering te brengen.

*21.6 Groeiparagraaf*

De prestatie-indicatoren worden gebaseerd op beschikbare gegevens gegenereerd door het financieel administratieve informatiesysteem. De departementale werkgroep «monitoring- en sturingsinformatie» heeft het kader gesteld voor de verdere ontwikkeling van artikel 21. De uitkomsten van dit rapport zullen verder worden vertaald naar prestatie-indicatoren en onderliggende informatiesystemen.



## 22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

### 22.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden uitvoeringsuitgaven verantwoord die niet eenduidig zijn toe te rekenen aan beleidsartikelen. Het betreft hier overheaduitgaven die noodzakelijk zijn om de RWS organisatie in zijn totaliteit te laten functioneren. Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven ten behoeve van anticiperend onderzoek en beleidsvoorbereiding en -evaluatie opgenomen. Dit onderzoek is niet op voorhand toe te rekenen naar een beleids-onderdeel. Anticiperend onderzoek is van strategisch belang en richt zich op het ontwikkelen en in stand houden van kennis voor de lange termijn ontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden. De kennisontwikkeling richt zich op alle aspecten die in relatie staan met kernactiviteiten van V&W. Beleidsvoorbereiding en -evaluatie droge infrastructuur bestaat uit onderzoek en activiteiten die de uitvoeringsorganisatie uitvoert als ondersteuning voor de uitvoering van droge infrastructuur. Deze taken zijn probleemoverstijgend en daarmee niet eenduidig naar één beleidsartikel toe te delen. Als laatste worden op dit artikel de exploitatiebijdragen verantwoord.

### 22.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Niet van toepassing.

### 22.3 Beleidsinstrumenten

Niet van toepassing.

### 22.4 Budgettaire gevolgen van beleid

<b>Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)</b>						
<b>22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Verplichtingen</b>	<b>220 616</b>	<b>206 572</b>	<b>210 279</b>	<b>210 949</b>	<b>215 453</b>	<b>215 453</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>250 938</b>	<b>238 971</b>	<b>239 659</b>	<b>245 495</b>	<b>240 571</b>	<b>240 571</b>
<b>22.01. Programma-uitgaven</b>	<b>86 062</b>	<b>85 323</b>	<b>86 307</b>	<b>92 664</b>	<b>87 739</b>	<b>87 739</b>
22.01.01 Exploitatiebijdragen	32 562	28 580	33 869	43 922	43 922	43 922
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie	20 447	20 358	20 415	20 420	20 424	20 424
22.01.03 Anticiperend onderzoek	27 607	27 320	24 955	21 515	23 393	23 393
22.01.08 (HGIS) Partners voor water	5 445	9 065	7 068	6 807		
<b>22.02. Apparaatsuitgaven</b>	<b>164 876</b>	<b>153 648</b>	<b>153 352</b>	<b>152 831</b>	<b>152 832</b>	<b>152 832</b>
<b>22.03. Ontvangsten</b>	<b>15 122</b>	<b>10 947</b>	<b>10 947</b>	<b>51 788</b>	<b>51 788</b>	<b>51 788</b>
Indirecte uitvoeringsontvangsten	11 174	8 905	8 905	8 905	8 905	8 905
ontvangsten exploitatiebijdragen	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042	2 042
bijdragen AO	1 906					
ontvangsten dividenden WST				40 841	40 841	40 841

## **Anticiperend onderzoek**

Binnen het Anticiperend onderzoek worden onderscheiden:

- a) anticiperend onderzoek ten behoeve van verkeer, vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid, waterkeren en waterbeheren zoals uitgevoerd door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat;
- b) bijdragen aan externe kennisinstututen c.q kennisprogramma's (voorbeelden hiervan zijn de participatie in ICES-kennisinfrastructuurprojecten, het activiteitenprogramma doelsubsidie van de SWOV, dat op het thema verkeersveiligheid is gericht en de missiesubsidies aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium en de Stichting Grondmechanica Delft).

Getracht wordt om zoveel mogelijk projecten in een samenwerkingsverband van de eigen specialistische diensten én de externe instututen op te zetten en uit te voeren.

### *Partners voor water*

De Nederlandse deskundigheid op het gebied van waterbouw en waterbeheer in de brede zin van het woord geniet een groeiende wereldwijde bekendheid. Het beroep vanuit het buitenland op de betrokken Nederlandse kennis en ervaring dient zich versterkt aan. Ook de Nederlandse presentie tijdens het Tweede Wereld Water Forum in 2000, gehouden in Den Haag, was instrumenteel om Nederlandse expertise naar voren te brengen. Het programma «Partners voor Water» en het daarbij betrokken budget wordt ingezet om internationale samenwerking te versterken. Hechte samenwerking bij de invulling van dit programma vindt plaats met andere overheden, bedrijven, kennisinstututen en andere organisaties. Aldus wordt de Nederlandse kennis en deskundigheid naar het buitenland bevorderd. Evenwel wordt ook deskundigheid versterkt omdat in het betrokken buitenland wordt gewerkt met externe omstandigheden die zich nu eenmaal binnen Nederland niet voordoen. Aldus zal het programma «Partners voor Water» een instrument zijn om internationale samenwerking te versterken en om de Nederlandse kennis en ervaring te vergroten.

### *Beleidsvoorbereiding en -evaluatie Verkeer en Vervoer*

Onder beleidsvoorbereiding en -evaluatie zijn de volgende onderdelen te onderscheiden, die met name te maken hebben met personeelsinzet van Dg-Rijkswaterstaat:

- Oog-, oor- en mondfunctie  
Onder de oog-, oor- en mondfunctie wordt verstaan de interactie met andere overheden en andere relevante actoren over het uitvoeren van bestaand beleid en het ontwikkelen van nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer.
- Projectactiviteiten ter voorbereiding of invulling van beleidsthema's (zoals verkenningen rond beleid, begeleiding van pilots, ketenbenadering, instrumentontwikkeling voor beleid, introductie NVVP e.d.)

### *Exploitatiebijdragen*

Op deze werksoort wordt een bijdrage aan de veerdiensten over de Westerscheldetunnel verantwoord: zolang de Westerscheldetunnel niet is gerealiseerd zorgen deze veerdiensten ervoor dat een verbinding tussen beide oevers in stand gehouden kan worden. Na de opening van de

westerscheldetunnel in 2003 wordt de exploitatiebijdrage aan de veren omgezet in een bijdrage aan de tunnel.

Daarnaast worden op deze werksoort de jaarlijkse bijdragen verantwoord ten behoeve van de provincies en particuliere organisaties te weten de regeling PAS 65+ voor de zoute veren, de groenvoorziening Schiphol, de kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen, de Buisleidingenstraat Zuid-West Nederland, het Nederlands Architectuurinstituut en de exploitatie NZ kanalen.

<b>Geraamde exploitatiebijdrage per project in 2002 (in EUR mln)</b>	
Exploitatie Westerscheldeveerdiensten	22,0
Pas 65+ zoute veren	0,7
Groenvoorziening Schiphol	3,3
Kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen	1,6
Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland	0,6
Nederlands Architectuur Instituut (N.A.I.)	0,3
<b>Totaal</b>	<b>28,5</b>

#### *Indirecte uitvoeringsuitgaven*

De indirecte uitvoeringsuitgaven zijn uitgaven die dienen om de realisatie van programma's te steunen.

Hiertoe worden onder meer de volgende taken gerekend:

- Personeelsbeleid
- Management
- Financiële taken
- Facilitaire taken
- Algemene informatiesystemen
- Post en archiefzaken
- Algemene secretariële ondersteuning
- en dergelijke

Naast de uitgaven die zijn geraamd om de bovenvermelde taken uit te voeren, vallen eveneens de uitgaven op het gebied van huisvesting, materieel en automatisering, die niet aan de producten zijn toe te rekenen, onder de indirecte uitvoeringsuitgaven.

Deze uitgaven tezamen worden aangemerkt als uitgaven die betrekking hebben op de overhead.

#### *22.5 Budgetflexibiliteit*

<b>Budgetflexibiliteit in % van de totale geraamde uitgaven</b>						
<b>Algemeen Uitvoeringsorganisatie</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aangegane individuele en bestuurlijke verplichtingen	21	24	22	22	19	19
Jaarverplichtingen	72	70	70	70	71	70
Niet vastgelegd in verplichtingen	7	6	8	8	10	11

**Aangegane individuele verplichtingen en bestuurlijke verplichtingen**

De aangegane individuele en bestuurlijke verplichtingen zijn samengevoegd. Het betreft voornamelijk aangegane verplichtingen voor exploitatiebijdragen en subsidies aan derden.

**Jaarverplichtingen**

Deze verplichtingen betreffen de kosten van personeel, materieel en automatisering bij de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat.

**Niet vastgelegd in verplichtingen**

Dit betreffen de geraamde verplichtingen die meer incidentele uitgaven in het lopende begrotingsjaar mogelijk moet maken.

*22.6 Stadium van ontwikkeling beleidsartikel*

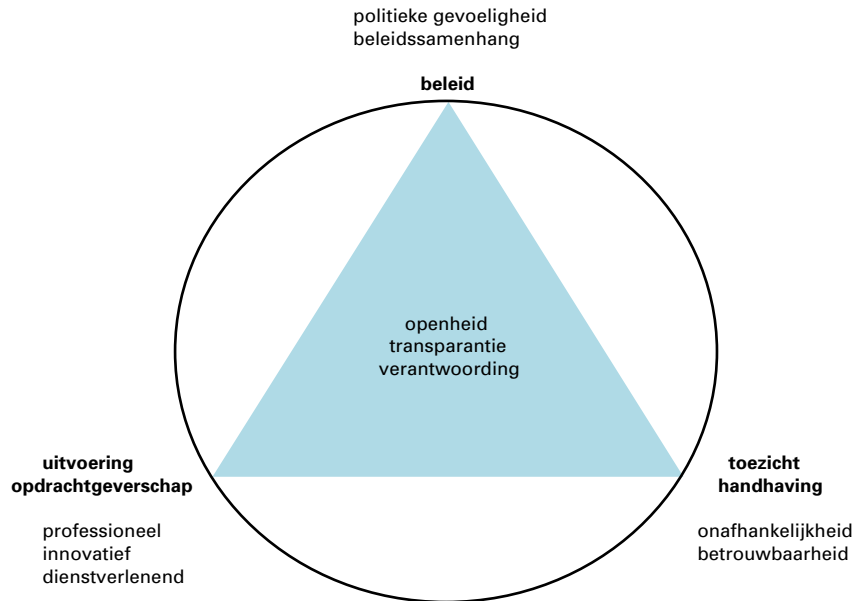
Op dit artikel wordt geen groeitraject voorzien.

### 3. DE BEDRIJFSVOERING

#### Organisatie

V&W werkt aan de vernieuwing van de werkwijze en organisatie van het departement. Deze dienen primair bij te dragen aan de legitimatie, effectiviteit en efficiency van de V&W-inzet. Dit dwingt tot zowel een verdergaande differentiatie tussen de V&W-kernfuncties beleid, uitvoering en toezicht, als een versterking van de verbinding tussen deze kernfuncties. Over de organisatieontwikkeling bij V&W is de Tweede Kamer per brief van 9 juli 2001 geïnformeerd.

In onderstaand figuur is deze differentiatie en verbinding schematisch weergegeven.



De volgende specifieke ontwikkelingen zijn van belang:

- De vorming van een afzonderlijk DG-Water.  
In verband met een heldere scheiding tussen de drie kernfuncties beleid, uitvoering en handhaving wordt het beleidsterrein Water ontvlochten uit de RWS-organisatie en omgevormd tot een directoraat-generaal Water.
- De verzelfstandiging van de uitvoering (RWS).  
Bij de RWS is met het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) in 1995 de lijn in gang gezet van meer bedrijfsmatig werken. Deze ontwikkeling wordt voortgezet in het streven om de RWS zelfstandiger te positioneren. Daardoor kunnen de mogelijkheden voor een effectieve uitvoering en efficiënte bedrijfsvoering optimaal worden benut. Naar de burger toe worden klantgerichtheid en herkenbaarheid versterkt. Het maatschappelijk belang van de RWS-taken vergt een zorgvuldige invulling van de ministeriële verantwoordelijkheid.
- Het completeren van de toezichtsfunctie.  
De maatschappelijk gevoelige handhavingstaken van de «natte» waterstaat en de taken op het gebied van vergunningverlening worden overgedragen aan de Inspectie V&W.

### *Bedrijfsvoeringsplan en mededeling over de bedrijfsvoering*

In de begroting nieuwe stijl ligt de aanzet van de mededeling over de bedrijfsvoering. De kernbegrippen van deze nieuwe stijl zijn resultaatgerichtheid en transparantie. Het gaat om de mate van doeltreffendheid van het beleid en inzicht in de wijze van doelbereiking. Transparantie past in de V&W-visie «*Vertrouwd met water, vooruitstrevend in verbindingen*». Over dit begrotingsjaar zal voor het eerst een mededeling over de bedrijfsvoering worden afgegeven. De basis daarvoor zijn de bedrijfsvoeringsplannen opgesteld door de diensten. De structuur en inhoud van deze plannen is onderdeel geweest van een V&W-brede pilot. In deze plannen zullen de diensten ingaan op de belangrijkste risico's ten aanzien van producten, programma's en processen. De daarop te treffen beheersmaatregelen zijn onderdeel van de jaarlijkse planning en control-cyclus. De laatste stap in dit proces zijn de verantwoordingen van de diensten over de bedrijfsvoering, die tezamen de basis vormen voor de mededeling over de bedrijfsvoering. Dit alles in het kader van sturen, beheersen, toezicht houden en verantwoording afleggen. Bij bedrijfsvoering gaat het om de sturing en beheersing van bedrijfsvoeringsprocessen om de gestelde beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren. Het verbeteren van de kwaliteit van de informatievoorziening maakt hier onderdeel van uit. De kwaliteitseisen die zijn vastgelegd in de Comptabiliteitswet, de Rijksbegrotingsvoorschriften en de Regeling Prestatiegegevens en Evaluatieonderzoek worden in de bedrijfsvoeringsplannen nader uitgewerkt.

### *Baten en lasten-stelsel*

Invoering van een baten en lasten-stelsel zal consequenties hebben voor het begrotingsbeleid en -proces. Een projectorganisatie is inmiddels in het leven geroepen. Er wordt een apart traject voorzien voor de IVW en de verzelfstandiging van de uitvoeringsorganisatie RWS. De invoering van het baten en lasten-stelsel betekent de omslag van een begrotingsstelsel naar een bedrijfseconomisch stelsel. Dit betekent dat de bestaande geautomatiseerde bedrijfsvoeringssystemen vervangen moeten worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het Financieel Administratief Informatie Systeem (FAIS).

### *DOREAC*

De slotrapportage zal in het begrotingsjaar worden gepresenteerd. Dan zullen ruim 60 subsidieregelingen zijn doorgelicht vanuit een bestuurlijke benadering. Doel is een evenwichtige inrichting van subsidieregelingen en een vanuit die optiek, mogelijke besparing van administratieve lasten bij subsidiegever en -ontvanger. In zijn algemeenheid zal meer inzicht zijn verkregen in het bestaan van verschillende typologieën subsidies en de hierbij passende optimale mix voor wat betreft het toezichts-instrumentarium.

### *Toezicht op ZBO's en RWT's*

V&W hecht aan transparante sturings- en verantwoordingsrelaties met ZBO's en RWT's. In het vorige begrotingsjaar is een algemene toezichtvisie ontwikkeld en is een begin gemaakt met het uitwerken van specifieke toezichtsvisies. In 2002 zal dit traject worden voortgezet.

Bij een aantal ZBO's doen zich specifieke ontwikkelingen voor met betrekking tot de aansturing en vormgeving van het ZBO. Onderstaand worden deze ontwikkelingen in het kort weergegeven.

#### *Loodswezen*

Het voornemen bestaat in 2002 een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen waarbij uitwerking wordt gegeven aan het Beleidsvoornemen Navigatie-ondersteunende dienstverlening zeehavengebieden (TK, 1998–1999, 24 036, nr. 134). Dit beleidsvoornemen is gericht op het introduceren van loodsdiensten-op-maat en van concurrentie tussen aanbieders van navigatie-ondersteunende diensten. Naar verwachting zal in het eerste kwartaal van 2002 een algemene maatregel van bestuur in werking treden die is gericht op de flexibilisering van het verplichtingenstelsel en als zodanig is te beschouwen als een eerste stap van de door te voeren beleidsmaatregelen.

#### *Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*

Zoals in het wetsvoorstel «Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol» is aangegeven, zal in 2002 een nadere verkenning plaatsvinden van de toekomstige positionering van de LVNL. Doel is een goed verloop van het luchthavenverkeer overeenkomstig het luchthavenverkeerbesluit. Van belang is hierbij de positiebepaling van de LVNL tot de sector (die verder bestaat uit de NV Luchthaven Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen) en in algemene zin de ministeriële verantwoordelijkheid voor de veiligheid in het nationale luchtruim. Ook is vergelijking wenselijk met de ontwikkelingen in internationaal en in het bijzonder in Europees verband.

#### *Stichting Examens Personenvervoer (SEP)*

##### *Stichting Bureau Examens voor het Beroepsvervoer (SBE)*

De SEP en SBE voeren beiden in hoofdzaak publiekrechtelijke taken uit. Gelet hierop is het wenselijk de rechtsvorm van beide organisaties te wijzigen in een publiekrechtelijke ZBO. SEP en SBE zijn met elkaar in gesprek om te bezien of een fusie tussen beide organisaties mogelijk is.

#### *Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*

##### *Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)*

Het afgelopen jaar is overeenstemming bereikt over het uitgangspunt dat de rechtsvorm van beide organisaties wordt gewijzigd van een privaatrechtelijke ZBO in een publiekrechtelijke ZBO. Onderwerp van onderzoek is de vraag of de inschrijving van het eigen vervoer als publiekrechtelijke taak door de SIEV dient te worden voortgezet. Indien het geval zal de optie worden bezien of de inschrijving van het eigen vervoer kan opgaan in het takenpakket van NIWO. Naar verwachting zal in de tweede helft van 2001 een aanvang kunnen worden gemaakt met het wetgevingsproces.

#### *Raad voor de Transportveiligheid*

Op 5 december 2000 heeft de Tweede Kamer een motie-Wagenaar c.s. aanvaard, waarin de regering werd verzocht op korte termijn een wetsvoorstel voor te bereiden om te komen tot één onafhankelijke onderzoeksraad voor rampen en zware ongevallen, waaronder transportongevallen (TK, 2000–2001, 27 400 VII, nr. 33). Op dit moment wordt door een interdepartementale projectorganisatie gewerkt aan een hoofdlijnennotitie voor deze nieuwe raad. De notitie zal de basis vormen voor het ter zake op te stellen wetsvoorstel. Door de oprichting van de nieuwe raad zal de Raad voor de Transportveiligheid worden opgeheven.

### *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*

In overleg met de ministeries van Economische Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heeft het ministerie onder voorwaarden – afgezien van het voornemen het CBR te splitsen in een publiekrechtelijke ZBO en een privaatrechtelijke onderneming. De voorwaarden hebben betrekking op het borgen van de ministeriële verantwoordelijkheid en het voorkomen van oneerlijke concurrentie.

Een belangrijk argument hiervoor was dat Europese ontwikkelingen lijken te duiden op het opheffen van publieke examenmonopolies en het ontstaan van een examineringsmarkt onder ministerieel toezicht. De verhouding tussen het ministerie en het CBR zal in wetgeving worden vastgelegd. Vooruitlopend daarop zal een overeenkomst tussen het ministerie en het CBR worden afgesloten.

### *NS-taakorganisaties*

De voornemens ten aanzien van de uitplaatsing uit NS van de taakorganisaties zijn vastgelegd in de beleidsnota «De Derde Eeuw Spoor». Op 10 april 2000 is een Memorandum van Overeenstemming tussen de Staat en de Nederlandse Spoorwegen getekend over de uitplaatsing via overdracht van de aandelen. Dit memorandum is uitgewerkt in een voorstel van het ministerie aan NS van 21 september 2000, waarmee NS heeft ingestemd. In een Algemeen Overleg op 30 november 2000 heeft de Kamer aangegeven, dat de Kamer eerst de Spoorwegwet wil bespreken, voordat tot besluitvorming over deze uitplaatsing kan worden overgegaan. Indien de Kamer instemt met de uitplaatsing, zou deze per 1 januari 2002 kunnen worden gerealiseerd.

In de concept-Spoorwegwet is de oprichting geregeld van een publiekrechtelijke ZBO, de Spoorwegbeheersorganisatie (SBO). Via overgangsbepalingen worden de taken, die in de wet aan de SBO zijn toebedeeld, tot uiterlijk 1 januari 2005 opgedragen aan de drie bestaande taakorganisaties, Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding. In de overgangperiode zal de inrichting en organisatie van de SBO zijn beslag moeten krijgen en zullen de taakorganisaties tijdelijk als privaatrechtelijke ZBO's functioneren.

