

Vergaderjaar 2004–2005

**29 800 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

| <b>Inhoudsopgave</b> |   | <b>blz.</b> |
|----------------------|---|-------------|
| <b>A.</b>            | <b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETS-<br/>VOORSTEL</b> | <b>2</b>    |
|                      | Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)        | 2           |
|                      | Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)                  | 2           |
| <b>B.</b>            | <b>DE BEGROTINGSTOELICHTING</b>                               | <b>3</b>    |

## **A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVORSTEL**

### **Wetsartikel 1 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)**

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2005 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2005. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2005.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten voor het jaar 2005 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotings-toelichting).

### **Wetsartikel 2 (begroting baten-lastendienst)**

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de baten-lastendienst Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut voor het jaar 2005 vastgesteld.

De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden toegelicht in onderdeel B (begrotingstoelichting) van deze memorie van toelichting en wel de paragraaf inzake de baten-lastendienst.

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

## **B. DE BEGROTINGSTOELICHTING**

|            |   |            |
|------------|---|------------|
| <b>1.</b>  | <b>Leeswijzer</b>                       | <b>4</b>   |
| <b>2.</b>  | <b>De beleidsagenda</b>                 | <b>7</b>   |
| <b>3.</b>  | <b>Afkortingenlijst</b>                 | <b>24</b>  |
| <b>4.</b>  | <b>De beleidsartikelen</b>              | <b>28</b>  |
| <b>5.</b>  | <b>De niet-beleidsartikelen</b>         | <b>286</b> |
| <b>6.</b>  | <b>De bedrijfsvoering</b>               | <b>301</b> |
| <b>7.</b>  | <b>Baten-lastendienst</b>               | <b>303</b> |
| <b>8.</b>  | <b>Verdiepingsbijlage</b>               | <b>308</b> |
| <b>9.</b>  | <b>Bijlage Moties en Toezeggingen</b>   | <b>352</b> |
| <b>10.</b> | <b>Bijlage Lijst van ZBO's en RWT's</b> | <b>364</b> |

## 1. LEESWIJZER

Deze begroting is ingericht naar de belangrijkste beleidsdoelstellingen van Verkeer en Waterstaat (VenW) op het gebied van goederenvervoer (artikelen 1 tot en met 4), personenvervoer (artikelen 4 tot en met 8) luchtvaart (artikelen 9 tot en met 12), water en waterbeheer (artikelen 13 en 14), weer, klimaat en seismologie (artikel 16), ruimtevaart (artikel 17) en inspectie (artikel 18)<sup>1</sup>.

De begrotingsopzet bevat een beleidsparagraaf, bestaande uit een beleidsagenda en in totaal 22 artikelen. In de beleidsagenda worden de belangrijkste beleidsprioriteiten benoemd. In de zogenaamde beleidsartikelen (1 tot en met 18) zijn doelstellingen van beleid geformuleerd. Uitgaven en ontvangsten die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, zijn verantwoord onder de zogenaamde niet-beleidsartikelen (19 tot en met 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.

Deze begroting bevat voorts:

- een bedrijfsvoeringsparagraaf, waarin het groeitraject inzake de mededeling over de bedrijfsvoering uiteen wordt gezet; de bedrijfsvoeringsparagraaf draagt het karakter van een uitzonderingsrapportage;
- een paragraaf baten-lastendiensten; in de paragraaf baten-lastendiensten zijn de relevante financiële gegevens van het agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) opgenomen;
- een verdiepingsbijlage, waarin de opbouw van de beschikbare bedragen van de begrotingsartikelen is opgenomen;
- en een bijlage moties en toezeggingen.

Bij de invoering van Van Beleidsvoorbereiding Tot Beleidsverantwoording (VBTB) is aangegeven dat de gewijzigde begrotingssystematiek niet van het ene op het andere begrotingsjaar gerealiseerd kan worden. Om de groei binnen een overzichtbare periode te laten plaatsvinden is in de begrotingen van de afgelopen jaren per beleidsartikel het eindperspectief van de ontwikkeling beschreven in de zogenaamde VBTB-paragraaf. Dit jaar worden alleen de nog openstaande toezeggingen van de afgelopen jaren ter verbetering van het VBTB-gehalte van de begroting in de VBTB-paragraaf opgenomen.

### **Begroting HXII en het Infrastructuurfonds**

Het ministerie van VenW kent twee begrotingen: Hoofdstuk XII (H XII) en het Infrastructuurfonds (IF). De beleidsdoelstellingen van het ministerie zijn in de begroting van VenW (XII) geformuleerd. Hoofdstuk XII is de beleidsbegroting van VenW.

Het Infrastructuurfonds draagt sinds de instelling van het fonds het karakter van een productbegroting. Per sector (*hoofdwegen, railwegen, lokale en regionale infrastructuur, waterkeren, waterbeheren en megaprojecten*) zijn de producten zichtbaar gemaakt. Het Infrastructuurfonds wordt voor een belangrijk deel gevoed vanuit artikel 19 van de begroting van VenW (XII).

---

<sup>1</sup> Vanaf 2003 valt beleid op het gebied van telecommunicatie en post (voorheen artikel 15) niet meer onder de verantwoording van Verkeer en Waterstaat. Derhalve is deze post toegevoegd aan de begroting van het ministerie van Economische Zaken.

## **Structuur van de beleidsartikelen**

De opbouw van de beleidsartikelen is gewijzigd ten opzichte van de opbouw van de begroting 2004. In essentie worden de onderdelen «geoperationaliseerde doelstellingen», «beleidsinstrumenten» en «veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming» in elkaar geschoven. Deze laatste twee onderdelen worden nu beschreven per geoperationaliseerde doelstelling in plaats van per algemene doelstelling zoals in voorgaande begrotingen. Deze wijziging komt de transparantie en leesbaarheid van de begroting ten goede en voorkomt dubbelingen in de tekst.

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 VenW (XII) overzichten opgenomen, waarin de samenhangende uitgaven en ontvangsten ten laste van het Infrastructuurfonds – extra-comptabel – zijn aangeduid. Ten behoeve van een goed inzicht in de samenhang tussen beleid en handhaving wordt in de beleidsartikelen, indien van toepassing, naar artikel 18 Inspectie VenW verwezen.

## **Inspectietaak**

De toezichthouder voor VenW is sinds 2001 Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). IVW voert haar werkzaamheden uit op de gebieden vervoer, scheepvaart, luchtvaart, water en rail. IVW is als een apart artikel opgenomen in de begroting (artikel 18). In dit artikel is een extra-comptabele tabel opgenomen waarin de relatie tussen de beleidsartikelen en het inspectieartikel wordt weergegeven.

## **Toerekening apparaatuitgaven**

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

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 organisatieontwikkelingen zal worden beoordeeld of de vastgelegde verdeling nog overeenstemt met de nieuwe situatie.

## **Budgetflexibiliteit**

Mede op verzoek van de Tweede Kamer wordt er in de begroting per beleidsartikel informatie opgenomen over budgetflexibiliteit. Doel hiervan is inzicht te geven in de mate waarin per artikel de kasbudgetten budgettair technisch gezien een andere aanwending zouden kunnen krijgen.

Per productartikel is zo goed als mogelijk de aard van de aan te gane verplichtingen aangegeven. Bij de aard van de verplichtingen en uitgaven wordt een aantal soorten onderscheiden, te weten: juridische verplichtingen, complementair noodzakelijke, bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch) verplichtingen en beleidsmatig gereserveerde verplichtingen (op grond van een wettelijke regeling of beleidsprogramma). In een afzonderlijke tabel is per beleidsartikel aangegeven in welke mate de beschikbare bedragen reeds zijn vastgelegd (in percentage van het totaal).

### **Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer**

In het «actieprogramma Andere Overheid» is het saneren van specifieke uitkeringen één van de doelstellingen. In dit kader streeft VenW ernaar om de verantwoordelijkheid voor regionaal beleid indien mogelijk te decentraliseren. VenW geeft hieraan invulling met de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. In principe worden de taken die kunnen worden gedecentraliseerd ook daadwerkelijk gedecentraliseerd. Bij VenW is er in principe voor gekozen om alleen nog centraal te doen wat ook echt centraal gestuurd moet worden. Er is natuurlijk wel sprake van een systeemverantwoordelijk voor het beleidsterrein Verkeer en Vervoer. Hieruit vloeit voort dat indien regionaal maatwerk geleverd kan worden, dit verder ondersteund wordt door de middelen te «ontschotten» en te decentraliseren in een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Hiermee komen beleid en middelen in één hand en kunnen de 19 decentrale OV-autoriteiten zelf de afweging maken waar ze prioriteiten leggen. Het veronderstelde effect van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer is regionaal maatwerk en daardoor meer kwaliteit, minder administratieve lasten en dus doelmatiger beleid.

## 2. DE BELEIDSAGENDA: SLAGVAARDIG OP WEG NAAR BETROUWBARE EN VOORSPELBARE BEREIKBAARHEID

In de beleidsagenda bij de begroting 2004 zijn de hoofdlijnen uitgezet voor het beleid van Verkeer en Waterstaat (VenW) voor deze kabinetsperiode. Dat beleid staat in het teken van economisch herstel en versterking en verbetering van de internationale concurrentiepositie van Nederland. De belangrijkste keuze die vorig jaar is gemaakt, is gericht op de verbetering van het onderhoud van de infrastructuur en de gerichte aanpak van files. De beleidsagenda 2005 en ook de Nota Mobiliteit die in het najaar van 2004 uitkomt, bouwen hierop voort.

### 2.1. Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

De betrouwbaarheid van ons verkeerssysteem staat onder druk. Na een tijdelijke verbetering in 2002 namen de files in 2003 weer toe met 4 procent. De verwachting is dat de automobilititeit, zonder aanvullende maatregelen, tot 2020 nog groeit met 40 procent. Ook het spoor, de waterwegen en de luchtvaartinfrastructuur worden steeds zwaarder belast. De inzet van VenW is om Nederland op korte termijn weer in beweging te brengen en op langere termijn ook in beweging te houden. Op korte termijn is VenW begonnen de onderhoudstoestand van de weg-, spoor- en waterweginfrastructuur te verbeteren («houwen voor bouwen») en acute knelpunten aan te pakken via benuttingsprojecten en selectieve uitbreiding van de infrastructuur. Voor de langere termijn tot 2020 legt VenW een concrete visie neer in de Nota Mobiliteit.

#### Korte termijn tot 2010: Nederland weer in beweging brengen

Om Nederland in beweging te brengen, moeten we allereerst verstandig omgaan met de huidige infrastructuur. VenW heeft daarom vorig jaar tot en met 2010 bijna € 3 miljard extra vrijgemaakt voor achterstallig onderhoud: € 600 miljoen voor wegen, € 853 miljoen voor spoor met een reservering voor nog eens € 734 miljoen, en € 735 miljoen voor waterwegen. Vanaf deze begroting wordt beheer en onderhoud ook in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) opgenomen. In 2006 voert VenW een mid-term review uit naar de effectiviteit van deze impuls. Eerst zal echter nog een Interdepartementaal Beleidsonderzoek beheer en onderhoud plaatsvinden.

#### *Wegen*

De concrete doelstelling voor het hoofdwegennet is het verminderen van het achterstallig wegonderhoud met circa 45 procent vóór 2008. Daarvoor werkt VenW aan het vernieuwen van 1300 kilometer extra rijbaan van het hoofdwegennet. In 2004 is hier € 59 miljoen voor uitgetrokken, waarmee 139 kilometer wordt aangepakt. In 2005 is € 30 miljoen beschikbaar. De grote inhaalslag vindt dus plaats in 2006 en 2007. Naast deze extra impuls voert VenW continu regulier wegonderhoud uit: zo is in 2003 ongeveer 300 kilometer rijbaan vernieuwd op bijvoorbeeld de trajecten A10 west – Coentunnel en de A12 Zoetermeer–Gouda.

VenW gaat via inspecties de overbelading van vrachtwagens tegen om schade aan het wegdek te voorkomen. In 2003 bedroeg deze schadepost naar schatting zo'n € 40 miljoen.

Het programma Fileplan ZSM (Zichtbaar-Slim-Meetbaar) werkt aan het vergroten van de capaciteit tijdens de spits en het bevorderen van de

doorstroming. In de eerste fase tot en met 2006 gaat het om 150 kilometer spitsstroken en 160 kilometer plusstroken. In 2004 zijn de stroken rond Eindhoven (12 km) reeds gereedgekomen en eind 2004 zullen naar verwachting de stroken: A50 Heteren–Valburg (3 km) en A12 Voorburg–Prins Clausplein (1,5 km) gereedgekomen. In 2005 wil VenW onder andere de volgende stroken opleveren: A1 Hoevelaken–Barneveld (8 km), A13 Zestienhoven–Delft-Zuid (6 km), A50/A1 Arnhem–Beekbergen (20 km) en A50/A1 Beekbergen–Deventer Oost (20 km). Het vervolgprogramma tot 2010 omvat 19 projecten waaronder knooppunten en spitsstroken. Op weggedeelten waar projecten uit de Spoedwet wegverbreding worden uitgevoerd, neemt de filezwaarte bij verder ongewijzigde omstandigheden ter plaatse met minimaal 30 procent af.

Naast het bevorderen van de doorstroming zet Fileplan ZSM ook in op het verminderen van ergernissen bij weggebruikers via bijvoorbeeld betere informatie over alternatieve routes.

Als uitbreiding van de infrastructuur wordt de A50 Eindhoven–Oss in 2005 geheel in gebruik genomen. Verder is de A4 Delft–Schiedam door een extra impuls voor regionale bereikbaarheid in 2004 een stuk dichterbij gekomen. In 2005 wordt begonnen met het in beeld brengen van de effecten van verschillende alternatieven.

In 2004 zijn onder andere de A30 en de Lekbrug Vianen gereedgekomen.

### *Spoor*

De eerste doelstelling voor het spoor is een punctualiteitsverbetering voor het reizigersvervoer tot minimaal 87 procent in 2007 (ten opzichte van 81 procent in 2002). In het eerste kwartaal van 2004 was de punctualiteit 85,3 procent. De verwachting voor 2005 is een punctualiteit van 85 procent gemiddeld over het hele jaar. Een tweede spoordoelstelling is een afname van het aantal (onderhouds)storingen. Van 2000 tot en met 2002 is het aantal storingen met ongeveer 13 procent gedaald, in 2003 is er een stijging met 3 procent geweest. Het aantal storingen zal de komende jaren echter dalen door de impuls voor spooronderhoud uit het Hoofdlijnenakkoord 2003. In het overgangscontract met NS is de doelstelling opgenomen om in 2007 het aantal storingen met 35 tot 40 procent te verminderen ten opzichte van het niveau van 2000. Momenteel wordt er met de sector (ProRail/NS) gesproken over vervanging van deze doelstelling. Omdat het de reiziger en de verlader niet om het aantal storingen gaat, maar om de gevolgen ervan, wordt er momenteel een nieuwe indicator ontwikkeld: klant hinder (een product van het aantal storingen, hersteltijd en drukte van de getroffen trajecten). De financiële impuls voor beheer en onderhoud heeft als doel via het plan «Betrouwbaar benutten» de betrouwbaarheid van het spoorstelsel te verhogen. Dit plan zorgt ervoor dat:

- de onderhoudstoestand van het spoor niet verder afglijdt;
- structureel levenscyclusmanagement wordt ingezet, zodat op de lange termijn het onderhoud efficiënt uitgevoerd kan worden;
- de storingsreductie wordt gerealiseerd;
- een vereenvoudiging van de treindienst en een hogere bedrijfszekerheid van infrastructuur, materieel en dienstregeling plaatsvindt.

Naar aanleiding van de treinbotsing in mei 2004 bij Amsterdam CS heeft VenW, vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), in de periode 2006 tot en met 2008 het onderhoudsbudget Spoor verhoogd met in totaal € 40 miljoen. Dit ten behoeve van verbetering van de treinbeveiligingssystemen.



De Betuweroute wordt volgens planning in december 2006 in gebruik genomen. De HSL-Zuid start naar verwachting in oktober 2006 op het zuidelijke deel en in april 2007 op het gehele traject. De Utrechtboog wordt in december 2005 geopend.

### *Waterwegen*

VenW werkt de komende jaren aan de uitvoering van het «Plan van aanpak beheer en onderhoud rijkswaterwegen» van september 2003. Het betreft vooral grootschalige baggerwerkzaamheden en de vervanging van kunstwerken die aan het einde van hun levensduur zijn. Via de motie Gerkens is vorig jaar € 35 miljoen beschikbaar gekomen. In 2005 starten bijvoorbeeld de renovatie van de Prins Bernardsluizen, het groot onderhoud aan de Kreekraksluizen en het baggeren en achterstallig oeveronderhoud van het Kanaal Gent–Terneuzen. Daarnaast vergroot VenW selectief de capaciteit van het vaarwegennet met benuttingsmaatregelen. Denk bijvoorbeeld aan uitbreiding van sluiscapaciteit, ophoging van bruggen en uitbreiding van verkeersmanagement.

### *Luchtvaart*

Schiphol heeft een veiligheids- en milieuruimte gekregen die is vastgelegd in de Wet luchtvaart. Door deze wet kon de nieuwe Polderbaan van Schiphol in gebruik worden genomen. Binnen de gestelde milieu- en veiligheidsruimte kan het luchtverkeer met die nieuwe baan de komende jaren verder groeien. In 2004 wordt gestart met de evaluatie van het Schipholbeleid. Met de evaluatie wordt getoetst of de luchtvaartsector binnen de beschikbare milieuruimte de mogelijkheid heeft om zich te ontwikkelen en of de gestelde grenzen en regels leiden tot de gewenste beheersing van overlast en risico's. In 2006 wordt de evaluatie afgerond.

De betrouwbaarheid van de luchtvaart wordt sterk bepaald door het Europese systeem van luchtverkeersleiding. Zowel om redenen van vertragingen als van energiegebruik is een grotere efficiëntie van het luchtverkeer dringend noodzakelijk. Nederland zet daarom sterk in op het implementeren van het zogenoemde Single European Sky (gemeenschappelijk Europees luchtruim), gericht op schaalvergroting en efficiëntievergroting in de luchtverkeersleiding.

VenW brengt in kaart wat de impact is van ontwikkelingen op het gebied van ruimte, infrastructuur en sociaal-economische aspecten op de mainportfunctie van Schiphol. VenW onderzoekt in 2005 hoe gezien de actuele ontwikkelingen een concurrerend speelveld voor de luchtvaartsector in Nederland bevorderd kan worden.

### **Langere termijn tot 2020: Nederland in beweging houden**

In de Nota Mobiliteit werkt VenW de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 verder uit. Planologische Kernbeslissing (PKB) deel 1 (het beleidsvoornemen) van deze nota komt in het najaar 2004 uit. Het kabinetsstandpunt (PKB deel 3) komt naar verwachting voorjaar 2005 gereed. De Nota Mobiliteit kiest voor een aanpak die leidt tot een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid en stelt, in aansluiting op de Nota Ruimte, economische ontwikkeling centraal. VenW geeft dus prioriteit aan Schiphol en de Rotterdamse haven, maar ook aan het oplossen van knelpunten op de belangrijkste hoofdverbindingssassen tussen andere economische centra. De prioriteit ligt dus bij de ruimtelijke

hoofdstructuur uit de Nota Ruimte: de «dikke verkeers- en vervoersstromen», waaronder de A2, A4 en A12. De mobiliteitsgroei wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op bestaande verbindingen. Bij uitbreiding van de capaciteit gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur. Voor de economische corridor Haarlemmermeer–Almere wordt gekeken naar een goede ontsluiting in de Noordvleugel van de Randstad. De bijdrage van de Zuiderzeelijn hieraan wordt bezien.

In de Nota Mobiliteit maakt VenW afwegingen tussen ambitie, geld en beleidsinstrumenten, zoals de aanleg van infrastructuur en/of het introduceren van een andere wijze van betalen voor (auto)mobiliteit. De Nota Mobiliteit agendeert dergelijke keuzes en geeft de contouren aan waarbinnen het principe van beprijzen uitgewerkt kan worden.

Het investeringsprogramma van de Nota Mobiliteit wordt op project-niveau in het verlengde MIT uitgewerkt, dat tegelijk met PKB1 van de Nota Mobiliteit uitkomt. Het MIT wordt op verzoek van de Tweede Kamer verlengd voor de periode 2011–2014, met een doorkijk tot 2020.

## **2.2 Veiligheid**

Op basis van een transparante kosten-batenanalyse van mogelijke maatregelen streeft VenW naar een permanente verbetering van de veiligheid op alle terreinen. VenW zal zelf in 2005 op alle relevante beleidsterreinen veiligheidsmanagement invoeren om de eigen veiligheidstaken en verantwoordelijkheden beter in het werk te verankeren.

### **Verkeersveiligheid**

Nederland behoort tot de top van de meest verkeersveilige landen in de EU en wil bij deze top blijven horen. De verkeersveiligheidscijfers over 2003 laten een lichte stijging van het aantal doden zien ten opzichte van 2002. Hoewel het nog te vroeg is om te spreken van een trendbreuk, zullen we wel alle zeilen moeten bijzetten om de doelstelling voor 2010, een verdere daling tot maximaal 900 doden en 17 000 ziekenhuisgewonden, te halen. Die doelstelling kan worden bereikt door voortzetting van een Duurzaam Veilige aanpak. De provincies en kaderwetgebieden krijgen daarin een steeds grotere verantwoordelijkheid. Het kabinet neemt ook een flink aantal nationale maatregelen. VenW blijft als wegbeheerder werken aan verbetering van de veiligheid op het hoofdwegennet. Daarnaast hebben maatregelen die appelleren aan het gedrag van mensen hoge prioriteit. Voorbeelden van maatregelen gericht op gedrag zijn de rijbewijsrevolutie, inclusief het brommerrijbewijs en het puntenstelsel, en de verbetering van de regels voor het veilig vervoeren van kinderen in de auto. Ook is de handhaving van het beleid van groot belang. Het goederenvervoer over de weg heeft een relatief groot aandeel in de verkeersonveiligheid (29 procent van de dodelijke slachtoffers in 2003). Vooral het bestelverkeer levert een grote bijdrage. Daarom heeft VenW specifiek hiervoor een pakket gedragsmaatregelen en maatregelen aan het voertuig zelf ontwikkeld.

### **Hoogwaterbescherming**

Het hoogwaterbeschermingsbeleid met als uitgangspunt «ruimte voor water» wordt in 2005 met kracht voortgezet. Voor de Maas worden de Maaswerken uitgevoerd. Voor de Rijn takken is er het project «Ruimte voor de Rivier», dat als doel heeft in 2015 16 000 m<sup>3</sup>/s Rijnwater veilig te

kunnen afvoeren. Dat project bevindt zich in de planstudiefase. De werkzaamheden in 2004–2005 concentreren zich op de inspraak op PKB deel 1, die eind 2004 uitkomt, en op de voorbereiding van de definitieve besluitvorming door het kabinet in PKB deel 3. Daarnaast werkt VenW aan de voorbereiding van de inrichtingsfase en het uitwerken van conventanten en contracten gericht op medefinanciering en uitvoering van maatregelen uit de PKB. Tevens lopen er no-regret uitvoeringsprojecten, zoals de dijkverlegging Veur-Lent bij Nijmegen (planstudie), de Hondsbroekse Pleij bij Arnhem (uitvoering) en projecten uit het programma Nadere Uitwerking Rivieren Gebied.

Gezien de benedenstroomse ligging van Nederland is het belangrijk dat de hoogwaterbescherming internationaal op stroomgebiedniveau wordt aangepakt. Nederland is in de EU samen met Frankrijk trekker van het EU-hoogwaterinitiatief. Nederland wil een EU-aanpak die kaderstellend is voor de lidstaten. Belangrijke punten zijn het verankeren van het principe van niet-afwentelen, samenwerking, financiering en het realiseren van gezamenlijke hoogwaterwaarschuwingssystemen. Gestreefd wordt om eind 2004 het politiek commitment in de Milieuraad te formaliseren.

### **Sociale veiligheid OV**

De uitvoering van het merendeel van de 22 maatregelen uit het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer is in 2004 afgerond. Er zijn in 2003 bijna 800 extra toezichthouders gekomen in tram en metro in de vier grote steden. Tevens zijn er 51 spoorwegagenten bijgekomen die ingezet worden op probleemlijnen zoals de Schiphollijn. NS, politie en justitie hebben reeds afspraken gemaakt over verdere samenwerking bij het optreden tegen zwartrijden en geweld. In 2005 vinden vervolgcactiviteiten plaats, zoals de beleidsontwikkeling rondom zwartrijden. In de tweede helft van 2005 start een evaluatie van het Aanvalsplan.