### *RDW*

Per 1 juli 1996 is de Dienst Wegverkeer (RDW) verzelfstandigd en heeft zij een publiekrechtelijke status. In de Wegenverkeerswet is opgenomen dat binnen vijf jaar een evaluatie van de verzelfstandiging dient plaats te vinden. De evaluatie is vrijwel afgerond. Begin september 2001 zal het evaluatierapport aan de Staten-Generaal worden gezonden.

### *OPTA*

De OPTA is ingesteld per 1 augustus 1997. De OPTA houdt in de overgangsfase van een monopolistische naar een volledig concurrerende markt toezicht op de naleving van sectorspecifieke regels in de telecommunicatiemarkt en op de postale sector. De instellingswet bevat een bepaling die de eerste evaluatie voorziet na 4 jaar. Inmiddels is in dit kader een tweetal onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot het feitelijk functioneren van de OPTA en de mogelijke bestuurlijke varianten voor de toekomstige inrichting van het sectorspecifieke telecom- en posttoezicht. Het onderzoek heeft uitgewezen dat de OPTA over het algemeen op een juiste wijze invulling geeft aan haar taken en ook bij heeft gedragen aan het bevorderen van de marktwerking. In de voorstellen van de Europese Commissie voor nieuwe Europese



telecommunicatierichtlijnen wordt er van uitgegaan dat sectorspecifiek toezicht op de telecommunicatiemarkt vooralsnog van belang blijft. Het kabinetsstandpunt wordt uiterlijk 1 augustus 2001 naar de Tweede Kamer gezonden.

## 4. BATEN-LASTENDIENSTEN

### Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

De bijdrage van het moederdepartement aan het agentschap KNMI wordt verantwoord op beleidsartikel 16 «Weer, Klimaat en Seismologie» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### Taken en grondslag

Het KNMI heeft de opdracht om de meteorologische, klimatologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het Nederlandse klimaat nu en in de toekomst.

De activiteiten die het KNMI van oudsher verrichtte op de markt voor commerciële weerproducten, worden vanaf 1 april 1999 uitgevoerd door een nieuwe, door de Staat der Nederlanden opgerichte, privaatrechtelijke onderneming.

#### Producten

Het productenpakket van het KNMI bestaat uit:

- Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek
- Klimaatonderzoek en klimaatadvies
- Seismologische adviezen en seismologisch onderzoek
- Beleidsadviezen (o.a. op het gebied van klimaat, ruimtevaart en aardobservaties)
- Algemene verwachtingen en waarschuwingen
- Maritieme verwachtingen en waarschuwingen
- Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen
- Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij
- Publieksvoorlichting

De begroting van baten en lasten (in EUR1000) van het agentschap KNMI							
	Realisatie 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2 006
<b>Baten</b>							
Opbrengst V&W	29 193	29 603	29 595	29 577	29 611	29 631	29 631
Opbrengst overige departementen							
Opbrengst derden	14 085	11 540	11 676	11 238	10 852	10 852	10 852
Rentebaten	154						
Buitengewone baten	4 700	91	545	91	91	91	91
Totaal baten	48 132	41 234	41 816	40 824	40 554	40 574	40 574
<b>Lasten</b>							
Apparaatskosten							
* personele kosten	26 560	24 742	23 271	22 356	22 143	22 153	22 153
* materiele kosten	16 195	14 667	15 868	14 614	14 687	14 968	14 440
Rentelasten	688	545	545	545	545	545	545
Afschrijvingskosten							
* materieel	2 461	2 539	2 330	2 255	2 110	1 991	1 978
* immaterieel							
dotaties voorzieningen	53						
Buitengewone lasten	5 316				908	908	908
Totaal lasten	51 273	42 493	42 014	39 770	40 393	40 565	40 024
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 3 141</b>	<b>- 1 259</b>	<b>- 198</b>	<b>1 054</b>	<b>161</b>	<b>9</b>	<b>550</b>

## **Toelichting op de begroting van baten en lasten**

### **Baten**

#### *Opbrengsten derden*

Door bezuinigingen nemen de kosten van de dienstverlening aan de luchtvaart vanaf 2003 af. Hierdoor zullen ook de opbrengsten vanaf 2003 gaan dalen.

#### *Buitengewone baten*

Dit betreft in 2002 de geraamde opbrengsten van de verkoop van Villa Orta EUR 0,45 mln. en een vrijval van de voorzieningen van jaarlijks EUR 0,1 mln.

### **Lasten**

#### *Personeel*

Door verdere doorvoering van centralisatie en automatisering van de productie zal vanaf 2002 en volgende jaren efficiencywinst behaald kunnen worden. De daling bij personele kosten geeft dit budgettair weer. De toekomststrategie van het KNMI vergt echter ook extra inspanningen op personeel gebied, wat vooral in 2001 leidt tot hogere personele kosten, omdat daar de efficiencywinst van de centralisatie dit effect nog niet afzwakt.

#### *Materieel*

Hogere materiële kosten worden veroorzaakt door het als materieel boeken van software. Dit wordt bij afschrijvingen meerjarig gecompenseerd. Dit is het gevolg van een stelselwijziging die er in de toekomst toe zal leiden dat de materiële kosten meer zullen gaan fluctueren dan in het verleden het geval was.

De toekomststrategie van het KNMI vergt ook extra kosten in technologie bijvoorbeeld HIRLAM.

De geraamde huisvestingskosten (huur) bedragen ruim EUR 3,4 mln.

#### *Afschrijvingen materieel*

Binnen de financiële mogelijkheden van het KNMI is de ruimte om te investeren beperkt. Hierdoor zullen op termijn ook de afschrijvingskosten gaan dalen.

#### *Rente*

De rente vloeit voort uit rente- en aflossingsdragend vermogen. Het betreft een tweetal leningen met rentepercentages van 5,0 en 5,27%.

#### *Buitengewone lasten*

In het licht van de ontwikkeling van het Eigen Vermogen is vanaf 2004 een buitengewone last van EUR 908 opgenomen. Hiermee wordt bewerkstelligd dat het Eigen Vermogen beneden de norm blijft, die met betrekking

tot het maximale Eigen Vermogen van Agentschappen is gesteld. Op welke wijze het Eigen Vermogen vanaf 2004 feitelijk zal worden beperkt, zal nog nader worden gezien.

### Saldo van baten en lasten

Het resultaat van het KNMI staat de komende jaren nog steeds onder druk door de noodzakelijke inspanningen die het KNMI moet leveren voor de rationalisering en automatisering van het productieproces. De hoge inspanningen die geleverd worden om de vooraanstaande wetenschappelijke positie van het KNMI te behouden en uit te bouwen, zullen zeker in de eerste jaren nog een negatieve invloed hebben op het resultaat van het KNMI.

Dit komt tot uitdrukking in de verwachte negatieve saldi van baten en lasten voor de jaren 2001 en verder. In het kader van de conversie van het agentschapvermogen is afgesproken dat de voorziening (voor 2001 e.v. nog EUR 3,5 mln.) mag worden aangewend om deze verwachte negatieve resultaten op te vangen.

Overzicht vermogensontwikkeling (EUR1000) van het agentschap KNMI							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Eigen vermogen per 1/1	1 935	- 1 206	674	860	1 914	2 076	2 085
* saldo van baten en lasten	- 3 141	- 1 259	- 198	1 054	162	9	550
* directe mutaties in het eigen vermogen:							
- uitkering aan moederdepartement							
- storting door moederdepartement							
- overige mutaties		3 141	384				
Eigen vermogen per 31/12	- 1 206	674	860	1 914	2 076	2 085	2 635

### Toelichting

Per 1 april 1999 is de ontvlechting van de commerciële taken van het KNMI een feit geworden. De hierdoor ontstane efficiencyverliezen waren begroot op EUR 7,3 mln. Er is in het traject van de vermogensconversie ruimte gevonden voor het opnemen van een voorziening ter grootte van EUR 3,5 mln. en een Eigen Vermogen van EUR 2,0 mln. Deze voorziening wordt in de jaren 2001 en 2002 volledig en het Eigen vermogen gedeeltelijk ingezet.

**Kasstroomoverzicht (in EUR1000) van het agentschap KNMI**

	Realisatie 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Rekening courant RHB 1 januari	5 697	4 320	3 622	3 761	4 698	4 610	4 696
2. Totaal operationele kasstroom	- 418	1 279	2 131	3 391	2 272	2 001	2 529
3a. -/- Totaal investeringen	- 2 097	- 1 825	- 1 316	- 567	1 066	- 1 066	- 1 407
3b. +/- Totaal desinvesteringen	5 519	0	227	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	3 422	- 1 825	- 1 089	- 567	1 066	- 1 066	- 1 407
4a. -/- Eenmalige uitkeringen aan moederdepart.	- 13 875						
4b. +/- Eenmalige storting door het moederdepart.							
4c. -/- Aflossingen op leningen	- 6 287	- 2 512	- 2 219	2 455	- 2 360	- 1 914	- 1 595
4d. +/- Beroep op leenfaciliteit	15 781	2 360	1 316	567	1 066	1 066	1 407
4. Totaal financieringskasstroom	- 4 381	- 152	- 903	1 888	- 1 294	- 847	- 189
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand 1 miljoen gulden)	4 320	3 622	3 761	4 698	4 610	4 696	5 630

*Toelichting**Investeringskasstroom*

Gezien de financiële situatie van het KNMI is er minder ruimte om te investeren dan in het verleden. Investeringskasstromen vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen.

*Financieringskasstroom*

Gezien de financiële situatie van het KNMI is er minder ruimte om te investeren, waardoor het beroep op de leenfaciliteit kleiner zal worden. De aflossingen op leningen weerspiegelen echter de in het verleden gedane investeringen en zijn daarom hoger dan het beroep op de leenfaciliteit.

Per saldo leidend tot een negatieve financieringskasstroom.

Door afronding kunnen er verschillen zijn tussen de totaaltelling van de kasstromen en de samenstellende cijfers.

**Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR)/divisie Telecom**

Per 1 januari 1996 is de Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR)/divisie Telecom intern verzelfstandigd tot een agentschap van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De bijdrage van het moederdepartement aan het agentschap RDR/divisie Telecom wordt verantwoord op artikel 18 «Inspectie Verkeer & Waterstaat» van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

**Taken en grondslag**

De RDR/divisie Telecom is de nationale instantie die voor Nederland uitvoering geeft aan het telecommunicatiebeleid en de daarbij behorende wet- en regelgeving. De hoofdtaken van de RDR/divisie Telecom zijn het creëren, toewijzen en handhaven van de frequentieruimte.

## Tarieven

De tarieven van de RDR/divisie Telecom worden jaarlijks door de Staatssecretaris van V&W vastgesteld. De RDR/divisie Telecom opereert in zijn totaliteit kostendekkend. Speerpunt van het tarievenbeleid is naast een kostendekking in totalen te streven naar een kostendekking van 100% per productgroep. Daarnaast is het uitgangspunt dat de baathebber betaalt voor de uitvoering van telecommunicatiebeleid, i.c. de kosten van het agentschap RDR/divisie Telecom.

	2000 EUR	2001 EUR	2002 EUR	2003 EUR	2004 EUR	2005 EUR	2006 EUR
<b>totale baten</b>	30 369	26 271	27 139	27 892	28 705	29 545	30 414
opbrengst productgroepen	23 394	22 213	23 121	23 907	24 720	25 560	26 429
opbrengst moederdepartement	5 768	3 717	3 678	3 645	3 645	3 645	3 645
rentebaten	449	227	227	227	227	227	227
diversen	759	113	113	113	113	113	113
<b>totale lasten</b>	27 616	29 969	30 813	30 398	30 209	30 209	30 209
apparaatskosten	23 742	25 250	25 864	25 443	25 248	25 248	25 248
• personeel	15 985	16 354	16 694	16 274	16 081	16 081	16 081
• materieel	5 979	6 297	6 309	6 308	6 307	6 307	6 307
• externe diensten	1 778	2 600	2 860	2 860	2 860	2 860	2 860
rentelasten	468	499	503	508	514	514	514
afschrijvingslasten	2 927	3 948	4 175	4 175	4 175	4 175	4 175
• materieel	2 927	3 948	4 175	4 175	4 175	4 175	4 175
• immaterieel							
dotatie voorzieningen	478	272	272	272	272	272	272
<b>resultaat</b>	2 754	- 3 698	- 3 674	- 2 506	- 1 504	- 664	205

## Toelichting op de begroting van baten en lasten

### *Baten*

Bij de bepaling van de baten wordt rekening gehouden met het tarievenbeleid zoals dat bepaald is binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In de eerstkomende jaren worden de opbrengsten uit de productgroepen relatief laag gehouden. Dit in verband met de vereiste afbouw van het agentschapsvermogen. Na afbouw van het eigen vermogen conform het beleid in dezen van het Ministerie van Financiën zullen de tarieven weer op een kostendekkend niveau worden gebracht.

In de begrote opbrengsten van de productgroepen is rekening gehouden met een extra opbrengst van EUR 1,0 mln als gevolg van de introductie van nieuwe toepassingen waarvan de veilingen in 2001 plaats zullen vinden.

Overwogen wordt per 2002/2003 een groot aantal vergunningen vrij te stellen. Daardoor komt de opbrengst van de productgroepen zwaar onder druk te staan. Echter, in de gepresenteerde opbrengsten productgroepen is rekening gehouden met het huidige vergunningen- en tarievenbeleid en zijn de financiële gevolgen van de vrijstellingen niet doorberekend. Voorzien wordt dat een gedeelte van de lasten niet gefinancierd kan

worden middels de opbrengsten van de productgroepen. Zodra over de (on)mogelijkheden van het vrijstellen van vergunningen meer bekend is, zal besluitvorming over de wijze van financiering plaatsvinden.

De opbrengst moederdepartement bestaat in 2002 uit een bijdrage in de kosten van bezwaar en beroep, repressief strafrechtelijke handhaving, euro, compensatie van de rente die moet worden betaald voor het beroep op de leenfaciliteit.

Onder de post diversen zijn de incidentele baten opgenomen die niet het directe resultaat zijn van de bedrijfsvoering van de RDR/divisie Telecom.

#### *Lasten*

In de komende jaren wordt een tijdelijke groei in de formatie voorzien. Deze groei zal na 2003 worden afgebouwd. De tijdelijke groei in formatie is noodzakelijk om de kwaliteit van de dienstverlening naar de relaties van de RDR/divisie Telecom op gewenst niveau te kunnen houden en is een gevolg van de introductie van nieuwe toepassingen. Bovendien wordt per 2002 een stijging in de salarislasten voorzien als gevolg van loonontwikkelingen.

Naast de groei in de formatie wordt het verschil in personeelslasten tussen 2000 en 2001 mede veroorzaakt doordat in 2000 de lasten die gemaakt zijn ten behoeve van de veilingen buiten de begroting van de RDR/divisie Telecom zijn gebleven. In 2000 is een gedeelte van de personele kosten ten laste gebracht van de voorziening reorganisatiekosten.

De materiële lasten hebben betrekking op de huisvesting en andere algemene kosten die de RDR/divisie Telecom moet maken voor de uitvoering van het beleid.

De kosten van externe diensten nemen naar verwachting in 2001 ev. iets toe als gevolg van de uitvoering van diverse projecten waarvoor externe expertise moet worden aangetrokken.

De rentelasten zijn het gevolg van het beleid van het Ministerie van Financiën de vaste activa te laten financieren middels vreemd vermogen waarover rente is verschuldigd.

#### *Resultaat*

Over de jaren 2001 tot en met 2005 worden negatieve resultaten voorzien. Dit negatieve resultaat zal ten laste van het eigen vermogen worden gebracht zodat invulling kan worden gegeven aan het beleid van het Ministerie Van Financiën het eigen vermogen af te bouwen tot een maximum van 5% over de gemiddelde omzet van de laatste drie jaren. Middels het in rekening brengen van verlaagde tarieven wordt in de komende jaren geleidelijk het eigen vermogen afgebouwd. Conform het vastgestelde tarievenbeleid worden de resultaten over voorgaande jaren betrokken in de tariefstelling voor het komende jaar. Op deze wijze wordt tevens voorkomen dat de tarieven jaarlijks explosief stijgen of dalen.

## Agentschapsvermogen

Onderstaande tabel geeft inzicht in het begrote verloop van het vermogen van de RDR/divisie Telecom.

<b>Overzicht vermogensontwikkeling (bedragen x 1 000)</b>								
	1999 EUR	2000 EUR	2001 EUR	2002 EUR	2003 EUR	2004 EUR	2005 EUR	2006 EUR
<b>stand per 1 januari</b>	<b>18 335</b>	<b>10 502</b>	<b>13 255</b>	<b>9 557</b>	<b>5 882</b>	<b>3 376</b>	<b>1 872</b>	<b>1 208</b>
saldo van baten en lasten	1 528	2 754	- 3 698	- 3 674	- 2 506	- 1 504	- 664	205
directe mutaties in het eigen vermogen:								
- uitkering aan moederdepartement	9 361							
- storting door moederdepartement								
- overige mutaties								
<b>stand per 31 december</b>	<b>10 502</b>	<b>13 255</b>	<b>9 557</b>	<b>5 882</b>	<b>3 376</b>	<b>1 872</b>	<b>1 208</b>	<b>1 413</b>

## Kasstroomoverzicht

<b>Kasstroomoverzicht (bedragen x 1 000)</b>							
	realisatie		verwachte uitkomst			begroting	
	2000 EUR	2001 EUR	2002 EUR	2003 EUR	2004 EUR	2005 EUR	2006 EUR
<b>1. Rekening Courant RHB 1 januari</b>	<b>5 380</b>	<b>13 370</b>	<b>- 7 602</b>	<b>5 220</b>	<b>3 586</b>	<b>2 358</b>	<b>1 504</b>
2. Totaal operationele kasstroom	14 863	- 2 201	- 546	1 714	2 716	3 556	4 425
3a - totaal investeringen	- 3 835	- 7 315	- 4 855	- 5 069	- 2 221	- 4 356	- 4 084
3b + totaal boekwaarde desinvesteringen	9						
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 3 826</b>	<b>- 7 315</b>	<b>- 4 855</b>	<b>- 5 069</b>	<b>- 2 221</b>	<b>- 4 356</b>	<b>- 4 084</b>
4a - eenmalige uitkeringen aan moederdepartement	- 9 361						
4b + eenmalige stortingen door moederdepartement							
4c - aflossingen op leningen	- 3 047	- 2 675	- 2 927	- 3 348	- 3 945	- 4 410	- 5 554
4d + beroep op leenfaciliteit	9 361	6 423	4 855	5 069	2 221	4 356	4 084
<b>4. totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 3 047</b>	<b>3 748</b>	<b>1 928</b>	<b>1 721</b>	<b>- 1 723</b>	<b>- 54</b>	<b>- 1 470</b>
<b>5. Rekening Courant RHB 31 december</b>	<b>13 370</b>	<b>7 602</b>	<b>5 220</b>	<b>3 586</b>	<b>2 358</b>	<b>1 504</b>	<b>375</b>

## Toelichting op het kasstroomoverzicht

De operationele kasstroom bestaat grotendeels uit het resultaat van baten en lasten, mutaties in de balans en uit de afschrijvingen.

In 2002 zal naar verwachting EUR 4,9 mln worden geïnvesteerd in materiële vaste activa.



In de afgelopen jaren was het saldo op de rekening courant dusdanig hoog dat in 2000 geen beroep is gedaan op de leenfaciliteit voor de investeringen die in 2000 hebben plaats gevonden.

In de begroting is er van uitgegaan dat de opbrengst van de productgroepen in de komende jaren zal stijgen. Indien deze stijging niet kan worden gerealiseerd, bijvoorbeeld als gevolg van het vrijstellen van vergunningen, dan wordt een negatief rekening courant saldo voorzien.