De implementatie van de chipkaart OV, een beheerste toegang tot stations, en de verbetering van reisinformatie lopen door tot en met 2007. In 2005 starten de pilots voor de invoering van de chipkaart.

### **Externe veiligheid**

Meer verkeer en vervoer en de wens om intensief in de nabijheid van infrastructuur te bouwen, leiden ertoe dat de externe veiligheid onder druk komt te staan. Het Rijk werkt daarom aan wettelijke voorwaarden voor het ruimtegebruik langs infrastructuur en aan het beheersen van de risico's van het vervoer. Dat gebeurt via regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen en internationale verbetering van de veiligheid van het vervoer zelf. In 2005 komt de beleidsnota «Vervoer gevaarlijke stoffen» uit, die mede gebaseerd is op het kabinetsstandpunt Ketenstudies dat eind 2004 verwacht wordt.

VenW biedt samen met BZK en VROM begin 2005 het sluitstuk van de beleidsvisie tunnelveiligheid aan de Tweede Kamer aan, inclusief het Wetsvoorstel Aanvullende Regels Tunnelveiligheid. De leerervaringen van recente tunnelprojecten zijn hierin verwerkt. Eisen uit EU-richtlijnen voor weg- en spoortunnels kunnen hierdoor in 2006 omgezet worden in nationale regelgeving. Het project Zuidas Amsterdam is het eerste project dat op basis van de beleidsvisie wordt getoetst.

## **Security**

De internationale dreiging van het terrorisme neemt toe en Nederland staat daar als open en internationaal gerichte samenleving nadrukkelijk aan bloot. VenW bereidt zich daarom op alle beleidsterreinen via drie sporen voor op de beperking van de risico's, met name voor de centrale knooppunten.

1. Ten eerste brengt het rijksbrede programma Bescherming Vitale Infrastructuur systematisch kwetsbaarheden en mogelijke oplossingen in beeld. In 2005 wordt de eerste beleidscyclus voltooid. VenW rapporteert over transport en het keren en beheren van oppervlaktewater.
2. Ten tweede stelt VenW als beheerder van infrastructuur contingency-plannen op gericht op het waarborgen van de functionaliteit van de infrastructuur in bijzondere omstandigheden, waaronder terroristische aanslagen. Daarmee worden de restrisico's en keteneffecten zoveel mogelijk beperkt.
3. Ten derde werkt VenW mee aan de totstandkoming van internationale regelgeving en zorgt voor de nationale implementatie. Voor de havens, zeescheepvaart en de luchtvaart is al mondiale en Europese regelgeving tot stand gekomen of in ontwikkeling. De Europese Commissie verkent de mogelijkheden voor een beveiligingsregime voor de andere transportmodaliteiten. Speciale aandacht gaat daarbij in 2005 uit naar Europese richtlijnen voor de beveiliging van de hele haven en de intermodale vervoersketen.

### **2.3 Kwaliteit leefomgeving**

De kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijke maatschappelijke randvoorwaarde bij het werken aan een betrouwbare bereikbaarheid en integraal waterbeheer.

#### **Weg en spoor**

Op mondiaal en Europees niveau zijn maximumnormen voor vervuilende emissies en broeikasgassen afgesproken. Bronbeleid draagt bij aan het bereiken van deze normen. Om op termijn op nationaal niveau aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit te kunnen blijven voldoen, zet VenW innovatieprogramma's op. Deze programma's hebben als doel de marktimplementatie te bevorderen van innovaties die stillere, schonere en zuiniger voertuigen mogelijk maken.

#### **Luchtvaart**

Er zijn grenzen gesteld aan de milieu- en veiligheidseffecten van het vliegverkeer op Schiphol. VenW houdt Schiphol aan deze grenzen. Bovendien zijn beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid doet in 2005 voorstellen voor een meetsysteem van vliegtuiggeluid en voor een aanvullend handhavingssysteem voor de bescherming van verder van Schiphol gelegen woongebieden. Door de Veiligheid Advies Commissie Schiphol zal in 2005 een advies uitgebracht worden over de veiligheid van Schiphol.

In de Nota Ruimte wordt aanvullend ruimtelijke ordeningsbeleid vastgesteld. Daarmee wordt ruimte gereserveerd voor mogelijke ontwikkelingen van de luchthaven en wordt geluidsoverlast verder van de luchthaven

voorkomen. In aanvulling op de geluidsisolatie die in voorgaande jaren al gerealiseerd is, werkt VenW in 2005 aan de derde fase van GIS. Hierbij wordt gestreefd naar een vernieuwde aanpak waarbij aan de bewoners meer flexibiliteit geboden wordt. De ervaringen met de eerdere fasen van GIS zullen in deze aanpak worden meegenomen. Ten slotte werkt VenW internationaal mee aan beleid om het gebruik van schonere, stillere en zuiniger vliegtuigen te bevorderen.

### **Integraal waterbeheer**

Voor het oplossen van de problemen in de regionale watersystemen met te veel, te weinig, te vies en ecologisch te arm water (integraal waterbeheer) is de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van het grootste belang. De belangrijkste acties in 2005 zijn als volgt samen te vatten:

- waterschappen toetsen tot 2005 de regionale watersystemen aan de werknormen voor wateroverlast en geven op basis daarvan de ruimteclaim op aan gemeenten en provincies;
- gemeenten maken vóór medio 2006 stedelijke waterplannen;
- provincies komen vóór medio 2006 met een integrale afweging van de ruimtebehoefte.

In 2005 start de evaluatie van het NBW. De resultaten komen medio 2006 beschikbaar. Voor de aanpak van de regionale wateroverlastproblematiek is in 2004 door VenW eenmalig 100 miljoen euro subsidie ter beschikking gesteld als impuls voor de uitvoering van maatregelen in de periode tot 2007.

De droogtestudie naar de laagwaterproblematiek wordt medio 2005 afgerond.

De Europese Kaderrichtlijn Water verplicht tot het opstellen van stroomgebiedbeheersplannen in 2009. Doel is de verbetering van de ecologie en duurzaam watergebruik in de internationale stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. De implementatie is in Nederland gekoppeld aan de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water. Nederland hecht aan een evenwichtige invoering in Europa. VenW zal zich in 2005 dan ook sterk maken voor een goede Europese dochterrichtlijn voor prioritair stoffen. In 2005 werken de waterbeheerders aan de uitwerking van maatregelprogramma's.

### **2.4. Effectief besturen en ordenen**

Tegen de achtergrond van het rijksbrede Programma Andere Overheid komt in deze paragraaf achtereenvolgens een aantal sturingsvraagstukken aan bod.

#### **Organisatieontwikkeling VenW**

Binnen VenW staat tot 2008 veel te veranderen. In de zogenoemde «Veranderopgave» staat de nieuwe rolopvatting voor de kerntaken van VenW:

- beleid maken op hoofdlijnen (door de beleidsdirectoraten-generaal);
- regie op de uitvoering (door Rijkswaterstaat);
- inspectie als kwaliteitstoets (door IVW).

Een belangrijk onderdeel betreft het voortzetten van de agentschapsvorming van Rijkswaterstaat conform het ondernemingsplan RWS. RWS zal zijn rol als publieksgerichte netwerkmanager en professioneel

opdrachtgever naar de markt verder versterken met als uitgangspunt: «de markt tenzij». Samen met de taakstellingen uit het Strategisch Akkoord en het Hoofdlijnenakkoord leidt de Veranderopgave tot een personeelsreductie van circa 2800 fte in de periode tot 2008, waarvan het grootste deel bij RWS.

### **Internationaal**

VenW wil meer aansluiten op internationale ontwikkelingen. De internationale prioriteiten van VenW zijn de versterking van de Nederlandse concurrentiepositie, veiligheid, mobiliteit, kennis en innovatie en duurzaamheid. Rode draad bij het handelen van VenW is het streven naar een internationaal level playing field voor alle modaliteiten. VenW onderhoudt met een aantal landen binnen en buiten de EU intensieve bilaterale relaties. In vervolg op het Nederlands voorzitterschap tijdens de tweede helft van 2004 zullen in 2005 naar verwachting onderwerpen op de Europese agenda staan zoals maatregelen ter bevordering van de kustvaart (short sea shipping), herziening van de Eurovignetrichtlijn en Europese maatregelen tegen hoog water.

### **Decentralisatie**

Een van de kernpunten uit het Hoofdlijnenakkoord is decentralisatie. VenW heeft dat vertaald in een beleid gericht op een regionale aanpak van de mobiliteit, waarbij de decentrale overheden instrumenten en middelen krijgen om de regionale mobiliteitsproblemen op te pakken.

#### *Brede Doeluitkering verkeer en vervoer*

Indien het parlement in het najaar 2004 het wetsvoorstel aanneemt decentraliseert het Rijk per 1 januari 2005 taken, bevoegdheden en middelen via de Wet Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer. De middelen voor regionale en lokale infrastructuur voor projecten tot € 112,5/225 miljoen zijn al gedecentraliseerd per 1 januari 2004 via de gebundelde doeluitkering (GDU). Onder de BDU vallen de GDU, exploitatie van OV, Duurzaam Veilig en Mobiliteitsmanagement. Hierdoor komen beslissingsverantwoordelijkheid en middelen voor regionaal verkeer en vervoer in één hand. Iedere regio kan daardoor zelf de optimale mix van uitgaven bepalen. VenW werkt aan het toevoegen van nog meer specifieke uitkeringen aan de BDU, zoals sociale veiligheid en gedecentraliseerde treindiensten.

De wijze van verantwoord worden wordt via de wet BDU en daaraan gekoppelde lagere regelgeving vastgelegd. De informatie voor evaluatie, bijstelling en ontwikkeling van (nieuw) beleid wordt verkregen via de monitoring van de beleidseffecten in het kader van de Nota Mobiliteit.

#### *Toekomst contractsectorlijnen NS*

Over 14 contractsectordiensten dient nog besluitvorming plaats te vinden. Met de decentrale overheden is VenW een proces gestart dat op basis van een analyse van de vervoerkundige en financiële cijfers (inclusief de kosten voor beheer en instandhouding van de infrastructuur), moet leiden tot een afweging van de betrokken decentrale overheden over de overname van de verantwoordelijkheid van de treindiensten. Hierbij worden het regionale OV en het gebruik van het spoor zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Voor een aantal treindiensten is de verwachting dat de besluitvorming in 2005 afgerond kan worden.

### *Regionale luchthavens*

VenW stuurt in 2005 een wetsvoorstel voor de regionale luchthavens naar de Tweede Kamer. Het wetsvoorstel regelt nieuwe normeringen voor geluid en externe veiligheid, onderscheidt duidelijker de verantwoordelijkheden van de overheid en de sector en decentraliseert bevoegdheden en taken voor de gebruiksruimte van de luchthavens naar de provincies, zodat degene beslist die ook de lusten en lasten voelt.

### **Relatie markt en overheid**

Daar waar nuttig en mogelijk stimuleert VenW marktwerking in het openbaar vervoer en maakt gebruik van de mogelijkheden die de markt biedt om contracten beter, efficiënter of goedkoper aan te besteden.

### *Concessieverlening spoor*

VenW werkt aan rust, herstel en verbetering in de spoorsector via het verlenen van de concessies aan NS-Reizigers voor het personenvervoer op het hoofdrailnet en aan ProRail voor de infrastructuur. Hiermee krijgen alle partijen in de spoorsector duidelijkheid over de prioriteiten, speelruimte en financiële kaders waarbinnen geopereerd dient te worden. Met de geplande inwerkingtreding van de spoorwagwet en concessiewet per 1 januari 2005 zullen NS en ProRail via een vervoer- respectievelijk beheerconcessie worden aangestuurd. De verantwoordelijkheden van de spoorpartijen, waaronder de spoorgoederenvervoerders, zijn duidelijker geworden en NS en ProRail staan samen voor de opgave om de vastgelegde prestaties te leveren. De specifieke prestaties worden in de jaarlijks vast te stellen vervoer- en beheerplannen vastgelegd.

### *Marktwerking stads- en streekvervoer*

De aanbestedingen zijn inmiddels goed op gang gekomen. Er is al zo'n 30 procent van het regionale busvervoer aanbesteed. De ramingen lagen hoger maar de meeste overheden nemen nu initiatieven om de aanbesteding vorm te geven, ook van treindiensten. In 2005 gaan Groningen en Friesland bijvoorbeeld gezamenlijk zes noordelijke treindiensten aanbesteden. De resultaten tot nu toe laten zien dat er meer waar voor hetzelfde subsidiegeld wordt geboden. Gemiddeld genomen is er sprake van een efficiencyverbetering van 10 tot 15 procent. Het verbeterde aanbod uit zich veelal in hogere frequenties, nieuwe (spits)lijnen en inzet van nieuwe bussen. Naar aanleiding van de evaluatie van de aanbestedingen eind 2004 en de besluitvorming in de Tweede Kamer over de aanbestedingsplicht zal het Rijk in 2005 nadere voorstellen doen. De evaluatie van de doeltreffendheid van de Wet Personenvervoer 2000 wordt eind 2005 aan de Tweede Kamer aangeboden.

### *Publiek Private Samenwerking (PPS) en Innovatief Aanbesteden*

PPS en Innovatief Aanbesteden moeten leiden tot maatschappelijke voordelen in termen van bijvoorbeeld meer efficiëntie, een betere kwaliteit en kortere oplevertijd.

De procedures van het MIT en het Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) worden in 2004 toegespitst op een vroegtijdige verkenning van de beste mogelijkheden voor een optimale marktinschakeling. Daarnaast streeft VenW naar het inbouwen van een vroegtijdige scan gericht op de publiek/private kostenverdeling. Voor reguliere nieuwe

projecten in de hoofdinfrastructuur wordt in eerste instantie gedacht aan innovatieve aanbestedingsprocedures. Kansrijke mogelijkheden voor PPS zijn er onder meer bij projecten waarbij sprake is van integrale gebiedsontwikkeling. Voorbeelden van dit soort projecten zijn het project Ruimte voor de Rivier, de A2 Maastricht, de Zuidas Amsterdam en mogelijk de corridor Amsterdam–Almere. Bij de grote investeringsprojecten Tweede Maasvlakte en Zuiderzeelijn verkent VenW de mogelijkheden van PPS.

### **Sturing grote projecten**

Met het oog op kostenbeheersing en om te komen tot een optimale uitwerking van het vervoerconcept en de infrastructuur start de aanbesteding van de Zuiderzeelijn in het voorjaar van 2005 met een prijsvraag. Tijdens de prijsvraag worden marktpartijen uitgenodigd om plannen in te dienen voor ontwerp, bouw, financiering, onderhoud en vervoerexploitatie van een magneetweefbaan of hogesnelheidslijn. De rijksbijdrage is maximaal € 2,73 miljard. Het primaire doel van de prijsvraag is om de private haalbaarheid van een magneetweefbaan en een hogesnelheidslijn te toetsen. De alternatieven Intercity en Hanzelijn-plus worden parallel aan de prijsvraag voor de magneetweefbaan en hogesnelheidslijn als publieke referentie opgepakt. Na de prijsvraag volgt begin 2006 een expliciet go/no-go moment. Bij de besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag worden de referentie-alternatieven betrokken.

In 2004 zijn het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail gevraagd om een business case uit te werken voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. Na beoordeling van de opgeleverde business case zal eind 2004 worden besloten of een gunningstraject aan bovengenoemde partijen wordt ingezet, dan wel een openbare aanbesteding moet worden voorbereid.

De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten van de Tweede Kamer werkt aan een toetsingskader voor de Tweede Kamer voor besluitvorming en financiering van grote infrastructuurprojecten aan de hand van de ervaringen bij de Betuweroute en de HSL. Dit rapport wordt eind 2004 verwacht, waarna de kabinetsreactie waarschijnlijk begin 2005 volgt.

### **Mainports Schiphol en Rotterdamse haven**

Het kabinet heeft het principebesluit genomen om op een financieel opportuun moment een minderheidsbelang in de N.V. Luchthaven Schiphol naar de beurs te brengen. Voorwaarde voor deze stap is een adequate borging van publieke belangen die met de nationale luchthaven gemoeid zijn. In dit verband heeft het kabinet tevens ingestemd met een pakket van regelgeving, waarmee de publieke belangen «voorkomen van misbruik van marktmacht» en «continuïteit van de luchthaven als vitale schakel in de mainport» geborgd worden. Het pakket is ter advisering voorgelegd aan de Raad van State. Tevens is aan de Raad van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een second opinion te geven over de vraag of alle publieke belangen rond Schiphol voldoende zijn geborgd. Als de Tweede Kamer instemt start de feitelijke voorbereiding van de beursgang indien het kabinet een definitief besluit hiertoe neemt. Voor een daadwerkelijke beursgang zal gekeken worden naar de financiële opportuniteit en de actuele externe (beleids)ontwikkelingen.

Met het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) wordt de mainportfunctie van Rotterdam verder versterkt, onder gelijktijdige



verbetering van de leefbaarheid in de regio Rijnmond. Het resultaat van de onderhandelingen tussen Rijk en regio is op hoofdlijnen vastgelegd in het Bestuursakkoord Project Mainportontwikkeling Rotterdam van 25 juni 2004. Het totale project bestaat uit de drie deelprojecten landaanwinning, 750 hectare natuur- en recreatiegebied en Bestaand Rotterdams Gebied, welke onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Afhankelijk van het go/no-go besluit voor de landaanwinning, dat afhankelijk is van de feitelijke marktvaart naar nieuw haventerrein en het effectueren van het zeereservaat (een van de compensatiemaatregelen voor verlies aan beschermde natuur als gevolg van de landaanwinning), is het de bedoeling dat het Rijk vanaf 2006 participeert in het Havenbedrijf en € 500 miljoen stort op nieuw uit te geven aandelen. Ten aanzien van de zeggenschap over het Havenbedrijf zijn Rijk en Gemeente Rotterdam overeengekomen dat zij de belangrijkste aandeelhoudersbesluiten samen nemen in een zogenaamd «joint control» model. Punten waarover in het Bestuursakkoord nog geen overeenstemming is, waaronder het in kaart brengen van de risico's van de deelprojecten (organisatie, planning, beroeps- en bezwaarprocedures) en de toewijzing aan partijen en de beheersing daarvan, worden in najaar 2004 verder uitonderhandeld. Dit moet leiden tot een uitwerkingsovereenkomst eind 2004.

### **Betere regels, modern toezicht en een lagere administratieve lastendruk**

Het Programma Andere Overheid is een extra stimulans voor VenW om zijn sturingsvisie en rol- en taakopvatting kritisch tegen het licht te houden. In nauwe samenhang loopt een drietal trajecten: de systematische doorlichting van de wet- en regelgeving van VenW, de modernisering van het toezicht, en de vermindering van de administratieve lasten. In 2004 is VenW gestart met de systematische doorlichting van de wet- en regelgeving voor de domeinen Luchtvaart, Zeevaart, Waterstaat en (interdepartementaal) Gevaarlijke Stoffen. In 2005 volgen de overige domeinen.

Eind 2006 wil VenW de administratieve lasten voor bedrijven voortvloeiend uit wetgeving van het ministerie met € 273 miljoen verminderd hebben, een reductie met 26 procent. De rijksbreed beoogde reductie is 25 procent. In 2003 en 2004 heeft VenW reeds een totale reductie met 5 procent gerealiseerd. In 2005 is een reductie van administratieve lasten gepland van in totaal € 30 miljoen (3 procent), waarbij de grootste reducties worden gepland in het wegverkeersrecht, het waterstaatsrecht en de zeescheepvaart. In 2004 is VenW ook gestart met een reductieprogramma voor de administratieve lasten voor burgers, voortvloeiend uit wetgeving van het ministerie. Eind 2004 zal de nulmeting zijn afgerond van die wetgeving, die voor het grootste deel van de lasten zorgt en zal een eerste tranche van reductievoorstellen zijn opgesteld.

IVW ontwikkelt zich tot een moderne toezichtorganisatie door de verantwoordelijkheid voor veiligheid en milieu nadrukkelijker bij burgers en bedrijven te leggen, door te bezien of met minder gedetailleerde regels kan worden volstaan, en door nauwer samen te werken met andere toezichthouders. Een tweede lijn die vanaf 2005 wordt geïntensiveerd is digitalisering van het toezicht, zoals vergunningverlening en betere informatieverstrekking via internet. Digitalisering levert op langere termijn capaciteitswinst en kwaliteitsverbetering op, op korte termijn vraagt het echter om forse investeringen.

Enkele voorbeelden van concrete maatregelen die in 2005 leiden tot betere regels, modern toezicht en een lagere administratieve lastendruk zijn:

- Veel administratieve lasten voor de binnenvaartondernemer worden veroorzaakt door de ingewikkelde en vaak nog papieren, datacommunicatie. Met behulp van River Information Services (RIS) kunnen de data-uitwisseling en de controle- en handhavingstaken, door koppeling van bestanden geschieden. In 2005 zal VenW starten met de implementatie van RIS in Nederland. De pilot «papierarm varen» wordt in het eerste kwartaal van 2005 afgerond. In 2005 zal door koppeling van bestanden fysieke controle aan boord van de schepen bijvoorbeeld overbodig zijn.
- In 2005 wil VenW bereiken dat overheidsdiensten die betrokken zijn bij logistieke processen in de zeehavens (zoals douane en veterinaire controleurs) hun werkzaamheden zoveel mogelijk stroomlijnen en inpassen in het logistieke proces. Dat gebeurt onder andere via een elektronisch overheidsloket.
- In 2005 wordt de aanpassing van de wetgeving voor de loodsdiensten voor zeeschepen afgerond.
- In 2005 wordt het kabinetsstandpunt over de bekostiging van het regionale waterbeheer en de bestuurssamenstelling van de waterschappen verder uitgewerkt. De planning is om in 2006 een wetswijziging terzake aan te bieden aan de Tweede Kamer. Deze wetswijziging moet leiden tot een vereenvoudiging van de financieringsstructuur van het regionaal waterbeheer en een modernisering van het waterschapsbestuur en de verkiezingen. Zo zullen de bestaande drie heffingen voor het watersysteembeheer worden samengevoegd tot één heffing, en zal bij de verkiezingen overgegaan worden op een lijstenstelsel in plaats van het huidige personenstelsel.
- In deze kabinetsperiode wordt de waterstaatswetgeving herzien en wordt één integrale waterwet opgesteld. In 2005 zal het voorontwerp van het wetsvoorstel de inspraak doorlopen en in 2006 zal het wetsvoorstel worden ingediend bij de Tweede Kamer.

### **Kennis en innovatie**

Met het Actieprogramma Kennis en Innovatie sluit VenW aan bij het rijksbrede Innovatieplatform. Het VenW-Beraad Kennis en Innovatie, samengesteld uit sleutelfiguren uit de VenW-sectoren, vervult daarbij een spilfunctie. Het Beraad helpt de sector duidelijk te maken welke kansen er liggen, en brengt partijen bij elkaar om nieuwe ideeën ook daadwerkelijk uit te voeren. Zo gaat er in de loop van 2005 een breed gedragen innovatieprogramma draaien voor elk van de vijf innovatiegebieden die VenW onderscheidt: verkeer, logistiek, luchtvaart, water en bouw. Daarnaast investeert VenW direct in innovatieprojecten zoals Wegen naar de Toekomst, Water als INNOvatiebron, Transportbesparing en «Transition towards Sustainable Mobility» (Transumo).

Daarnaast werkt VenW aan een breed gedragen visie op de rol, de positie en de aansturing van de Specialistische Diensten van RWS met als doel de aansluiting bij wensen van gebruikers te versterken. Daarin wordt ook het advies van de commissie Wijffels over de brugfunctie van TNO en de grote technologische instituten meegenomen. Het Kabinet zal uiterlijk medio 2005 aangeven aan welk onderzoek de overheid op zowel de korte als de lange termijn behoefte heeft. Ook gaat VenW zich oriënteren op de haalbaarheid van een «Delta-instituut», waarin behalve GeoDelft en WL/Delft Hydraulics ook onderdelen van de Specialistische Diensten van

RWS en TNO kunnen opgaan. Mogelijke voordelen van zo'n instituut zijn een stevige verankering in de hele GWW-sector, de grotere slagkracht en efficiencywinst in de onderzoeksprogrammering.

## 2.5 De begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabellen geven de belangrijkste wijzingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de ontwerpbegroting 2004. Het betreft hier tevens een aantal belangrijke technische mutaties. Een volledig overzicht van de mutaties is terug te vinden in de verdiepingsbijlagen van de diverse artikelen.

| Uitgaven (x € 1000)                           |                  |                  |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|   | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             |
| <b>Stand ontwerpbegroting 2004</b>            | <b>6 357 603</b> | <b>6 485 934</b> | <b>7 095 694</b> | <b>7 039 409</b> | <b>6 993 001</b> |
| 1e suppl. Wet 2004                            | - 252 045        | 47 836           | 35 651           | 7 380            | 35 429           |
| <b>I Belangrijkste beleidsmatige mutaties</b> | <b>- 34 753</b>  | <b>- 60 148</b>  | <b>- 86 655</b>  | <b>- 96 313</b>  | <b>- 102 713</b> |
| 1. Vorming BDU                                |                  | 1 435 403        | 1 431 098        | 1 484 679        | 1 609 115        |
| 2. Dekking BDU                                |                  |                  |                  |                  |                  |
| artikel 5                                     |                  | - 58 894         | - 58 945         | - 58 945         | - 58 545         |
| artikel 6                                     |                  | - 6 783          | - 6 781          | - 6 781          | - 6 981          |
| artikel 7                                     |                  | - 1 060 190      | - 1 055 017      | - 1 046 737      | - 1 111 164      |
| IF/01.03                                      |                  | - 309 536        | - 310 355        | - 372 216        | - 432 425        |
| 3. Exploitatiebijdrage WST                    | - 37 800         | - 37 800         | - 37 800         | - 37 800         | - 37 800         |
| 4. GIS-2                                      | - 3 753          | 21 779           | 7 065            |                  |                  |
| 5. Herhuisvesting BSK                         | 6 800            | 6 800            | 6 000            | 2 400            |                  |
| 6. Enveloppe regionale bereikbaarheid         |                  |                  | 16 000           | 24 000           | 20 000           |
| 7. Efficiency taakstelling sector Rijk        |                  | - 8 927          | - 15 920         | - 22 913         | - 22 913         |
| 8. Fes-bruggetje                              |                  | - 42 000         | - 62 000         | - 62 000         | - 62 000         |
| <b>II Overige mutaties</b>                    | <b>18 897</b>    | <b>8 642</b>     | <b>- 1 231</b>   | <b>- 10 353</b>  | <b>- 3 834</b>   |
| Stand ontwerpbegroting 2005                   | 6 089 702        | 6 482 264        | 7 043 459        | 6 940 123        | 6 921 883        |

ad 1 en 2 Deze mutaties betreffen de vorming van de BDU. De dekking is afkomstig van verschillende artikelen op HXII en Infrastructuurfonds.

ad 3 Technische overboeking van de exploitatiebijdrage Westerschelde Tunnelmaatschappij van Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds. De middelen worden, als gevolg van de omzetting van de bijdrage ten behoeve van veren naar tunnel, ondergebracht op Beheer en Onderhoud Rijkswegen (IF 01.01.04).

ad 4 Deze mutatie betreft het actualiseren van de GIS-2 raming, met name door een kasschuif via het Infrastructuurfonds en door een toevoeging vanuit het generale beeld, aangezien in eerdere jaren onderuitputting ten gunste van het generale beeld is gekomen.

- ad 5 Deze mutatie houdt verband met het project herhuisvesting van de bestuurskern van VenW. Voor het bewerkstelligen van een intensieve samenwerking tussen de beleidsdirectoraten en de concernstaf is gekozen om deze directoraten inclusief de minister, de staatssecretaris, SG-functie en de Bestuursraad in het pand aan de Plesmanweg te huisvesten. Tevens zal het pand op een aantal punten een sobere renovatie ondergaan.
- ad 6 Deze mutatie betreft de overboeking die voortvloeit uit de invulling van de enveloppe regionale bereikbaarheid (artikel IF 01.03 Regionale/lokale infrastructuur). Uit deze enveloppe worden middelen beschikbaar gesteld voor de chipcard.
- ad 7 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.
- ad 8 Het FES-bruggetje, dat wordt gefinancierd uit meevallende aardgasbaten bij het FES ten gevolge van het belastingpakket, wordt opgehoogd.

| <b>Ontvangsten (x € 1000)</b>                 |                 |                |                |                |                |
|---|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|   | 2004            | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           |
| <b>Stand ontwerpbegroting 2004</b>            | <b>125 916</b>  | <b>114 770</b> | <b>118 345</b> | <b>125 219</b> | <b>136 719</b> |
| 1e suppl. Wet 2004                            | 39 424          | 2 509          | - 2 162        | - 7 799        | - 20 049       |
| <b>I Belangrijkste beleidsmatige mutaties</b> | <b>- 3 500</b>  | <b>10 858</b>  | <b>12 371</b>  | <b>11 953</b>  | <b>11 842</b>  |
| 1. Ontvangsten overige Schiphol projecten     | 15 000          | 16 000         | 16 000         | 16 000         |                |
| 2. Ontvangsten GIS-2                          | - 3 500         | - 3 605        | - 4 092        | - 4 602        | - 3 813        |
| 3. FES-correctie                              |                 | - 4 537        | - 4 537        | - 4 445        | - 4 445        |
| 4. Transumo                                   | 4 200           | 4 000          | 5 000          | 5 000          | 4 100          |
| <b>II Overige mutaties</b>                    | <b>- 14 484</b> | <b>- 9 326</b> | <b>- 5 226</b> | <b>- 6 595</b> | <b>- 6 365</b> |
| Stand ontwerpbegroting 2005                   | 147 356         | 118 811        | 123 328        | 122 778        | 122 147        |

- ad 1 Om naast de uitgaven voor GIS-1, 2 en 3 ook de uitgaven voor de overige Schiphol projecten (woonschepen, behandeling en uitbetaling van schadeclaims en aankoop en sloop van woningen binnen de LIB-veiligheidsloopzone) te kunnen doorbelasten aan de sector, is met het wetwijzigingsvoorstel artikel 77 Luchtvaartwet een nieuwe heffing geïntroduceerd. Met deze nieuwe heffing kunnen alleen die uitgaven worden doorbelast welke VenW maakt na invoering van de wetwijziging.
- ad 2 Deze mutaties betreffen een aanpassing van de verwachte opbrengsten uit geluidsheffingen door een teruggang in het aantal vluchten als gevolg van de oorlog in Irak, de uitbraak van de SARS-epidemie en de verslechterde wereldwijde en nationale economische situatie. Naar aanleiding hiervan is het voor de begroting gehanteerde groeipercentage van het aantal

vluchten per jaar verlaagd van 3% naar 2%. De gehanteerde tarieven zijn vanaf 2005 gebaseerd op het wetwijzigingsvoorstel artikel 77 Luchtvaartwet.

- ad 3 In het verleden zijn ten onrechte ontvangsten geëxtrapoleerd. Dit wordt nu gecorrigeerd.
- ad 4 Betreft een subsidie van het Fonds Economische Structuurversterking voor het onderzoeksprogramma Transitie duurzame mobiliteit (Transumo).

| Overzicht voorgenomen reducties Administratieve Lasten (AL) voor het bedrijfsleven in 2005 |   |   |   |                  |                                    |
|--|---|---|---|------------------|------------------------------------|
| Domein van wetgeving   | Wet- of regelgeving                                 | Totale AL van betreffende domein, wet of regel per 31-12-2002 | Actie   | Reductie in Euro | Reductie in procenten <sup>1</sup> |
| <b>A. Algemeen</b>   |   | <b>€ 166 351 000</b>  |   |                  |                                    |
|  | Arbeidstijdenwet en -besluit vervoer                | € 106 866 000   | Vervanging analoge tachograaf door digitale tachograaf over een periode van 10 jaar; de aangegeven reductie betreft het 1e jaar   | € 821 000        | 0%                                 |
|  | – Vrachtvervoer                                     | € 7 773 000   |   |                  |                                    |
|  | – Openbaar (bus)-vervoer                            | € 12 347 000  |   |                  |                                    |
|  | – Besloten busvervoer                               |   |   |                  |                                    |
| <b>B. Personenvervoer</b>  |   | <b>€ 16 072 000</b>   |   |                  |                                    |
| <b>C. Spoor</b>  |   | <b>p.m.</b>   |   |                  |                                    |
| <b>D. Wegenverkeersrecht</b>   |   | <b>€ 209 210 000</b>  |   |                  |                                    |
|  | Kentekenreglement                                   | € 67 173 000  | Digitaal beschikbaar stellen van de gegevens voor het printen van een vrijwaringsbewijs aan erkenningshouders bedrijfsvoorraad Na invoering van de kaderrichtlijn non-M1 in 2005 kunnen fabrikanten kiezen om voor alle categorieën voertuigen een Europese typegoedkeuring aan te vragen in plaats van een nationale | € 1 800 000      | 1%                                 |
|  | Voertuigreglement                                   | € 67 503 000  |   |                  |                                    |
| <b>E. Water</b>  |   | <b>€ 133 679 000</b>  |   | € 8 600 000      | 4%                                 |
|  | Wet verontreiniging oppervlaktewater; Grondwaterwet | € 73 150 000<br>€ 24 475 000                                  | Aanpassing lozingsbesluiten; terugbrengen rapportageverplichtingen  | € 10 932 000     | 8%                                 |

**Overzicht voorgenomen reducties Administratieve Lasten (AL) voor het bedrijfsleven in 2005**

| Domein van wetgeving                  | Wet- of regelgeving   | Totale AL van betreffende domein, wet of regel per 31-12-2002 | Actie  | Reductie in Euro | Reductie in procenten <sup>1</sup> |
|---------------------------------------|---|---|--|------------------|------------------------------------|
| <b>F. Binnenvaart</b>                 | Wet vervoer binnenvaart   | <b>€ 27 616 000</b><br>€ 51 000                               | Invoeren binnenvaartwet; vervallen van het vergunningbewijs, inschrijving eigen vervoer en inschrijvingsbewijs en vervallen vakbekwaamheidseis voor ondernemers met schepen < 200 ton  | € 23 000         | 0%                                 |
| <b>G. Goederenvervoer over de weg</b> |   | <b>€ 307 029 000</b>  |  |                  |                                    |
| <b>H. Gevaarlijke stoffen</b>         |   | <b>€ 27 330 000</b>   |  |                  |                                    |
| <b>I. Zeevaart</b>                    | Zeevaartbemanningswet   | <b>€ 126 343 000</b><br>€ 10 966 000                          | – Invoering 2-jaarlijkse aanvraag geneeskundige verklaring en aanvaarding keuringsartsen in het buitenland in de Zeevaartbemanningswetgeving.<br>– Afschaffen van de verplichting voor buitenlandse officieren op Nederlandse vlagschepen om een Nederlands monsterboekje te hebben.<br>Vervanging drie aparte keuringen zeelieden (algemene fysieke gesteldheid, ogen, oren) door een integrale keuring.<br>– De verplichting van de reder/scheepsbeheerder om de IVW/dS te informeren inzake ontvangst van een nieuwe monsterrol wordt afgeschaft. | € 3 164 000      | 3%                                 |
|                                       | Wet rompbevrachting en Zeebrievenwet  | € 424 000   | Vervanging wet rompbevrachting en zeebrievenwet door Wet publiekrechtelijke registratie zeeschepen   | € 400 000        | 0%                                 |
| <b>J. Luchtvaart</b>                  | Een aantal verplichtingen wordt opgeheven in het kader van het Wetsvoorstel Regeling regionale en kleine luchtvaartterreinen; voor Schiphol is dit reeds in 2003 gerealiseerd | <b>€ 31 257 000</b><br>€ 355 000                              | – Vervallen verzoek aanwijzing luchtvaartterrein<br>– Schrappen verbod om een luchtvaartterrein te gebruiken in strijd met aanwijzing (incl. ontheffingsmogelijkheid)<br>– Schrappen verbod op een luchtvaartterrein te bouwen, te planten of graafwerk te verrichten (incl. ontheffingsmogelijkheid);   | € 335 000        | 1%                                 |
| <b>Toezicht</b>                       |   | <b>n.v.t.</b>   |  |                  |                                    |

| Overzicht voorgenomen reducties Administratieve Lasten (AL) voor het bedrijfsleven in 2005 |  |   |  |                     |                                    |
|--|--|---|--|---------------------|------------------------------------|
| Domein van wetgeving   | Wet- of regelgeving  | Totale AL van betreffende domein, wet of regel per 31-12-2002                       | Actie  | Reductie in Euro    | Reductie in procenten <sup>1</sup> |
|  | Algemeen (arbeids-tijdenwet)<br>Personenvervoer<br>Spoor<br>Binnenvaart<br>Goederenvervoer over de weg<br>Zeevaart<br>Luchtvaart | (inbegrepen in de aangegeven bedragen van de hiernaast genoemde wetgevingsdomeinen) | Toezicht in Beweging/<br>Innoveren door Digitaliseren:<br>– Modernisering van het toezicht en daarbijbehorende processen<br>– Verbetering van dienstverlening door digitalisering<br>– Toegankelijk maken van gegevens en kennis door de inrichting van een kennisbank en een informatie-infrastructuur. | € 4 000 000         | 1%                                 |
| <b>Totaal</b>  |  | <b>€ 1 044 887.000</b>  |  | <b>€ 30 075 000</b> | <b>3%</b>                          |

<sup>1</sup> Als percentage van de totale administratieve lasten van het domein van wetgeving.

## 2.6 Overzicht verwachte toename van Administratieve Lasten voor bedrijfsleven als gevolg van nieuw beleid in 2005

Verkenningen wijzen uit dat de nu voorzienbare toename van administratieve lasten in 2005 een beperkt aantal informatieverplichtingen betreft met bijgevolg een beperkte toename van de Administratieve Lasten. Het is evenwel niet mogelijk alle in 2005 in werking tredende nieuwe regelingen te voorzien of van elke voorgenomen regeling vast te stellen of er administratieve lasten uit voortvloeien.

### 3. AFKORTINGENLIJST

|                |  |
|----------------|--|
| A.             |  |
| ABP            | = Agribusinesspark                                       |
| ACN            | = Air Cargo Nederland                                    |
| AERO           | = Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options |
| AKI            | = Automatische Knipperlichtinstallaties                  |
| ALARA-principe | = As Low As Reasonably Achievable                        |
| ATB            | = Automatische treinbeveiligingssystemen                 |
| ATM            | = Air Traffic Management                                 |
| AVV            | = Adviesdienst Verkeer en Vervoer                        |
| B.             |  |
| BDU            | = Brede Doeluitkering                                    |
| BKL            | = Basiskustlijn  |
| BOM            | = Bestuurlijk overleg Mainport Rotterdam                 |
| BOR            | = Bereikbaarheidsoffensief Randstad                      |
| BPRW           | = Beheersplan voor de Rijkswateren                       |
| C.             |  |
| CBR            | = Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen      |
| CCR            | = Centrale Commissie voor de Rijnvaart                   |
| CIW            | = Commissie Integraal Waterbeheer                        |
| D.             |  |
| DGG            | = Directoraat Generaal Goederenvervoer                   |
| DGL            | = Directoraat Generaal Luchtvaart                        |
| DGP            | = Directoraat Generaal Personenvervoer                   |
| DGPS           | = Digital Global Position System                         |
| DGTL           | = Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart           |
| DGW            | = Directoraat Generaal Water                             |
| E.             |  |
| EASA           | = European Aviation Safety Agency                        |
| EBIT           | = Energiebesparing in transport                          |
| ECAC           | = European Civil Aviation Conference                     |
| EHS            | = Ecologische Hoofdstructuur                             |
| EIO            | = Extra Investeringsbudget Overwegen                     |
| EMA            | = Educatieve Maatregel Alcohol                           |
| EU             | = Europese Unie  |
| EV             | = Externe Veiligheid                                     |
| EZ             | = Ministerie van Economische Zaken                       |
| F.             |  |
| FES            | = Fonds Economische Structuurversterking                 |
| G.             |  |
| GAE            | = Groningen Airport Eelde                                |
| GATS           | = General Agreement in Trades en Services                |
| GDU            | = Gebundelde Doeluitkering                               |
| GGOR           | = Gewenste Grond- en Oppervlaktewater Regiem             |
| GIS            | = Geluidsisolatieproject Schiphol                        |
| GVB            | = Gemeentelijke Vervoerbedrijven                         |



|       |   |
|-------|---|
| H.    |   |
| HANAS | = Havennaderingssysteem                                 |
| HCC   | = Haven Coördinatie Centrum                             |
| HIP   | = Haven Interne Projecten                               |
| HOC   | = Haven Operatie Centrum                                |
| HSL   | = Hogesnelheidslijn                                     |
| I.    |   |
| IASL  | = International Institute of Air and Space Law          |
| ICAO  | = International Civil Aviation Organization             |
| ICT   | = Informatie en Communicatie Technologie                |
| ILO   | = International Labour Organization                     |
| IMO   | = International Maritime Organization                   |
| ISA   | = Intelligente snelheidsadaptatie                       |
| IVMS  | = Integraal Veiligheids Managementsysteem               |
| IVW   | = Inspectie Verkeer en Waterstaat                       |
| J.    |   |
| JAA   | = Joint Aviation Authorities                            |
| K.    |   |
| KMH   | = Kilometerheffing                                      |
| KNRM  | = Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij          |
| KNVvL | = Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart    |
| KPN   | = Koninklijke PTT Nederland                             |
| KWINT | = Kwetsbaarheid Internet                                |
| L.    |   |
| LBOW  | = Landelijk Bestuurlijk Overleg Water                   |
| LIB   | = Luchthavenindelingbesluit                             |
| LMS   | = Landelijk Model Systeem                               |
| LNV   | = Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit   |
| LOI   | = Letter of Intent                                      |
| LVB   | = Luchthavenverkeerbesluit                              |
| LVC   | = Luchtverkeerscommissie                                |
| LVNL  | = Luchtverkeersleiding Nederland                        |
| M.    |   |
| MAA   | = Maastricht Aachen Airport                             |
| MARIN | = Stichting Maritiem Research Instituut Nederland       |
| MCA   | = Multimodale advies- en informatiecentrum              |
| MER   | = Milieu Effect Rapportage                              |
| MIG   | = Modernisering Instrumentarium Geluidshinder           |
| MIT   | = Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport        |
| MOU   | = Memorandum of understanding                           |
| MPCV  | = Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid       |
| MTC   | = Multimodaal Transport Centrum                         |
| MTR   | = Maximaal Toelaatbaar Risico                           |
| N.    |   |
| NLR   | = Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium |
| NMa   | = Nederlandse Mededingingsautoriteit                    |
| NML   | = Stichting Nederland Maritiem Land                     |

|        |   |   |
|--------|---|---|
| NNI    | = | Nederlands Normalisatie Instituut   |
| NS     | = | Nederlandse Spoorwegen  |
| NSR    | = | NS-Reizigers  |
| NVB    | = | Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart   |
| NNVO   | = | Stichting Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen                            |
| NVVP   | = | Nationaal Verkeers en Vervoers Plan   |
| O.     |   |   |
| OCW    | = | Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen                                  |
| OEEI   | = | Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur                             |
| OM     | = | Openbaar Ministerie   |
| OV     | = | Openbaar vervoer  |
| P.     |   |   |
| PKB    | = | Planologische Kernbeslissing  |
| PSD    | = | Platform Stedelijke Distributie   |
| PMR    | = | Project Mainportontwikkeling Rotterdam  |
| PSC    | = | Port State Control  |
| R.     |   |   |
| RA     | = | Rotterdam Airport   |
| RDW    | = | Dienst Wegverkeer   |
| RIB    | = | Railinfrabeheer BV  |
| RIS    | = | River Information Services  |
| RNVGS  | = | Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen  |
| RWS    | = | Rijkswaterstaat   |
| RWT    | = | Rechtspersoon met een Wettelijke Taak   |
| S.     |   |   |
| SAFA   | = | Safety Assessment Foreign Aircraft  |
| SAGA   | = | Safety Assessment General Aircraft  |
| SANA   | = | Safety Assessment National Aircraft   |
| SBL    | = | Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen   |
| SBV    | = | Subsidieregeling voor bedrijfsgebonden vaarweg-aansluitingen                        |
| SGIS   | = | Stichting Geluidsisolatie Schiphol  |
| SOIT   | = | Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals                                      |
| SRKL   | = | Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens                                     |
| STAIRS | = | Strategies and Tools for Assessments and Implementation of Noise at Railway Sources |
| SWOV   | = | Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid                             |
| SZW    | = | Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid                                     |
| T.     |   |   |
| TAO    | = | Treindienst aantastende Onregelmatigheden   |
| TERFN  | = | Trans European Rail Freight Network   |
| TLN    | = | Transport en Logistiek Nederland  |
| TMS    | = | Transactie Modal Shift  |
| TNL    | = | Nota Toekomst Nationale Luchtvaart  |
| TPG    | = | TNT Post Groep  |
| TRG    | = | Totaal Risicogewicht Grenswaarde  |
| TSI    | = | Technische Specificaties Interoperabiliteit   |

|            |  |
|------------|--|
| U.         |  |
| UAC        | = Upper Areacontrol Center Maastricht                                  |
| Maastricht |  |
| V.         |  |
| VACS       | = Veiligheid Advies Commissie Schiphol                                 |
| Verdi      | = Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal               |
| VOS        | = Vluchtige Organische Stoffen   |
| VR         | = Verwaarloosbaar Risico   |
| VROM       | = Ministerie van Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer |
| W.         |  |
| WBB        | = Wet Bodembescherming   |
| WoW        | = Wet op de Waterkering  |
| WRM        | = Wet Rijonderricht Motoren  |
| WROOV      | = Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen                        |
| WTO        | = World Trade Organisation   |
| WVO        | = Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren                               |
| Z.         |  |
| ZBO        | = Zelfstandig Bestuursorgaan   |

## 4. DE BELEIDSARTIKELLEN

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

#### 01.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

De toegepaste instrumentenmix bestaat uit een breed pakket van regelgeving, afspraken, voorwaardenscheppende en stimulerende maatregelen. De verantwoordelijkheid in het veiligheidsbeleid wordt zoveel mogelijk gelegd bij diegenen die de onveiligheid veroorzaken: de verlader, het vervoerend bedrijf, de betrokken overheden en de verkeersdeelnemer. Het Rijk beschermt het publieke belang van een veilige leefomgeving en treedt derhalve waar nodig normerend op.

De veiligheid van het goederenvervoer in Nederland ligt gemiddeld hoger dan in het buitenland. Toch zijn verdere verbeteringen noodzakelijk. Dergelijke verdere verbeteringen zijn ook in de lijn met de in 2002 vastgestelde visie «Kijk op Veiligheid» van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin de volgende kernelementen zijn opgenomen: streven naar een permanente verbetering van de veiligheid alsmede het goed voorbereid zijn op onvermijdelijke risico's, een en ander vorm te geven via expliciete en transparante afwegingen en interne veiligheidscultuur en -management. Dat dit ook nodig is blijkt uit een aantal ontwikkelingen die het reeds bereikte veiligheidsniveau onder druk kunnen zetten, zoals bijvoorbeeld het toenemend gebruik van de weg, spoor- en vaarwegeninfrastructuur; niet alleen door het goederenvervoer, maar ook door het personenvervoer. Ook tunnelveiligheid en externe veiligheid vergen meer aandacht dan voorheen. Al deze specifieke veiligheidsfacetten en de maatregelen op het gebied van «security» (beveiliging) nopen ook tot een meer integrale benadering.

Het bereiken van de doelstelling kan worden vastgesteld door het meten van het aantal ongevallen en de daaruit resulterende aantallen doden, gewonden, schades en de afname van de risico's van de vervoersomgeving. In dat verband worden onder andere ook nieuwe infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen getoetst aan door de Rijksoverheid vastgestelde (risico)normen en -kaders.

De inspanningen op het gebied van «Veilig goederenvervoer» hebben een relatie met de inspanningen op het gebied van «Veilig personenvervoer». Wat betreft het vervoer over de weg hebben deze hetzelfde gemeenschappelijke doel (zie hiertoe ook de toelichting bij artikel 5). Het grootste deel van de investeringskosten valt onder het Infrastructuurfonds. De kosten voor de handhaving zijn met name opgenomen in artikel 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen op het gebied van goederenvervoer zijn in het kader van de goederenvervoermonitor meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per

indicator/kengetal waarin de totstandkomingsprocedure is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding en beschikbaarheid.

### *01.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen en beleidsinstrumenten*

De algemene doelstelling bestaat uit de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- Interne veiligheid weg;
- Interne veiligheid spoor;
- Interne veiligheid water;
- Externe veiligheid.