## 5. DE VERDIEPINGSBIJLAGE

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
01 Veilig goederen- vervoer	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			25 658	26 533	27 769	28 973	28 973	
1e suppl. wet 2001			- 14 852	- 12 280	- 12 062	12 062	- 12 063	
Nieuwe mutaties			1 797	- 621	1 044	987	993	
Stand ontwerp-begroting 2002	11 304	15 257	12 603	<b>13 632</b>	16 751	17 898	17 903	17 904

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
01 Veilig goederen- vervoer		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			29 729	28 484	28 078	28 978	28 976	
1e suppl. wet 2001			- 11 466	- 12 565	- 12 353	12 359	- 12 361	
Nieuwe mutaties			362	1 277	1 270	1 288	1 289	
Stand ontwerp-begroting 2002		16 119	18 625	<b>17 196</b>	16 995	17 907	17 904	17 904

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Verplichtingen/Uitgaven		2001	2002	2003	2004	2005
1. Tuchtrechtspraak			272	272	272	272
2. Loonbijstelling			245	243	243	243
3. Prijsbijstelling			390	384	401	402
4. IMO loon- en prijsbijstelling		362	370	371	372	372
Totaal		362	1 277	1 270	1 288	1 289

ad 1 Dit betreft een structurele toevoeging aan dit artikel ten behoeve van de tuchtrechtspraak zeescheepvaart met het oog op de in werking treding van de desbetreffende wet.

ad 2 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.

ad 3 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

ad 4 Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche voor IMO.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenstanden voor de jaren 2001 en 2002 worden veroorzaakt doordat in jaar 2000 en eerder meerjarige verplichtingen (zoals bergingsvaartuig, schelderadarketen en HOC IJmuiden) met kaseffecten in 2001 en 2002 zijn aangegaan. Tevens is dit het gevolg van technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>01 veilig goederen- vervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp- begroting 2001	12 434	10 165	11 526	12 888	14 476	14 476	
1e suppl. wet 2001		- 1 466	- 3 313	- 3 313	- 3 313	- 3 313	
Stand ontwerp- begroting 2002	7 806	8 699	<b>8 213</b>	9 575	11 163	11 163	11 163

## **02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>02 Versterking netwerk goederen- vervoer</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp- begroting 2001			13 270	10 761	15 145	15 415	15 415	
1e suppl. wet 2001			- 4 875	- 5 397	9 865	- 9 891	- 427	
Nieuwe mutaties			2 253	2 485	1 837	945	211	
Stand ontwerp- begroting 2002	17 078	58 090	10 648	<b>7 849</b>	26 847	6 469	15 199	15 199

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>02 Versterking netwerk goederenvervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		18 918	15 057	17 164	15 415	15 415	
1e suppl. wet 2001		1 535	- 451	- 457	- 427	- 427	
Nieuwe mutaties		220	884	- 6 444	693	693	
Stand ontwerp-begroting 2002	41 216	20 673	<b>15 490</b>	10 263	15 681	15 681	15 681

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>						
<b>Verplichtingen/Uitgaven</b>	2001	2002	2003	2004	2005	
1. Versnelling kasbetaling HIP			- 6 807			
2. Bijdrage VenW-brede problematiek	- 1 259	- 879	- 664	- 224	- 224	
3. Overboeking van RWS t.b.v. Zuidflank	545	545				
4. Terugboeking korting zichtvelden		340				
5. Loonbijstelling		183	152	152	152	
6. Prijsbijstelling		695	875	765	765	
7. PMR EZ-bijdrage	1 125					
8. WIM/VID t.b.v. IVW	- 191					
<b>Totaal</b>		<b>220</b>	<b>884</b>	<b>- 6 444</b>	<b>693</b>	<b>693</b>

- ad 1 De versnelde betaling van de Haven Interne Projecten (HIP) II-subsidies in 2000 wordt door deze mutatie teruggesluisd.
- ad 2 Dit betreft een bijdrage van de apparaatsuitgaven op dit artikel ter dekking van de V&W-brede problematiek.
- ad 3 Ter facilitering van de internationale besluitvorming van met name de railinfrastructuur in het zuiden van Nederland is het bureau Zuidflank opgericht. De kosten hiervan worden gedekt uit de in het Infrastructuurfonds opgenomen directe uitvoeringsuitgaven.
- ad 4 De financiering van de subsidieregeling «verbetering zichtvelden» is in het verleden met betrekking tot 2002 ten laste van het oude artikel bereikbaarheid en mobiliteit gebracht. Thans vindt een V&W-brede compensatie plaats. De eerdere kortingen worden derhalve teruggedraaid.
- ad 5 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 6 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 7 Deze mutatie is de bijdrage van het ministerie van Economische Zaken in het kader van het Project Mainport Rotterdam (PMR).

ad 8 Deze mutatie is een overboeking in het kader van de vorming van de Inspectie V&W.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenstanden voor de jaren 2001 t/m 2004 worden veroorzaakt doordat in jaar 2000 een meerjarige verplichting (subsidieregeling Haven Interne Projecten, tweede tranche) met kaseffecten in 2001 t/m 2004 zijn aangegaan. Tevens is dit het gevolg van technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>02 versterking netwerk goederenvervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	4 173						
1e suppl. wet 2001		1 134					
Stand ontwerp-begroting 2002	6 113	1 134					

### **03 EFFICIËNT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			13 266	15 443	15 632	19 427	19 394	
1e suppl. Wet 2001			682	773	873	800	778	
Nieuwe mutaties			1 120	2 401	1 441	135	2 404	
Stand ontwerp-begroting 2002	8 021	17 246	15 068	<b>18 617</b>	17 946	20 362	22 576	22 765

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		16 605	16 207	16 183	19 449	19 462	
1e suppl. Wet 2001		947	509	905	899	899	
Nieuwe mutaties		1 907	2 855	1 441	135	2 404	
Stand ontwerp-begroting 2002	18 961	19 459	<b>19 571</b>	18 529	20 483	22 765	22 765

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>					
Verplichtingen/Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005
1. Aanpassing geb.verg. spoor (desaldering)	- 454	- 454	- 454	- 454	1 815
2. Overboeking van 03.02 tbv PER/LOI	1 361	908	908		
3. Overboeking van DGP tbv PER/LOI	908	1 361	454		
4. Loonbijstelling		222	222	223	223
5. Prijsbijstelling		364	311	366	366
6. Project Shanghai	92				
7. Connect		454			
Totaal	1 907	2 855	1 441	135	2 404

- ad 1 Deze aanpassing betreft een correctie van de eerder geraamde ontvangsten uit de vrijval van de kosten van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur.
- ad 2 en 3 De Letter of Intent (LOI) is een intentieverklaring van de overheid en vijf aanbieders van railgoederen(infrastructuur) om gezamenlijk een aantal project op te pakken. Dit is een eerste stap naar marktgericht spoorinframangement en vervolgens naar het op termijn (2010) privaat exploiteren van railgoedereninfrastructuur. De middelen voor dit project (EURO 6 mln) worden uit het daarvoor reeds eerder bestemde gedeelte van het budget van de Betuweroute (IF 03.02) en uit de personenvervoerbegroting overgeheveld.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 5 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 6 Deze mutatie houdt verband met de stationering van een vertegenwoordiger in China ten behoeve van het project Shanghai.
- ad 7 Dit betreft een correctie op de VJN in verband met de abusievelijk geboekte gelden t.b.v. Connect op artikel 03 i.p.v. 04.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden mede veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>03 efficiënt werkend goederenvervoersysteem</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	545	1 452	2 360	3 721	5 446	5 445	
Nieuwe mutaties		- 454	- 454	- 454	- 454	1 815	
Stand ontwerp-begroting 2002	224	998	<b>1 906</b>	3 267	4 992	7 260	7 260

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>						
Ontvangsten		2001	2002	2003	2004	2005
1 Aanpassing geb.verg. spoor (desaldering)		- 454	- 454	- 454	- 454	1 815
Totaal		- 454	- 454	- 454	- 454	1 815

Deze mutatie betreft een correctie van de eerder geraamde ontvangsten uit de vrijval van de kosten van beheer en onderhoud van de rail-infrastructuur.

#### **04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>04 Duurzaam goederenvervoer</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			6 654	7 921	8 601	9 284	9 543	
1e suppl. wet 2001			- 678	- 2 226	- 2 356	- 2 338	- 1 628	
Nieuwe mutaties			- 2 011	- 884	- 392	- 392	- 608	
Stand ontwerp-begroting 2002	6 769	9 529	3 965	<b>4 811</b>	5 853	6 610	7 307	8 234

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>04 Duurzaam goederenvervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		7 845	8 186	8 075	8 604	8 591	
1e suppl. wet 2001		842	- 651	- 677	- 702	- 702	
Nieuwe mutaties		- 7	216	327	346	345	
Stand ontwerp-begroting 2002	4 978	8 680	<b>7 751</b>	7 725	8 248	8 234	8 234

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>						
Verplichtingen/Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	
1. Terugboeking korting zichtvelden		340				
2. Loonbijstelling		60	62	62	62	
3. Prijsbijstelling		270	265	285	284	
4. Veiligheid en milieu	- 7					
5. Connect		- 454				
<b>Totaal</b>		- 7	216	327	346	345

ad 1 De financiering van de subsidieregeling «verbetering zichtvelden» is in het verleden met betrekking tot 2002 ten laste van het oude artikel bereikbaarheid en mobiliteit gebracht. Thans vindt een V&W-brede compensatie plaats. De eerdere kortingen worden derhalve teruggedraaid.

ad 2 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.

ad 3 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

ad 4 Dit betreft een personele overboeking naar Inspectie V&W.

ad 5 Dit betreft een correctie op de VJN in verband met de abusievelijk geboekte gelden t.b.v. Connect op artikel 03 i.p.v. 04.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden mede veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.



## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>05 Veilig Personenvervoer</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			28 046	28 096	28 321	28 337	35 824	
1e suppl. wet 2001			10 432	9 076	8 658	9 076	9 076	
Nieuwe mutaties			1 543	2 201	5 837	5 972	5 966	
Stand ontwerp-begroting 2002	38 233	38 769	40 021	<b>39 373</b>	42 816	43 385	50 866	50 870

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>05 Veilig Personenvervoer</b>		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			35 600	35 584	35 809	35 824	35 824	
1e suppl. wet 2001			9 529	9 076	9 076	9 076	9 076	
Nieuwe mutaties			9 076	2 201	5 836	5 973	5 966	
Stand ontwerp-begroting 2002	34 131	34 131	65 129	<b>46 861</b>	50 721	50 873	50 866	50 870

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>							
<b>uitgaven</b>		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Extra bijdrage soc. veiligheid				2 723	2 723	2 723	
2. Bijdrage Letter of Intent			- 1 044	- 136			
3. Techn. mutatie i.v.m. VBTB			1 973	1 970	1 970	1 970	
4. Loonbijstelling			500	500	500	501	
5. Prijsbijstelling			772	780	780	772	
6. Amendement		9 076					
7. Extrapolatie							4
<b>Totaal</b>		<b>9 076</b>	<b>2 201</b>	<b>5 836</b>	<b>5 973</b>	<b>5 966</b>	<b>4</b>

ad 1 Het beleid op het gebied van sociale veiligheid is onder meer gericht op de verbetering van de beleving van veiligheid in en om het OV en een afname van het aantal geregistreeerde geweldsdelicten bij spoor, bus en tram. De veiligheidssituatie zoals die zich momenteel voordoet wordt door reizigers, potentiële reizigers, overheden en vervoersbedrijven als sterk onvoldoende geacht. Derhalve is het nodig dat door diverse maatregelen het veiligheidsniveau in en rond het OV verhoogd wordt tot een voor genoemde betrokkenen aanvaardbaar niveau. Bij 1e suppletore wet 2001 en gedeeltelijk bij Miljoennota zijn er rijksbreed middelen voor Veiligheid benoemd, hieronder valt ook deze mutatie voor sociale veiligheid.

- ad 2 Dit betreft een technische mutatie voor een bijdrage aan de Letter of Intent. De Letter of Intent (LOI) is een intentie-verklaring van de overheid en vijf aanbieders van railgoederen(infrastructuur) om gezamenlijk een aantal project op te pakken. Dit is een eerste stap naar marktgericht spoorinframangement en vervolgens naar het op termijn (2010) privaat exploiteren van railgoedereninfrastructuur.
- ad 3 Dit betreft een technische mutatie als gevolg van een wijziging van de personeelstoedeling aan de beleidsartikelen.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 5 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 6 Deze mutatie betreft het amendement van de leden van Gijzel en Crone naar aanleiding van de 1e suppletoire wet 2001.
- ad 7 Dit betreft de extrapolatie.

De ten op zichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties voor 2001 en verder worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van begroting 2000.

#### 06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
06 Versterking netwerk Personen- vervoer	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp- begroting 2001			17 275	17 387	17 495	17 503	17 503	
Mutatie amende- ment			2 269					
1e suppl. wet 2001			- 323	170	42	42	42	
Nieuwe mutaties			- 267	988	1 162	1 162	1 169	
Stand ontwerp- begroting 2002	2 919	42 772	18 954	<b>18 545</b>	18 699	18 707	18 714	18 762

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>06 Versterking netwerk personenvervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	0	22 247	22 016	22 033	22 041	22 041	
Mutatie N.v.W.		2 269					
1e suppl. wet 2001	0	- 323	170	42	42	42	
Nieuwe mutaties		- 268	988	1 162	1 161	1 169	
Stand ontwerp-begroting 2002	21 682	23 925	<b>23 174</b>	23 237	23 244	23 252	23 299

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>							
<b>verplichtingen/kas</b>		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Overboeken 2 fte naar RWS			- 150	- 150	- 150	- 150	
2. Techn. Mutatie i.v.m. VBTB			401	566	565	565	
3. Loonbijstelling			206	215	215	215	
4. Prijsbijstelling			531	531	531	539	
5. Chauffeurspas		- 268					
6. Extrapolatie							47
Totaal		- 268	988	1 162	1 161	1 169	47

- ad 1 Dit betreft een technische overboeking in verband met overheveling van 2 fte naar RWS.
- ad 2 Dit betreft een technische mutatie als gevolg van een wijziging van de personeelstoedeling aan de beleidsartikelen.
- ad 3 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 4 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 5 Dit betreft een overboeking naar artikel 18, in het kader van de nieuwe wet Personenvervoer 2000 voor een chauffeurspas busvervoer.
- ad 6 Dit betreft de extrapolatie.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>06 Versterking netwerk personen-vervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001							
Stand ontwerp-begroting 2002	187						

## 07 KLANTGERICHT PERSONEN VERVOERMARKT

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>07 Klantgericht personen vervoermarkt</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			1 187 056	1 195 334	1 240 605	1 318 137	1 343 547	
1e suppl. wet 2001			48 764	- 8 251	- 12 001	- 1 544	- 8 741	
Nieuwe mutaties				38 281	46 775	46 932	48 018	
Stand ontwerp-begroting 2002	2 051 409	1 173 973	1 235 820	<b>1 225 364</b>	1 275 379	1 363 525	1 382 824	1 416 906

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>07 Klantgericht personen Vervoermarkt</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		1 284 174	1 319 209	1 322 885	1 331 387	1 356 610	
1e suppl. wet 2001		- 6 048					
Nieuwe mutaties		- 9 076	38 281	46 775	46 931	48 017	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 299 308	1 269 050	<b>1 357 490</b>	1 369 659	1 378 318	1 404 628	1 429 969

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
verplichtingen/uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1 Compensatie centrale problematiek		- 19 435	- 11 175	- 11 440	- 11 440	
2 Technische mutatie		- 1 588	- 1 588	- 1 588	- 1 588	
3 Technische mutatie		- 1 091	- 1 093	- 1 093	- 1 093	
4 Overboeking RVI		163	163	163	163	
5 Loonbijstelling		38 373	38 475	38 752	39 414	
6 Prijsbijstelling		21 926	21 993	22 138	22 562	
7 Overboeking i.v.m Overlegorgaan OV.		- 67				
8 Amendement	- 9 076					
9 Extrapolatie						25 341
<b>Totaal</b>	<b>- 9 076</b>	<b>38 281</b>	<b>46 775</b>	<b>46 931</b>	<b>48 017</b>	<b>25 341</b>

- ad 1 Dit betreft een aantal mutaties, waaronder de het feit dat de OV groei in de tweede helft 1999 en eerste helft 2000 is achtergebleven bij de verwachting. Tevens geeft de bijgestelde raming voor de afkoop van kapitaallasten aan dat er minder benodigd is dan was voorzien. De verzelfstandiging van de GVB's verloopt langzamer dan voorzien. Derhalve wordt er minder aanspraak gemaakt op het participatiefonds.  
Het centrum voor vernieuwing van het openbaar vervoer is tijdelijk en zal naar verwachting in 2003 opgeheven worden. Tenslotte is de deelname aan projecten in het kader van eindgebruikerssubsidie op Vinex locaties lager dan voorzien.
- ad 2 Dit betreft een technische mutatie als het gevolg van een juiste toedeling van het personeel aan de artikelen.
- ad 3 Dit betreft een technische mutatie als het gevolg van een juiste toedeling van het personeel aan de artikelen.
- ad 4 Deze mutatie betreft een overboeking van de divisie Vervoer naar Railned ten behoeve van overgenomen taken.
- ad 5 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 6 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 7 Dit betreft een overboeking naar artikel 21 in verband met het overlegorgaan platform toegankelijk Openbaar Vervoer (OV).
- ad 8 Deze mutatie betreft het amendement van de leden van Gijzel en Crone naar aanleiding van de 1e suppletore wet 2001.
- ad 9 Dit betreft de extrapolatie

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenstand in 2001 wordt veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>07 Ontvangsten Klantgericht Personenvervoer</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		30 494	39 116	51 323	52 684	52 684	
1e suppl. wet 2001		226 890					
Stand ontwerp-begroting 2002	37 088	257 384	<b>39 116</b>	51 323	52 684	52 684	52 684

Er zijn geen nieuwe mutaties op dit artikel.

### **08 DUURZAAM PERSONENVERVOER**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>08 Duurzaam Personenvervoer</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			10 291	9 042	8 262	7 911	8 024	
1e suppl. wet 2001			45 414					
Nieuwe mutaties			- 2 360	- 454	0	736	740	
Stand ontwerp-begroting 2002	15 265	9 218	53 345	<b>8 588</b>	8 262	8 647	8 764	54 269

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>08 Duurzaam Personenvervoer</b>		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			20 274	18 799	17 338	16 987	17 100	
1e suppl. wet 2001			36					
Nieuwe mutaties			- 907	498	433	735	740	
Stand ontwerp-begroting 2002		17 389	19 403	<b>19 297</b>	17 771	17 722	17 840	17 967

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>						
<b>kas</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Technische mutatie i.v.m. VBTB		374	372	372	372	
2. Bijdrage Letter of Intent (LOI)	- 907	- 318	- 318			
3. Loonbijstelling		307	264	253	256	
4. Prijsbijstelling		135	115	110	112	0
5. Extrapolatie						127
<b>Totaal</b>	- 907	498	433	735	740	127

ad 1 Dit betreft een technische mutatie in verband met een wijziging in de personeelstoedeling over de artikelen.

ad 2 Dit betreft een technische mutatie voor een bijdrage aan de Letter of Intent. De Letter of Intent (LOI) is een intentieverklaring van de overheid en vijf aanbieders van railgoederen(infrastructuur) om gezamenlijk een aantal project op te pakken. Dit is een eerste stap naar marktgericht spoorinframangement en vervolgens naar het op termijn (2010) privaat exploiteren van railgoedereninfrastructuur.

ad 3 Dit betreft de loonbijstelling 2001.

ad 4 Dit betreft de prijsbijstelling 2001.

ad 5 Dit betreft de extrapolatie.

### **Verplichtingen**

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenstanden worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

De extrapolatie betreft de verplichting die in 2006 wordt aangegaan in verband met een vijfjarencontract met de Stichting Bodemsanering NS-percelen (als opvolging van het in 2001 gesloten contract, dat in 2006 afgelopen is). Jaarlijks zal Verkeer en Waterstaat EUR 9 mln overmaken aan deze stichting.

## 09 VEILIGE LUCHTVAART

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)						
09 Veilige luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	4 982	6 064	5 566	7 640	7 978	
1e suppl. wet 2001	13					
Nieuwe mutaties	- 48	2 551	1 858	788	1 740	
Stand ontwerp-begroting 2002	4 947	<b>8 615</b>	7 424	8 428	9 718	9 718

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)						
09 Veilige luchtvaart	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	4 982	6 064	5 566	7 640	7 978	
1e suppl. wet 2001	172					
Nieuwe mutaties	- 48	2 551	1 858	788	1 740	
Stand ontwerp-begroting 2002	5 106	<b>8 615</b>	7 424	8 428	9 718	9 718

Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in EUR1000)					
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005
1. Afkoop LVNL				- 907	
2. Aanpassen personeelsnorm		1 900	1 880	1 710	1 710
3. Uitbreiding personeel		588			
4. Centrale problematiek	- 48	- 31	- 24	- 8	- 8
5. Taakstelling IVW			- 91	- 91	- 91
6. Loonbijstelling 2001		74	73	73	73
7. Prijsbijstelling 2001		20	20	11	56
Totaal	- 48	2 551	1 858	788	1 740

- ad 1 Dit betreft de doorwerking van het afkoopscenario van de financiële bijdragen aan Luchtvaartverkeersleiding Nederland (LVNL).
- ad 2 Dit betreft de aanpassing van de normbedragen van de personeelskosten.
- ad 3 Dit betreft een tijdelijke personeelsuitbreiding ten behoeve van het beleid ten aanzien van de veiligheid in de luchtvaart.



- ad 4 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 5 Dit betreft een bijdrage aan de stafvorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 6 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 7 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>09 Veilige luchtvaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	33	33	33	33	33	
Stand ontwerp-begroting 2002	33	<b>33</b>	33	33	33	33

## **10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	34 697	28 653	28 379	28 040	27 870	
1e suppl. wet 2001	681					
Nieuwe mutaties	- 48	3 072	2 214	2 928	1 112	
Stand ontwerp-begroting 2002	35 330	<b>31 725</b>	30 593	30 968	28 982	28 982

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	34 697	28 653	28 379	28 040	27 870	
1e suppl. wet 2001	778					
Nieuwe mutaties	- 48	3 072	2 214	2 928	1 112	
Stand ontwerp-begroting 2002	35 427	<b>31 725</b>	30 593	30 968	28 982	28 982

<b>Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in EUR1000)</b>					
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005
1. Afkoop LVNL		1 361	1 361	2 269	
2. Centrale problematiek	- 48	- 31	- 24	- 8	- 8
3. Taakstelling IVW			- 91	- 91	- 91
4. Loonbijstelling 2001		120	117	117	117
5. Prijsbijstelling 2001		261	169	187	1 094
6. Bijdrage Flyland		1 361	682	454	
<b>Totaal</b>	<b>- 48</b>	<b>3 072</b>	<b>2 214</b>	<b>2 928</b>	<b>1 112</b>

- ad 1 Dit betreft de doorwerking van het afkoopscenario van de financiële bijdragen aan LVNL. In het begrotingsrapport 2001–2005 is de besluitvorming inzake de dekking binnen de RLD begroting vastgelegd.
- ad 2 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 3 Dit betreft een bijdrage aan de stafvorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 5 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 6 Dit betreft de bijdrage van het ministerie van VROM aan Flyland.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	6 914	6 914	6 914	6 914	6 914	
Nieuwe mutaties	1 362	1 362	1 362	1 362		
Stand ontwerp-begroting 2002	8 276	<b>8 276</b>	8 276	8 276	6 914	6 914

De mutatie betreft de doorwerking van het afkoopscenario van de financiële bijdragen aan Luchtvaartverkeersleiding Nederland (LVNL).

## 11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)						
11 Effectief werkend luchtvaar- bestel	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp- begroting 2001	11 709	15 140	28 560	41 925	41 871	
Nieuwe mutaties	- 48	523	655	729	24	
Stand ontwerp- begroting 2002	11 662	<b>15 663</b>	29 215	42 654	41 895	41 895

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)						
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp- begroting 2001	11 709	15 140	28 560	41 925	41 871	
Nieuwe mutaties	- 48	523	655	729	24	
Stand ontwerp- begroting 2002	11 662	<b>15 663</b>	29 215	42 654	41 895	41 895

Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in EUR1000)						
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Centrale problematiek		- 48	- 31	- 24	- 8	- 8
2. Taakstelling IVW				- 91	- 91	- 91
3. Loonbijstelling 2001			98	96	95	95
4. Prijsbijstelling 2001			456	674	733	28
Totaal		- 48	523	655	729	24

- ad 1 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 2 Dit betreft een bijdrage aan de stafvorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 3 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 4 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>11 Effectief werkend luchtvaartbestel</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	9 690	9 690	9 690	9 690	9 690	
Stand ontwerp-begroting 2002	9 690	<b>9 690</b>	9 690	9 690	9 690	9 690

## 12 DUURZAME LUCHTVAART

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>12 Duurzame luchtvaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	88 933	37 467	44 195	26 695	26 581	
1e suppl. Wet 2001	15 980					
Nieuwe mutaties	- 48	14 730	27 435	67	158	
Stand ontwerp-begroting 2002	104 775	<b>52 197</b>	71 630	26 762	26 739	26 739

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>12 Duurzame luchtvaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	88 933	62 788	54 178	26 695	26 581	
Nieuwe mutaties	- 47	14 729	27 435	67	158	
Stand ontwerp-begroting 2002	88 886	<b>77 517</b>	81 613	26 762	26 739	26 739

<b>Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in EUR1000)</b>					
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005
1. GIS II Herstel vertraging		14 067	20 420		
2. Terugbetaling HIP naar GIS II			6 807		
3. Centrale problematiek	- 47	- 32	- 24	- 8	- 8
4. Taakstelling IVW			- 91	- 91	- 91
5. Loonbijstelling 2001		85	83	83	83
6. Prijsbijstelling 2001		609	240	83	173
<b>Totaal</b>	<b>- 47</b>	<b>14 729</b>	<b>27 435</b>	<b>67</b>	<b>157</b>

ad 1 Als gevolg van vertragingen in het GIS II programma is besloten de uitvoeringsorganisatie te reorganiseren.

ad 2 Dit betreft een terugbetaling aan het GIS II project.

ad 3 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.

ad 4 Dit betreft een bijdrage aan de stafvorming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

ad 5 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.

ad 6 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>12 Duurzame luchtvaart</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	39 285	41 310	43 488	45 077	45 077	
Stand ontwerp-begroting 2002	39 285	<b>41 310</b>	43 488	45 077	45 077	45 077

### 13 VEILIGHEID WATER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
13 Veiligheid water	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	823	6 933	6 543	6 416	6 423	6 631	6 631	
1e suppl. Wet 2001			- 1 112					
Nieuwe mutaties			54	- 925	- 938	- 428	807	
Stand ontwerp-begroting 2002	823	6 933	5 485	<b>5 491</b>	5 485	6 203	7 438	7 944

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
13 Veiligheid water		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		4 899	6 261	6 938	6 945	6 956	6 956	
1e suppl. Wet 2001			- 1 248					
Nieuwe mutaties			- 83	- 1 014	- 963	- 206	988	
Stand ontwerp-begroting 2002		4 899	4 930	<b>5 924</b>	5 982	6 750	7 944	7 944

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)							
Uitgaven		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijsbijstelling			173	173	173	173	
2. Correctie loon- en prijsbijstelling			- 1 129	- 1 136	- 379	815	
3. Taakstelling		- 83	- 58				
Totaal		- 83	- 1 014	- 963	- 206	988	

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.

ad 1 Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

ad 2 Dit betreft een technische correctie van de prijs- en loonbijstelling van de tranche 2000.

ad 3 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.

## 14 WATERBEHEER

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
14 Waterbeheer	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	4 324	28 108	19 849	19 852	19 852	19 852	19 852	
1e suppl. Wet 2001			10 001					
Nieuwe mutaties			- 378	1 427	1 578	824	871	
Stand ontwerp-begroting 2002	4 324	28 108	29 472	21 279	21 430	20 676	20 723	20 723

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
14 Waterbeheer		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		27 331	16 409	18 981	18 981	18 982	18 981	
1e suppl. Wet 2001			10 001					
Nieuwe mutaties			- 378	1 427	1 578	824	871	
Stand ontwerp-begroting 2002		27 331	26 032	20 408	20 559	19 806	19 852	19 852

Specificatie nieuwe mutaties							
Verplichtingen/Uitgaven		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Correctie prijscompensatie			777	781	18	132	
2. Taakstelling		- 216	- 152				
3. Loon- en prijsbijstelling			802	797	806	739	
4. CAO-rijk 2000-2001		- 19					
5. Watermonitor		- 51					
6. Shanghai Project		- 92					
Totaal		- 378	1 427	1 578	824	871	

- ad 1 Dit betreft een technische correctie van de prijs- en loonbijstelling van de tranche voor het jaar 2000.
- ad 2 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 3 Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 4 In 2000 is er een nieuw onderhandelaarsakkoord voor de arbeidsvoorwaardenovereenkomst van de sector Rijk 2000-2001

gesloten. Als gevolg hiervan vindt een kasschuif plaats via de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

- ad 5 Betreft een overboeking binnen de V&W begroting ten behoeve van de financiering van de ondersteuning en projectbegeleiding van het Watermonitorproject.
- ad 6 RWS levert een financiële bijdrage aan de in China gestationeerde vertegenwoordiger van het Shanghaiproject. Het betreft een overboeking binnen de V&W begroting.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>14 Waterbeheer</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	454	454	454	454	454	
1e suppl. Wet 2001	873	1 906	1 906	1 906		
Stand ontwerp-begroting 2002	1 327	<b>2 360</b>	2 360	2 360	454	454

## **15 EFFECTIEVE TELECOMMUNICATIE- EN POSTMARKT**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			23 651	12 366	12 415	12 419	12 419	
1e suppl. wet 2001			227					
Nieuwe mutaties			1 669	7 821	7 745	9 489	9 491	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 240	47 152	25 547	<b>20 188</b>	20 160	21 907	21 909	21 909



<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		23 651	12 366	12 443	12 445	12 445	
1e suppl. wet 2001		227					
Nieuwe mutaties		1 669	9 501	9 396	9 462	9 464	
Stand ontwerp-begroting 2002	40 337	25 547	<b>21 867</b>	21 839	21 907	21 909	21 909

<b>Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in EUR1000)</b>					
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005
1. Startsubsidie Stichting Kerktelefonie	1 815				
2. Uitvoeringskosten Kenniswijk		9 076	9 076	9 076	9 076
3. Prijscompensatie internationale organisaties		23	23	23	23
4. Taakstelling departementale problematiek	- 227	- 126	- 231	- 168	- 168
5. uitbreiding formatie	81	81	81	81	81
6. Loonbijstelling 2001		238	235	238	240
7. Prijsbijstelling 2001		209	212	212	212
Totaal	1 669	9 501	9 396	9 462	9 464

- ad 1 Dit betreft een reservering voor een mogelijke startsubsidie voor de stichting Kerktelefonie.
- ad 2 Dit betreft de uitvoeringskosten van het project Kenniswijk.
- ad 3 Dit betreft de prijscompensatie die is gerelateerd aan de Nederlandse bijdragen aan internationale organisaties op het terrein van telecommunicatie en post.
- ad 4 Vanuit dit artikel wordt een bijdrage geleverd aan de departementale financiële problematiek.
- ad 5 Dit betreft de kosten van de formatie-uitbreiding van de Adviesgroep Rechtspositionele Vraagstukken en Geschillen.
- ad 6 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 7 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	381 703	365 299	347 148	299 501	299 501	
1e suppl. wet 2001	882 430	- 14 612	- 14 612	- 14 612	14 612	
Nieuwe mutaties	- 202 192	- 202 192	- 202 192	- 202 192	- 202 192	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 061 941	148 495	130 344	82 697	82 697	82 697

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>					
Ontvangsten	2001	2002	2003	2004	2005
1. uitbreiding formatie	81	81	81	81	81
2. Aanpassing dividend ontvangsten KPN	- 202 273	- 202 273	- 202 273	- 202 273	- 202 273
Totaal	- 202 192	- 202 192	- 202 192	- 202 192	- 202 192

ad 1. Deze mutatie betreft de ontvangsten van doorberekende personeelskosten van de Adviesgroep Rechtspositionele Vraagstukken en Geschillen.

ad 2. Deze mutatie betreft de aanpassing van dividendontvangsten KPN.

## **16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>16 Weer, klimaat en seismologie</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			29 353	27 873	29 104	27 877	27 877	
1e suppl. Wet 2001			402	38	38	38	38	
Nieuwe mutaties			- 81	1 827	1 819	1 833	3 075	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 277	33 219	29 674	<b>29 738</b>	30 961	29 748	30 990	30 374

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>16 Weer, klimaat en seismologie</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		28 760	28 490	28 488	28 493	28 493	
1e suppl. wet 2001		402	38	38	38	38	
Nieuwe mutaties		- 81	1 827	1 819	1 833	1 843	
Stand ontwerp-begroting 2002	33 857	29 081	<b>30 355</b>	30 345	30 364	30 374	30 374

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>					
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005
1. Hoge resolutieverwachting gevaarlijk weer (w.o. HIRLAM)		681	681	681	681
2. Correctie huisvesting	- 48	- 48	- 48	- 48	- 48
3. Prijscompensatie 2001		359	359	359	359
4. Looncompensatie 2001		828	820	834	844
5. Kinderopvang		8	8	8	8
6. Arbeidsovereenkomst sector rijk 2000-2001	- 33				
<b>Totaal</b>	<b>- 81</b>	<b>1 827</b>	<b>1 819</b>	<b>1 833</b>	<b>1 843</b>

ad 1 Een uitbreiding van de capaciteit ten behoeve van de werking van het programma Hirlam.

ad 2 Door het KNMI is een tweetal panden afgestoten c.q. gesloopt.

ad 3 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

ad 4 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.

ad 5 Het betreft een overheveling van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

ad 6 Het betreft de arbeidsovereenkomst sector rijk 2000-2001.

Het verschil met betrekking tot de nieuwe mutatie in 2005 tussen de verplichtingen en de kas wordt veroorzaakt door de bijdrage aan de WMO. Om het jaar vindt besluitvorming plaats over deelname aan de WMO voor de komende 2 jaar. Het betreft de verplichting voor de contributiebijdragen voor de jaren 2006 en 2007.

De rest van de mutaties bij de verplichtingen zijn gelijk aan de uitgaven.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>16 Weer, klimaat en seismologie</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	13 875						
Stand ontwerp-begroting 2002	13 875						

## 17 RUIMTEVAART

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
<b>17 Ruimtevaart</b>	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			15 530	4 538	4 538	4 538	4 538	
Nieuwe mutaties			7 654					
Stand ontwerp-begroting 2002	89 773	11 199	23 184	<b>4 538</b>	4 538	4 538	4 538	12 174

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>17 Ruimtevaart</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		14 502	12 212	12 542	11 666	11 666	
Nieuwe mutaties			1 581	551	510	509	
Stand ontwerp-begroting 2002	13 786	14 502	<b>13 793</b>	13 093	12 176	12 174	12 174

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>					
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijscompensatie 2001		538	551	510	509
2. Ozon Monitoring instrument		1 043			
Totaal		1 581	551	510	509

ad 1 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.

ad 2 Dit betreft het OMI (Ozon monitoring instrument) budget om het ozon-onderzoek voort te zetten.

In het najaar 2001 zullen de inschrijvingen plaatsvinden van een aantal programma's die een vervolg zijn op reeds lopende programma's. Het betreft de volgende programma's:

Programma	Verplichtingenbedrag in EUR mln.
OMI	3,7
GO-2 periode 2001–2005	1,8
EOEP 2e periode	15,2
Schiamachy fase E	0,5
Kostenstijging ESA en EUMETSAT	2,7
<b>Totaal</b>	<b>23,8</b>

De rest van de mutaties bij de verplichtingen zijn gelijk aan de uitgaven.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>17 Ruimtevaart</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	998	2 042	908	454	454	454	
Stand ontwerp-begroting 2002	562	2 042	<b>908</b>	454	454	454	454

## **18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT**

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>18 Inspectie Verkeer en Waterstaat</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Stand ontwerp-begroting 2001	62 887	60 522	73 832	73 800	73 800		
1e suppl. wet 2001	272	- 91	- 91	- 91	- 91		
Nieuwe mutaties	2 856	11 929	11 373	10 206	10 220		
Stand ontwerp-begroting 2002	66 015	<b>72 360</b>	85 114	83 915	83 929	83 929	

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>18 Inspectie Verkeer en Waterstaat</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	62 887	60 522	73 832	73 800	73 800	
1e suppl. wet 2001	272	- 91	- 91	- 91	- 91	
Nieuwe mutaties	2 856	11 929	11 373	10 206	10 220	
Stand ontwerp-begroting 2002	66 015	<b>72 360</b>	85 114	83 915	83 929	83 929

<b>Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in EUR1000)</b>					
Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004	2005
1. Centrale bestuursstaf		2 360	1 497	1 497	1 497
2. Ontvlechting SI		969	402	402	402
3. Tijdelijke versterking NLA	885	1 018	1 106	0	0
4. Uitbreiding HDL		737	737	737	737
5. Huisvesting NLA en HDL		1 361	1 361	1 361	1 361
6. Intensivering Port State Control		680	1 134	1 134	1 134
7. Maatregelen nav Cie Oosting		1 044	1 044	1 044	1 044
8. Railned (overboeking naar DGP)	- 163	- 163	- 163	- 163	- 163
9. Overboeking Euro (SI/RVI)	92	86			
10. Projectbureau IVW	1 859				
11. Extra budget huisvesting		49	49	49	49
12. Kinderopvang	6	22	22	22	22
13. Loonbijstelling 2001		3 498	3 462	3 365	3 379
14. Prijsbijstelling 2001		303	821	822	822
15. Bijdrage aan centrale problematiek	- 380	- 251	- 190	- 64	- 64
16. Overboeking buspassen	268				
17. Overboeking WIM/VID	191				
18. Veiligheid en milieu	7				
19. Inhuur SI	91				
20. Flankerend beleid		216	91		
<b>Totaal</b>	<b>2 856</b>	<b>11 929</b>	<b>11 373</b>	<b>10 206</b>	<b>10 220</b>

- ad 1 Dit betreft de kosten van de formatie van de staffunctie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 2 Als gevolg van de scheiding van uitvoering en handhaving ontstaan snijverliezen. Tevens is uit een benchmark-onderzoek gebleken dat de formatie van de divisie scheepvaart diende te worden uitgebreid.
- ad 3 De huidige internationale ontwikkelingen vragen tijdelijk een grotere bezetting bij de divisie luchtvaart.

- ad 4 De functie van toezicht en repressieve handhaving op het gebied van veiligheid en geluid dient zich de komende jaren verder te ontwikkelen.
- ad 5 Dit betreft een verhoging van de huur van een gebouw van de divisie luchtvaart.
- ad 6 Ingevolge afspraken van de EU-Transportraad is besloten tot een intensivering van de Port State Controles.
- ad 7 Dit betreft een aantal maatregelen dat is getroffen op het gebied van vervoer naar aanleiding van de commissie Oosting.
- ad 8 Dit betreft een overboeking van de divisie vervoer naar Railned ten behoeve van overgenomen taken.
- ad 9 Dit betreft een overboeking van de Euro-gelden van DG Goederenvervoer naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ad 10 Dit betreft de uitgaven voor het IVW-projectbureau.
- ad 11 Dit betreft een extra budget voor huisvesting.
- ad 12 Dit betreft een extra budget voor kinderopvang.
- ad 13 Dit betreft de loonbijstellingstranche 2001.
- ad 14 Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 15 Vanuit dit artikel wordt een bijdrage geleverd aan de departementale financiële problematiek.
- ad 16 Dit betreft een overboeking van DG Personenvervoer naar Inspectie VenW.
- ad 17 Dit betreft een overboeking in het kader van de vorming van Inspectie VenW.
- ad 18 Dit betreft een personele overboeking van DG Goederenvervoer naar Inspectie VenW.
- ad 19 Dit betreft een overboeking voor de inhuur van personeel bij de divisie vervoer.
- ad 20 Dit betreft kosten voor flankerend beleid.

<b>Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>						
<b>18 Inspectie Verkeer en Waterstaat</b>	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	24 135	24 135	15 059	15 059	15 059	
1e suppl. wet 2001	163	- 200	- 200	- 200	- 200	
Nieuwe mutaties	885	1 018	1 107			
Stand ontwerp-begroting 2002	25 183	<b>24 953</b>	15 966	14 859	14 859	14 859

De mutatie betreft de tijdelijke uitbreiding van de NLA zal worden doorberekend in de tarieven.

### **19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS**

<b>Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>19 Bijdrage aan IF</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		3 434 773	3 453 747	3 517 812	3 603 979	3 744 902	
Mutatie N.v.W.		- 45 378	- 45 378				
1e suppl. Wet		- 112 238	50 718	76 396	4 319	5 974	
Nieuwe mutaties		359 007	13 664	71 125	286 066	291 436	
Stand ontwerp-begroting 2002	3 217 229	3 636 164	<b>3 472 751</b>	3 665 333	3 894 364	4 042 312	4 122 765



Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)						
Verplichtingen en uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Loon- en prijscompensatie	145 054	146 719	149 718	154 434	157 989	
2. Letter of intent	- 1 361	- 908	- 908	0	0	
3. Overboeking naar IF voor huisvestingskosten	3 224	3 224	3 224	3 224	3 224	
4. Bureau Zuidflank	- 545	- 545	0	0	0	
5. Kasschuif HSL	0	- 83 949	0	45 378	38 571	
6. Compensatie centrale problematiek	- 11 467	- 8 085	0	- 2 599	2 599	
7. FES-bruggetje	226 890	- 33 580	- 68 975	97 563	106 185	
8. VROM (advisering Raad van State)	- 136	- 136	- 136	- 136	- 136	
9. VROM (servicepunten milieuwegevingthandhaving)	- 91					
10. LNV (BRTN)	- 726					
11. Overboeking van IF voor sociale veiligheid		- 9 076	- 11 798	11 798	- 11 798	
12. Arbeidsovereenkomst sector Rijk	- 838					
13. Overboeking naar IF voor onderzoek	- 182					80 453
14. Extrapolatie						
15. Klimaatgelden	- 3 052					
16. PPS-gelden	2 237					
<b>Totaal</b>	<b>359 007</b>	<b>13 664</b>	<b>71 125</b>	<b>286 066</b>	<b>291 436</b>	<b>93 231</b>

- ad 1 Dit betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 2 De Letter of Intent (LOI) is een intentieverklaring van de overheid en vijf aanbieders van railgoederen(infrastructuur) om gezamenlijk een aantal project op te pakken. De middelen voor dit project worden onder andere uit het daarvoor reeds eerder bestemde gedeelte van het budget van de Betuweroute (IF 03.02) overgeheveld naar artikel 03.03.99 HXII.
- ad 3 Dit betreft een overheveling van huisvestingsuitgaven van artikel 22.02 naar diverse artikelen van het Infrastructuurfonds. Deze uitgaven worden direct toegerekend naar de betreffende artikelen op het Infrastructuurfonds.
- ad 4 Ter facilitering van de internationale besluitvorming van met name de railinfrastructuur in het zuiden van Nederland is het bureau Zuidflank opgericht. De kosten worden gedekt uit de directe uitvoeringsuitgaven van artikel 01.01 Rijkswegen uit het Infrastructuurfonds en overgeboekt naar artikel 02.01.03 HXII.
- ad 5 Ter dekking van de Rijksbrede problematiek vindt een kasschuif naar latere jaren plaats op de HSL-Zuid.
- ad 6 Deze mutatie betreft een interne verschuiving ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat.
- ad 7 Het FES-bruggetje impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.