#### **Interne veiligheid weg**

##### **a. Toelichting**

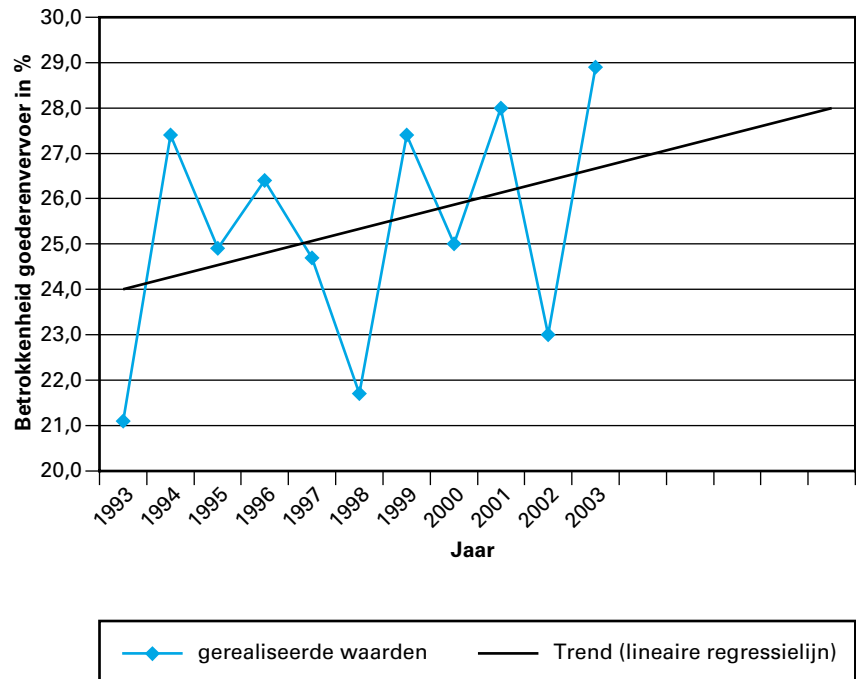
Het beleid is er op gericht om een bijdrage te leveren aan het verminderen van het aantal doden en het aantal ziekenhuisgewonden in het wegverkeer.

Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen. Voor goederenvervoer is het doel het relatieve aandeel in het aantal doden en gewonden te laten afnemen en zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met het aandeel van het goederenverkeer in het totale verkeer. De ontwikkeling van het veiligheidsniveau van het goederenvervoer en personenvervoer samen wordt in de vorm van grafieken in artikel 5 (Veilig Personenvervoer) gepresenteerd.

Het goederenvervoer (vracht- en bestel) over de weg heeft een belangrijk aandeel in de totale verkeersonveiligheid. Bovendien is sprake van een stijgende trend van het relatieve aandeel van het goederenvervoer in de verkeersonveiligheid.

In onderstaande figuur wordt de stijging van het relatieve aandeel over de periode 1993–2003 aangegeven.

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



Bron: Goederenvervoermonitor 2003, RWS/AVV

De stijging van het relatieve aandeel van het goederenvervoer in relatie tot het aantal verkeersdoden vergt een grotere beleidsmatige inspanning, temeer daar een sterke toename van het goederenvervoer is geprognosticeerd. Volgens de AVV is deze groei van het goederenvervoer er samen met de vergrijzing de belangrijkste oorzaak van de verwachte toename – bij ongewijzigd beleid – van het aantal verkeersdoden na 2010. Beleidsmatig zal in de komende jaren op die toename moeten worden geanticipeerd, waarbij de inzet is het bovenproportionele aandeel dat het goederenvervoer aan de verkeersonveiligheid te reduceren, ook bij de verwachte groei van de mobiliteit.

De doelgroep van deze beleidsdoelstelling bestaat uit onder andere verkeersdeelnemers, vervoerders, verladers en overheden.

**b. Beleidsinstrumenten**

*Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)<sup>1</sup> zijn zware voertuigen en bestelauto's sterk disproportioneel betrokken bij dodelijke ongevallen. Om die reden zijn dringend extra maatregelen gewenst om de negatieve gevolgen van botsingen met deze voertuigen om te buigen. Met name de groei van het bestelverkeer is debet aan deze ontwikkeling.

Een veiliger bestelverkeer wordt bereikt met een mix van maatregelen zowel op gedragsniveau als voertuigniveau. Toegewerkt wordt naar de uitrusting van het voertuigpark met ISA + (intelligente snelheidsadaptatie) en een aanscherping van de rijvaardigheidseisen. In 2004 is samen met

<sup>1</sup> Ontwikkeling van de verkeersveiligheid tot en met 2002.

het bedrijfsleven begonnen met de ontwikkeling van rijstijltrainingen en een veiligheidscultuur. De implementatie daarvan kan beginnen eind 2004 en zal doorlopen in 2005. In Europees verband is in 2004 gestart met de onderhandelingen over zwaardere rijvaardigheidseisen voor chauffeurs van bestelauto's (als één van de speerpunten van het NL voorzitterschap). Naar verwachting zal de implementatie daarvan in 2005 kunnen aanvangen. In 2005 wordt snelheidsbeperking voor bestelauto's tot speerpunt gemaakt. Daarbij zal een start worden gemaakt met de invoering van de boordcomputer en de toerentalbegrenzer.

Voor wat betreft de zware voertuigen zal in 2005 worden gewerkt aan de implementatie van een lesprogramma waarbij met gebruik van simulatoren het veiligheidsbewust rijgedrag van chauffeurs getraind kan worden. Dit programma is een uitwerking van de Europese richtlijn vakbekwaamheid die naar verwachting inwerking treedt op 1-1-2008, en wordt ter beschikking gesteld aan opleidingsinstituten en bedrijfsleven. Hierdoor wordt verwacht dat dit lesprogramma reeds in 2005 effect zal sorteren.

Op het gebied van kantelende vrachtwagens is een inventarisatie gemaakt van risicovolle bochten. De resultaten worden nu al gebruikt door RWS bij het ontwerpen van de «ideale bocht». Daarnaast zijn specifiek voor het vrachtverkeer waarschuwingsborden ontworpen die vanaf eind 2004 geplaatst zullen worden. Ook zal de technische innovatie van kantelstabiliteitssystemen gestimuleerd worden.

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering- en handhavingactiviteiten worden door de RDW (voertuigtechnische eisen) en door de politie (controles langs de weg) uitgevoerd.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Onderstaande beleidsevaluatie is geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling:

| Programma beleidsevaluaties artikel 1: interne veiligheid weg |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Actieprogramma weg  | A. 2008<br>B. 2008            | 2003–2007         | Effectiviteit van gevoerd beleid met het oog op mogelijk vervolg Ex post |                |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

In algemene zin is de verwachting dat de groei van de mobiliteit en de autonome verbetering in de totale verkeersveiligheid elkaar ongeveer in evenwicht zullen houden (zie ook artikel 05 Veilig Personenvervoer). De maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig en de plannen voor het B-rijbewijs en bromfietzers zullen ook effect hebben op de ongevallen waarbij vrachtverkeer betrokken is.

Binnen dit operationeel doel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.

## Interne veiligheid spoor

### a. Toelichting

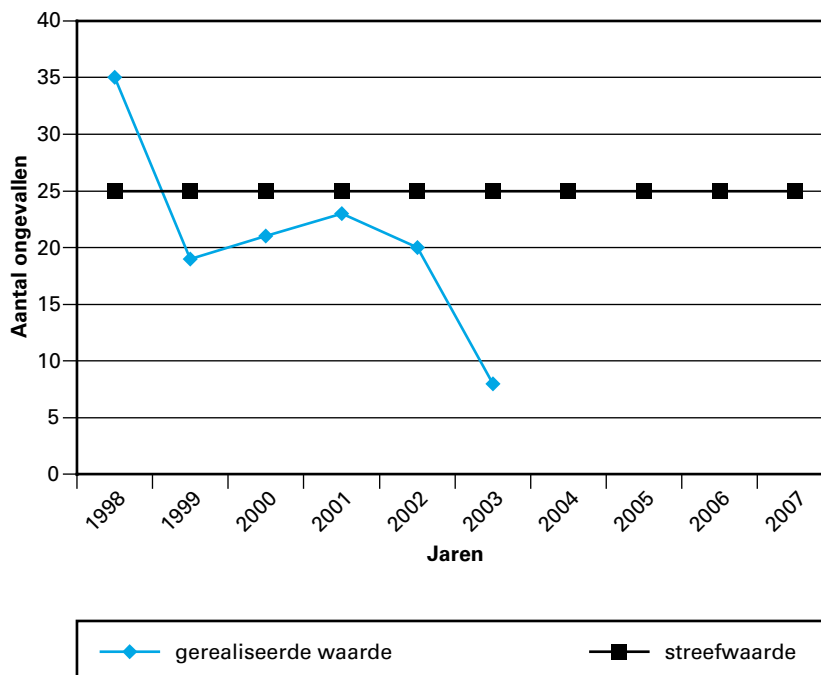
Met ingang van 2004 wordt voor wat betreft doel en doelbereiking verwezen naar artikel 05 Veilig Personenvervoer, onder nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling Reductie verkeersslachtoffers spoor.

## Interne veiligheid water

### a. Toelichting

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

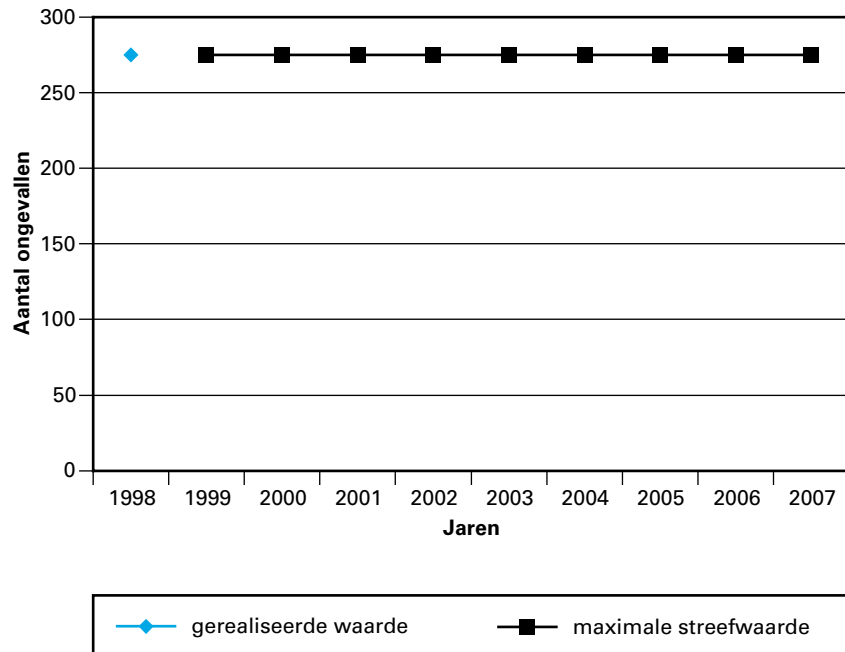
#### Aantal significante ongevallen op de Noordzee (Nederlands deel continentaal plat)



Bron: Gegevens Kustwachtcentrum



### Aantal significante ongevallen op de binnenwateren



Bron: Goederenvervoermonitor 2003, RWS/AVV

Onderzoek om de betrouwbaarheid van de gegevens inzake ongevallen op de binnenwateren te verhogen is nog gaande.

| Overzicht van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (het Nederlands deel van het continentaal plat) en binnenwateren |                     |                 |                 |                 |                 |                                   |
|--|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------------------------|
|  | 1999                | 2000            | 2001            | 2002            | 2003            | Streefwaarden 2004 – 2009         |
| Aantal significante ongevallen op de Noordzee <sup>1</sup>   | 19                  | 21              | 23              | 20              | 8               | Constance waarde 25               |
| Aantal significante ongevallen op binnenwateren <sup>2</sup>   | 275 <sup>3, 4</sup> | Nog niet bekend | Nog niet bekend | Nog niet bekend | Nog niet bekend | Constance waarde 275 <sup>3</sup> |

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

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

<sup>3</sup> Ongevallen van alle vaarweggebruikers, geschatte registratiegraad is ca 60–70%

<sup>4</sup> Waarde 1999 is gemiddelde over periode 1990–1998, permanente monitoring is in voorbereiding, waarbij o.a. verbetering registratie en onderscheid vrachvaart/overige vaart gemaakt worden

#### Toelichting streefwaarden:

In beleidsdocumenten is aangegeven dat het aantal significante ongevallen op de binnenwateren niet mag stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer op de binnenwateren.

Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is de streefwaarde vastgesteld op maximaal 25 ongevallen in 2010.

De doelgroep bestaat onder andere uit verkeersdeelnemers, vervoerders en ladingbelanghebbenden.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het veiligheidsbeleid voor de zeevaart is vooral gericht op het voorkomen van onveiligheid door toename van de verkeersintensiteit, de groei van het containervervoer in de zeevaart (incl. de toenemende grootte van de containerschepen en de toenemende hoeveelheid containers aan dek) en de steeds grotere passagiersschepen.

Voorkomen dient te worden dat het grote ladingaandeel van containers aan dek negatieve gevolgen heeft voor de veiligheid van de kleinere containerschepen. Deze kleine schepen verschijnen in toenemende mate in de markt door de bevordering van short sea shipping. Onderzoek naar de veiligheidseisen van deze schepen laat zien dat de veiligheidsgrenzen bij deze categorie scheepvaart in zicht komen. Dit zal leiden tot aangepaste veiligheidseisen aan dit vervoer en tot instellen van toezicht op de belading van dergelijke schepen in de havenstaatcontroleprocedures. Het beleid zal zich dus richten op de verbetering van de veiligheid van de kleine schepen en, gezien de toenemende grootte van de schepen, op het terugdringen van het risico van het optreden van grote ongevallen (met grote aantallen slachtoffers, dan wel ongewenste milieulozingen). Het veiligheidsbeleid voor de zeescheepvaart op het Nederlandse deel van de Noordzee ligt vast in de Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (1996). In het streven van het Kabinet om het aantal grote nota's te beperken, en mede omdat de feitelijke en voorzienbare ontwikkelingen geen aanleiding geven voor majeure beleidswijzigingen, is er voor gekozen geen nieuwe voortgangsnota uit te brengen. Nieuwe ontwikkelingen zullen worden meegenomen in de uit te brengen Integrale Beheersvisie Noordzee (IBN) 2015.

Gelet op het mondiale karakter van de zeevaart vindt de beleidsontwikkeling veelal in internationale organen plaats, zoals de International Maritime Organization (IMO) en de Europese Unie (EU). Daarmee wordt, mede krachtens verdragsrechtelijke verplichtingen, het veiligheidsniveau van de Nederlandse schepen, waar ook elders ter wereld, vorm gegeven.

Het veiligheidsbeleid voor de scheepvaart op de binnenwateren is met name gericht op het voorkomen van onveiligheid door toename van het verkeer, snellere en grotere schepen, schepen met gevaarlijke stoffen en bouwwerken op de oever. Dit beleidsdoel vergt, zeker in combinatie met bereikbaarheid -en benuttingdoelen, stelselmatig onderhoud aan en vernieuwing en optimalisering van bestaande veiligheidsvoorzieningen, zoals verkeersbegeleidende en plaatsbepalingsystemen, handhaving, curatieve voorzieningen, en vergt ook stelselmatig monitoren van de veiligheid.

In 2004 is de beleidsontwikkeling voor zogenaamde River Information Services afgerond. Dit heeft geleid tot een Nederlands implementatieplan. Uitgangspunt is dat overheid en bedrijfsleven elkaar aanvullen en ieder zijn eigen verantwoordelijkheid houdt. Met deze services kan de verkeersbegeleiding op knooppunten worden verbeterd, kan er snel worden gereageerd bij calamiteiten en kunnen wachttijden bij sluisen worden teruggebracht. Tevens is een concept EU-richtlijn voor rivier informatie-systemen («intelligente vaarweg») ter behandeling aan de Europese Commissie aangeboden. Er van uitgaande dat deze richtlijn aangenomen wordt, zal deze in 2005 verder uitgewerkt worden. Zie verder het beleidsinstrument investeringen.

#### *Financiële stimulering*

VenW draagt bij aan de kosten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), die werkzaamheden uitvoert waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is. Op nacalculatiebasis wordt in totaal jaarlijks circa € 20 000 vergoed.

#### *Bijdragen*

VenW draagt financieel bij aan diverse internationale organisaties, waartoe Nederland verdragsrechtelijk verplicht is, zoals de Noord-Atlantische IJspatrouilledienst en de secretariaatskosten Port State Control.

#### *Wet- en regelgeving*

Met het Schepenbesluit 2004, een algemene maatregel van rijksbestuur, is voor de drie landen van het Koninkrijk een belangrijke stap gezet in het elimineren van de implementatieachterstanden van internationale en Europese regelgeving en het terugdringen van de administratieve lasten, terwijl bovendien het ontstaan van nieuwe achterstanden kan worden vermeden. Hoewel het aantal vrijheidsgraden gezien het internationale karakter van de veiligheidsvoorschriften gering is, zal de beperking van administratieve lasten en de voorkoming van nieuwe een belangrijk aandachtspunt blijven.

Voorts is het optreden in de internationale veiligheidsfora er op gericht om waar mogelijk over te gaan op doelregelgeving in plaats van middelregelgeving. Het in de IMO geïntroduceerde fenomeen «goal based standards» zal waar mogelijk verder worden uitgebouwd. Een obstakel van formaat hierbij zijn de cultuurverschillen tussen de landen.

In de inmiddels gestarte herziening van de Scheepvaartverkeerswet zal een wettelijke basis worden gelegd voor de borging van de publieke taakuitvoering door het sinds 1 januari 2004 verzelfstandigde havenbedrijf van Rotterdam. Daarnaast zullen in de Scheepvaartverkeerswet ook wijzigingen worden doorgevoerd die een flexibele loodsplicht en een meer regionale aansturing van het verkeersinstrumentarium mogelijk maken.

In 2005 zullen tevens de in het kader van het programma «Andere Overheid» en het departementale project «Beter Geregeld» ingezette werkzaamheden tot modernisering van de zeescheepvaartwetgeving worden voortgezet. Een belangrijk onderdeel van die moderniseringsoperatie is het streven om tot een meer geïntegreerde benadering van de thans over diverse afzonderlijke wetten verspreide scheepvaart-onderwerpen te komen. In dat kader zijn ook de koninkrijksrelaties op het gebied van de zeescheepvaart van belang. Voor een aantal scheepvaart-onderwerpen geldt immers dat zij tot de aangelegenheden van het Koninkrijk behoren. De moderniseringsoperatie zal daarom mede betrekking hebben op de vraag op welke wijze de koninkrijksrelaties op het gebied van de zeescheepvaart voor de toekomst kunnen worden bestendigd. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met het voornemen van de regering om de staatkundige verhoudingen binnen het Koninkrijk ook in bredere zin te moderniseren.

#### *Investerings en exploitatie*

In het kader van de te ontwikkelen Europese River Information Services (RIS) wordt de reeds genoemde EU-richtlijn geïmplementeerd. Dit houdt ondermeer in dat er door de overheid basismateriaal beschikbaar gesteld wordt voor het maken van elektronische kaarten, waarin alle relevante

informatie voor het plannen van scheepsreizen opgenomen kan worden. Daarnaast worden faciliteiten ontwikkeld voor gegevensuitwisseling tussen wal en schip, voor tracking en tracing en verkeersafwikkeling. Mede in het kader van RIS wordt de bestaande DGPS (Differential Global Positioning System) dekking in de periode 2003–2005 geoptimaliseerd en uitgebreid naar de binnenwateren.

Vervanging en modernisering van de walradarsystemen voor de scheepvaart worden gecontinueerd. Concrete projecten in de planperiode zijn de vervangingsinvesteringen in de Schelderadarketen, de Loodsen op afstand (Loa)-paal in de aanloop van de Westerschelde, radardekking op het Noordzeekanaal en een radarsensor nabij Harlingen. Deze investeringen zijn opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds.

Mede ten behoeve van de externe veiligheid wordt een pakket aan nautische maatregelen voor de Westerschelde ontwikkeld, waaronder een methode van verkeersbegeleiding die gericht is op het voorkomen van ongewenste ontmoetingen met risicoschepen (nautische bronmaatregelen; zie ook externe veiligheid).

Daarnaast is in 2004 de AIS-walinfrastructuur (Automatisch Identificatie Systeem) langs de kust geplaatst, waarmee de berichten van de automatisch identificatiesystemen aan boord van passerende zeeschepen worden opgevangen en doorgeleid naar het Kustwachtcentrum. Tot 2008 zal deze infrastructuur geleidelijk worden uitgebreid met als doel het volgen van de zeescheepvaart in de diepwaterroute. Een en ander vloeit voort uit EU-Richtlijn 2002/59/EG.

Ten behoeve van de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu is op basis van een daartoe met de bergingssector gesloten overeenkomst de permanente beschikbaarheid van een bergingsvaartuig (inclusief bemanning) gewaarborgd. Dit kost jaarlijks ca € 2,1 miljoen.

#### *Uitvoering en handhaving*

Het interdepartementaal handhavingplan voor de binnenwateren dat door het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW) is vastgesteld, wordt gecoördineerd en uitgevoerd door IVW en RWS. DGG verzorgt de beleidsmatige inbreng, onder meer door het stellen van de prioriteiten binnen het handhavingplan.

Voor de Noordzee wordt een en ander op vergelijkbare wijze verzorgd in het kader van de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN).

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Visserij) wordt verantwoord op artikel 18 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor visserij worden uitgegeven.

| <b>Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000)</b> |       |       |
|---|-------|-------|
|   | 2004  | 2005  |
| <i>Domein Visserij</i>                          | 2 094 | 1 945 |

### Monitoring en beleidsevaluatie

Onderstaande beleidsevaluaties zijn geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling.

| Programma beleidsevaluaties artikel 1: interne veiligheid water |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Scheepvaartverkeer Noordzee                                     | A. 2008<br>B. 2008            | 2003 – 2006       | Vaststellen van effectiviteit van gevoerd beleid met het oog op mogelijk vervolg | Ex post        |
| Scheepvaartverkeer binnenwateren                                | A. 2006<br>B. 2006            | 2001 – 2005       | Vaststellen van effectiviteit van gevoerd beleid met het oog op mogelijk vervolg | Ex post        |

#### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Voor het bereiken van de doelstellingen wordt uitgegaan van een interbestuurlijk afgestemd veiligheids- en infrastructuurbeleid. De verwachting is dat met dit beleid de doelstellingen, gedurende de periode waarop deze Rijksbegroting betrekking heeft, gehaald zullen worden. Gelet op de jaarlijkse variatie in het aantal ongevallen kan het echter voorkomen dat zich positieve of negatieve uitschieters in een jaar voordoen.

Binnen dit operationeel doel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.

#### **Externe veiligheid**

##### **a. Toelichting**

Op het gebied van externe veiligheid is het beleid gericht op het beheersen van de risico's voor omwonenden langs de vervoerroutes van gevaarlijke stoffen. Daarbij dient de nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS, TK 1995–1996, 24 611, nr. 1) als uitgangspunt. Om de bijdrage van de infrastructuur (en het daarop afgewikkelde vervoer) aan deze doelstelling weer te geven wordt het effectgegeven «ruimtebeslag in km<sup>2</sup> van het gebied langs transportroutes binnen de plaatsgebonden risicocontour 10<sup>-6</sup> per jaar» gerapporteerd. Dit is het gebied waarbinnen de kans op een dodelijke situatie ten gevolge van een ernstig ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen hoger is dan 1 op het miljoen per jaar.

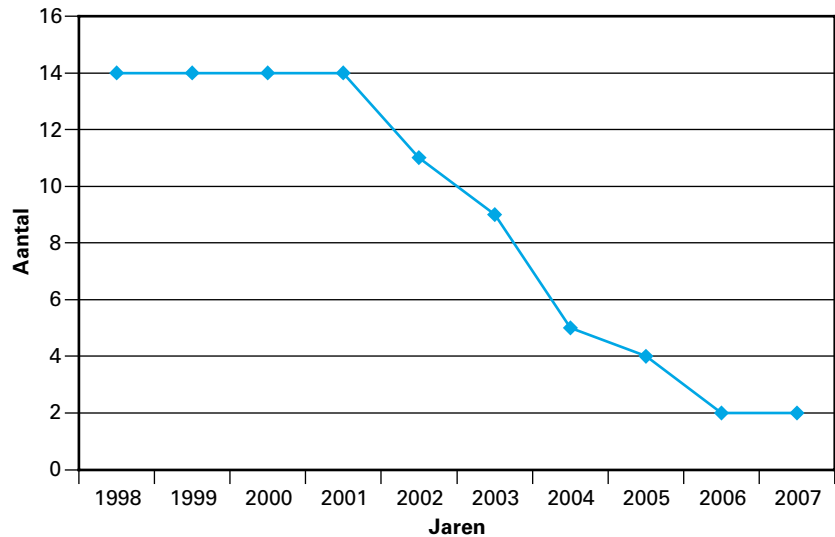
De effectgegevens worden in onderstaande tabel weergegeven.

| Modaliteiten                             | Ruimtebeslag in km <sup>2</sup> binnen de risicocontour 10 <sup>-6</sup> |
|--|--|
| Weg                                      | Risicoatlas weg 2002: 21   |
| Spoor                                    | Risicoatlas spoor 2001:4,10  |
| Water (excl. Westerschelde) <sup>1</sup> | 0  |

<sup>1</sup> Onderzoek naar ruimtebeslag in km<sup>2</sup> binnen de risicocontour 10<sup>-6</sup> op de Westerschelde is in de loop van 2004 afgerond en is derhalve nog niet in de cijfers verwerkt.