- ad 8 Dit betreft een overboeking naar VROM ten behoeve van de advisering aan de Raad van State.
- ad 9 Dit betreft een overboeking naar VROM ten behoeve van de servicepunten milieuwetgevingshandhaving.
- ad 10 In verband met de bijdrage Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN) wordt een bedrag van EUR 0,7 mln overgeboekt naar het ministerie van LNV.
- ad 11 Overboeking uit het Infrastructuurfonds naar HXII naar aanleiding van besluit in de Ministerraad ter intensivering van sociale veiligheid.
- ad 12 Door BZK is vorig jaar teveel loon- en prijsbijstelling uitgekeerd. Dit wordt in deze begroting gecorrigeerd.
- ad 13 Dit betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds 01.03 Regionale/lokale infrastructuur ten gunste van artikel 22.02 HXII inzake onderzoek.
- ad 14 Dit betreft de extrapolatie.
- ad 15 Overboeking uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van investeringsprojecten ter reductie van CO 2 uitstoot. Dit komt in 2001 niet tot betaling en wordt naar de desbetreffende aanvullende post op de rijksbegroting teruggeboekt. Deze gelden blijven voor deze projecten beschikbaar en worden in latere jaren, op basis van een reële kasbehoefte, weer aan V&W begroting toegevoegd.
- ad 16 Dit betreft een bijdrage in het kader van PPS ten behoeve van de N201 en de Spoortunnel Delft.

## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
20 Nominaal en onvoorzien	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			- 382	- 992	- 670	- 247	146	
Mutatie N.v.W.								
1e suppl. wet 2001			244 390	240 613	243 469	247 646	252 108	
Nieuwe mutaties			- 147 701	- 238 792	- 241 078	245 900	- 250 755	
Stand ontwerp-begroting 2002			96 307	<b>829</b>	1 721	1 499	1 499	1 499

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>					
Verplichtingen en uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005
1. Kerktelefoon	- 1 815				
2. Projectbureau IVW	- 1 860				
3. CAO Rijk 2000-2001	1 390				
4. Loon- en prijsbijstelling tranche 2001	- 145 416	- 238 229	241 180	- 245 943	- 250 798
5. Onvoorzien		- 563	102	43	43
<b>Totaal</b>	<b>- 147 701</b>	<b>- 238 792</b>	<b>- 241 078</b>	<b>- 245 900</b>	<b>- 250 755</b>

ad 1 Dit betreft een overboeking naar artikel 15.01 ten behoeve van een startsubsidie voor de stichting Kerktelefonie.

ad 2 Deze mutatie betreft de uitgaven voor het IVW-projectbureau.

ad 3 In 2000 is er een nieuw onderhandelaarsakkoord voor de arbeidsvoorwaardenovereenkomst van de sector Rijk 2000-2001 gesloten. Als gevolg hiervan vindt een kasschuif plaats via de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

ad 4 Dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2001.

ad 5 Deze mutaties ontstaan als gevolg van kleine verschuivingen die zich tijdens de begrotingsvoorbereiding hebben voorgedaan.

## 21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

<b>Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>								
21 Algemeen departement	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001			192 630	187 310	175 219	175 776	175 776	
Mutatie amendement			- 2 269					
1e suppl. Wet 2001			342	2 715	522	709	709	
Nieuwe mutaties			25 433	26 686	18 894	12 090	12 061	
Stand ontwerp-begroting 2002			216 136	<b>216 711</b>	194 635	188 575	188 546	188 027

<b>Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)</b>							
<b>21 Algemeen departement</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		198 094	190 869	175 602	176 160	176 160	
Mutatie amendement		- 2 269					
1e suppl. Wet 2001		4 865	3 069	710	709	709	
Nieuwe mutaties		15 179	26 856	18 937	12 089	12 060	
Stand ontwerp-begroting 2002		215 869	<b>220 794</b>	195 249	188 958	188 929	188 410

<b>Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)</b>					
Uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005
1. Communicatie	399	113	113	113	113
2. VenW indicator	0	79	45	45	45
3. Programma-uitgaven IT-raad	579	0	0	0	0
4. Organisatie-ontwikkeling CDJZ	399	182	182	0	0
5. Bijdrage apparaatsuitgaven aan de USZO	0	- 1 361	0	0	0
6. Bijdrage functionele kosten Koninklijk Huis	0	57	57	57	57
7. Implementatie personeelsinformatiesysteem	6 808	3 586	327	327	327
8. Duurzaam Integraal Archiefsysteem	2 922	3 673	5 580	2 301	2 301
9. Project informatiebeveiliging	998	0	0	0	0
10. Kantoorautomatisering (migratie)	3 086	2 959	2 858	0	0
11. Formaliseren fte's management DIZ	0	204	204	204	204
12. Financiële dekking 13 fte's alarisadministratie	0	617	0	0	0
13. Baten-Lasten Stelsel	1 461	1 461	327	327	327
14. Inhuurcontract Accountantsdienst	499	499	0	0	0
15. Prijsbijstelling facilitaire diensten	0	454	454	454	454
16. Bijdrage aan centrale problematiek	- 1 087	- 753	- 569	- 191	- 191
17. Huisvesting	- 329	9 191	1 849	717	717
18. Posterioriteit flankerend beleid	0	- 2 269	0	0	0
19. CAO-«nieuwe werkwijze» en diversen	390	217	263	285	285
20. Regeringsvliegtuig	0	227	227	227	227
21. Overboekingen	238	- 367	- 743	- 653	- 653
22. Bijdrage kinderopvang	49	31	31	31	31
23. Trainees	320	249	0	0	0
24. CAO-rijk 2000-2001	- 179	0	0	0	0
25. Loon- en prijscompensatie	0	7 898	7 213	7 326	7 297
26. Klimaatgelden	- 1 374	- 1 951	0	0	0
27. VBTB-gelden	0	1 860	519	519	519
<b>Totaal</b>	<b>15 179</b>	<b>26 856</b>	<b>18 937</b>	<b>12 089</b>	<b>12 060</b>

ad 1 Dit betreft uitgaven voor het nieuw ontwikkelde magazine «Aanzet». Het tijdschrift heeft tot doel de communicatie met de sectoren te verbeteren. Hierin wordt aandacht besteed aan «corporate» beleidsinitiatieven en zaken als Koers en Werkwijze. Voorts is een extra bedrag in 2001 uitgetrokken omdat in de

communicatie-uitingen voortaan gewerkt wordt met één centraal merk, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, met toevoeging van het organisatieonderdeel.

- ad 2 Het betreft de bouw van een PC kennisbank met actuele informatie over belangrijke spelers en issues in de door de BSR bepaalde belangrijkste V&W beleidsterreinen.
- ad 3 Betreft de kosten voor de projecten concentratie IT dienstverlening (departementaal) en de pilot concentratie IT-dienstverlening binnen de bestuurskern.
- ad 4 Voor begeleiding van de concentratie van de juridische functie wordt externe capaciteit ingehuurd, daarnaast worden communicatiemiddelen ingezet voor het verkrijgen van draagvlak en afstemming binnen CDJZ. Ten behoeve van de implementatie van het kwaliteitsborgingssysteem is een kwaliteitsteam bij CDJZ samengesteld.
- ad 5 Het budget voor de financiering van de apparaatsuitgaven van de Uszo kan met EUR 1,361 mln worden verlaagd en aangewend worden voor problematiek elders op de begroting van V&W.
- ad 6 Van de Thesaurier van het Koninklijk Huis is de begroting voor 2002 ontvangen. De kosten nemen vanaf 2001 met EUR 0,057 mln toe.
- ad 7 Het project VIP resulteert in de implementatie van een nieuw personeelsinformatiesysteem binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Om de continuïteit van de personele bedrijfsvoering, de informatievoorziening en de relatie naar de salarisadministratie te waarborgen is het noodzakelijk dat er vóór 30 juni 2002 een nieuw personeelsinformatiesysteem operationeel is.
- ad 8 Eindproduct is een nieuw operationeel archiefbeheersysteem en een V&W-breed ingevoerd Integraal Archiefbeheer. Op basis van de huidige en toekomstige regelgeving en de algemene inzichten op het gebied van archivering staat vast dat de bestaande documentaire informatievoorziening vernieuwd moet worden. Op basis van een binnen V&W opgesteld pakket van eisen en functionele specificaties, wordt een nieuw archiefbeheersysteem aangeschaft en het programma Duurzaam Integraal Archiefbeheer (DIA) ingevoerd.
- ad 9 Aanscherpen en verbeteren van toepassingen op het gebied van informatiebeveiliging zodat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving op dit gebied.
- ad 10. Verkeer en Waterstaat gaat over van Office 95 naar Office 2000. Microsoft office 2000 wordt de nieuwe standaard voor de kantoorautomatisering. De kosten zitten met name in licentiekosten voor het gebruiken van dit product. De personele middelen die worden vrijgemaakt en overgeboekt naar apparaatsuitgaven (artikel 21.02.01) voor de migratie van Office 95 naar Office 2000.
- ad 11 Binnen het internationale werk worden de raakvlakken tussen het werk van de Europese Unie (EU) en buiten de EU veelvuldiger. Om recht te doen aan het belang van het internationale werk en de

integratie te bevorderen tussen het werk binnen de EU en daar buiten is in 2000 de Directie Internationale Zaken (DIZ) opgericht. Eind 2000 heeft DIZ definitief gestalte heeft gekregen.

- ad 12 Betreft terugdraaien van de in het verleden gerealiseerde ombuigingen ten behoeve van de salarisadministratie, die niet kunnen worden gerealiseerd.
- ad 13 Dit betreft de personele middelen beschikbaar gesteld voor de voorbereiding van de invoering van het Baten-Lasten Stelsel.
- ad 14 Voor het continueren van de controle-aanpak van de Accountants Dienst zijn deze middelen beschikbaar gesteld voor het inhuren van personeel.
- ad 15 Betreft kostenstijging van energie, schoonmaak, portokosten en catering die uitgaat boven de gemiddelde prijsontwikkeling.
- ad 16 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 17 De kas- en verplichtingenbedragen verschuiven van 2001 naar 2002 en 2003 in verband met de latere oplevering van het gebouw aan de Koningskade 4. Voorts zijn vanaf 2001 extra gelden geraamd voor investeringen in de gebouwen Plesmanweg en Kneuterdijk. Dit betreft voornamelijk functionele aanpassingen alsmede verhuisbewegingen binnen en naar het gebouw Plesmanweg als gevolg van de herhuisvesting van de bestuurskern na de oplevering van het gerenoveerde pand Koningskade 4. Daarnaast vindt er een overboeking plaats van servicebudgetten naar andere diensten.
- ad 18 De verwachte afloop van het aantal uitkeringsgerechtigden, wordt structureel EUR 2,269 mln aangewend voor dekking van V&W problematiek.
- ad 19 Deze middelen worden ingezet voor de vernieuwing van het personeelsbeleid van Verkeer en Waterstaat en voor het intensiveren van de opleidingen waar de nadruk ligt op het ontwikkelen en verbeteren van politieke- en bestuurlijke kwaliteiten.
- ad 20 De structurele verhoging is het gevolg van de hogere dollarkoers, hogere brandstofkosten, loonkostenstijging en een verhoging van de btw. Hierdoor stijgen de exploitatiekosten met circa 8% binnen het kader van de bestaande vergoedingsregeling met Martinair.
- ad 21 Dit zijn overboekingen ten laste dan wel ten gunste van andere dienstonderdelen binnen Verkeer en Waterstaat.
- ad 22 Door Binnenlandse Zaken wordt een bijdrage voor kinderopvang beschikbaar gesteld.
- ad 23 Door Binnenlandse Zaken wordt de 3e tranche van het trainee-project Rijksoverheid beschikbaar gesteld.
- ad 24 In 2000 is een nieuw onderhandelaarsakkoord voor de arbeidsvoorwaardenovereenkomst van de sector Rijk 2000-2001

gesloten. Als gevolg hiervan vindt een kasschuif plaats via de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

ad 25 Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.

ad 26 De op dit begrotingsartikel geraamde bedragen ten behoeve van investerings-, toepassings- en kennisoverdrachtsprojecten ter reductie van CO2 uitstoot komen in 2001 en 2002 niet volledig tot betaling en worden met deze mutatie naar de desbetreffende aanvullende post op de rijksbegroting teruggeboekt. Deze gelden blijven voor deze projecten beschikbaar en worden in latere jaren, op basis van een reële kasbehoefte, weer aan de V&W begroting toegevoegd.

ad 27 Voor de verdere verbetering van VBTB (Van Beleidsbegroting tot beleidsverantwoording) zijn extra gelden aan de begrotingen van de departementen toegevoegd.

De grote afwijking tussen de uitgaven- en verplichtingenmutaties in 2001 wordt voornamelijk veroorzaakt door in 2000 geraamde verplichtingen die om uiteenlopende redenen niet als verplichting zijn vastgelegd.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
21 Algemeen departement	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		24 142	19 891	7 638	7 639	7 639	
1e suppl. Wet 2001		3 056	1 089	3 451			
Nieuwe mutaties			9 302	9 302	9 302	9 302	
Stand ontwerp-begroting 2002	14 147	27 198	<b>30 282</b>	20 391	16 941	16 941	16 941

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)					
ontvangsten	2001	2002	2003	2004	2005
1. Regeringsvliegtuig		226	226	226	226
2. FES-bijdrage		9 076	9 076	9 076	9 076
Totaal		9 302	9 302	9 302	9 302

ad 1 De kosten van het regeringsvliegtuig worden doorberekend aan andere ministeries.

ad 2 Dit betreft de FES-bijdrage ten behoeve van Kenniswijk.

## 22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
22 Algemeen uitvoerings-organisatie	t/m 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001	1 261 760	285 638	201 820	195 076	205 091	209 627	209 627	
1e suppl. wet 2001			21 636	8 051	5 964	178	1 910	
Nieuwe mutaties			- 2 840	3 445	- 776	1 144	3 916	
Stand ontwerp-begroting 2002	1 255 270	285 638	220 616	<b>206 572</b>	210 279	210 949	215 453	215 453

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)								
22 Algemeen uitvoerings-organisatie		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		263 599	234 124	230 014	234 151	234 236	234 236	
1e suppl. Wet 2001			21 609	7 143	9 414	5 964	2 405	
Nieuwe mutaties			- 4 795	1 814	- 3 906	5 295	3 930	
Stand ontwerp-begroting 2002		263 599	250 938	<b>238 971</b>	239 659	245 495	240 571	240 571

Specificatie nieuwe mutaties (in EUR1000)							
Uitgaven		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Correctie prijs- en loonbijstelling			352	356	361	- 947	
2. Overboeking servicebudgetten		327	327	327	327	327	
3. Overboeking 2 fte van DGP			150	150	150	150	
4. Huisvesting		- 3 224	- 3 224	- 3 224	- 3 224	- 3 224	
5. Groenvoorziening Schiphol			- 1 815	- 1 815			
6. Saldering ontvangsten			- 2 269	- 2 269	- 2 269	- 2 269	
7. Taakstelling		- 2001	- 1 746	- 7 593	44	44	
8. Bijdrage kinderopvang		199	201	201	201	201	
9. Traineeproject		96	74				
10. Loon- en prijsbijstelling			9 764	9 961	9 705	9 648	
11. CAO Rijk 2000-2001		- 192					
Totaal		- 4 795	1 814	- 3 906	5 295	3 930	

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2001 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 2000.



- ad 1 Dit betreft een technische correctie van de prijs- en loonbijstelling van de tranche 2000.
- ad 2 Dit betreft een overboeking van servicebudgetten vanuit het artikel 21 Algemeen departement.
- ad 3 Dit is een technische overboeking van 2 fte's van DPG naar RWS.
- ad 4 Dit betreft een overheveling van huisvestingsuitgaven die voorheen op HXII 02.01: Indirecte uitvoeringsuitgaven werden verantwoord. Hiermee worden deze uitgaven direct toegerekend naar de betreffende artikelen, hetgeen een verdere verbijzondering is van uitgaven in het kader van IBO.
- ad 5 Dit betreft de doorwerking van de hogere uitgaven ten behoeve van Groenvoorziening Schiphol uit 2000.
- ad 6 Betreft een saldering van de indirecte uitvoeringsuitgaven en indirecte uitvoeringsontvangsten. Uit de realisaties uit het verleden blijkt dat de ontvangsten structureel te hoog zijn.
- ad 7 Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 8 Door Binnenlandse Zaken wordt een bijdrage voor kinderopvang beschikbaar gesteld.
- ad 9 Door Binnenlandse Zaken wordt de 3e tranche van het trainee-project Rijksoverheid beschikbaar gesteld.
- ad 10 Betreft de loon- en prijsbijstellingstranche 2001.
- ad 11 In 2000 is er een nieuw onderhandelaarsakkoord voor de arbeidsvoorwaardenovereenkomst van de sector Rijk 2000-2001 gesloten. Als gevolg hiervan vindt een kasschuif plaats via de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in EUR1000)							
22 Alg. uitvoerings-organisatie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stand ontwerp-begroting 2001		13 216	13 216	13 216	54 057	54 057	
1e suppl. Wet 2001		1 906					
Nieuwe mutaties			- 2 269	- 2 269	- 2 269	- 2 269	
Stand ontwerp-begroting 2002		15 122	<b>10 947</b>	10 947	51 788	51 788	51 788

De mutatie betreft een saldering van de indirecte uitvoeringsuitgaven en indirecte uitvoeringsontvangsten. Uit de realisaties uit het verleden blijkt dat de ontvangsten structureel te hoog zijn.