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

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



Bron: Goederenvervoermeter 2003, RWS/AVV

De doelgroep bestaat onder andere uit provincies, gemeenten, burgers en bedrijfsleven.

**b. Beleidsinstrumenten**

*Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Door het Kabinet Kok II is, onder andere naar aanleiding van het Kabinetsstandpunt Vuurwerkkramp Enschede, een extra impuls gegeven aan het externe veiligheidsbeleid, waarvan ook het transport van gevaarlijke stoffen deel uitmaakt. In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) is apart aandacht besteed aan externe veiligheid. Daarnaast zijn in het Strategisch Akkoord van het Kabinet Balkenende I (2002) gelden gereser-

veerd om de uitvoering en handhaving van het beleid te versterken en een aantal risicoknelpunten op te lossen. In overleg met VROM is hiervoor een programma opgesteld.

Aanvullend op RNVGS (Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen) wordt gezocht naar structurele integrale maatregelen op basis van een samenhangende visie ten aanzien van een stofketen of een vervoerssysteem. Dat biedt meer mogelijkheden om zowel bestaande veiligheidsknelpunten op te lossen als nieuwe te voorkomen en is bovendien efficiënter dan alleen een benadering per knelpunt. Dit wordt onderzocht in het interdepartementale project Ketenstudies.

Kort samengevat wordt de komende jaren gewerkt aan:

- Waar mogelijk beperken van het aantal routes waarover omvangrijk transport plaatsvindt (basisnet voor de nationale infrastructuur);
- Versterken van de uitvoering door Rijkswaterstaat en Prorail voor de rijksinfrastructuur;
- Versterken van de handhaving door Inspectie Verkeer en Waterstaat
- Stimuleren van het bedrijfsleven om zo min mogelijk en zo veilig mogelijk te vervoeren; met partners ontwikkelen van een incentive-systeem;
- Nadere koppeling tussen bronbeleid en extern veiligheidsbeleid;
- Ontwikkeling van reguleringssystematieken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ontwikkeling van een monitoringsysteem, waarvan de huidige risicoatlassen deel uitmaken;
- Leveren van een actieve bijdrage aan de ontwikkeling van een Europees extern veiligheidsbeleid.

De hoofdlijnen van beleid zullen verwoord worden in de Nota Mobiliteit. Direct volgend hierop zal een aparte beleidsnota «vervoer gevaarlijke stoffen» verschijnen, waarin de hoofdlijnen verder zijn uitgewerkt.

#### *Financiële stimulering*

Er wordt een bijdrage geleverd aan het oplossen van knelpunten op het gebied van externe veiligheid en aandachtspunten rond infrastructuur. Dit wordt mede gerealiseerd door de uitvoering van Plan van aanpak goederen emplacementen (PAGE), Knelpunten Infrastructuur Externe Veiligheid (KIEV) plus de acties die gaan voortkomen uit de extra gelden uit het Strategisch Akkoord.

Met de subsidieregeling PAGE wordt het risico op veertien binnenstedelijke spooreplacementen teruggedrongen. De oplossingen worden gezocht in onder meer infrastructurele aanpassingen, zoals het uitsluiten van conflicterende rijwegen onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing. In 2005/2006 moet de doelstelling van PAGE worden bereikt. Dat wil zeggen dat er dan nog enkele emplacementen resteren, met een hoger groepsrisico dan de oriënterende waarde. Hiervoor wordt via aparte projecten naar mogelijke oplossingen gezocht, zowel aan de kant van de lokale overheid (ruimte voor vervoer) als van het spoorbedrijf (verminderen dan wel verplaatsen van de risico's van het vervoer). De uitgaven worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. Voor deze aanpassingen is in totaal een budget beschikbaar van € 19 miljoen.

#### *Wet- en regelgeving*

Conform de voortgangsrapportages over het externe veiligheidsbeleid wordt gewerkt aan:

- Een wettelijke regeling voor vervoer gevaarlijke stoffen in relatie tot ruimtegebruik langs infrastructuur;
- Ontwikkelen van een wettelijke basis voor de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat en Prorail leveren hun bijdrage aan de uitvoering van het beleid van RNVGS en zullen tevens uitvoering geven aan de wettelijke registratieplicht vervoer van gevaarlijke stoffen. Teneinde de risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen door de zeevaart op de Westerschelde voor de omgeving te beperken worden nautische «bron»-maatregelen ingevoerd, die de kansen op het ontstaan van ongevallen reduceren. Deze maatregelen worden uitgevoerd door VenW/RWS-Zeeland met medewerking van Vlaanderen, de provincie Zeeland, de gemeentelijke overheden en VROM.

De IVW voert de handhaving uit van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen d.m.v. integrale transportcontroles en broncontroles.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Onderstaande beleidsevaluaties zijn geprogrammeerd binnen deze operationele doelstelling.

| <b>Programma beleidsevaluaties artikel 1: externe veiligheid</b> |                               |                   |                            |                |
|--|-------------------------------|-------------------|----------------------------|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie             | Type evaluatie |
| Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)              | A. 2007<br>B. 2007            | 2001 t/m 2005     | Werking en gevolgen beleid | Ex post        |
| Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS)                           | A. 2008<br>B. 2008            | 2001 t/m 2005     | Werking en gevolgen wet    | Ex post        |

#### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Bij het tempo van de doelbereiking voor externe veiligheid is rekening gehouden met de beschikbare begrotingsmiddelen, alsmede met het beleid van VROM en gemeenten. De combinatie van stedelijke verdichting vlak bij infrastructuur, intensief gebruik van infrastructuur, groei van vervoer gevaarlijke stoffen en de hoge beleidsambities uit het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) maken het steeds lastiger de doelstelling te realiseren.

Het realiseren van de ambities, hangt sterk af van het vermogen structurele oplossingen te vinden en toe te passen. Een bepaald resultaat kan op dit moment niet worden gegarandeerd. Immers, bij het implementeren van structurele oplossingen zal medewerking van andere overheden en het bedrijfsleven noodzakelijk zijn. Op het gebied van rijksinfrastructuur zal, mede op basis van de ketenstudies naar optimaal gebruik worden gestreefd, onder andere door selectief te zijn in het gebruik van die infrastructuur en de daarbij passende ruimtelijke randvoorwaarden te creëren.

Binnen dit operationeel doel is grotendeels sprake van systeemverantwoordelijkheid.



01.03 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |               |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>01 Veilig goederenvervoer</b>              | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>17 149</b> | <b>14 320</b> | <b>11 629</b> | <b>9 019</b>  | <b>9 241</b>  | <b>11 293</b> | <b>11 301</b> |
| <b>Uitgaven:</b>                              | <b>19 310</b> | <b>18 773</b> | <b>15 230</b> | <b>11 816</b> | <b>11 551</b> | <b>11 301</b> | <b>11 301</b> |
| <b>01.01 Programma-uitgaven</b>               | <b>13 223</b> | <b>13 283</b> | <b>10 014</b> | <b>6 908</b>  | <b>6 747</b>  | <b>6 497</b>  | <b>6 497</b>  |
| <i>01.01.01 Interne veiligheid Wegverkeer</i> | 3 179         | 48            | 12            | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Subsidies                                     | 3 179         | 48            | 12            | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <i>01.01.03 Interne veiligheid water</i>      | 6 284         | 6 895         | 6 351         | 4 510         | 4 096         | 4 096         | 4 096         |
| Subsidies                                     | 41            | 27            | 23            | 23            | 23            | 23            | 23            |
| Bijdragen                                     | 125           | 903           | 903           | 903           | 903           | 903           | 903           |
| Investerings                                  | 2 603         | 3 171         | 2 639         | 791           | 385           | 385           | 385           |
| Exploitatie                                   | 3 515         | 2 794         | 2 786         | 2 793         | 2 785         | 2 785         | 2 785         |
| <i>01.01.04 Externe veiligheid</i>            | 740           | 3 693         | 1 203         | 188           | 188           | 188           | 188           |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak       | 195           | 440           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Subsidies                                     | 9             | 3 001         | 1 000         | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Exploitatie                                   | 536           | 252           | 203           | 188           | 188           | 188           | 188           |
| <i>01.01.08 HGIS deel</i>                     | 387           | 406           | 406           | 406           | 406           | 406           | 406           |
| Bijdragen                                     | 387           | 406           | 406           | 406           | 406           | 406           | 406           |
| <i>01.01.99 Onverdeeld</i>                    | 2 633         | 2 241         | 2 042         | 1 804         | 2 057         | 1 807         | 1 807         |
| Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties  | 2 633         | 2 241         | 2 042         | 1 804         | 2 057         | 1 807         | 1 807         |
| <b>01.02 Apparaatsuitgaven</b>                | <b>6 087</b>  | <b>5 490</b>  | <b>5 216</b>  | <b>4 908</b>  | <b>4 804</b>  | <b>4 804</b>  | <b>4 804</b>  |
| Apparaatsuitgaven                             | 6 087         | 5 490         | 5 216         | 4 908         | 4 804         | 4 804         | 4 804         |
| <b>01.03 Ontvangsten</b>                      | <b>5 984</b>  | <b>1 262</b>  | <b>962</b>    | <b>962</b>    | <b>962</b>    | <b>962</b>    | <b>962</b>    |
| Ontvangsten                                   | 5 984         | 1 262         | 962           | 962           | 962           | 962           | 962           |

01.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x €1000)   |               |               |              |              |              |              |              |              |              |              |
|---|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>01 Veilig goederenvervoer</b>  | 2005          |               | 2006         |              | 2007         |              | 2008         |              | 2009         |              |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 15 230        |               | 11 816       |              | 11 551       |              | 11 301       |              | 11 301       |              |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 5 216         |               | 4 908        |              | 4 804        |              | 4 804        |              | 4 804        |              |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>10 014</b> |               | <b>6 908</b> |              | <b>6 747</b> |              | <b>6 497</b> |              | <b>6 497</b> |              |
| Waarvan op 1 januari 2005   |               |               |              |              |              |              |              |              |              |              |
| 4. juridisch verplicht  | 48%           | 4 807         | 50%          | 3 454        | 52%          | 3 508        | 54%          | 3 508        | 54%          | 3 508        |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%            | –             | 3%           | 207          | 3%           | 202          | 3%           | 195          | 3%           | 195          |
| 6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)                                      | 23%           | 2 303         | 18%          | 1 243        | 11%          | 742          | 12%          | 780          | 12%          | 780          |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 22%           | 2 203         | 14%          | 967          | 15%          | 1 012        | 11%          | 715          | 10%          | 650          |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 7%            | 701           | 15%          | 1 036        | 19%          | 1 282        | 20%          | 1 299        | 21%          | 1 364        |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b>   | <b>10 014</b> | <b>100%</b>  | <b>6 908</b> | <b>100%</b>  | <b>6 747</b> | <b>100%</b>  | <b>6 497</b> | <b>100%</b>  | <b>6 497</b> |

### *Juridische verplichtingen*

Voor het project risicoreductie externe veiligheid Westerschelde is een aantal meerjarige verplichtingen aangegaan. Dat geldt ook voor het bergingsvaartuig op de Noordzee, de onderhoudskosten van nautische veiligheidssystemen, bijdragen aan internationale organisaties en de uitvoeringskosten van de Nederlandse Mededinging Autoriteit (Nma) voor het toezicht op het Loodswezen.

### *Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd*

Hieronder vallen de regionaliseringskosten van het beleidsvoornemen navigatie- ondersteunende dienstverlening. Daarnaast zijn onderzoeksgelden nodig voor de implementatie van het beleidsvoornemen Loodsen. Ook zal een nieuwe wettelijke regeling tot stand worden gebracht, waarbij wordt voorzien in een gemoderniseerd tuchtrecht voor de Nederlandse zeescheepvaart.

### *Niet vastgelegd in verplichtingen*

Dit betreft voornamelijk geplande beleidsvoorbereidende en evaluatieonderzoeken.

### 02.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

Dit beleid is gericht op toegevoegde waarde van de activiteiten in de economische centra. Efficiënt vervoer, betrouwbare levering, de rol van het netwerk en knooppunten daarbij en zuinig ruimtegebruik kunnen van toegevoegde waarde zijn. Randvoorwaarden van veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving worden daarbij in acht genomen. Regionale en lokale netwerken zijn uiteraard complementair. Andere overheden zijn daar eerstverantwoordelijke. Het Rijk beperkt haar rol tot communicatie, bijdrage aan kennisontwikkeling en bemiddeling, gericht op het wegnemen van barrières voor regionale bereikbaarheid en een betere afstemming van ruimtelijk ordeningsbeleid, goederenvervoer- en infrabeleid. In de nationale economische centra werken Rijk en lagere overheden samen.

Dit begrotingsartikel heeft een sterke relatie met de producten en activiteiten die gefinancierd worden uit het Infrastructuurfonds. Nadere uitwerking op projectniveau is terug te vinden in het MIT-projectenboek. Voorts heeft dit artikel een nauwe relatie met het operationeel doel 03.01.03 logistieke efficiëntie.

De aard van de uitgaven betreft voornamelijk subsidies, apparaatuitgaven en uitgaven voor onderzoek, communicatie en draagvlakvergroting.

Voor alle inhoudelijke prestatiegegevens en kengetallen op het gebied van het goederenvervoer zijn in het kader van de goederenvervoermonitor meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per prestatiegegeven/kengetal waarin de totstandkomingsprocedure is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding en beschikbaarheid. De basisgegevens ijlen na. Jaargegevens over 2003 zijn beschikbaar met betrekking tot het aantal intermodale terminals. De overige gegevens komen pas na het derde kwartaal van 2004 ter beschikking.

### 02.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- Netwerk Mainport Rotterdam en overige zeehavens;
- Functioneren knooppunten;
- Kwaliteit verbindingen.

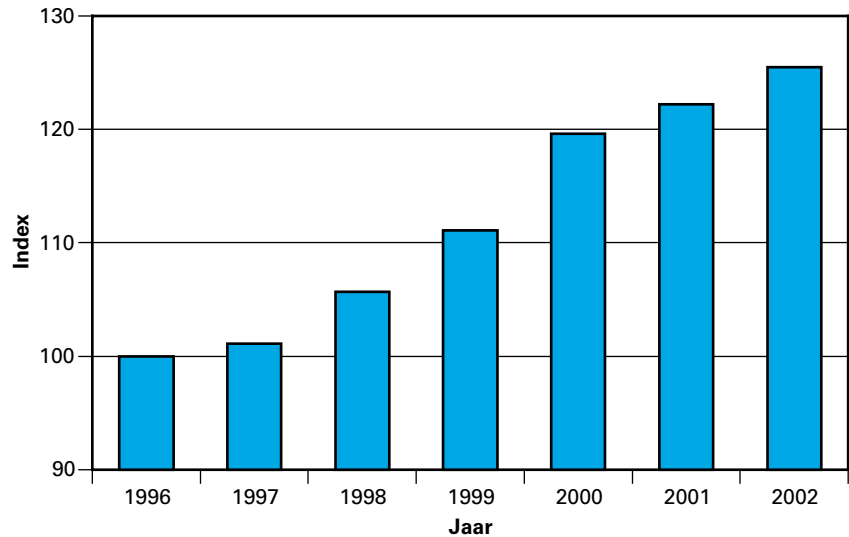
## Netwerk Mainport Rotterdam en overige zeehavens

### a. Toelichting

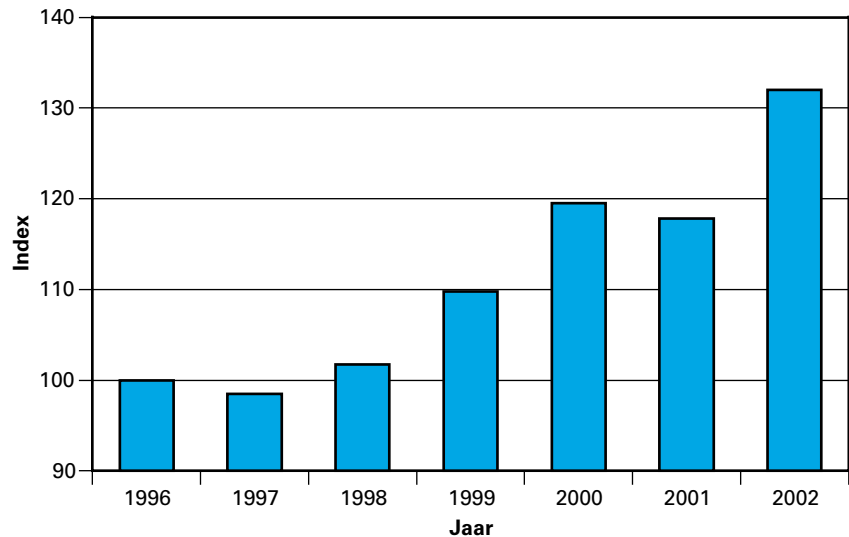
De operationele doelstelling «Mainport Rotterdam en overige zeehavens» is het versterken van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens en daarmee ook van de positie van de individuele zeehavens.

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt als indicator gehanteerd de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industriële complex. De doelstelling is de stijgende lijn van de toegevoegde waarde vast te houden.

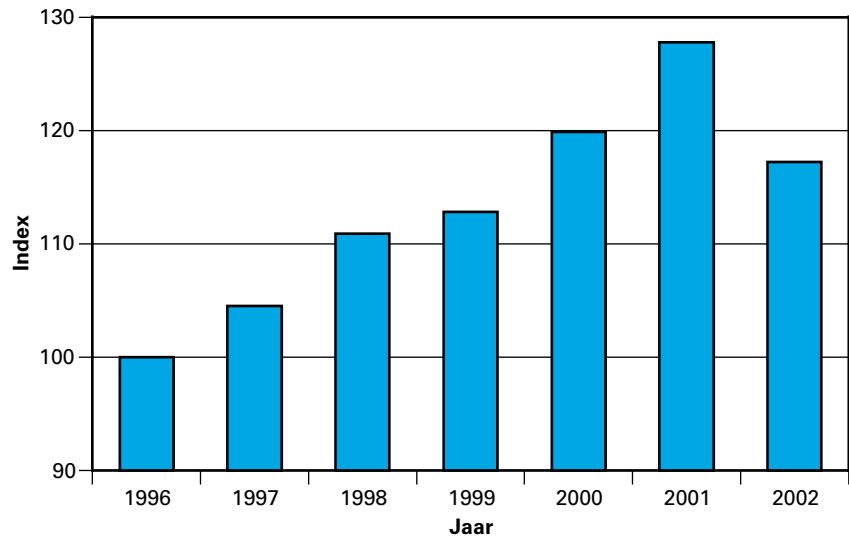
#### Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



#### Toegevoegde waarde Mainport Rotterdam



### Toegevoegde waarde overige zeehavens

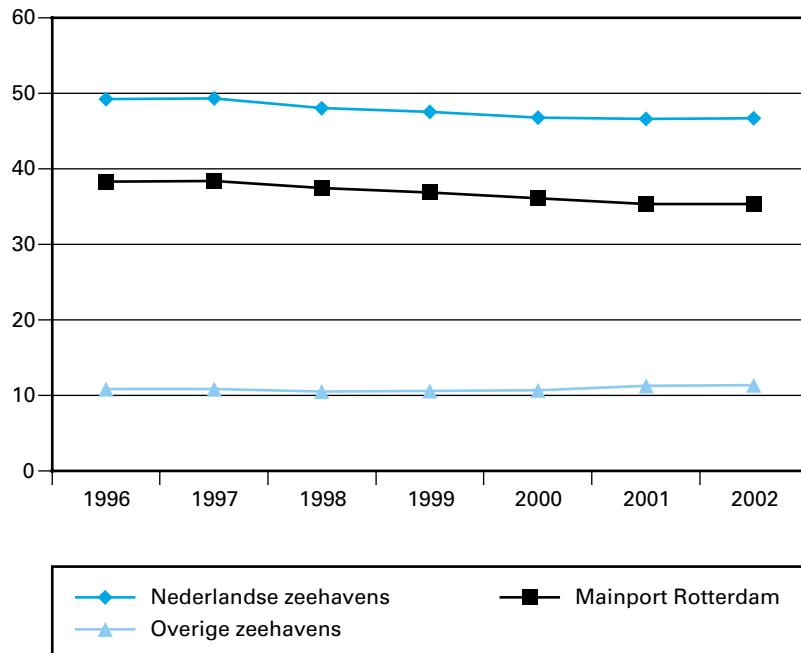


Ontwikkeling van de totale toegevoegde waarde in constante prijzen van 1996 in de Nederlandse zeehavens; indexcijfers 1996–2002, index 1996=100.

Bron: Ecorys/NEI, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2002, Rotterdam nov. 2003

Om een indruk te geven van de positie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg – Le Havre range geeft onderstaande figuur een indruk van het marktaandeel in het overgeslagen tonnage. Hieruit blijkt dat Rotterdam daarin een relatief groot aandeel heeft met ruim 35%. Het aandeel is in de afgelopen jaren iets afgenomen. De overige Nederlandse zeehavens hebben een relatief stabiel marktaandeel van ongeveer 10%.

### Ontwikkeling van het marktaandeel (tonnen) van de Nederlandse havengebieden t.o.v. de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)



Bron: Nationale Havenraad

Doelgroepen zijn zeehavenbeheerders, bedrijven in zeehavengebieden, logistieke dienstverleners, importerend en exporterend bedrijfsleven.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Met het oog op de voortzetting van het zeehavenbeleid na 2004 heeft VenW via het project Havenvisie de doelstellingen en beleidsinstrumenten van het zeehavenbeleid herijkt. Deze herijking heeft geresulteerd in een nieuw beleidskader dat gericht is op het verbeteren van de marktwerking in de zeehavens, het stellen van duidelijke randvoorwaarden en een efficiënte en effectieve handhaving daarvan en – waar nodig – selectief investeren in de maritieme en landzijdige ontsluiting van de zeehavens. Het nieuwe zeehavenbeleid zal op hoofdlijnen in de Nota Mobiliteit worden uiteengezet.

Na besluitvorming in de Ministerraad van 19 december 2003 zijn de onderhandelingen tussen het Rijk en de gemeente en de stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en de provincie Zuid-Holland over de financiering en de uitvoering van de drie deelprojecten van start gegaan. Deze onderhandelingen hebben eind juni 2004 geresulteerd in een bestuursakkoord PMR, waarin de gemaakte afspraken op hoofdlijnen zijn vastgelegd. Na het uitwerken van de hoofdlijnen kan de definitieve uitwerkingsovereenkomst worden ondertekend. Met het sluiten van deze overeenkomst zal PMR begin 2005 de uitvoeringsfase ingaan. De daadwerkelijke uitvoering van de landaanwinning start naar verwachting in 2006 na een besluit tot aanleg gebaseerd op de aanwezigheid van vraag uit de markt. De andere deelprojecten (Bestaand Rotterdams Gebied en 750 hectare natuur- en recreatiegebied) zijn hieraan gekoppeld.

De uitvoering van het beleid inzake PMR is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft artikel 03.07 PMR.

| <b>Tabel: overzicht uitgaven PMR op het Infrastructuurfonds (x € 1000)</b> |       |       |        |        |        |        |
|--|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| Art. Omschrijving  | 2004  | 2005  | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| <b>IF 03.07</b>  | 2 160 | 2 867 | 15 737 | 12 737 | 13 087 | 12 087 |

### *Communicatie en draagvlak*

Ten behoeve van de coördinatietaak van VenW bij de uitvoering van de PKB-plus voor PMR en van het vastgestelde Memorandum van Overeenstemming 2 worden in 2005 diverse communicatieactiviteiten ontplooid. De kosten zijn opgenomen in artikel IF 03.07 van het Infrastructuurfonds.

### *Financiële stimulering*

In het kader van het actieprogramma in de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid en de daarin opgenomen subsidieregeling Haven Interne Projecten (HIP-regeling) is in 2000 subsidie verleend aan 27 projecten die naar verwachting in de periode tot en met 2006 worden gerealiseerd.

In 2005 wordt een besluit genomen over de continuering van de financiering van apparaatskosten Rom Rijnmond. Daartoe wordt jaarlijks een maximum van € 136 000,- beschikbaar gesteld.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Jaarlijks stelt VenW in samenwerking met de Nationale Havenraad (NHR) een havenmonitor op. De havenmonitor geeft kwantitatieve informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de havens. In het kader van het project Havenvisie wordt bezien waar de monitor zich nog meer op moet richten.

In de HIP-regeling is voorzien dat de regeling voor eind 2004 wordt geëvalueerd.