## 6. DE BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

### a. Door de Staten-Generaal aanvaarde Moties

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Wagenaar c.s. over site-sharing	Plenair TK op 28-9-00 inzake de intrekking van de Radio-Omroep-Zender-Wet 1935 (ROZ-wet) (27 019, nr. 8)	Aangenomen op 3-10-00. Motie uitgevoerd. Nota Antennebeleid is op 11 december 2000 naar de TK gezonden.
Motie Van den Berg over het opstellen van een stappenplan waarin wordt aangegeven op welke wijze en binnen welke termijn aan de wettelijke bescherming van het zeegebied nader gestalte wordt gegeven en verzoek de Kamer hierover te informeren.	Plenair TK op 17-10-00 inzake de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (EEZ)(26 961)	Aangenomen op 19-10-00. Stappenplan zal naar verwachting in oktober 2001 naar de Kamer worden gezonden.
Motie Wagenaar c.s. over snellere toegang van internetproviders	VAO op 31-10-00 inzake netwerken in de delta (26 643, nr. 10)	Aangenomen op 7-11-00. Het wetsvoorstel is in week 21 naar de Raad van State gezonden.
Motie Van Walsem en Wagenaar over wettelijke bevoegdheid voor de OPTA.	VAO op 31-10-00 inzake netwerken in de delta (26 643, nr. 11)	Aangenomen op 7-11-00. Het wetsvoorstel is in week 21 naar de Raad van State gezonden.
Motie Atsma c.s. over DVB-T-frequenties.	VAO op 31-10-00 inzake netwerken in de delta (26 643, nr. 12)	Aangenomen op 7-11-00. Het DVB-T beleid is bij brief van de Sts van OCW van 11 juni 2001 naar de TK gezonden.
Motie Feenstra c.s. over een extra natuur- en recreatiegebied van 750 ha.	VAO op 31-10-00 inzake Ruimtetekort in mainport Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 18)	Aangenomen op 7-11-00. In PKB deel 1 is opgenomen dat realisatie van de 750 ha los staat van compensatie in kader van natuurwetgeving, mits huidig compensatieplan niet essentieel wijzigt; derhalve afgerond.
Motie Eurlings c.s. over verplichtingen in de begroting uit het BOR-pakket.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 18)	Aangenomen op 14-12-00. Storting in regionale fondsen zal pas plaatsvinden na behandeling van de wet M&B, zoals afgesproken met de Kamer.
Motie Van Gijzel c.s. over uitgewerkt benuttingsplan voor het spoor.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 20)	Aangenomen op 14-12-00. Op 27 februari 2001 is de Kamer geïnformeerd.
Motie Van Gijzel c.s. over prestatiecontract NS.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 21)	Aangenomen op 14-12-00. De Kamer wordt in het najaar van 2001 geïnformeerd.
Motie Van Gijzel c.s. over positie van de consument in het openbaar vervoer.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 22)	Aangenomen op 14-12-00. Wordt meegenomen met de Herbezinning spoor. September 2001.
Motie Van Gijzel c.s. over de spoorblocker op spoorwegovergangen.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 23)	Aangenomen op 14-12-00. Op 13 februari 2001 is de Kamer geïnformeerd.
Motie Herrebrugh c.s. over hoogwaterbescherming in het stroomgebied van de Maas tot 2015.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 24)	Aangenomen op 14-12-00. Zodra er met de provincie overeenstemming is over een plan van aanpak, zullen in overleg met provincie de mogelijkheden worden nagegaan om uitvoering maaswerken zoveel mogelijk te versnellen. Verwachting eind 2001.
Motie Weekers c.s. over benuttingsprogramma voor weg en spoor.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 28)	Aangenomen op 14-12-00. Op 27 februari 2001 is de Kamer geïnformeerd.
Motie Weekers c.s. over inhaalverbod voor vrachtauto's.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 29)	Aangenomen op 14-12-00. Plan van Aanpak is opgesteld en eind maart aan de Kamer gezonden. Proef inhaalverbod 2x3 loopt tot 1 augustus op de A12. Tweede helft dit jaar ontvangt de Kamer informatie over resultaten van onderzoek en besluit over uitbreiding inhaalverbod (trajecten en venstertijden).
Motie Weekers en Herrebrugh over een MDW-operatie m.b.t. wet- en regelgeving voor het goederenvervoer over de weg.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 30)	Aangenomen op 14-12-00. Er is een brief naar TK gestuurd, met daarin de vervolgaanpak.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Giskes en Van der Steenhoven over een omschakelfonds voor parkeergelegenheid voor deelauto's.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 35)	Aangenomen op 14-12-00. Brief hierover aan Kamer is verzonden op 26 april 2001. Hierin wordt de suggestie voor een omschakelfonds afgewezen.
Motie Stellingwerf over een proef met kilometerheffing voor een beperkt aantal personenauto's.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 40)	Aangenomen op 14-12-00. Brief kabinetsstandpunt n.a.v. het onderzoek van Pieper is naar de TK verzonden.
Motie Van den Berg en Ravestein over tekort op beheer en onderhoud van vaarwegen.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 41)	Aangenomen op 14-12-00. Motie ondersteunt het beleid om meer middelen voor B&O vaarwegen.
Motie Eurlings over infrastructuur-projecten uit het BOR die geen deel uitmaken van het betreffende regionale mobiliteitsfonds. Motie Giskes c.s. over de mogelijkheid van de uitgifte van een rijbewijs op credit-card format.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 19 gew. bij nr. 46) Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van V&W (27 400 XII, nr. 51)	Aangenomen op 14-12-00. De motie is een ondersteuning van het beleid.
Motie Leers c.s. over een actuele kwaliteitsscan over de kwaliteit van de railinfrastructuur.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 3)	Aangenomen op 14-12-00. De Kamer is bij brief van 18 april 2001 geïnformeerd.
Motie Leers c.s. over een inventarisatie van thans niet meer in gebruik zijnde spoorweglijntjes.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 4)	Aangenomen op 14-12-00. Op 26 april 2001 zijn de uitkomsten van de inventarisatie naar Kamer gezonden.
Motie Leers c.s. over de benuttingsvarianten op de tangent rond Eindhoven.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 5)	Aangenomen op 14-12-00. De Kamer is bij brief van 12 juni 2001 geïnformeerd.
Motie Dijsselbloem over een inventarisatie van leefbaarheidsknelpunten rond rijksinfrastructuur.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 7)	Aangenomen op 14-12-00. Notitie zal in het najaar van 2001 naar de Kamer worden gezonden.
Motie Van Heemst c.s. over afsluiten van regiocontracten en wegnemen knelpunten (ICES-gelden).	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 8)	Aangenomen op 14-12-00. De motie zal worden ingevuld aan de hand van een kabinetsstandpunt.
Motie Van Heemst c.s. over inventarisatie van plannen voor lightrail.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 9)	Aangenomen op 14-12-00. Bij brief van 5 februari 2001 is de Kamer geïnformeerd.
Motie Verbugt c.s. over een extra rijstrook voor enkele trajecten.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 13)	Aangenomen op 14-12-00. In brief die op 27 februari 2001 naar de Kamer is gestuurd naar aanleiding van motie Weekers, wordt aangegeven dat deze motie, gezien de beperkte financiële middelen, ten dele kan worden uitgevoerd. Tijdens A.O. op 19 april is motie aan de orde geweest.
Motie Verbugt c.s. over een besluit over de A2 Passage Maastricht.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 14)	Aangenomen op 14-12-00. Medio 2001 komt een vervolgonderzoek door provincie. De Kamer zal worden geïnformeerd.
Motie Verbugt c.s. over verruiming van het kanaal Coevorden-Almelo.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 15)	Aangenomen op 14-12-00. Motie wordt uitgevoerd door het project opnieuw in de planstudietabel op te nemen.
Motie Stellingwerf en Van den Berg over de vaarwegen Lemmer-Delfzijl, Waalroute, Maasroute en Zuid-Willemsvaart.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 16)	Aangenomen op 14-12-00. Zit nog in planfase. Het project wordt vooralsnog conform het vigerend MIT uitgevoerd.
Motie Eurlings over rijden onder invloed van drugs.	AO Verkeershandhaving op 30-11-00 (26 115, nr. 17)	Aangenomen op 5-12-00.
Motie Niederer/Valk over de verdeling van de opbrengst van verkeersboetes.	AO Verkeershandhaving op 30-11-00 (26 115, nr. 18)	Motie wordt afgehandeld door Justitie.
Motie Niederer/Valk over de hoogte van verkeersboetes bij recidive.	AO Verkeershandhaving op 30-11-00 (26 115, nr. 19)	Aangenomen op 5-12-00. Ministerie van Justitie voert deze motie uit.
Motie Van den Berg en Stellingwerf over de brug bij Ramspol.	Notaoverleg op 27-11-00 over het MIT 2001-2005 (27 408, nr. 20)	Ministerie van Justitie voert deze motie uit. Aangenomen op 14-12-00.
Motie Valk/Niederer over een registratiesysteem van notoire overtreders.	AO Verkeershandhaving op 30-11-00 (26 115, nr. 20)	Motie is d.m.v. de brief van 28 februari 2001 aan de Kamer afgedaan. Aangenomen op 5-12-00. Ministerie van Justitie voert deze motie uit.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Van den Berg en Wagenaar over bevorderen van alternatieven voor de kerkteléfono.	VAO Kerkteléfono op 12-12-00 (27 400 XII, nr. 47)	Aangenomen op 14-12-00. Een schriftelijke reactie is op 28 maart 2001 naar de Kamer gezonden. De Kamer is bij brief van 20 juni 2001 nader geïnformeerd.
Motie Feenstra c.s. over voldoende spoorcapaciteit.	VAO HSL-Oost op 14-12-00 (22 026, nr. 131)	Aangenomen op 14-12-00. De Kamer is bij brief van 15 juni 2001 geïnformeerd.
Motie Wagenaar c.s. over continuering en/of optimalisering van de bestaande zenders en ruimte voor nieuwkomers.	Plenair TK op 21-2-01 inzake veiling radiofrequenties (24 095, nr. 63)	Aangenomen op 22-2-01. Bij brief van 23 februari jl. (TK, 24 095, nr. 64) is de Kamer geïnformeerd over de consultatie, die ten behoeve van de uitvoering van de motie Wagenaar c.s., zou worden georganiseerd. Deze consultatie is uitgevoerd. Het advies van de Commissie Bouw is 23 maart 2001 aan de Kamer aangeboden. Het kabinetsstandpunt m.b.t. de commerciële radiofrequenties is op 26 juni 2001 naar de Kamer gezonden.
Motie Stellingwerf over openingstijden vliegveld Eelde.	VAO vliegveld Laarbruch + regionale en kleine luchthavens op 18-4-01 (26 893, nr. 26)	Aangenomen op 18-4-01. De Kamer is bij brief van 22 mei 2001 geïnformeerd.
Motie Van der Steenhoven over het openstellen van vluchtstroken voor openbaar vervoer	VAO op 26-4-01 inzake benutting van rijkswegen (27 400 XII, nr. 68)	Aangenomen op 26-4-01. Minister heeft aangegeven dat dit onderwerp bij de bespreking van het NVVP in de Kamer zal worden meegenomen. Dit zal naar verwachting begin 2002 zijn.
Motie Dijsselbloem en Giskes over aanvullende benuttingsmaatregelen.	VAO op 26-4-01 inzake benutting van rijkswegen (27 400 XII, nr. 69 gewijzigd bij nr. 70)	Aangenomen op 26-4-01. De motie is door de minister overgenomen en wordt toegepast bij de uitvoering van bestaand beleid.
Motie Nicolai c.s. over een vergelijkbare sitesharing als in Denemarken.	Notaoverleg Nationaal Antennebeleid op 14-5-01 (27 561, nr. 5)	Aangenomen op 6-6-01. De aanscherping van de wettelijke verplichting om te voldoen aan verzoeken tot medegebruik van antenne-opstelpunten zal voorzien in een omkering van de bewijslast. De regering staat geen verdergaande inbreuken op het eigendomsrecht van derden voor.
Motie Bakker, c.s. over de totstandkoming van een convenant antennebeleid.	Notaoverleg Nationaal Antennebeleid op 14-5-01 (27 561, nr. 7)	Aangenomen op 6-6-01. De verwachting is dat het convenant rond de zomer van 2001 tot stand zal komen.
Motie Wagenaar c.s. over epidemiologisch onderzoek naar de effecten van straling.	Notaoverleg Nationaal Antennebeleid op 14-5-01 (27 561, nr. 10)	Aangenomen op 6-6-01. De regering neemt de motie over. Een onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek naar geuite klachten zal dit jaar starten. Daarnaast zal het Kabinet initiatieven nemen om onafhankelijk wetenschappelijk (epidemiologisch) onderzoek naar de effecten van straling door antennes op langere termijn te bevorderen.
Motie Augusteijn-Esser over invoering van de watertoets.	Notaoverleg water op 25-6-01 (27 625, nr. 5)	Aangenomen op 5-7-01 Wordt in het najaar van 2001 uitgewerkt.
Motie Stellingwerf c.s. over het randmeer Noordoostpolder.	Notaoverleg water op 25-6-01 (27 625, nr. 7)	Aangenomen op 5-7-01 Doorgeleid naar VROM voor reactie.
Motie Van den Berg over een verankering van de watertoets.	Notaoverleg water op 25-6-01 (27 625, nr. 8)	Aangenomen op 5-7-01 Wordt in het najaar van 2001 uitgewerkt.
Motie Van den Berg over een Nationaal bestuursakkoord water.	Notaoverleg water op 25-6-01 (27 625, nr. 9)	Aangenomen op 5-7-01 Wordt in het najaar van 2001 uitgewerkt.
Motie Van der Steenhoven over uitplaatsing van taakorganisaties uit het NS-concern.	VAO Spoorbenutting op 26-6-01 (27 400 XII, nr. 76, gew. bij nr. 79)	Aangenomen op 5-7-01 Wordt meegenomen met de Herbezinning spoor. September 2001.
Motie Rosenmüller c.s. over de punctualiteit NS.	VAO Spoorwegen op 5-7-01 (27 400 XII, nr. 77)	Aangenomen op 5-7-01 Er wordt in de zomer van 2001 een verbeterplan met de NS opgesteld.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Wagenaar c.s. over verzoek onderzoek naar vergelijkende toets.	VAO herverdeling commerciële radiofrequenties op 5-7-01 (24 095, nr. 75)	Aangenomen op 5-7-01 De resultaten zullen voor het einde van het reces aan de Kamer worden toegezonden.
Motie Atsma over dekkingsgarantie voor publieke omroep en een dubbele bedekking voor radio 1.	VAO herverdeling commerciële radiofrequenties op 5-7-01 (24 095, nr. 80)	Aangenomen op 5-7-01 De reactie zal voor het einde van het reces aan de Kamer worden gezonden.