Bij de herijking van het zeehavenbeleid heeft VenW de voortgang van de beleidsacties in het actieprogramma van de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid bezien. Vastgesteld is dat beleidsacties niet altijd consequent zijn nagestreefd, mede omdat onduidelijk was welke partij de verantwoordelijkheid hiervoor droeg. Met het nieuwe beleidskader zal dit verbeteren.

| <b>Programma beleidsevaluaties artikel 2: Netwerk MPR en zeehavens</b> |                               |                   |  |                |
|--|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie                                     | Type evaluatie |
| Subsidieregeling Haveninterne Projecten (HIP-II)                       | A. 2004<br>B. 2006            | 2000–2004         | Opzet, werking en effecten van de subsidieregeling | Ex post        |
| Operationeel Doel mainport en zeehavens                                | A. 2004<br>B. 2004            | 2002–2003         | Effectiviteit van pakket van maatregelen           | Ex post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Voor het realiseren van de doelstellingen zijn – naast het beoogde rijksbeleid – ook vele andere actoren en factoren bepalend. Zo hebben economische ontwikkelingen op mondiaal en Europees niveau een grote invloed, evenals het gedrag van marktpartijen in de havens van Noordwest Europa en daaraan gerelateerde sectoren. Voor de komende jaren wordt een gemiddelde groei van ongeveer 1,7% per jaar verwacht.

Met betrekking tot de herijking van het zeehavenbeleid wordt verwacht dat hieruit een effectiever en doelmatiger bijdrage geleverd kan worden aan de marktpositie van de Nederlandse zeehavens. Daarbij wordt vooral gekeken naar de gelijkwaardigheid in implementatie en handhaving van Europese regelgeving «level playing field», de wijze van (publieke) financiering van haveninfrastructuur en de mogelijkheden om de innovatiekracht van het zeehavenbedrijfsleven (o.a. via toepassing van ICT) te vergroten. Versterking van deze marktpositie draagt bij aan een efficiënte bereikbaarheid van bedrijvigheid in Nederland dat gebruik maakt van goederentransport. Met deze efficiënte bereikbaarheid wordt een bijdrage geleverd aan het vestigingsklimaat voor bedrijven in Nederland.

Een vergelijkbare veronderstelling ligt ten grondslag aan de PKB-plus voor PMR. Uitbreiding en herschikking van het havenareaal in de haven

van Rotterdam draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid. Voor een deel komt deze verbetering – via doorvoer – terecht bij bedrijven in het Europese achterland.

## **Functioneren knooppunten**

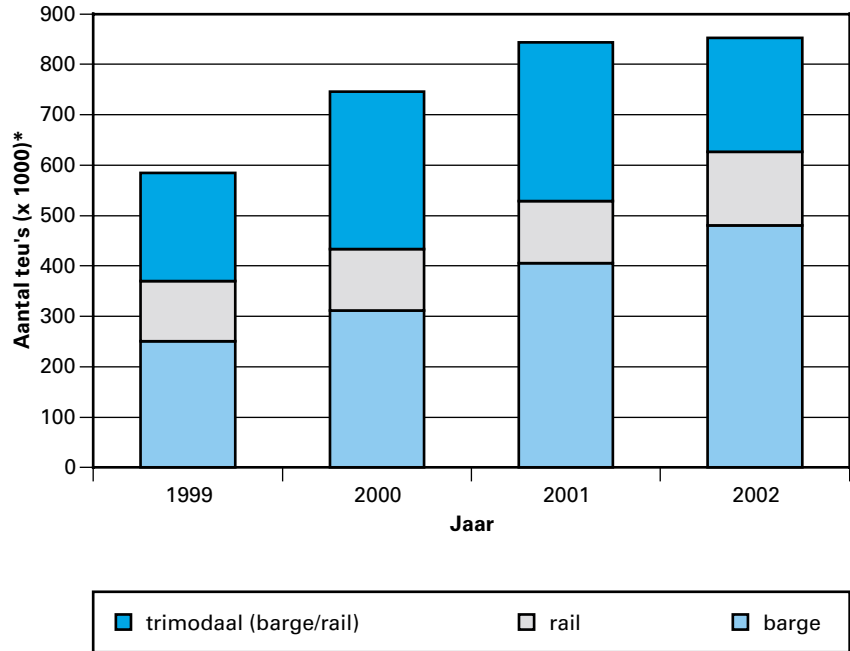
### **a. Toelichting**

Binnen Nederland is na afronding van de Subsidierегeling Openbare Inland Terminals (SOIT) sprake van een landelijk dekkend systeem van multimodale knooppunten ontwikkeld, waarbij openbare (container-)terminals de verbindende schakels tussen modaliteiten vormen. Terminals vergroten de flexibiliteit voor verladers en logistieke dienstverleners, doordat ze keuze bieden uit meerdere vervoerswijzen. Door clustering van aan elkaar gerelateerde economische activiteiten op bedrijventerreinen met multimodale terminals worden productie- en transportvoordelen bereikt.

Het beleid is gericht op het tot stand brengen en verbeteren van de samenwerking binnen en tussen de knooppunten. Voor het functioneren van de multimodale knooppunten zijn geen kwantitatieve streefwaarden geformuleerd. Voor de realisatie van nieuwe containerterminals ligt het initiatief bij marktpartijen. De rol van het Rijk is beperkt tot het scheppen van goede voorwaarden en het wegnemen van belemmeringen.



### Containeroverslag via Inland Terminals



(\*)Twenty feet Equivalent Unit, standaard rekenmaat voor containers.

| Aantal Intermodale Inland Terminals (1998-2003) |        |      |      |      |      |      |      |
|---|--------|------|------|------|------|------|------|
| Jaar  | ≤ 1998 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| Totale aantal inland containerterminals         | 14     | 17   | 18   | 18   | 24   | 27   | 27   |
| Waarvan:  |        |      |      |      |      |      |      |
| Bargeterminals                                  |        |      |      |      |      |      | 20   |
| Railterminals                                   |        |      |      |      |      |      | 3    |
| Trimodale terminals (barge/rail)                |        |      |      |      |      |      | 4    |

### b. Beleidsinstrumenten

#### Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In 2004 is een heroriëntatie op het beleid ten aanzien van knooppunten afgerond. Hierbij is bezien of de overheid kan bijdragen aan het versterken van de samenhang tussen en de kwaliteit van knooppunten. Vanwege de sterke relatie met ruimtelijke ordening en verbetering van de regionaal economische (infra-) structuur ziet het Rijk hierbij een belangrijke rol voor decentrale overheden. Verder continueert het Rijk het beleid gericht op het scheppen van goed voorwaarden, het monitoren van ontwikkelingen en het wegnemen van belemmeringen. Dit betreft onder meer het bijdragen aan innovatieve logistieke concepten die gebruik maken van de terminals en het selectief verbinden van knooppunten op basis van een samenhangend infrastructuurnetwerk.

### Financiële stimulering

In de periode 2004–2006 vindt de afwikkeling plaats van de subsidies in het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT), die per 31 december 2003 is beëindigd. Ook de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) is per 31 december 2003 beëindigd. In de tweede helft van 2003 is een informele tussentijdse evaluatie uitgevoerd op basis van het aantal aanvragen dat vóór 1 september was ingediend. Vervolgens zijn in december 2003 nog circa 20 aanvragen ingediend. De resultaten van de informele tussentijdse evaluatie worden meegenomen bij de eindevaluatie die in 2005 plaats zal vinden. Op dat moment is ook meer informatie beschikbaar over de feitelijk overgeslagen goederen.

### Monitoring en beleidsevaluatie

| Programma beleidsevaluaties artikel 2: functioneren knooppunten |                               |                   |                                     |                |
|---|-------------------------------|-------------------|-------------------------------------|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie                      | Type evaluatie |
| SBV   | A. 2005<br>B. 2005            | 2000–2004         | Effectiviteit regeling <sup>1</sup> | Ex-ante        |
| Functioneren knooppunten  | A. 2004<br>B. 2004            |                   | Heroriëntatie knooppuntenbeleid     | Ex-ante        |

<sup>1</sup> In combinatie met de in 2002/2003 uitgevoerde evaluatie van de SOIT is het gehele operationele doel geëvalueerd.

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

| Tabel: overzicht uitgaven intermodaal vervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1000) |       |       |       |      |      |      |
|---|-------|-------|-------|------|------|------|
| Art. Omschrijving   | 2004  | 2005  | 2006  | 2007 | 2008 | 2009 |
| IF 04.03 Intermodaal vervoer  | 6 235 | 7 153 | 1 917 |      |      |      |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Het Rijk heeft een actieve rol als het gaat om het formuleren van de beleidskaders (waar en hoe) van en het aangeven van de randvoorwaarden voor de (invulling van) de ruimtelijke structuur. Een succesvolle uitwerking van de doelstelling voor meer ruimtelijke bundeling in de regionale en lokale ruimtelijke ordeningsplannen moet worden bereikt door bestuurlijke samenwerking tussen Rijk, provincies en gemeenten rond de netwerken en de knooppunten. Hierbij wordt een voornamelijk stimulerende en faciliterende rol vervuld. Het Rijk heeft dan ook een systeemverantwoordelijkheid.

## **Kwaliteit verbindingen**

### **a. Toelichting**

Het beleid is gericht op het versterken van de samenhang in het totale goederenvervoernetwerk door er voor te zorgen dat er verbindingen tussen de mainports, de havens, de knoop-/overslagpunten, de belangrijke nationale economische centra en de economische centra in het buitenland van voldoende kwaliteit zijn (weg, rail, water en buisleidingen). De beleidslijn is hierbij dat allereerst ingezet wordt op het zoveel mogelijk in goede staat brengen en houden van de reeds aanwezige infrastructuur (beheer en onderhoud); vervolgens het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur en, indien dit niet leidt tot voldoende capaciteits- en kwaliteitsverbetering, te komen tot de selectieve aanleg van nieuwe infrastructuur.

### **b. Beleidsinstrumenten**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het beleid voor kwaliteitsverbetering van de verbindingen is divers en richt zich op projecten op het gebied van innovatieve transportsystemen, benuttingmaatregelen op het terrein van alle modaliteiten en prijsbeleid, zowel in internationaal als nationaal verband. In EU-verband wordt samengewerkt aan het versterken van alle elementen van de Trans Europese Netwerken.

Voor de short sea shipping is de vormgeving van het Motorways of the sea-concept belangrijk, waarmee hoogwaardige short sea corridors in samenwerking met andere lidstaten worden ontwikkeld. Ook de bevordering van de integratie in de logistieke keten is voor het short sea vervoer een belangrijke actie. Beide onderwerpen vloeien voort uit de informele transportraad van juli 2004 en de evaluatie van de voortgangsnota short sea (1999) in de tweede helft van 2004.

In samenwerking met andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, wordt een handleiding ontwikkeld waarmee een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer bepaald kan worden. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op een verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld. Door intensieve samenwerking tussen (lokale, regionale en landelijke) overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven wordt een integraal pakket van kwaliteitseisen opgesteld ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving en wordt een selectief netwerk vastgesteld waarop die kwaliteitseisen worden toegepast. Het gaat dan om de verbindingen tussen economische centra voor weg (zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet), als voor water en spoor. Op grond van kwaliteitseisen worden ook de knelpunten op dat netwerk getraceerd en kan een selectief investeringsprogramma opgesteld worden.

In 2004 is, op basis van een aantal proefprojecten, de eerste fase van de handleiding afgerond en zijn nieuwe proefprojecten gestart om de 2e fase van de handleiding te ontwikkelen. Verwacht wordt dat de handleiding in 2005 zal worden afgerond. De handleiding zal met name op provinciaal en lokaal niveau gebruikt kunnen worden bij het opstellen van de verkeers- en vervoersplannen. De aanpak wordt ook gebruikt bij de opstelling van de Nota Mobiliteit.

Per 1 juni 2003 is het systeem van de statische inhaalverboden voor vrachtwagens uitgebreid waardoor nu op alle drukke autosnelwegen een inhaalverbod van kracht is. Hiermee is de grens bereikt van een verantwoorde toepassing van statische inhaalverboden. Daarom worden twee proeven gestart met dynamische systemen voor inhaalverboden waarmee, afhankelijk van de verkeerssituatie, een inhaalverbod kan worden ingesteld. In 2005 worden de resultaten geëvalueerd.

#### *Communicatie en draagvlak*

Het beleid inzake het regionaal en lokaal goederenvervoer richt zich onder andere op de wisselwerking tussen goederenvervoer, ruimtelijke ordening en economie. Verkeer en Waterstaat richt zich in 2005 op de ontwikkeling en toepassing van kennis over de verkeerseffecten van bedrijventerreinen. Dit past in het kader van het goederenvervoerbeleid en het onderhouden en verbeteren van de hoofdinfrastructuur. Ook sluit het aan op de uitvoering van het Rijksbeleid zoals dat is vastgelegd in de Nota Ruimte. Bij de uitwerking van het goederenvervoerbeleid in de regio zijn de regionale directies van de Rijkswaterstaat een belangrijke schakel.

Voor 2005 worden met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt die zorgdragen voor de verbinding van beleid en uitvoering. De mobiliteitstoets is, conform afspraken in het Nationaal Mobiliteitsberaad, in 2004 overgedragen aan de decentrale overheden in het Kennisplatform Verkeer en vervoer. Het nieuwe Kennisplatform Verkeer en Vervoer zal de komende jaren aan de slag gaan met de mobiliteitstoets. Met de mobiliteitstoets wordt nagegaan hoe het ruimtelijke beleid uitwerkt op de doelstellingen voor mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Tevens wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn om verkeer en vervoer beter in de regionale en lokale ruimtelijke planvorming te verankeren.

#### *Financiële stimulering*

Streefbeeld is dat door logistieke innovaties de groei van de economie op dusdanige wijze wordt gefaciliteerd dat het goederenvervoer niet evenredig meegroeit, en dat de groei van het goederenvervoer gepaard gaat met relatief minder negatieve effecten. Deze innovaties zijn in beginsel een zaak die in de markt tot stand gebracht zullen moeten worden. In bepaalde gevallen kan echter financiële stimulering van haalbaarheidsstudies en pilots aan de orde zijn.

De bijdrage ten behoeve van de internationale overeenkomst inzake de totstandkoming en exploitatie van het civiele navigatiesysteem Loran C in Noordwest-Europa en het Noord-Atlantisch gebied loopt in 2005 ten einde.

Naar aanleiding van het advies van de Raad voor V&W «Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie» onderzoekt VenW de mogelijkheden van een door de Raad voor Verkeer en Waterstaat voorgestelde Taskforce Logistiek en Economie. Voorwaarde voor een Taskforce is dat de logistieke en verladende sector het belang ook onderschrijft en bereid is er actief aan bij te dragen. In de beoogde werkzaamheden van de Taskforce staat innovatie t.b.v. de economische concurrentiepositie centraal, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en ecologische duurzaamheid. De kerntaak is het versnellen van implementatie van innovaties.

### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van het beleid weginfrastructuur goederenvervoer maakt deel uit van het totale programma beheer, onderhoud en aanleg van weginfrastructuur zoals opgenomen in artikel IF 01.01 Rijkswegen van het Infrastructuurfonds.

De uitvoering van het beleid inzake Vaarwegen is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel IF 02.02 Waterbeheeren en vaarwegen.

Met de aanleg van de Betuweroute wordt ondermeer een aansluiting op de Europese hoofdtransportassen gerealiseerd, hetgeen van groot belang is voor de positie van Nederland als transport-, distributie- en productieland, alsmede voor de positie van de Rotterdamse haven. Tevens wordt door de aanleg van de Betuweroute een verschuiving van het goederenvervoer van weg naar spoor mogelijk. De aanleg van de Betuweroute is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel IF 03.02 Betuweroute. Het overige railgoederen-infrastructuurbeleid is opgenomen in het totale railwegen-programma in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel IF 01.02 Railwegen.

Voor de uitvoering van het project Mainport Rotterdam is in het Infracfonds een afzonderlijk artikel opgenomen.

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

**Tabel: overzicht uitgaven Railgoederen op het Infrastructuurfonds (x € mln)**

| Art. Omschrijving                     | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| IF 01.02.02 Railwegen Goederenvervoer | 25   | 32   | 45   | 20   | 8    | 17   |

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

**Programma beleidsevaluaties artikel 2: kwaliteit verbindingen**

| Evaluatie-onderwerp    | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
|------------------------|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Kwaliteit verbindingen | A. 2008<br>B. 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |
| Kwaliteit verbindingen | A. 2004<br>B. 2004            |                   | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex-ante        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

In het project Kwaliteitsnet Goederenvervoer werken overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samen aan een integrale benadering van knelpunten in infrastructuur en een wegingskader voor heldere keuzes hierbij. Het project is gericht op alle infrastructuurniveaus (Rijk, provincie, gemeente) en alle soorten infrastructuur (weg, water, spoor en knooppunten). VenW is slechts één van de participerende partijen, met name verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur.

#### 02.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |               |               |              |               |              |              |              |
|---|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>02 Versterking netwerk goederenvervoer</b> | 2003          | 2004          | 2005         | 2006          | 2007         | 2008         | 2009         |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>8 693</b>  | <b>7 493</b>  | <b>6 674</b> | <b>6 948</b>  | <b>7 944</b> | <b>8 244</b> | <b>9 944</b> |
| <b>Uitgaven</b>                               | <b>11 818</b> | <b>12 560</b> | <b>9 782</b> | <b>10 475</b> | <b>9 944</b> | <b>9 944</b> | <b>9 944</b> |
| <b>02.01 Programma-uitgaven</b>               | <b>7 527</b>  | <b>8 510</b>  | <b>5 506</b> | <b>6 229</b>  | <b>5 803</b> | <b>5 803</b> | <b>5 803</b> |
| <i>02.01.01 Mainports en Zeehavens</i>        | <i>5 144</i>  | <i>3 946</i>  | <i>2 997</i> | <i>4 136</i>  | <i>3 753</i> | <i>3 753</i> | <i>3 753</i> |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak       | 2 504         | 1 054         | 514          | 337           | 370          | 370          | 370          |
| Subsidies                                     | 2 640         | 2 892         | 2 483        | 3 799         | 3 383        | 3 383        | 3 383        |
| <i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>        | <i>679</i>    | <i>2 723</i>  | <i>1 202</i> | <i>876</i>    | <i>876</i>   | <i>876</i>   | <i>876</i>   |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak       | 298           | 495           | 381          | 176           | 176          | 176          | 176          |
| Subsidies                                     | 381           | 1 328         | 821          | 700           | 700          | 700          | 700          |
| Eurovignet                                    | 0             | 900           | 0            | 0             | 0            | 0            | 0            |
| <i>02.01.99 Onverdeeld</i>                    | <i>1 704</i>  | <i>1 841</i>  | <i>1 307</i> | <i>1 217</i>  | <i>1 174</i> | <i>1 174</i> | <i>1 174</i> |
| Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties  | 1 704         | 1 841         | 1 307        | 1 217         | 1 174        | 1 174        | 1 174        |
| <b>02.02 Apparaatsuitgaven</b>                | <b>4 291</b>  | <b>4 050</b>  | <b>4 276</b> | <b>4 246</b>  | <b>4 141</b> | <b>4 141</b> | <b>4 141</b> |
| <b>02.03 Ontvangsten</b>                      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>     | <b>0</b>      | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |

Dit beleidsartikel heeft een relatie met de volgende belastinguitgaven zoals genoemd in de Miljoenennota:

| Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis |      |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
|   | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| <b>Accijnzen</b>  |      |      |      |      |      |      |      |
| Vrijstelling communautaire wateren  | 73   | 73   | 73   | 76   | 79   | 82   | 85   |
| <b>Belasting op zware motorrijtuigen (eurovignet)</b>                                     |      |      |      |      |      |      |      |
| Teruggaaf internationaal gecombineerd vervoer   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| <b>Motorrijtuigenbelasting</b>  |      |      |      |      |      |      |      |
| Kwarttarief MRB   | 34   | 34   | 34   | 35   | 36   | 38   | 39   |

## 02.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x €1000)   |      |              |      |              |      |              |      |              |      |              |
|---|------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|--------------|
| 02 Versterking netwerk goederenvervoer  |      | 2005         |      | 2006         |      | 2007         |      | 2008         |      | 2009         |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |      | 9 782        |      | 10 475       |      | 9 944        |      | 9 944        |      | 9 944        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |      | 4 276        |      | 4 246        |      | 4 141        |      | 4 141        |      | 4 141        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |      | <b>5 506</b> |      | <b>6 229</b> |      | <b>5 803</b> |      | <b>5 803</b> |      | <b>5 803</b> |
| Waarvan op 1 januari 2005   |      |              |      |              |      |              |      |              |      |              |
| 4. juridisch verplicht  | 47%  | 2 588        | 57%  | 3 551        | 54%  | 3 134        | 12%  | 696          | 12%  | 696          |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%   | –            | 0%   | –            | 0%   | –            | 0%   | –            | 0%   | –            |
| 6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)                                      | 0%   | –            | 0%   | –            | 0%   | –            | 0%   | –            | 0%   | –            |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 12%  | 661          | 5%   | 311          | 5%   | 290          | 5%   | 290          | 5%   | 290          |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 41%  | 2 257        | 38%  | 2 367        | 41%  | 2 379        | 83%  | 4 816        | 83%  | 4 816        |
| 9. Totaal (=3)  | 100% | 5 506        | 100% | 6 229        | 100% | 5 803        | 100% | 5 803        | 100% | 5 803        |

### *Juridische verplichtingen*

Ten behoeve van de subsidieregeling Haven Interne Projecten I en II zijn 27 projecten nog in uitvoering. Voor het navigatiesysteem Loran C is een meerjarige verplichting aangegaan.

Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd.

Dit betreft de reservering voor de Nederlandse bijdrage, zijnde het saldo van de bij het Eurovignet betrokken staten op basis van de vrachtwagenbewegingen in de respectieve buitenland.

### *Niet vastgelegd in verplichtingen*

Dit betreft voornamelijk geplande beleidsvoorbereidende en evaluatieonderzoeken.

## 03 EFFICIËNT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM

### 03.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

Goederenvervoer is geen doel maar een middel om het verladende en ontvangende bedrijfsleven in staat te stellen zich economisch te ontwikkelen om de consument te bedienen. Centraal staat derhalve de facilitering van de economie en van bedrijfsleven/consumenten die goederen laten vervoeren respectievelijk afnemen. Het doel is via voorwaardenscheppend en randvoorwaardelijk beleid bij te dragen aan een zo groot mogelijke efficiency van logistieke ketens, met inachtneming van publieke belangen op het gebied van veiligheid, volksgezondheid en leefomgevingkwaliteit.

Logistieke efficiency is van belang voor het economisch functioneren van Nederland, maar is ook van bedrijfseconomisch belang. De overheid richt zich daarbij met name op:

- Het scheppen van voorwaarden voor een «level playing field» zodat de markt een optimale logistieke keuze kan maken. Daarbij gaat het om internationale inzet op het wegnemen van juridische belemmeringen en samenwerking tussen overheden gericht op «level playing field»;
- Het in samenwerking met het bedrijfsleven verbeteren van de logistieke prestaties, versterken en benutten van de kennisinfrastructuur en het introduceren van (ICT-) innovaties.

Ten behoeve van een efficiënt werkend goederenvervoersysteem wordt gestreefd naar optimale relaties met het buitenland: dit is immers plaats van bestemming en/of herkomst van een belangrijk deel van de Nederlandse goederenstromen (export, import, doorvoer). Bovendien is het Nederlandse goederenvervoerbedrijfsleven actief in het buitenland en vice versa.

Internationaal worden afspraken gemaakt over verdergaande liberalisering van transportdiensten, over samenwerking en over het scheppen van gelijke concurrentievoorwaarden. Ook harmonisatie van regelgeving is gewenst.

Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen op het gebied van goederenvervoer zijn in het kader van de goederenvervoermeter meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per indicator/kengetal waarin de totstandkomingprocedure is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding en beschikbaarheid. De basisgegevens ijlen na. Jaargegevens over 2003 zijn nog niet beschikbaar voor de operationele doelstellingen Gezonde sectoren en logistieke efficiëntie.

### 03.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- Betere marktwerking en markttoegang;
- Gezonde vervoerssectoren;
- Logistieke efficiency.



## **Betere marktwerking en markttoegang**

### **a. Toelichting**

Voor alle vervoerssectoren geldt dat het beleid gericht is op het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden tussen en binnen vervoerssectoren, zowel nationaal als internationaal. Dit gebeurt ondermeer door het bevorderen van liberalisatie en harmonisatie gericht op een open markt voor goederenvervoer met gelijke uitgangspunten («level playing field»), alsmede door het bevorderen van de transparantie van de vervoersmarkt. Het gaat om transparantie van alle vervoergerelateerde kosten en concurrentieverstorende maatregelen. Hierbij is sprake van een constant proces van afstemming op nationaal en internationaal niveau, waarbij de doelaccenten per sector verschillen.

Met Duitsland en België vindt overleg plaats over de goederenvervoerstrategie en worden afspraken gemaakt over zowel de bilaterale projecten als EU-dossiers. Deze samenwerking strekt zich inmiddels uit naar het bredere VenW-beleidsterrein en omvat niet uitsluitend de traditionele bilaterale samenwerking, maar ook de beleidsafstemming en -ontwikkeling ter bereiking van de algemene doelstelling.

Ter zake van een groot aantal projecten wordt in (inter-)nationaal verband samengewerkt, zoals in de EU, IMO, ILO, ECE, CCR, Donaucommissie, CEMT, OESO en NAVO. Bijzondere aandacht krijgen voorts de nieuwe lidstaten van de EU en de Donaulanden in relatie tot de CCR. VenW werkt intensief samen met het Duitse zusterdepartement BMVBW.

Doelgroepen betreffen ondermeer producenten, verladers, vervoerders en consumenten.

Effectgegevens met betrekking tot een betere marktwerking en markttoegang zijn nog niet beschikbaar.

### **b. Beleidsinstrumenten**

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Betreffende het wegvervoer wordt bevorderd dat overal in Europa de gelijke concurrentievoorwaarden in het beroepsvervoer over de weg worden gehanteerd en gehandhaafd. Hiertoe zijn of worden in EU-verband dossiers als de arbeidsvoorwaarden, de arbeidstijden, de rij- en rusttijden en de voorwaarden voor vakbekwaamheid en de toegang tot het beroep, afgestemd.

VenW blijft inzetten op gelijke concurrentievoorwaarden voor internationale spoorgoederenvervoerders. Er worden initiatieven genomen om internationale afspraken te maken over verdergaande liberalisering van transportdiensten. Het Rijk zoekt naar coalities met andere lidstaten om de openstelling van de nationale spoormarkten te bevorderen.

Daarnaast is er aandacht voor het opheffen van de bestaande marktdistorsies en het creëren van gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoerders (zowel nationaal als internationaal). Dit geschiedt zowel op EU-niveau, bilateraal (Duitsland, België) als op corridorniveau.

In 2004 zijn het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail uitgenodigd om een business case uit te werken voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. Na beoordeling van de opgeleverde business case zal in de tweede helft van 2004 worden besloten of een gunningstraject aan

bovengenoemde partijen wordt ingezet, dan wel een openbare aanbesteding zal worden voorbereid. In 2005 zal deze follow-up plaats hebben.

Voor de binnenvaart geldt dat binnen de EU reeds sprake is van vrije markttoegang en marktwerking. Aandacht zal worden besteed aan het bevorderen van de harmonisatie van binnenvaartwet- en regelgeving op Pan-Europese schaal als vervolg op de Pan-Europese Binnenvaartconferentie van 2001, verbetering van de infrastructuur en het verbeteren van de samenwerking tussen de Rijnvaartcommissie (CCR), de Europese Commissie en de Donaucommissie. Aandachtspunt is hierbij de geplande toetreding van enkele Donaulanden tot de EU in respectievelijk 2004 (Hongarije, Polen, Tsjechië en Slowakije) en in 2007 (Bulgarije en Roemenië). In 2006 heeft de follow-up van de binnenvaartconferentie van 2001 plaats.

Op het gebied van zeescheepvaart participeert Nederland al sinds begin 2001 in de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) om te komen tot één nieuw geconsolideerd maritiem verdrag op het terrein van arbeid en inkomen voor zeevarenden. Dit nieuwe maritieme verdrag integreert, harmoniseert en moderniseert alle dertig bestaande maritieme IAO Verdragen en drieëntwintig aanbevelingen. Doelstelling daarbij is het wereldwijde draagvlak te verhogen door het aantal ratificaties te doen toenemen en daarmee ook het level playing field te bevorderen van de internationale zeescheepvaartsector. Naar verwachting zal het nieuwe integrale maritieme IAO-Verdrag in september 2005, tijdens de maritieme conferentie, door de IAO worden aangenomen.

#### *Communicatie en draagvlak*

Voor het spoorvervoer zal een studie worden uitgevoerd gericht op de capaciteitsverdeling voor de periode vanaf 2006, met het oog op de ingebruikneming van de Betuweroute, de HSL-Zuid en de vereenvoudigde dienstregeling van de NS Reizigers.

In navolging van de afspraken betreffende de railcorridor Rotterdam-Milaan, wordt internationaal overleg gevoerd over knelpunten voor de corridors Rotterdam-Lyon en Rotterdam-Warschau met als doel te komen tot MOU's voor deze corridors.

#### *Financiële stimulering*

VenW draagt voor een reeks van jaren bij in de kosten van de verkeersafwikkeling op de spoorgoederenlijn van het Havenspoor door ProRail voor een bedrag van € 1 800 000.

Voor een optimale start is de beschikbaarheid van locomotieven die zijn uitgerust met het nieuwe treinbeveiligingssysteem ECTS van groot belang. De hoeveelheid werk en kosten aan het ombouwen van locomotieven zijn aanzienlijk. De seriematige inbouw van het gehele locomotievenpark kan pas eind 2005 aanvangen, nadat de typekeuringen succesvol zijn afgerond. V&W werkt aan een regeling om de drempel «typekeuring» weg te nemen door het eerste, collectieve deel van de ombouwingspanning te betalen. Naar verwachting blijft het aantal locomotiefotypen dat met ETCS zal worden uitgerust, beperkt tot 4 à 5 typen.

Teneinde de marktkansen van het Nederlandse bedrijfsleven in de transport- en dienstensector te vergroten is in 2003 een subsidie verleend aan de Vereniging Nederland Distributieland, die doorloopt tot in 2007. De subsidie bedraagt in 2005 € 363 000.

#### *Wet en regelgeving*

Voor de binnenvaart wordt gewerkt aan de harmonisatie en de wederzijdse erkenning van het Rijnpatent en de schipperspatenten van de Donau-oeverstaten. In dit kader is tevens voortzetting van de harmonisatie van het Rijnpatent en de nationale vaarbewijzen -die zijn afgeleid van EU regelgeving van belang. De nadruk op het voortzetten van harmonisatie op dit terrein vloeit mede voort uit de Pan-Europese Binnenvaart-conferentie van 2001.

#### *Uitvoering en handhaving*

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein goederenvervoer) wordt verantwoord op artikel 18 IVW.

In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor goederenvervoer worden uitgegeven.

De uitvoering van het beleid heeft ook een relatie met de toezichtsactiviteiten op artikel 18. Het betreft hier bijvoorbeeld de activiteiten door de Divisie Vervoer (handhaving Wgw, Arbeidstijdenbesluit vervoer en overbelading), de Divisie Rail (onder andere interoperabiliteit) en de Divisie Scheepvaart (handhaving wet- en regelgeving ten aanzien van (binnenvaart)schepen, afgifte van certificaten en de Centrale Registratie Binnenvaartschepen).

| Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000) |        |        |
|--|--------|--------|
|  | 2004   | 2005   |
| <i>Domein Goederenvervoer</i>            | 13 327 | 10 904 |

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

| Programma beleidsevaluaties artikel 3: marktwerking en markttoegang |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Betere marktwerking en markttoegang                                 | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Betere marktwerking en markttoegang                                 | A: 2008<br>B: 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Een groot deel van de ladingstromen in ons land heeft een buitenlandse oorsprong of bestemming. De regisseurs in de keten zitten veelal in het buitenland. Milieu- en veiligheidsregelgeving komen reeds veelal in Brussel tot stand en onze infrastructuur sluit aan op internationale netwerken. Het goederenvervoerbeleid moet daarom een sterke internationale oriëntatie hebben om effectief te kunnen zijn. Afhankelijkheid van internationale ontwikkelingen speelt op dit gebied derhalve zeker een rol.

De Rijksoverheid schept goede (inter-)nationale voorwaarden voor de verschillende vervoersmodaliteiten, het bevorderen van de vrije (inter)nationale marktwerking en -toegang en het verbeteren, c.q. op peil houden van de (inter)nationale concurrentiepositie.

Er is bij deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

Mogelijke risico's doen zich met name voor in het internationale dynamische speelveld waarin VenW acteert.

### **Gezonde vervoerssectoren**

#### **a. Toelichting**

Met het beleid wordt beoogd de vervoerssectoren in staat te stellen economisch gezond te opereren. Dit wordt bereikt door het bevorderen van een adequate kennisinfrastructuur en een goed vestigingsklimaat in het belang van producenten en consumenten.

Economisch gezonde vervoerssectoren zijn een voorwaarde voor een goed functionerend goederenvervoersysteem. Gezonde vervoerssectoren leveren toegevoegde waarde voor de nationale economie en bieden meer perspectief op draagvlak en financiële mogelijkheden voor invoering van innovaties op het gebied van milieu en veiligheid.

Voor de binnenvaart ligt het accent ondermeer op het stellen van voorwaarden aan de werving van nieuw personeel door de bedrijfstak in nationaal en Europees verband en het stellen van kwaliteitseisen aan de opleidingsinstellingen. Voorts wordt de innovatie in de sector bevorderd.

Voor de spoorsector is de uitwerking van deze doelstelling vooral gericht op het stimuleren van product- en procesinnovaties bij railgoederenvervoerders, verladers, taakorganisaties (railinfrabeheerder) en overheden.

Een gezonde scheepvaartsector zal onder andere bevorderd worden door een continue aandacht voor een internationaal competitief vestigingsklimaat en door een inventarisatie en implementatie van mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten. Afhankelijk van de in 2004 gehouden Ronde Tafel conferentie over het Nederlandse maritieme cluster, zullen initiatieven worden bezien die nodig zijn om de Nederlandse zeescheepvaart internationaal volwaardig te kunnen laten concurreren, waaronder een internationaal concurrerend fiscaal maritiem pakket.

Op het gebied van security wordt beoogd een uniform, internationaal hoog beveiligingsniveau te creëren zonder verstoring van het internationale level playing field. Nederland wil de havens en reders daarbij de mogelijkheid bieden om hoge standaards van security te hanteren.

Doelgroepen betreffen ondermeer producenten, verladers, vervoerders en consumenten.

Voor gezonde vervoerssectoren zijn alleen voor de sector zeescheepvaart indicatoren benoemd. Bij de geformuleerde streefwaarden dient te worden aangetekend dat voor het bereiken van de geformuleerde doelstellingen ook vele andere actoren en factoren van invloed zijn. Zo hebben economische ontwikkelingen op mondiaal, Europees, nationaal en regionaal niveau een grote invloed, net als het gedrag van marktpartijen in havengerelateerde sectoren.

De toegevoegde waarde is voor de zeevaart en de maritieme sector bekend over de periode 1995–2002. Zeevaart vormt een onderdeel van de maritieme sector. Naast zeevaart omvat de maritieme sector onder meer binnenvaart en ondernemingen die diensten verlenen aan de maritieme sector. De toegevoegde waarde bestaat uit de beloning van werknemers en het exploitatieoverschot. De beloning van werknemers bestaat uit lonen en sociale premies. Het exploitatieoverschot omvat onder andere de winst.

| Overzicht van toegevoegde waarde in constante prijzen in de zeevaart en de maritieme sector (in € miljard, prijzen van 1995) |                           |            |            |            |            |            |            |            |            |  |
|--|---------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|
|  | Doelstelling <sup>1</sup> |            |            |            |            |            |            |            |            |  |
|  | 1995                      | 1996       | 1997       | 1998       | 1999       | 2000       | 2001       | 2002       | 2008       |  |
| Zeevaart   | 0,7                       | 0,7        | 0,8        | 0,9        | 0,9        | 1,0        | 1,1        | 1,2        | 1,2        |  |
| Overige maritieme sector/dienstverlening   | 3,0                       | 3,0        | 3,2        | 3,3        | 3,3        | 3,3        | 3,5        | 3,5        | 3,5        |  |
| <b>Totaal brede maritieme sector</b>   | <b>3,7</b>                | <b>3,7</b> | <b>4,0</b> | <b>4,2</b> | <b>4,2</b> | <b>4,3</b> | <b>4,6</b> | <b>4,7</b> | <b>4,7</b> |  |

Bron: Ecorys (2003a)

<sup>1</sup> Het beleid is gericht op het minimaal handhaven van de bestaande situatie.

De uitvoering van het securitybeleid heeft een relatie met handhaving en toezicht door de Divisie Scheepvaart op artikel 18. Het betreft hier met name de extra aandacht die zal worden besteed aan het naleven van de International Ship and Port Security (ISPS)-Code.

## b. Beleidsinstrumenten

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Op het gebied van security wordt de ontwikkeling van uniforme internationale maatregelen ondersteund. Daarbij wordt met name gelet op de handhaving van het level playing field, een redelijke kosten/batenverhouding en reciprociteit van de in te voeren maatregelen. Op het terrein van security zal de nationale uitwerking van de EU-verordening met betrekking tot de beveiliging van de zeescheepvaart en havenfaciliteiten, die op 1 juli 2004 in werking is getreden, verder worden geharmoni-

seerd. Voorts worden de in 2004 aangekondigde EU-richtlijnen voor de (gehele) haven, resp. voor de transportketen, in 2005 geïmplementeerd. De EU-verordening en de EU-richtlijnen passen in het Nederlandse veiligheidsbeleid. De invulling moet efficiënt gebeuren zonder onnodige administratieve en financiële lasten voor betrokken partijen.

In het kader van de IAO is -eveneens in het kader van de maritieme beveiligingsafspraken – in juni 2003 een nieuw Verdrag (nr. 185) inzake de verbeterde beveiliging van identiteitsdocumenten voor zeevarenden tot stand gekomen.

De implementatie van dit verdrag en het tempo daarvan wordt nader gezien, mede in relatie met andere ontwikkelingen met betrekking tot identiteitsdocumenten.

Innovatie in de binnenvaart wordt via diverse sporen nagestreefd. Hierbij moet worden aangetekend dat het initiatief voor innovaties in de binnenvaart in beginsel bij de sector ligt. Daar waar innovaties een bijdrage leveren aan onze beleidsdoelstellingen of wanneer een groot maatschappelijk belang is gediend bij bepaalde innovaties en de markt zelf geen initiatief neemt, stelt de overheid zich op als initiator en eventueel als financier. Zo worden in de periode 2004 – 2006 door het Bureau Innovatie Binnenvaart, mede dankzij financiering door VenW, diverse innovatieprojecten uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn de Pre-demofase roetfilters en de Fase III emissienormstelling, waarbij nader onderzoek wordt gedaan om een oplossing te vinden voor de problemen die bij een praktijkexperiment met een motor die voldoet aan de fase III-normstelling zijn opgetreden.

Daarnaast wordt door VenW in samenwerking met de markt gewerkt aan de verdere ontwikkeling van River Information Services (RIS), zowel in Europa als in Nederland (RIS in Nederland). Hiervoor wordt tevens verwezen naar artikel 01 Interne veiligheid water.

#### *Communicatie*

De evaluatie van de Voortgangsnota Short Sea wordt eind 2004 afgerond. In 2005 zal uitvoering worden gegeven aan de nieuwe acties ter bevordering van short sea, welke in het evaluatieproces zijn vastgesteld. Tijdens de Informele Transportraad van 9 en 10 juli 2004 is het actieplan van het netwerk van Voorlichtingsbureaus (European Shortsea Network) vastgesteld. Het Nederlandse Voorlichtingsbureau Short Sea zal aan dit actieplan in Nederland uitvoering moeten geven. Op projectbasis worden een aantal nader vast te stellen acties medegefinancierd.

#### *Financiële stimulering*

In de stuurgroep die is ingesteld in het kader van de uitwerking van de aanbevelingen in het zogenaamde Dieselakkoord voeren vertegenwoordigers van overheid, vervoerders en verladers overleg over de mogelijkheden te komen tot structuurverbeterende maatregelen voor de ondernemingen in het wegtransport. Dit project zal in 2005 worden afgesloten.

Het Rijk draagt, evenals in voorgaande jaren, in 2005 € 1 617 000 bij aan Nederland Maritiem Land (NML) en € 680 000 aan Maritiem Research Institute Nederland (MARIN). NML richt zich op de versterking en promotie van het Nederlandse maritieme cluster, door activiteiten gericht op de thema's innovatie, export en promotie.

Uit de tussenevaluatie conform de subsidiebeschikking van NML in 2003 komt een positieve waardering voor de concept- en netwerkontwikkeling naar voren, alsmede van de werkzaamheden op de diverse thema's. Het

activiteitenniveau wordt als voldoende beschouwd. Voor een grotere financiële inspanning van branche- en andere organisaties voor deze organisatie die op clusterniveau opereert lijken evenwel beperkte mogelijkheden aanwezig.

In 2004 zal een uitgebreide evaluatie worden gehouden. In 2005 zal op basis hiervan besluitvorming plaatsvinden inzake de subsidierelatie met NML na 2005.

MARIN verricht fundamenteel wetenschappelijk onderzoek op het gebied van hydrodynamica en fungeert tevens als integrator van maritieme kennis. De basis voor MARIN is met de oprichting van de Maritime Stakeholders Association in 2003 versterkt. De commissie Wijfels acht de ontwikkeling positief. Samen met het Maritiem Kenniscentrum is MARIN goed in staat onderzoeksvragen uit de markt te halen.

Ten behoeve van het praktijkgericht nautisch onderwijs worden jaarlijks tot en met medio 2006 tenminste zestig extra vaardagen met het marine-opleidingsschip Van Kinsbergen voor studenten van zeevaartscholen gefinancierd tot een bedrag van € 148 000. Op deze manier wordt op doelmatige wijze gezorgd voor aanvullende capaciteit voor lerend varen.

Evenals in voorgaande jaren wordt het Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping met een bedrag van € 159 000 financieel ondersteund, teneinde het gebruik van Short Sea als modaliteit te stimuleren.

Evenzo wordt aan Koninklijke Schuttevaer een bijdrage verstrekt voor de bijdrage aan kennis vanuit de binnenvaartbranche op het terrein van de nautische regelgeving en natte infrastructuur. De subsidie bedraagt in 2005, evenals in 2004, € 68 000.

#### *Garanties*

De garantstelling ten aanzien van de welzijnsinstellingen Schipperszorg heeft betrekking op wachtgeldclaims van personeel dat als gevolg van de taakstellende bezuinigingen bij de welzijnsinstellingen in 1996 moest afvloeien. Deze garantstelling loopt tot en met 2009.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De monitoring van het zeescheepvaartbeleid vindt plaats op basis van een jaarlijks uitgevoerd monitoronderzoek. Belangrijke indicatoren die worden gemeten zijn Toegevoegde Waarde (TW) en werkgelegenheid. Ter ondersteuning wordt voorts nog een aantal economische indicatoren gemeten. Ook de vlootontwikkeling (zogenaamde rederklassen) wordt in beeld gebracht.

Inzake de proef «Langer en Zwaarder» is in 2003 geconstateerd dat de condities voor deelname te stringent waren en dat daarom de deelname te beperkt was. Medio 2003 is besloten tot een vervolg proef met minder stringente eisen, die vanaf medio 2004 van start is gegaan. De evaluatie is navenant uitgesteld tot 2005.

#### *Uitvoering en handhaving*

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: koopvaardij, binnenvaart en financiële stimulering) wordt verantwoord op artikel 18 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor goederenvervoer worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000) |        |        |
|--|--------|--------|
|  | 2004   | 2005   |
| <i>Domein Koopvaardij</i>                | 10 987 | 11 129 |
| <i>Domein Binnenvaart</i>                | 6 532  | 6 204  |
| <i>Fin. stimulering</i>                  | 7 077  | 7 177  |

| Programma beleidsevaluaties artikel 3: gezonde vervoerssectoren |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Gezonde vervoerssectoren  | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Gezonde vervoerssectoren  | A: 2008<br>B: 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

De rol van de overheid betreft het stimuleren van de economische ontwikkeling van de sectoren, alsmede het bevorderen van technologische en logistieke innovatie. De overheid kan slechts in de voorwaarden-scheppende sfeer zorgdragen voor gezonde vervoerssectoren. Voor het bereiken van de beleidsdoelstellingen is nauwe samenwerking benodigd tussen de overheid en het bedrijfsleven. Daarnaast bestaat er een afhankelijkheid van de algemene (internationale) economische ontwikkeling en in samenhang daarmee de mate van groei in het goederenvervoer.

De Europese Commissie verkent op dit moment de mogelijkheden voor een beveiligingsregime voor alle transportmodaliteiten. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar Europese richtlijnen voor de beveiliging van de hele haven en de intermodale vervoersketen. Deze nieuwe richtlijnen zijn een aanvulling en vervolg op de EU-verordening voor de verbetering van scheepvaart en havenfaciliteiten die op 1 juli 2004 in werking treedt. Als belangrijke logistieke speler in Europa, ondersteunt Nederland het streven naar een beter beveiligde vervoersketen met handhaving van de internationale gelijkwaardige concurrentiepositie. Een redelijke kosten-batenverhouding en verenigbaarheid met nationale bevoegdheden zijn eveneens voor Nederland wezenlijke randvoorwaarden.

Er is bij deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

#### Logistieke efficiency

##### a. Toelichting

Bij logistieke efficiency gaat het om het verbeteren van de logistieke prestatie van het goederenvervoersysteem door het verbeteren van aansluitingen tussen de schakels in het goederenvervoersysteem (ook in



wetgevingstechnische zin). Ook verbetering van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van Rijk, provincies en gemeenten op het gebied van vervoer van goederen is belangrijk.

Hierbij geldt dat gekeken wordt naar de vervoersketen als geheel: het gaat om de efficiëntie in het totaal van de keten en niet uitsluitend om de efficiëntie van de afzonderlijke modaliteiten. Tegen deze achtergrond zijn internationale afstemming, afstemming met andere overheden binnen Nederland, betere benutting van ICTmogelijkheden en stroomlijning van (wettelijke) formaliteiten aan de orde.

De benuttinggraad is een indicator die aangeeft in hoeverre de beschikbare capaciteit van een modaliteit wordt benut. Bij de ontwikkeling van de benuttinggraad geldt de volgende kanttekening. De benuttinggraad geeft de verhouding weer tussen de lading- tonkilometrage en de laadvermogenkilometrage. Hieruit kan worden afgeleid dat de benuttinggraad sterk gericht is op het vervoerde gewicht. Dat impliceert dat wordt voorbijgegaan aan de benuttinggraad op basis van het ladingvolume. Immers, bij efficiënt vervoer is niet alleen het gewicht, maar ook het volume maatgevend.

| Benuttingsgraad in wegvervoer en binnenvaart |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Wegvervoer                                   | 0,49 | 0,49 | 0,49 | 0,48 | 0,47 | 0,45 | 0,45 | 0,43 |
| Binnenvaart                                  | 0,53 | 0,51 | 0,48 | 0,56 | 0,56 | 0,55 | 0,51 | 0,53 |

Bron: CBS, bewerkt door NEA

Doelgroepen betreffen ondermeer producenten, verladers, vervoerders en consumenten.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

In verband met de invoering van de digitale tachograaf bij het wegvervoer wordt getracht aan te sluiten bij de ontwikkelingen inzake de inzet van boordcomputers in het goederenvervoer. Hiermee krijgen ondernemingen die tot nu toe nog slechts op beperkte schaal ICT inzetten een stimulans de ICT-mogelijkheden te gebruiken om de transporteffectiviteit te verhogen. Conform Europese regelgeving voert het Rijk in afstemming met de overige EU landen en de Europese Commissie de digitale tachograaf voor het wegvervoer in. Omdat de eerste typegoedkeuring van een digitale tachograaf niet tijdig is verleend voor de geplande invoeringsdatum van 1 augustus 2004, heeft de Commissie in april 2004 een brief gezonden aan de Lidstaten. Hiermee zal de Lidstaten een extra jaar worden gegeven voordat met invoering en controle moet worden begonnen; in die tijd zal de Commissie geen infractieprocedure beginnen.

### *Communicatie en draagvlak*

In 2005 wordt de ondersteuning van de regionale multimodale advies en informatiecentra (MCA's) afgerond.

### *Uitvoering en handhaving*

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: digitale tachograaf) wordt verantwoord op artikel 18 IVW.

In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor goederenvervoer worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000) |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 2004  | 2005  |
| <i>Digitacho</i>                         | 4 914 | 7 713 |

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

| Programma beleidsevaluaties artikel 3: logistieke efficiency |                               |                   |   |                |
|--|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Logistieke efficiency  | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Logistieke efficiency  | A: 2008<br>B: 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Op het gebied van logistieke efficiency gaat het met name om het stimuleren van intermodaal vervoer en het bevorderen van de doorstroming van het goederenvervoer over de weg alsmede het beperken van de negatieve gevolgen van het vervoer over de weg. Ook hier is sprake van samenwerking tussen de overheid en marktpartijen.