## b. Door de bewindslieden gedane toezeggingen

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Over een half jaar zal de Kamer worden gerapporteerd over de wetgeving voor de exclusief economische zone.	Plenair TK op 26-9-00 inzake de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken (26 961)	Stappenplan voor wettelijke bescherming Noordzee is in voorbereiding, om gevolg te geven aan de motie v.d.Berg (26 961, nr. 12). Begin juli wordt extern onderzoeksrapport uitgebracht inzake verdere wetgeving voor de EEZ. Dit onderzoek vormt een belangrijke bouwsteen voor het stappenplan, dat naar verwachting in oktober a.s. aan de Kamer kan worden toegezonden.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over havenontvangstinstallaties, de opstelling van KLM ten aanzien van schadeclaims bij verloren bagage en regelgeving voor ferry's. Het programma van eisen betreffende de A4 Delft-Schiedam zal in het najaar van 2001 aan de Kamer worden gezonden.	AO op 28-9-00 inzake de Transport Raad (21 501-09)	De Kamer is bij brief van 9 november 2000 geïnformeerd.
De kamer zal separaat worden geïnformeerd over de algemene gang van zaken bij de screening van bouwbedrijven, met name door Rijkswaterstaat. Eind van het jaar wordt het innovatief aanbesteden geëvalueerd. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd. De financiële benadering van 1994 zal aan de Kamer worden gezonden.	AO op 10-10-00 inzake de A4 Midden-Delfland	Kamer wordt in najaar 2001 geïnformeerd.
VROM en V&W zullen samen de sanering monitoren en de Kamer zal medio 2001 hierover een rapportage ontvangen.	AO op 10-10-00 inzake de HSL-Zuid (22 026)	Er wordt een opdracht voorbereid tot (onafhankelijke) evaluatie van de gang van zaken door derden.
Met de Kamer zal als alle cijfers en feiten op tafel liggen gesproken worden over de precieze ingreep in de ecologische hoofdstructuur en over de eisen die Brussel stelt.	AO op 10-10-00 inzake de HSL-Zuid (22 026)	De financiële benadering van 1994 is op 7 november 2000 naar de Kamer gezonden. De evaluatie is separaat naar de Kamer gestuurd op 25 april 2001.
	AO op 12-10-00 inzake aanpak riooloverstorten (25 890)	In september/oktober 2001 zal de Kamer geïnformeerd worden over monitoring t.a.v. de sanering door VROM, LNV en V&W.
	AO op 12-10-00 inzake PMR (24 691)	Het Compensatieplan wordt niet meer toegestuurd aan de Kamer omdat het plan verwerkt is in de PKB deel 1 en deze is tezamen met het MER op 11 mei vastgesteld door de ministerraad. Vervolgens zijn de PKB en de MER op 17 mei naar de kamer gestuurd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de afwikkeling van de explosievendeclaraties gemeenten bij BZK.	AO op 2-11-00 inzake Deltaplan Grote Rivieren	Vraag TK is in SDGR doorgeleid naar Unie van waterschappen. Afspraak is dat Unie melding maakt van gevallen waarbij de afwikkeling van claims tot problemen leidt. De Unie kent nog geen probleemgevallen. Voorstel is om in de halfjaarlijkse VGR SDGR aan TK melding te maken van stand van zaken. Is nog steeds in behandeling bij Unie. Bestuurlijk overleg zal na de zomer van 2001 plaatsvinden.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst van het financieringsoverleg waterkeringszorg op 17/11/00.	AO op 2-11-00 inzake Deltaplan Grote Rivieren	
De Kamer zal worden geïnformeerd over ingebrekestelling vanuit Brussel en welke gevolgen dit heeft voor welke dijkvakken.	AO op 2-11-00 inzake Deltaplan Grote Rivieren	Is in een brief aan TK bij de 11e VGR Deltaplan grote rivieren gemeld. Het betreft naar Nederlands oordeel geen enkel dijkvak.
Medio 2001 zal de Kamer de totale inventarisatie van de steenzettingen ontvangen.	AO op 2-11-00 inzake Deltaplan Grote Rivieren	September 2001 komt inventarisatie gereed; betreft Westerschelde en IJsselmeer. Rest komt later.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Nagegaan wordt of uitzondering op verplicht voeren van blauwe kentekenplaten voor VIP-vervoer mogelijk is zonder tot fraude te leiden. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	AO op 9-11-00 over Taxiwet	De TK is bij brief van 15 maart 2001 geïnformeerd.
De Kamer zal de resultaten van het onderzoek naar veiligheidsaspecten van bestaande tunnels ontvangen.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De Minister heeft aan de Kamer medegedeeld dat in overleg met de Sts. BZK gekomen zal worden tot een kaderwet tunnelveiligheid.
De Kamer zal de uitkomsten ontvangen van het overleg met NS-Reizigers en de reizigersorganisaties m.b.t. het op peil houden van de kwaliteit van de treinreis.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De uitkomsten zijn aan de TK toegestuurd op 16 januari 2001.
De Kamer zal een reactie ontvangen op het plan «OV-fiets».	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De Kamer heeft op 15 juni 2001 een reactie ontvangen op het plan «OV-fiets».
De Kamer zal worden geïnformeerd over het plan m.b.t. de versnelde aanpak van problemen t.a.v. het realiseren van ongelijkvloerse spoorwegovergangen.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De Kamer zal in september 2001 geïnformeerd worden over een uitgewerkt plan.
De Kamer zal worden geïnformeerd over het resultaat van de proef met de spoorblocker.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De Kamer is op 13 februari 2001 geïnformeerd.
In de loop van 2001 zal de Kamer een integraal benuttingsplan spoor ontvangen.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De Kamer is bij brief van 18 april 2001 geïnformeerd.
In het voorjaar van 2001 zal de Kamer informatie ontvangen met betrekking tot het bereikbaarheidsprofiel voor de regio's.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	In juni 2001 is de Kamer geïnformeerd in de vorm van verslagen van bestuurlijke overleggen over regionale uitwerking NVVP.
M.b.t. de Maaswerken zal de Kamer bij gelegenheid van het ontwerptractébesluit in het eerste kwartaal van 2001 worden geïnformeerd over alternatieve plannen van gemeenten t.a.v. kadeverhogingen.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	Provincie Limburg zal waarschijnlijk binnen enkele weken rapporteren over uitkomst van bestuurlijk overleg in de regio. Daaropvolgend kan een standpunt worden ingenomen en de TK worden geïnformeerd.
Zodra de resultaten bekend zijn van het onderzoek naar de capaciteit van de treinen in de spits zullen die aan de Kamer worden toegezonden.	Plenair TK op 16-11-00 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII + A)	De Kamer is op 18 januari 2001 geïnformeerd.
Na besluitvorming door het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal (CNB) zal de Kamer over de bestuurlijke structuur in het kader van het NOD-beleid worden geïnformeerd.	AO op 21-11-00 inzake zeescheepvaartbeleid/loodswezen	De Kamer is bij brief van maart 2001 hierover geïnformeerd.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over het stimuleren van Total Quality Management (TQM) bij reders en de rol van het pilot project daarbij.	AO op 21-11-00 inzake zeescheepvaartbeleid/loodswezen. Project gestart.	In september 2001 zullen eerste resultaten gereed zijn.
De auditrapporten over de onderhandelingen met vijf grote clusters van aannemers zullen aan de Kamer worden toegezonden.	AO op 23-11-00 over de 7e VGR HSL-Zuid (22 026-nr. 123)	Brief aan de Kamer is begin januari 2001 verstuurd.
De evaluatie van de design- en constructiemethode zal eind 2000 zijn afgerond en zal worden opgenomen in de 8e VGR.	AO op 23-11-00 over de 7e VGR HSL-Zuid (22 026-nr. 123)	De evaluatie is separaat naar de Kamer gestuurd op 25 april 2001.
De uitkomsten van het overleg van de aandeelhoudersvergadering zullen samen met de volgende (9e) VGR aan de Kamer worden gezonden.	AO op 23-11-00 over de 8e VGR Westerscheldetunnel (17 741)	De 9e VGR is op 24 april 2001 aan de Kamer gezonden.
Binnenkort zal de bestaande studie inzake LMS-doorrekeningen over wat er in de toekomst, met de groei van de mobiliteit (personen en goederen), allemaal nodig is in de Randstad en daarbuiten aan de Kamer worden toegezonden.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	Studies NVVP zijn naar Kamer gezonden. Document OV-auto is op 29 januari 2001 naar de Kamer gestuurd.
Binnenkort zal de Kamer een voorstel ontvangen omtrent concrete maatregelen rond de A13 na overleg met VROM inzake leefbaarheid.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	De Kamer is op 20 april 2001 een voorstel toegezonden.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal informatie ontvangen over hoe wordt omgegaan met leefbaarheidsaspecten bij bestaande infrastructuur bij benutting (zie ook motie nr. 7).	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	Er is samen met het ministerie van VROM begin dit jaar een project gestart waarin een uniforme aanpak zal worden ontwikkeld voor het in kaart brengen van de leefbaarheidsaspecten bij benuttingsmaatregelen. Naar verwachting zal dit project eind 2001 zijn afgerond.
De Kamer zal informatie ontvangen zodra bekend is welke versoberingen bij de A50 in Noord-Brabant mogelijk zijn.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	De Kamer is bij brieven van 23 maart en 20 juni 2001 geïnformeerd.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de besluitvorming met betrekking tot Eibergen (A15), e.e.a. afhankelijk van nog door de provincie Gelderland in te dienen voorstellen.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	Op 12 juni 2001 is het verslag van het bestuurlijk overleg, dat gevoerd is met landsdeel Oost over regionale uitwerking NVVP, naar de Kamer gestuurd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst van de onderhandelingen inzake 350 spooraansluitingen.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	Het overleg met NS over overname van de goederenspooraansluitingen is nog niet afgerond. Er is een voorstel gedaan aan NS. De Kamer zal n.a.v. de uitkomsten van het overleg worden geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over te maken procesafpraak inzake spoortunnel Delft.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	De Kamer zal geïnformeerd worden nadat privaat publieke overeenkomst is afgesloten. Deze wordt naar verwachting in het najaar 2001 afgesloten.
De tunnel Sluiskil zal in het MIT (categorie 3a) worden opgenomen, als de studie Zeeland is afgerond en PPS daadwerkelijk een haalbare optie is.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	Provincie heeft in mei 2001 financieringsvoorstel ingediend.
In de eerste helft van 2001 zal de Kamer een tijdschema met voorlopig standpunt inzake Rondje Randstad worden toegezonden.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	De Kamer zal kort na het zomerreces geïnformeerd worden over het proces dat gevolgd wordt voor het project Deltametropool/Rondje Randstad.
Naar verwachting zal de Tweede Kamer begin 2001 over de Zuiderzeelijn worden geïnformeerd.	Notaoverleg op 27-11-00 inzake het MIT/Projectenboek 2001–2005 (27 408)	De Kamer is in een AO geïnformeerd over het kabinetsbesluit van 23 maart 2001.
De Kamer zal op korte termijn nader worden geïnformeerd omtrent puntensysteem voor beginnende automobilisten.	AO op 12-9-00 en 28-11-00 over verkeersveiligheid	De Kamer heeft op 14 november 2000 een brief ontvangen over de ervaringen in Duitsland en Frankrijk.
Eind 2001 zal de Kamer een eerste tussentijdse evaluatie van het programma Partners voor Water ontvangen, waarbij de samenwerking met het NWP (Netherlands Water Partnership) wordt betrokken.	AO op 30-11-00 inzake internationaal waterbeleid.	De Stuurgroep Partners voor Water heeft op 15 mei besloten dat de nodige stappen voor de tussentijdse evaluatie aan de Kamer eind 2001 tezamen met het programmabureau zullen worden ondernomen.
De Kamer zal worden geïnformeerd over middelen voor het droge bodembeleid en het waterbodembeleid.	AO op 7-12-00 inzake baggerspecie	In het 4e kwartaal 2001.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over BB21 en andere nieuwe technieken waarmee het spoor beter te benutten is en minder vertragingen zullen ontstaan.	AO op 7-12-00 inzake de HSL-Oost (22 026)	De Kamer is bij brief van 18 april 2001 geïnformeerd.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de vervoerscijfers en de prognoses waarvan wordt uitgegaan, ook in relatie tot het prestatiecontract met NS.	AO op 7-12-00 inzake de HSL-Oost (22 026)	De brief met vervoerscijfers is uitgegaan op 15 februari 2001.
De Kamer zal binnenkort worden geïnformeerd over de maatregelen die de regering wil nemen om de risico's m.b.t. probleemgevallen bij het onderhoud van vliegtuigen zoveel mogelijk te elimineren.	AO op 12-12-00 over veiligheidsbeleid burgerluchtvaart en reclamesleepvliegen (24 804)	Brief is in voorbereiding, wordt in het zomerreces afgerond.
De Kamer zal het ICAO auditrapport worden toegezonden.	AO op 12-12-00 over veiligheidsbeleid burgerluchtvaart en reclamesleepvliegen (24 804)	Rapport is naar verwachting in augustus 2001 beschikbaar.
De Kamer zal tegen de zomer van 2001 nadere informatie ontvangen over de veiligheid op de luchthaven Schiphol (in het kader van de certificering).	AO op 12-12-00 over veiligheidsbeleid burgerluchtvaart en reclamesleepvliegen (24 804)	Conceptregeling certificatie van luchtvaartterreinen ligt voor inspraak bij de sector. Na vaststelling van de regeling dit najaar, kan het proces van certificatie van de Nederlandse luchtvaartterreinen aanvangen.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De resultaten van het onderzoek onder burgers over de veiligheidsbeleving in de luchtvaart zullen aan de Kamer worden gezonden. Zo spoedig mogelijk na overleg met de minister van VROM (10-1-01) zal de Kamer worden geïnformeerd over het standpunt over de motie om reclamesleepvliegen te verbieden. Na de 2e conferentie over het slopen van zeeschepen, dat in het voorjaar van 2001 zal worden gehouden, zal de Kamer nader worden geïnformeerd.	AO op 12-12-00 over veiligheidsbeleid burgerluchtvaart en reclamesleepvliegen (24 804)	Het onderzoeksrapport is op 20 maart 2001 aan de Kamer gezonden.
Op de vraag naar de bevindingen van Greenpeace m.b.t. de omstandigheden op de Chinese werf waarmee P&O Nedlloyd een overeenkomst heeft gesloten, zal de Kamer een schriftelijke reactie ontvangen.	AO op 12-12-00 over veiligheidsbeleid burgerluchtvaart en reclamesleepvliegen (24 804)	TK is geïnformeerd dat het Kabinet een convenant over reclamesleepvliegen met de kleine luchtvaartsector wil afsluiten.
De Kamer ontvangt binnenkort informatie over het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer dat op 6-12-2000 werd opgericht.	AO op 13-12-00 inzake export van zeeschepen bestemd voor de sloop (26 800 XII, nr. 71)	De 2e sloop Summit heeft plaats gevonden op 25 juni 2001.
	AO op 13-12-00 inzake export van zeeschepen bestemd voor de sloop (26 800 XII, nr. 71)	In gesprek met Greenpeace op 08 februari 2001 is afgesproken dat Greenpeace zelf de Kamer zou informeren. Dit is inmiddels gebeurd.
	AO op 13-12-00 over de 8e VGR Betuweroute (22 589)	Eind mei 2001 is een brief aan de TK gezonden over de bovenbouw van de BTR. Hierin is ook een passage gewijd aan de voortgang van het Samenwerkingsverband en het Gebruikersplatform, beide als gevolg op de exploitatie-brief van juni 2000 en het AO van december 2000.
De Kamer zal binnenkort nader worden geïnformeerd over het beleid m.b.t. regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen.	AO op 13-12-00 over de 8e VGR Betuweroute (22 589)	De Kamer zal na de zomer een brief ontvangen over «de contouren van een systeem ter regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor».
In de 9e VGR zal nader worden ingegaan op de problematiek rond het aspect Kabels en Leidingen en de effectiviteit van beheersmaatregelen.	AO op 13-12-00 over de 8e VGR Betuweroute (22 589)	Op 5 maart 2001 aan de Kamer gezonden.
In de loop van het eerste half jaar 2001 zal de Kamer worden geïnformeerd over de uitkomsten van een nadere studie naar de voorgenomen gefaseerde aanleg van de aansluitboog bij Geldermalsen op de Betuweroute.	AO op 13-12-00 over de 8e VGR Betuweroute (22 589)	Naar aanleiding van vragen tijdens het AO van 22 mei 2001 heeft de minister toegezegd dat zij deze binnenkort zal beantwoorden.
De Kamer zal schriftelijk geïnformeerd worden over het al dan niet hanteren van gescheiden circuits van radio en televisie enerzijds en internet anderzijds.	AO op 14-12-00 inzake Telecomraad/ONP (21 501-10)	In de Nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel 27 576 (wijziging van de Telecommunicatiewet i.v.m. de implementatie van richtlijn 95/47/EG, de zgn. reparatiewet) van 6 juni 2001, is ingegaan op het behandelen van toegang voor programma's en toegang voor Internet.
Er zal voorafgaand nog overleg met de Kamer plaatsvinden over het definitieve standpunt m.b.t. de privacyrichtlijnen (spammen).	AO op 14-12-00 inzake Telecomraad/ONP (21 501-10)	Overleg met de Kamer heeft plaatsgevonden middels AO op 21 juni inzake de Telecomraad.
De resultaten van het overleg met de VVP (Vereniging van Postagenten) en de stand van zaken zal voor het Krokusreces 2001 naar de Kamer worden gezonden.	AO op 18-01-01 inzake postvestigingen-beleid TPG (21 693, nr. 52)	De Kamer is geïnformeerd; besproken in AO van 10 april 2001.
Aan de Kamer zal uitsluitel gegeven worden over de te hanteren meetsystemen en de vorm van contractbeheer vanuit Verkeer en Waterstaat.	AO op 18-1-01 over overgangscontract Staat-NSR Hoofdrailnet (18 986, nr. 54)	De brief over meetsystemen is op 19 april 2001 naar de Kamer gestuurd.
De international benchmark over het spoor zal aan de Kamer worden toegestuurd.	AO op 18-1-01 over overgangscontract Staat-NSR Hoofdrailnet (18 986, nr. 54)	Project is in februari opgestart. De Kamer zal na het zomerreces worden geïnformeerd.
De Kamer zal de groeicijfers van de NS van de afgelopen jaren inclusief studentenkaartcorrectie worden toegezonden.	AO op 18-1-01 over overgangscontract Staat-NSR Hoofdrailnet (18 986, nr. 54)	De cijfers zijn in april 2001 aan de Kamer gestuurd.
In mei 2001 zal de Kamer een kwartaalrapportage over de prestaties van de NS worden toegezonden.	AO op 18-1-01 over overgangscontract Staat-NSR Hoofdrailnet (18 986, nr. 54)	Kamer is op 19 april 2001 geïnformeerd.
Na de gesprekken met Mobis zal de Kamer worden gemeld hoe het staat met de ontwikkeling van de chipkaart en welke rol Verkeer en Waterstaat hierbij gaat spelen.	AO op 18-1-01 over overgangscontract Staat-NSR Hoofdrailnet (18 986, nr. 54)	Na de zomer 2001 zal de Kamer worden geïnformeerd.



Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden om de winkels in treinstations in de avonduren ook na 22.00 uur open te houden om daarmee het veiligheidsgevoel te verbeteren.	AO op 25-1-01 over sociale veiligheid in het openbaar vervoer.	Dit punt zal worden meegenomen in de uitwerking van de afspraken voor investeringen in de stations door RIB en het overleg met NS waarin bezien wordt of de afspraken van '95 nog wel van deze tijd zijn.
De Kamer zal een schriftelijk antwoord ontvangen op de vragen over het causale model. Een addendum op het rapport van de Raad voor de transportveiligheid – een aanvullend onderzoek van het Nationaal luchtvaartlaboratorium – zal de Kamer zo spoedig mogelijk worden toegezonden.	AO op 6-2-01 inzake Transaviaongeval en zijwindproblematiek. AO op 6-2-01 inzake Transaviaongeval en zijwindproblematiek.	De Kamer zal in augustus 2001 worden geïnformeerd. De Kamer is geïnformeerd bij brief van 14 mei 2001.
Na afronding van het onderzoek van de heer Pieper m.b.t. de haalbaarheid van kilometerheffing zal de Kamer een nota van wijziging ontvangen inzake het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit. Naar verwachting zal dit eind april 2001 aan de Kamer worden toegezonden. Aan de Kamer zullen de concepten AMvB's die nodig zijn voor de vergunningen worden toegezonden.	Plenair TK op 13-3-01; mondelinge vragen van Van der Steenhoven over kilometerheffing.	De nota van wijziging is op 6 juni 2001 naar de Kamer gezonden.
De Kamer zal een uitwerking ontvangen van de overdracht juridisch eigendom grond naar overheid.	AO op 21-3-01 inzake privatisering (vervreemding aandelen) Schiphol (25 435).	Begin september 2001.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over waarom de door de minister voorgestelde constructie beter is dan het geven van een concessie voor een bepaalde termijn.	AO op 21-3-01 inzake privatisering (vervreemding aandelen) Schiphol (25 435).	Is gebeurd bij brief van 18 mei 2001.
De Kamer zal worden geïnformeerd over beschermingsmogelijkheden bij een beursgang.	AO op 21-3-01 inzake privatisering (vervreemding aandelen) Schiphol (25 435).	Is gebeurd bij brief van 18 mei 2001.
De Kamer zal, in samenspraak met NMa en EZ, schriftelijk worden geïnformeerd over de werkwijze NMa.	AO op 21-3-01 inzake privatisering (vervreemding aandelen) Schiphol (25 435). AO op 21-3-01 inzake privatisering (vervreemding aandelen) Schiphol (25 435).	Is gebeurd bij brief van 18 mei 2001. De Kamer is hierover bij nota van wijziging van 7 juni 2001 geïnformeerd.
De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen over het uniforme chauffeursattest.	AO Transport Raad en Telecom Raad op 29-3-01	De vraag is schriftelijk beantwoord door de minister op 27 april 2001.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over het publieke belang van het Galileo-project en over de kosten-batenanalyse.	AO Transport Raad en Telecom Raad op 29-3-01	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 18 mei 2001.
De uitwerking van het advies van de Commissie Bouw zal aan de Kamer worden voorgelegd.	AO Transport Raad en Telecom Raad op 29-3-01	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 26 juni 2001.
De Kamer zal (hopelijk) op niet al te lange termijn het kabinetsstandpunt ontvangen op het rapport Togtema en Van Vliet inzake de structuur van de Unie van Waterschappen.	Plenair EK op 3-4-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII)	Wacht op uitbrengen standpunt van de Unie van Waterschappen.
De Kamer zal een overzicht ontvangen van alle organisaties op watergebied (ook NGO's) met daarbij hun prioriteiten, taken, planning, etc.	Plenair EK op 3-4-01 inzake de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (27 400 XII)	Na afronding van de discussie over de overlegstructuur rond WB21 en na keuze nieuwe voorzitter OWN (platformfunctie) brief richting EK (afschrift TK) met als bijlage ook de startovereenkomst.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de actuele stand van de lightrail projecten.	AO lightrail en nieuwe stations op 10-4-01	Is gebeurd bij brief van 16 juni 2001.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mate van comptabiliteit van de verschillende soorten (in ontwikkeling zijnde) lightrail (o.a. breedte).	AO lightrail en nieuwe stations op 10-4-01	Is gebeurd bij brief van 16 juni 2001.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken van de proef met lightrail tussen Haarlem en Zandvoort.	AO lightrail en nieuwe stations op 10-4-01	Er wordt gewacht op nadere informatie van de regio.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden (voor en nadelen) van een PKB ten opzicht van een beleidsnota voor het SRKL.	AO op 11-4-01 inzake vliegveld Laarbruch + kleine en regionale luchtvelden	De Kamer wordt hierover na de zomer geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. (aanwijzing) Rotterdam Airport.	AO op 11-4-01 inzake vliegveld Laarbruch + kleine en regionale luchtvelden	De aanwijzing is in juni 2001 naar de Kamer gestuurd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken van 3bkl.	AO op 11-4-01 inzake vliegveld Laarbruch + kleine en regionale luchtvelden	Brief is 21 mei 2001 naar de Kamer gezonden.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken van het vliegveld Lelystad.	AO op 11-4-01 inzake vliegveld Laarbruch + kleine en regionale luchtvelden	De aanwijzing Lelystad 1e fase is in juli 2001 naar de Kamer gestuurd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal worden geïnformeerd over de resultaten van de besprekingen in de regio over voorfinanciering project Ramspolbrug.	AO op 19-4-01 inzake benutting hoofdwe- gen.	De Kamer wordt in het najaar van 2001 geïnformeerd.
Zodra de brief van de gemeente Hellendoorn inzake Rijksweg 35 is beantwoord zal de Kamer een afschrift van dit antwoord worden toegezon- den.	AO op 19-4-01 inzake benutting hoofdwe- gen.	Het ministerie is nog in overleg met de betrokken partijen. De Kamer wordt kort na het zomerreces geïnformeerd.
Zodra er meer inzicht is over de voorstellen van de Duitse operators en langs welke lijnen daar beoordeeld wordt, zal de Kamer worden geïnformeerd.	Notaoverleg op 14-5-01 inzake de nota Nationaal Antennebeleid (27 561)	RegTP komt binnenkort met nadere defini- tieve toelichting op het standpunt. Dat zal dan aan de Kamer gezonden worden.
De Kamer zal schriftelijk geïnformeerd worden over de routing die zal worden gekozen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het gebied waar autoveren over het Noordzeekanaal verdwijnen. Daarbij zal ook ingegaan worden op de calamiteitenbestrijding en zal melding worden gemaakt van de eventuele plannen die er zijn met andere rijksveren. Een kaartje zal worden bijgevoegd. De Kamer zal hierover voor de begrotingsbehandeling in november 2001 worden geïnformeerd.	AO op 15-5-01 inzake veren	Voor de begrotingsbehandeling in november 2001.
De Scheepvaartinspectie zal opdracht worden gegeven prioritair een quick scan te doen naar (de veiligheid van) de overzetveren, waarbij niet gedoogd zal worden.	AO op 15-5-01 inzake veren	Quick scan wordt momenteel uitgevoerd. De resultaten zijn na de zomer bekend, waarna de Kamer zal worden geïnformeerd.
Samen met IPO en VNG wordt nagegaan wat er in het kader van de afspraken van 1993 precies is gebeurd met de gedecentraliseerde middelen. De Kamer zal hierover voor de begrotings- behandeling in november 2001 worden geïnfor- meerd.	AO op 15-5-01 inzake veren	Voor de begrotingsbehandeling in november 2001.
De Kamer zal nog in juni 2001 een brief ontvan- gen over de netwerk-verkenning GoeZuid.	AO op 22-5-01 inzake de 9e VGR Betuwe- route (22 589)	Bij brief van 13 juni 2001 is de Kamer geïnformeerd dat door VROM en V&W momenteel een brief wordt voorbereid met conclusies n.a.v. de verkenningstudie. Zal in het 3e kwartaal aan de Kamer worden gezonden. Wordt meegenomen in de 10e VGR.
De Kamer zal nog in juni 2001 worden gerappor- teerd over de route-verkenning GoeNoord.	AO op 22-5-01 inzake de 9e VGR Betuwe- route (22 589)	
De onzekerheden over de financiële situatie, welke in de 9e VGR gemeld zijn, zullen in de 10e VGR nader worden toegelicht.	AO op 22-5-01 inzake de 9e VGR Betuwe- route (22 589)	
In de 10e VGR zal de Kamer op de hoogte worden gesteld van de besluitvorming n.a.v. de uitkom- sten van de externe audit, zoals genoemd in het onlangs verschenen rapport van de AD.	AO op 22-5-01 inzake de 9e VGR Betuwe- route (22 589)	Wordt opgenomen in de 10e VGR.
In de 10e VGR zal een duidelijke motivering inzake de keuze voor 25kV en het beveiligings- systeem ERTMS en het hiermee samenhangende investeringsvraagstuk worden opgenomen.	AO op 22-5-01 inzake de 9e VGR Betuwe- route (22 589)	Zal worden opgenomen in de 10e VGR.
De Kamer wordt eind van het jaar geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar het gebruik van geneesmiddelen en de invloed daarvan op het rijgedrag.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	In juli 2001 gaat een onderzoek van start onder verantwoordelijkheid van VWS. V&W zal hierbij worden betrokken. Naar verwach- ting zal het onderzoek eind 2001 zijn afgerond.
De Kamer zal de uitkomst ontvangen van het onderzoek (in samenwerking met BZK en Justitie) naar de mogelijkheid van een nationale dag van de verkeersveiligheid.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	Kort na het zomerreces zal de Kamer over de mogelijkheden worden geïnformeerd.
De Kamer zal in het najaar van 2001 op de hoogte worden gehouden van het ISA-project Tilburg.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	In augustus 2001 wordt de voorstudie naar een grootschalige vervolgprouf van ISA1 afgerond. Een beslissing over de vervolgprouf wordt in september 2001 genomen waarna de Kamer geïnformeerd zal worden. Begin 2002 zal de Kamer over de nieuwe opzet worden geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over het verbeterplan voor EMA-cursussen.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
De Kamer zal worden geïnformeerd over verzekeringsaspecten van elektrische driewielers/invalidewagens. Tevens zal de Kamer worden geïnformeerd over de aansprakelijkheid in het verkeer van chauffeurs van ambulances.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	De Kamer zal worden geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over het geringe gebruik van de dodehoekspiegel in de branche.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	De Kamer zal hierover kort na het zomerreces worden geïnformeerd.
Het advies van Raad voor Verkeersveiligheid over stadstrams zal samen met het kabinetsstandpunt aan de Kamer worden toegezonden.	AO Verkeersveiligheid op 23-5-01	De rapporten van Raad voor de Transportveiligheid worden voor september 2001 naar Kamer gezonden.
De opvatting van de Minister over het plan van Groen Links, het systeem van output financiering, zal aan de Kamer schriftelijk uiteen worden gezet.	AO op 31-5-01 inzake veiligheid op het spoor; arbeidsconflict NS en vertragingen tijdens Koninginnedag.	Wordt meegenomen in de Herbezinning spoor. September 2001.
De Kamer zal binnen een paar weken een integrale reactie van BZK en V&W op de opgestelde evaluatie van de chaos in Amsterdam tijdens Koninginnedag ontvangen.	AO op 31-5-01 inzake veiligheid op het spoor; arbeidsconflict NS en vertragingen tijdens Koninginnedag.	De Kamer is op 18 mei 2001 geïnformeerd.
De Kamer zal na het zomerreces worden geïnformeerd over de nieuwe statuten van de NS.	AO op 31-5-01 inzake veiligheid op het spoor; arbeidsconflict NS en vertragingen tijdens Koninginnedag.	Na het zomerreces.
De uitkomsten van de in opdracht van de minister door Railned Spoorwegveiligheid gedane quick scan naar de stand van zaken betreffende de spoorwegveiligheid in Nederland, zal in juni 2001 aan de Kamer worden gezonden.	AO op 31-5-01 inzake veiligheid op het spoor; arbeidsconflict NS en vertragingen tijdens Koninginnedag.	De quick scan is op 26 juni 2001 naar de Kamer gezonden.
De Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over de zandsuppletie en de kosten daarvan.	AO op 7-6-01 inzake Financiële verantwoording over het jaar 2000 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	De Kamer zal in september 2001 worden geïnformeerd.
De Kamer zal de jaarverslagen die binnen het departement worden gemaakt zo spoedig mogelijk worden toegezonden.	AO op 7-6-01 inzake Financiële verantwoording over het jaar 2000 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	De jaarverslagen van de Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor het Wegverkeer zijn aan Kamer toegezonden.
De Kamer wordt geïnformeerd over de gesprekken met de veerdiensten over hun contracten met de overheid die per 1 januari 2004 aflopen.	AO op 14-6-01 inzake de 9e VGR Westerscheldetunnel.	De Kamer zal voor de begrotingsbehandeling in november 2001 worden geïnformeerd.
De Kamer zal de gezondheidsonderzoeken (malaria) schriftelijk worden toegezonden.	Notaoverleg water op 25-6-01	Zal naar verwachting in september/oktober 2001 gebeuren.
De IPO-rapportage met als peildatum 1 april 2001 zal, zodra deze is ontvangen, rechtstreeks worden doorgestuurd naar de Kamer.	AO op 28-6-01 over de 11e VGR Deltaplan Grote Rivieren	Direct na ontvangst.
De Kamer wordt eind 2001 geïnformeerd over de steenzettingen samen met de resultaten van de eerste toetsing van de primaire waterkeringen.	AO op 28-6-01 over de 11e VGR Deltaplan Grote Rivieren	Zal eind van het jaar gebeuren.
Als eind augustus alle gegevens zijn gevalideerd, zullen deze aan de Kamer worden toegezonden.	VAO op 5-7-01 over kilometerheffing.	Na eind augustus 2001.

## 7. «Was-woord tabel» Verkeer en Waterstaat

Uitgaven (stand ontwerpbegroting 2001)				Bedragen in EUR1000			
Was artikel	Wordt artikel			2002	2003	2004	2005
12 01 01	12 21	Algemeen departement	centrale diensten	74 142	67 180	68 307	68 307
12 01 02	12 21	Algemeen departement	Post-actieven	18 559	18 558	18 557	18 557
12 01 03	12 21	Algemeen departement	Algemene beleids-aangelegenheden	30 968	28 369	27 794	27 794
12 01 04	12 21	Algemeen departement	Personneelsbeleid	19 901	19 905	19 908	19 908
12 01 05	12 21	Algemeen departement	Onderzoek en ontwikkeling algemeen	5 795	633	634	634
12 01 07	12 21	Algemeen departement	Functionele kosten Koninklijk huis	3 699	3 699	3 700	3 700
12 01 08	12 21	Algemeen departement	Crisisbeheersing	918	918	918	918
12 01 09	12 21	Algemeen departement	Raden en commissies	1 481	1 482	1 482	1 482
12 01 11	12 20	Nominaal en onvoorzien	Onvoorzien uitgaven	716	1 295	1 130	1 130
12 01 10	12 17	Ruimtevaart	Ruimtevaartactiviteiten	12 212	12 542	11 666	11 666
12 01 12	12 20	Nominaal en onvoorzien	Loonbijstelling	- 1 799	- 2 027	- 1 441	- 1 049
12 01 14	12 19	Bijdrage aan het Infrafonds	Bijdragen aan het Infrafonds	3 356 343	3 509 154	3 603 979	3 744 902
12 01 14	12 19	Bijdrage aan het Infrafonds	Bijdragen aan het Infrafonds	97 404	8 658	0	0
12 01 18	12 21	Algemeen departement	Internationale betrekkingen	2 014	2 014	2 014	2 014
12 01 19	12 21	Algemeen departement	ZBO Raad voor de transport-veiligheid	5 008	5 012	5 012	5 012
12 01 21	12 21	Algemeen departement	Huisvesting	411	411	411	411
12 02 01	12 13	Veiligheid water	Indirecte uitvoeringsuitgaven	810	810	810	810
12 02 01	12 14	Waterbeheer	Indirecte uitvoeringsuitgaven	2 569	2 569	2 569	2 569
12 02 01	12 22	Algemeen uitvoeringsorganisatie	Indirecte uitvoeringsuitgaven	151 341	149 735	149 791	149 791
12 02 02	12 22	Algemeen uitvoeringsorganisatie	Exploitatiebijdragen	29 982	42 290	42 315	42 315
12 02 10	12 22	Algemeen uitvoeringsorganisatie	Droge infrastructuur	34 564	28 000	28 005	28 005
12 02 20	12 13	Veiligheid water	Natte infrastructuur	6 127	6 135	6 145	6 145
12 02 20	12 14	Waterbeheer	Natte infrastructuur	11 875	11 875	11 875	11 875
12 02 20	12 14	Waterbeheer	Natte infrastructuur	4 538	4 538	4 538	4 538
12 02 20	12 22	Algemeen uitvoeringsorganisatie	Natte infrastructuur	7 319	7 319	7 319	7 319
12 02 20	12 22	Algemeen uitvoeringsorganisatie	Natte infrastructuur	6 807	6 807	6 807	6 807
12 03 01	12 06	Versterking netwerk personenvervoer	Personeel en materieel DG Personenvervoer	5 246	5 246	5 246	5 246
12 03 01	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Personeel en materieel DG Personenvervoer	3 003	3 003	3 003	3 003
12 03 01	12 08	Duurzaam personenvervoer	Personeel en materieel DG Personenvervoer	1 329	1 329	1 329	1 329
12 03 01	12 21	Algemeen departement	Personeel en materieel DG Personenvervoer	7 271	7 335	7 337	7 337
12 03 02	12 05	Veilig personenvervoer	Onderzoek en ontwikkeling	125	215	215	215
12 03 02	12 06	Versterking netwerk personenvervoer	Onderzoek en ontwikkeling	765	766	766	766
12 03 02	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Onderzoek en ontwikkeling	4 310	4 583	4 704	4 830
12 03 02	12 08	Duurzaam personenvervoer	Onderzoek en ontwikkeling	584	584	584	584
12 03 03	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Specifieke uitgaven	45	45	45	45
12 03 03	12 21	Algemeen departement	Specifieke uitgaven	1 912	1 913	1 914	1 914
12 03 04	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Voorlichtingsuitgaven	5	5	5	5
12 03 04	12 08	Duurzaam personenvervoer	Voorlichtingsuitgaven	350	351	351	351
12 03 04	12 21	Algemeen departement	Voorlichtingsuitgaven	113	113	113	113
12 03 10	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Bijdragen Openbaar Vervoer	64 998	64 969	64 969	66 268
12 03 10	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Bijdragen Openbaar Vervoer	1 172 605	1 176 026	1 184 395	1 208 183
12 03 10	12 05	Veilig personenvervoer	Bijdragen Openbaar Vervoer	12001	12001	12001	12001
12 03 14	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	Stimulering Openbaar Vervoer	566	577	589	600
12 03 15	12 08	Duurzaam personenvervoer	Stillen, schonen en zuiniger	7 460	5 999	5 647	5 760
12 03 18	12 05	Veilig personenvervoer	Bereikbaarh.bevorderende en mob.geleidende maatregelen	1 132	1 132	1 133	1 133

Uitgaven (stand ontwerpbegroting 2001)				Bedragen in EUR1000				
Was artikel		Wordt artikel	2002	2003	2004	2005		
12	03 18	Bereikbaarh.bevorderende en mob.geleidende maatregelen	12 06	Versterking netwerk personenvervoer	16 005	16 022	16 028	16 028
12	03 19	Bijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen	12 07	Klantgerichte personenvervoermarkt	73 677	73 677	73 677	73 677
12	03 19	Bijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen	12 08	Duurzaam personenvervoer	9 076	9 076	9 076	9 076
12	03 31	Taakstelling verkeersveiligheidsbeleid	12 05	Veilig personenvervoer	4 305	4 431	4 434	4 434
12	03 32	Stimulering van en bijdragen aan derden	12 05	Veilig personenvervoer	18 021	18 029	18 041	18 041
12	04 01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 09	Veilige luchtvaart	1 159	1 122	1 117	1 117
12	04 01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	2 535	2 475	2 465	2 465
12	04 01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 11	Effectief werkend luchtvaartbestel	14 391	27 812	41 177	41 123
12	04 01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 12	Duurzame luchtvaart	1 803	1 760	1 753	1 753
12	04 01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	17 345	16 984	16 927	16 927
12	04 01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 21	Algemeen departement	188	188	188	188
12	04 03	Onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig	12 21	Algemeen departement	2 410	2 411	2 413	2 413
12	04 10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	12 09	Veilige luchtvaart	1 310	72	857	1 195
12	04 10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	12 10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	9 624	23 059	26 969	26 801
12	04 10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	12 10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	2 155	1 307	1 066	1 066
12	04 10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	12 12	Duurzame luchtvaart	969	1 579	1 221	1 051
12	04 10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	12 18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	91	83	84	84
12	04 11	Zonering in het kader van de luchtvaartwet	12 09	Veilige luchtvaart	2 269	3 045	4 566	4 566
12	04 11	Zonering in het kader van de luchtvaartwet	12 12	Duurzame luchtvaart	59 196	50 020	2 100	630
12	04 11	Zonering in het kader van de luchtvaartwet	12 12	Duurzame luchtvaart	0	0	20 802	22 328
12	04 20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	12 09	Veilige luchtvaart	2	2	2	2
12	04 20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	12 12	Duurzame luchtvaart	660	660	660	660
12	04 20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	12 18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	2 283	2 283	2 283	2 283
12	04 21	Bijdrage aan de ZBO Luchtverkeersbeveiliging	12 10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	2 360	2 360	2 361	2 361
12	04 30	Bijdragen aan internationale organisaties	12 09	Veilige luchtvaart	303	303	303	303
12	04 30	Bijdragen aan internationale organisaties	12 09	Veilige luchtvaart	795	795	795	795
12	04 31	Onderzoek en ontwikkeling	12 09	Veilige luchtvaart	227	227	0	0
12	04 31	Onderzoek en ontwikkeling	12 10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	11 979	- 823	9 910	9 909
12	04 31	Onderzoek en ontwikkeling	12 11	Effectief werkend luchtvaartbestel	749	749	749	749
12	04 31	Onderzoek en ontwikkeling	12 12	Duurzame luchtvaart	159	159	159	159
12	04 31	Onderzoek en ontwikkeling	12 18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	2 049	2 067	2 091	2 091
12	05 01	Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 01	Veilig goederenvervoer	11 087	11 049	11 039	11 039
12	05 01	Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 02	Versterking netwerk goederenvervoer	4 018	3 251	3 231	3 231
12	05 01	Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 03	Efficient werkend goederenvervoersysteem	4 673	4 678	4 697	4 697

Was artikel	Wordt artikel	2002	2003	2004	2005
12 05 01 Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 04 Duurzaam goederenvervoer	1 281	1 314	1 317	1 317
12 05 01 Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	30 622	30 615	30 615	30 615
12 05 01 Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 21 Algemeen departement	6 711	6 653	6 648	6 648
12 05 02 Informatievoorziening	12 01 Veilig goederenvervoer	236	236	236	236
12 05 02 Informatievoorziening	12 04 Duurzaam goederenvervoer	57	59	61	61
12 05 02 Informatievoorziening	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 999	1 999	2 000	2 000
12 05 02 Informatievoorziening	12 21 Algemeen departement	2 283	1 725	1 725	1 725
12 05 03 Onderzoek en ontwikkeling	12 01 Veilig goederenvervoer	256	256	256	256
12 05 03 Onderzoek en ontwikkeling	12 02 Versterking netwerk goederenvervoer	210	210	210	210
12 05 03 Onderzoek en ontwikkeling	12 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	61	0	0	0
12 05 03 Onderzoek en ontwikkeling	12 04 Duurzaam goederenvervoer	257	319	320	320
12 05 03 Onderzoek en ontwikkeling	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	508	508	508	508
12 05 04 Voorlichtingsuitgaven	12 04 Duurzaam goederenvervoer	24	24	24	24
12 05 10 Verkeersregeling zeescheepvaart	12 01 Veilig goederenvervoer	7 983	7 785	8 692	8 692
12 05 10 Verkeersregeling zeescheepvaart	12 04 Duurzaam goederenvervoer	59	61	63	63
12 05 11 Vaarwegmarkeringsdienst	12 01 Veilig goederenvervoer	6 100	5 892	5 894	5 894
12 05 12 Bereikbaarh.bevorderende en mob.geleidende maatregelen	12 02 Versterking netwerk goederenvervoer	1 079	938	1 007	1 007
12 05 12 Bereikbaarh.bevorderende en mob.geleidende maatregelen	12 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	4 041	5 106	7 271	7 307
12 05 12 Bereikbaarh.bevorderende en mob.geleidende maatregelen	12 04 Duurzaam goederenvervoer	4 392	3 912	3 997	3 962
12 05 20 Veiligheid en milieu	12 01 Veilig goederenvervoer	2 464	2 503	2 503	2 503
12 05 20 Veiligheid en milieu	12 04 Duurzaam goederenvervoer	880	842	843	843
12 05 21 Scheepvaartinspectie	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 161	1 193	1 193	1 193
12 05 22 Rijksverkeersinspectie	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	785	842	842	842
12 05 30 Maritieme politiek	12 01 Veilig goederenvervoer	358	358	358	358
12 05 30 Maritieme politiek	12 02 Versterking netwerk goederenvervoer	109	109	109	109
12 05 30 Maritieme politiek	12 04 Duurzaam goederenvervoer	1	1	2	2
12 05 31 Stimulering goederenvervoer	12 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	7 431	6 399	7 481	7 458
12 05 31 Stimulering goederenvervoer	12 04 Duurzaam goederenvervoer	1 038	1 342	1 766	1 788
12 05 32 Zeehavenontwikkeling	12 02 Versterking netwerk goederenvervoer	9 640	12 654	10 858	10 858
12 05 32 Zeehavenontwikkeling	12 04 Duurzaam goederenvervoer	196	201	210	210
12 05 34 Uitkeringen herstructurering binnenvaart	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	13 613	13 613	13 613
12 06 01 Personeel en materieel DG Telecommunicatie en Post	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	5 248	5 248	5 248	5 248
12 06 01 Personeel en Materieel DG Telecommunicatie en Post	12 21 Algemeen departement	5 376	5 348	5 350	5 350
12 06 02 Bijdrage aan het agentschap RDR	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	3 678	3 645	3 645	3 645
12 06 03 Bijdrage aan ZBO OPTA	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	1 361	1 361	1 361	1 361
12 06 10 Telecommunicatie en post	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	3 742	3 819	3 821	3 821
12 06 10 Telecommunicatie en post	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	2 015	2 015	2 015	2 015
12 07 04 Bijdragen aan internationale organisaties	12 16 Weer, klimaat en seismologie	638	638	638	638
12 07 04 Bijdragen aan internationale organisaties	12 16 Weer, klimaat en seismologie	78	78	78	78
12 07 05 Bijdrage aan het agentschap KNMI	12 16 Weer, klimaat en seismologie	27 774	27 772	27 777	27 777



Was artikel	Wordt artikel	2002	2003	2004	2005
12 01 01 Personeel en materieel centrale diensten	12 21 Algemeen departement	1 683	1 683	1 683	1 683
12 01 10 Ruimtevaartactiviteiten	12 17 Ruimtevaart	908	454	454	454
12 01 15 Bijdrage FES	12 21 Algemeen departement	16 790	4 538	4 538	4 538
12 01 16 Dividend Westerscheldetunnel	12 22 Algemeen uitvoeringsorganisatie	0	0	40 840	40 840
12 02 01 Indirecte uitvoeringsuitgaven	12 22 Algemeen uitvoeringsorganisatie	11 174	11 174	11 174	11 174
12 02 02 Exploitatiebijdragen	12 22 Algemeen uitvoeringsorganisatie	2 042	2 042	2 042	2 042
12 02 20 Natte infrastructuur	12 14 Waterbeheer	454	454	454	454
12 03 01 Personeel en materieel DG Personenvervoer	12 21 Algemeen departement	279	279	279	279
12 03 02 Onderzoek en ontwikkeling	12 07 Klantgerichte personenvervoermarkt	545	545	545	545
12 03 20 Dividenden NS en VSN	12 07 Klantgerichte personenvervoermarkt	38 571	50 778	52 139	52 139
12 04 01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 09 Veilige luchtvaart	33	33	33	33
12 04 01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	25	25	25	25
12 04 01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 11 Effectief werkend luchtvaartbestel	25	25	25	25
12 04 01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 12 Duurzame luchtvaart	25	25	25	25
12 04 01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 689	1 689	1 689	1 689
12 04 01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	12 21 Algemeen departement	61	61	61	61
12 04 02 Rijksopleiding verkeersvliegers	12 21 Algemeen departement	363	363	363	363
12 04 03 Regeringsvliegtuig	12 21 Algemeen departement	318	318	318	318
12 04 06 Opbrengst verkoop staatsdeelnemingen	12 11 Effectief werkend luchtvaartbestel	0	0	0	0
12 04 10 Dividenden	12 11 Effectief werkend luchtvaartbestel	10 210	10 210	10 210	10 210
12 14 10 Dividenden	12 11 Effectief werkend luchtvaartbestel	- 545	- 545	- 545	- 545
12 04 11 Zonering in het kader van de luchtvaartwet	12 12 Duurzame luchtvaart	41 285	43 463	45 051	45 051
12 04 12 Garantieprovisie	12 10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	34	34	34	34
12 04 20 Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	4 699	4 699	4 699	4 699
12 04 21 Bijdrage van ZBO Luchtverkeersbeveiliging	12 10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	3 574	3 574	3 574	3 574
12 04 31 Onderzoek en ontwikkeling	12 10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	3 281	3 281	3 281	3 281
12 05 01 Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 21 Algemeen departement	307	307	307	307
12 05 01 Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	45	45	45	45
12 05 01 Personeel en materieel DG Goederenvervoer	12 21 Algemeen departement	91	91	91	91
12 05 10 Verkeersregeling zeescheepvaart	12 01 Veilig goederenvervoer	8 213	9 575	11 163	11 163
12 05 11 Vaarwegmarkeringsdienst	12 01 Veilig goederenvervoer	3 313	3 313	3 313	3 313
12 05 13 Gebruiksvergoeding spoor	12 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	2 269	3 630	5 445	5 445
12 05 15 Vervoer gevaarlijke stoffen	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	27	27	27	27
12 05 21 Scheepvaartinspectie	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	5 899	5 899	5 899	5 899
12 05 22 Rijksverkeersinspectie	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2 246	2 246	2 246	2 246
12 05 31 Stimulering goederenvervoer	12 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	91	91	-	-
12 05 34 Herstructurering binnenvaart	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	9 076	-	-	-
12 06 01 Personeel en materieel DG Telecommunicatie en Post	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	325	325	325	325
12 06 02 Ontvangsten agentschap RDR	12 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	17	17	17	17
12 06 02 Ontvangsten agentschap RDR	12 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	454	454	454	454

Ontvangsten (stand ontwerpbegroting 2001)				Bedragen in EUR1000						
Was artikel				Wordt artikel						
				2002	2003	2004	2005			
12	06	03	Ontvangsten ZBO OPTA	12	15	Effectieve telecommunicatieen postmarkt	163	163	163	163
12	06	13	Ontvangsten KPN	12	15	Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	364 793	346 642	298 995	298 995