Er is bij deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

03.3 Tabel budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)      |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem</b> | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                              | <b>16 514</b> | <b>13 825</b> | <b>15 077</b> | <b>16 442</b> | <b>17 469</b> | <b>17 584</b> | <b>17 584</b> |
| <b>Uitgaven</b>                                    | <b>18 267</b> | <b>17 955</b> | <b>18 664</b> | <b>17 290</b> | <b>17 607</b> | <b>17 584</b> | <b>17 584</b> |
| <b>03.01 Programma-uitgaven</b>                    | <b>12 328</b> | <b>12 021</b> | <b>14 121</b> | <b>12 580</b> | <b>13 007</b> | <b>12 984</b> | <b>12 984</b> |
| <i>03.01.01 Marktwerking en markttoegang</i>       | <i>3 500</i>  | <i>5 155</i>  | <i>8 310</i>  | <i>8 896</i>  | <i>9 246</i>  | <i>9 223</i>  | <i>9 223</i>  |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak            | 1 137         | 479           | 1 288         | 847           | 853           | 853           | 853           |
| Subsidies  | 2 363         | 4 676         | 7 022         | 8 049         | 8 393         | 8 370         | 8 370         |
| <i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>           | <i>5 552</i>  | <i>4 973</i>  | <i>4 275</i>  | <i>3 304</i>  | <i>3 381</i>  | <i>3 381</i>  | <i>3 381</i>  |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak            | 291           | 297           | 237           | 288           | 289           | 289           | 289           |
| Subsidies  | 5 261         | 4 612         | 3 980         | 2 980         | 3 068         | 3 079         | 3 079         |
| Garanties  | 0             | 64            | 58            | 36            | 24            | 13            | 13            |
| <i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>              | <i>160</i>    | <i>181</i>    | <i>139</i>    | <i>139</i>    | <i>139</i>    | <i>139</i>    | <i>139</i>    |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak            | 63            | 163           | 139           | 139           | 139           | 139           | 139           |
| Subsidies  | 97            | 18            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <i>03.01.99 Overige programmauitgaven</i>          | <i>3 116</i>  | <i>1 712</i>  | <i>1 397</i>  | <i>241</i>    | <i>241</i>    | <i>241</i>    | <i>241</i>    |
| Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties       | 3 116         | 1 712         | 1 397         | 241           | 241           | 241           | 241           |
| <b>03.02 Apparaatsuitgaven</b>                     | <b>5 939</b>  | <b>5 934</b>  | <b>4 543</b>  | <b>4 710</b>  | <b>4 600</b>  | <b>4 600</b>  | <b>4 600</b>  |
| <b>03.03 Ontvangsten</b>                           | <b>222</b>    | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |

Dit beleidsartikel heeft een relatie met de volgende belastinguitgaven zoals genoemd in de Miljoenennota:

| Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis |      |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
|   | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Verlaging lastendruk op ondernemingen   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Willekeurige afschrijving zeeschepen  | 50   | 50   | 50   | 51   | 53   | 54   | 55   |
| Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)                                   |      |      |      |      |      |      |      |
| Verlaging lastendruk op arbeid  | 89   | 94   | 100  | 104  | 107  | 111  | 115  |
| Afdrachtvermindering zeevaart   |      |      |      |      |      |      |      |
| Zeedagenaftrek  | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    |

### 03.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x €1000)  |               |        |               |        |               |        |               |        |               |        |
|--|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| 03 Efficiënt goederenvervoer   | 2005          |        | 2006          |        | 2007          |        | 2008          |        | 2009          |        |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven   | 18 664        |        | 17 290        |        | 17 607        |        | 17 584        |        | 17 584        |        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven   | 4 543         |        | 4 710         |        | 4 600         |        | 4 600         |        | 4 600         |        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>   | <b>14 121</b> |        | <b>12 580</b> |        | <b>13 007</b> |        | <b>12 984</b> |        | <b>12 984</b> |        |
| Waarvan op 1 januari 2005  |               |        |               |        |               |        |               |        |               |        |
| 4. juridisch verplicht   | 17%           | 2 401  | 4%            | 503    | 1%            | 130    | 0%            | –      | 0%            | –      |
| 5. complementair noodzakelijk  | 0%            | –      | 0%            | –      | 0%            | –      | 0%            | –      | 0%            | –      |
| 6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)   | 45%           | 6 354  | 61%           | 7 674  | 73%           | 9 495  | 73%           | 9 478  | 73%           | 9 478  |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. wettelijke<br>regeling of beleidsprogramma 13%) | 1 836         | 12%    | 1 510         | 10%    | 1 301         | 11%    | 1 428         | 11%    | 1 428         |        |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld  | 25%           | 3 530  | 23%           | 2 893  | 16%           | 2 081  | 16%           | 2 077  | 16%           | 2 077  |
| 9. Totaal (=3)   | 100%          | 14 121 | 100%          | 12 580 | 100%          | 13 007 | 100%          | 12 984 | 100%          | 12 984 |

#### *Juridische verplichtingen*

Voor de bijdrage ten behoeve van de exploitatie van het opleidingsschip Kinsbergen (Defensie) liggen de verplichtingen tot en met 2006 juridisch vast. Daarnaast lopen de juridische verplichtingen inzake de subsidiëring van NML in 2005 af. Verder is er een subsidiebijdragen verstrekt ten behoeve van de ontwikkeling van een Europees Railverkeersleidings-systeem (EuroOptieRails), welke tot medio 2005 doorloopt.

#### *Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd*

Dit betreft onder andere de toezeggingen in het kader van MARIN, NML, NDL, de aansturing van de Havensporen, follow-up Dieselakkoord, Zeemanswelzijn, de instellingen Schipperszorg en de RWS (IVV-eenheden). Verder kan in dit verband worden genoemd de projecten die tot doel hebben het gebruik van het spoorvervoer te bevorderen en verbeteren.

#### *Niet vastgelegd in verplichtingen*

Dit betreft voornamelijk geplande beleidsvoorbereidende en evaluatie-onderzoeken.

### 04.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem<sup>1</sup>. Het beleid is erop gericht om van de effecten van het goederenvervoer voor geluidshinder, verontreiniging van lucht en water, klimaat en ruimtebeslag het binnen maatschappelijk geaccepteerde grenzen te brengen. Het beleid wordt gekenmerkt door kosteneffectiviteit, internationale aanpak en voorkeur voor bronaanpak.

Dit beleidsartikel heeft vooral op het terrein van transportpreventie een nauwe relatie met artikel 03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem. Daarnaast is er voor de infrastructurele investeringen een relatie met artikelen uit het Infrastructuurfonds.

Voor alle inhoudelijke indicatoren en kengetallen op het gebied van goederenvervoer zijn in het kader van de goederenvervoer monitor meetgegevens ingewonnen. Daarnaast zijn protocollen opgesteld per indicator/kengetal waarin de «totstandkomingsprocedure» is weergegeven. Opgenomen is informatie over definitie, aanwezigheid basisgegevens, bronvermelding en beschikbaarheid. De basisgegevens ijlen na. Jaargegevens over 2003 zijn nog niet beschikbaar.

### 04.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- Transportbesparing;
- Stil en schoon vervoer;
- Zuinig ruimtegebruik;
- Verantwoord ondernemen.

#### Transportbesparing

##### a. Toelichting

Met het beleid terzake van Transportbesparing wordt beoogd de vervoersbehoefte aan de bron te verminderen. Transportbesparing vestigt de aandacht op het ontwerp van producten, de inrichting van processen en de keuze van productielocaties en bedrijfsterreinen. Daarnaast richt Transportbesparing zich op de inzet van innovatieve logistieke concepten, zoals ondermeer het bundelen van stromen en het versterken van de samenwerking in de logistieke keten. Het beleid richt zich in eerste instantie op bewustwording (kosten, milieu, imago en bereikbaarheid) bij het bedrijfsleven en de overheid. De Rijksoverheid speelt 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 minder vervoer per eenheid product zelf actief oppakken, terwijl overheden onbedoelde hindernissen voor transportbesparing voorkómen of wegnemen. Het programma Transportbesparing eindigt in 2007.

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

<sup>1</sup> In het Actieprogramma duurzame ontwikkeling «Duurzame Daadkracht» (juli 2003) heeft het kabinet gekozen voor een brede opvatting van het begrip duurzaam. Een systeem is in die opvatting duurzaam als er sprake is van een evenwichtige samenhangende benadering van zowel de ecologische als de economische en sociale aspecten en effecten; hier en nu, maar ook elders (buiten Nederland) en op langere termijn.

In beleidsartikel 04 wordt nog uitgegaan van de traditionele betekenis van duurzaam, als synoniem van milieuvriendelijk. Artikelen 02 en 03 behandelen vooral de economische aspecten van het goederenvervoer, terwijl veiligheid zoals behandeld in artikel 01 gezien kan worden als een exponent van het sociale aspect.

Tezamen geven de vier artikelen een goed beeld van de wijze waarop het beleid gericht is op een duurzaam goederenvervoersysteem.

Voor transportbesparing zijn geen indicatoren vastgesteld. Transportbesparing maakt in veel gevallen deel uit van maatregelen die breder worden ingezet. Een toerekening van de effecten is derhalve niet mogelijk.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het Rijk onderzoekt samen met het bedrijfsleven de potentie van transportbesparing in verschillende economische sectoren. Ook gaat het Rijk na of er mogelijkheden voor transportbesparing bij de overheid zelf zijn. Het Rijk onderzoekt voorts hindernissen in wet- en regelgeving die onbedoeld transportbesparing door bedrijven blokkeren.

### *Communicatie en draagvlak*

In 2005 zullen activiteiten worden ontplooid teneinde het thema Transportbesparing meer bekendheid te geven onder relevante doelgroepen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan communicatie over de praktijk en de mogelijkheden van transportbesparing richting relevante doelgroepen. Tenslotte zal relevante kennis en informatie over transportbesparing worden verzameld en beschikbaar worden gesteld aan geïnteresseerden. Activiteiten betreffen het onderhouden van de internetsite, nieuwsbrieven, ontwikkelen van toetsingsinstrumenten, evenementen en gesprekken met de sectoren en overheden. Zo zal in 2005 een Transportbesparingscongres worden georganiseerd.

### *Financiële stimulering*

Projecten bij individuele bedrijven en in logistieke ketens die leiden tot transportbesparing kunnen financieel worden ondersteund. Op basis van vijf tenders worden projecten die leiden tot transportbesparing ondersteund.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Uit de evaluatie van de eerste drie tenders Transportbesparing in 2003 blijkt dat de subsidieregeling naar behoren werkt. Wel wordt meer aandacht gevraagd voor kennisoverdracht en communicatie. De resultaten van de in 2004 gehouden monitor zullen in 2005 worden meegenomen.

| <b>Programma beleidsevaluaties artikel 4: Transportbesparing</b> |                               |                   |   |                |
|--|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Transportbesparing   | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Transportbesparing   | A: 2007<br>B: 2007            | 2004–2007         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Gedurende de looptijd van het programma is onder meer uit de tussentijdse evaluaties duidelijk geworden dat met name bewustwording bij het bedrijfsleven en de overheid een belangrijke rol speelt om daadwerkelijk transportbesparing te realiseren. Het meten van de bewustwording is moeilijk. Uit de resultaten van de eerste tenders blijkt echter wel een positieve invloed van het ingezette beleid.

Er is bij deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

### **Stil en schoon vervoer**

#### **a. Toelichting**

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

Nederland is internationaal verplichtingen aangegaan voor de reductie van emissies van onder andere NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> in 2010. In NMP4 zijn de doelstellingen 2010 voor verkeer en vervoer niet voor het goederenvervoer dan wel de afzonderlijke modaliteiten – nader uitgewerkt voor NO<sub>x</sub> (150 kton/jaar) en SO<sub>2</sub> (13 kton/jaar). De bijdrage van het goederenvervoer aan de nationale emissie van deze stoffen is substantieel.

Gestreefd wordt naar een kleinere toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer en vervoer in 2010 ten opzichte van 1990 dan, gelet op de groei van het transport, zou mogen worden verwacht. De maatregelen om invulling te geven aan de taakstelling voortvloeiend uit het Kyoto-protocol (een CO<sub>2</sub>-reductie van 6% in de periode 2008–2012 ten opzichte van 1990) zijn beschreven in de uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. De uitstoot is een punt van zorg, omdat enerzijds de aanwijzingen voor klimaatverandering door het broeikaseffect steeds sterker worden en anderzijds de sector verkeer en vervoer – en daarmee de CO<sub>2</sub>-emissie – snel groeit.

In de navolgende tabellen worden de hoeveelheid emissies weergegeven voor NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub>. Dit zijn cijfers van het CBS (en RIVM), gebaseerd op een nieuwe berekeningswijze ten opzichte van de begroting 2003 en 2004. In de begrotingen van 2003 en 2004 is informatie gebruikt over emissies van het RIVM (emissiefactoren) en van Ecorys (bewerkingen op basis van kilometrages en tonnages geleverd door het CBS). Er is geconstateerd dat de opgenomen data niet correspondeerden met dat wat het CBS over emissies publiceerde. Ecorys ging bijvoorbeeld heel nauwkeurig na welke bestelauto's tot goederenvervoer gerekend konden worden. Alleen die emissies werden meegeteld. Ecorys bepaalde ook slechts de emissies van de shortsea, en niet de totale zeescheepvaart. Er is besloten om voor het vrachtvervoer een uitsplitsing te gaan maken die aansluit bij andere publicaties (onder andere van CBS en RIVM). Bij de hier gepresenteerde hoeveelheid emissies gaat het om de uitstoot door het goederenvervoer, conform de ruime definitie van het begrip goederenvervoer door het RIVM.

Overigens verandert door de nieuwe gegevens niet de in de begroting 2003 en 2004 gepresenteerde trend in de emissies door het goederenvervoer.

| Overzicht van de NO <sub>x</sub> -emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) |                              |                               |                   |                       |                                |
|--|------------------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------------|
|  | Wegver-<br>voer <sup>1</sup> | Binnen-<br>vaart <sup>2</sup> | Spoor-<br>vervoer | Zeevaart <sup>3</sup> | Totaal<br>Goederen-<br>Vervoer |
| 1997   | 96,7                         | 34,5                          | 1,1               | 110,8                 | 243,1                          |
| 1998   | 99,2                         | 29,1                          | 1,1               | 110,9                 | 240,3                          |
| 1999   | 101,7                        | 28,7                          | 1,0               | 112,8                 | 244,2                          |
| 2000   | 103,5                        | 29,5                          | 1,2               | 115,9                 | 250,1                          |
| 2001   | 103,4                        | 31,1                          | 1,1               | 119,6                 | 255,2                          |
| 2002   | 102,4                        | 30,2                          | 1,1               | 122,6                 | 256,3                          |

Bron: CBS (Emissies mobiele bronnen, 10 maart 2004)

<sup>1</sup> omvat alle bestelauto's, vrachtauto's, trekkers en speciale voertuigen (zoals takelwagens en reinigingswagens)

<sup>2</sup> nationale en internationale goederenvervoer

<sup>3</sup> binnengaats en Nederlands Continentaal Plat vervoer

| Overzicht van de SO <sub>2</sub> -emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) |                              |                               |                   |                       |                                |
|--|------------------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------------|
|  | Wegver-<br>voer <sup>1</sup> | Binnen-<br>vaart <sup>2</sup> | Spoor-<br>vervoer | Zeevaart <sup>3</sup> | Totaal<br>Goederen-<br>vervoer |
| 1997   | 2,62                         | 2,16                          | 0,05              | 60,37                 | 65,20                          |
| 1998   | 2,83                         | 1,86                          | 0,05              | 62,02                 | 66,76                          |
| 1999   | 3,03                         | 1,86                          | 0,04              | 64,24                 | 69,17                          |
| 2000   | 1,82                         | 1,93                          | 0,05              | 66,97                 | 70,77                          |
| 2001   | 0,71                         | 2,04                          | 0,05              | 69,16                 | 71,96                          |
| 2002   | 0,33                         | 1,99                          | 0,05              | 71,06                 | 73,43                          |

Bron: CBS (Emissies mobiele bronnen, 10 maart 2004)

<sup>1</sup> omvat alle bestelauto's, vrachtauto's, trekkers en speciale voertuigen (zoals takelwagens en reinigingswagens)

<sup>2</sup> nationale en internationale goederenvervoer

<sup>3</sup> binnengaats en Nederlands Continentaal Plat vervoer

| Overzicht van de CO <sub>2</sub> emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) |                              |                               |                   |                       |                                |
|---|------------------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------------|
|   | Wegver-<br>voer <sup>1</sup> | Binnen-<br>vaart <sup>2</sup> | Spoor-<br>vervoer | Zeevaart <sup>3</sup> | Totaal<br>Goederen-<br>vervoer |
| 1997  | 9 023                        | 1 994                         | 49                | 4 633                 | 15 699                         |
| 1998  | 9 714                        | 1 713                         | 48                | 4 603                 | 16 078                         |
| 1999  | 10 367                       | 1 720                         | 44                | 4 655                 | 16 786                         |
| 2000  | 10 650                       | 1 780                         | 54                | 4 766                 | 17 250                         |
| 2001  | 10 933                       | 1 884                         | 51                | 4 914                 | 17 782                         |
| 2002  | 11 248                       | 1 835                         | 50                | 5 044                 | 18 177                         |

Bron: CBS (Emissies mobiele bronnen, 10 maart 2004)

<sup>1</sup> omvat alle bestelauto's, vrachtauto's, trekkers en speciale voertuigen (zoals takelwagens en reinigingswagens)

<sup>2</sup> nationale en internationale goederenvervoer

<sup>3</sup> binnengaats en Nederlands Continentaal Plat vervoer

Voor PM<sub>10</sub> (fijn stof) gelden geen emissieplafonds in Nederland. Er zullen wel intensieve inspanningen geleverd moeten worden om de wettelijke



luchtkwaliteitsnormen voor 2010 uit de EU-kaderrichtlijn lucht te realiseren. Nederland zal de EU vragen om in 2015 te mogen voldoen aan de grenswaarde voor stikstofdioxide, omdat de doelstelling in 2015 tegen veel lagere kosten gerealiseerd kan worden. Plaatselijk worden de wettelijke luchtkwaliteitsnormen van fijn stof en stikstofdioxide fors overschreden. Goederenvervoer draagt daar niet onaanzienlijk aan bij.

Voor emissies naar water gelden evenmin nationale emissieplafonds. Het beleid is erop gericht om maximaal toelaatbare risico's (MTR's) en streefwaarden voor concentraties van stoffen in het oppervlaktewater te realiseren. Dat doel kan dus wel degelijk om emissiereductie vragen.

Doelgroepen betreffen producenten, vervoerders en verladers.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Op basis van de in 2003 afgeronde «Implementatie Strategie Milieu Goederenvervoer» (ISMG) worden de keuzes uit de beleidsvertaling omgezet in concrete acties per modaliteit.

In geval van normstelling is het beroep op overheidsbudgetten beperkt, omdat de investeringskosten gedragen worden door de partijen die aan de normen moeten voldoen. Normstellingen zijn zeer urgent en effectief. Het bevorderen van innovatie, al dan niet door het beschikbaar stellen van subsidies, is een instrument dat goed toepasbaar is. Proefprojecten zijn bij uitstek geschikt om veranderkracht te mobiliseren.

Daarom zal in 2005 in het kader van reductie NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> uitstoot aandacht besteed worden aan:

- In samenwerking met het ministerie van VROM stimuleert V&W de versnelde vervanging en Retrofit van scheepsdieselmotoren in de binnenvaart. Als onderdeel van die stimulering wordt een subsidie-regeling uitgewerkt, die thans ter goedkeuring voorligt aan de EU;
- Onderzoek naar de haalbaarheid van verdere emissienormering in de binnenvaart;
- Oplossen van problemen rond de uitvoering van het scheepsafvalstoffenverdrag binnenvaart;
- Ratificatie en implementatie van Marpol Annex VI en de herziene EU-Richtlijn 99/32 met betrekking tot het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen;
- Op het gebied van emissies naar de lucht (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>) wordt ingezet op verdere verkleining van de kloof van de emissienormering voor het zeevervoer met de emissienormering voor het wegvervoer;
- Onderzoek naar maatregelen ter vermindering van de uitstoot van vluchtige organische stoffen door ontgassing van tankschepen in de binnenvaart;
- de «Guidelines on ship recycling» van de International Maritime Organisation zullen in samenwerking met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, onder de aandacht worden gebracht van de Nederlandse reders.

Door het uitvoeren van een pilot bronbeleid op het gebied van geluidshinder wordt praktijkervaring opgedaan, een signaal afgegeven en een doorbraak op het gebied van bronbeleid geforceerd. In 2005 start een onderzoeksprogramma dat gegevens moet opleveren voor maatregelen om tot stillere treinen te komen. De pilot vormt een onderdeel van het

innovatieprogramma geluid en wordt gefinancierd vanuit milieudruk-  
gelden (VROM) op het Infrastructuurfonds.

#### *Communicatie en draagvlak*

Ten einde het bedrijfsleven in staat te stellen te voldoen aan de AMvB Detailhandel en Ambachtsbedrijven Milieubeheer, wordt sedert enkele jaren in samenwerking met EZ, VROM en het bedrijfsleven het programma PIEK uitgevoerd. Doel hiervan is het faciliteren van het bedrijfsleven in de ontwikkeling en het op de markt brengen van producten waarmee laad- en los-activiteiten tijdens avond- en nachturen in de bewoonde omgeving binnen de voorschriften van de genoemde AMvB kunnen plaatsvinden.

In het programma PIEK zijn voor alle technische knelpunten één of meerdere oplossingen ontwikkeld.

Met de realisatie van de PIEK producten is niet gezegd dat deze ook op de markt voor economisch verantwoorde prijzen te koop worden aangeboden. Om de marktwerking/realisatie hiervan een impuls te geven is een aanschafsubsidieregeling van kracht geworden in de jaren 2004 tot en met 2007. Deze regeling wordt gezamenlijk door VROM en VenW gefinancierd en loopt via de begroting van VROM. In totaal is er € 6,5 miljoen beschikbaar gesteld, de subsidie bedraagt maximaal 25% bij de aanschaf van PIEK-producten.

#### *Financiële stimulering*

In het kader van het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie goederenvervoer worden investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën gestimuleerd. De projecten worden tot maximaal 50% gesubsidieerd en moeten direct CO<sub>2</sub>-reductie opleveren. De totaal behaalde CO<sub>2</sub>-reductie van het programma wordt gemonitord.

In het kader van Vluchtige Organische Stoffen (VOS) wordt een bijdrage gezien voor het stimuleren van onderzoek naar maatregelen ter vermindering van de uitstoot van vluchtige organische stoffen door ontgassing van tankschepen.

Met de oprichting van het Kenniscentrum Duurzame Short Sea Shipping door de Hogeschool Zeeland, de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Reders (KNVR) en Holland Marine Equipment (HME) begin 2004 is mede op basis van door Verkeer en Waterstaat in vorige jaren verleende subsidies van jaarlijks € 25 000 een laagdrempelige voorziening op het gebied van duurzame scheepvaart bij bestaande schepen gecreëerd.

Het strategische programma energiebesparing in transport (EBIT) richt zich op nieuwe maatregelen die ingrijpen op de vraagzijde van mobiliteit. Het programma is gestart in 1999. In het kader van de internalisering van het energiebesparingsbeleid van EZ is met uitzondering van het jaar 2002 voor de periode tot en met 2006 het EBIT programma overgedragen aan VenW.

Voor de regeling Retrofit wordt verwezen naar instrument beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling.

#### *Uitvoering en handhaving*

Er worden surveillancevluchten uitgevoerd boven de Noordzee. Hierdoor kunnen illegale lozingen door zeeschepen tijdig worden opgespoord,

zodat ernstige milieuvervuilingen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Tevens gaat er een preventieve werking van uit.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

In de Evaluatienota Klimaatbeleid (VROM, 2002) is aangekondigd dat jaarlijks het klimaatbeleid van één van de sectoren zal worden doorgelicht. Het gaat hierbij om een ex post evaluatieonderzoek naar het klimaatbeleid in de sector verkeer en vervoer om de doeltreffendheid van het beleid te bepalen. Het onderzoek zal zich richten op de periode vanaf 1999 (het standpunt van Uitvoeringsnota Klimaatbeleid) tot 1 januari 2004. De resultaten zullen worden gerapporteerd aan de Tweede Kamer in 2005 door VROM.

| Programma beleidsevaluaties artikel 4: stil en schoon vervoer |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Stil en schoon vervoer  | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Stil en schoon vervoer  | A: 2008<br>B: 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

Bij de uitvoering van het beleid inzake geluidsreductie door het spoorvervoer is er een relatie met het Infrastructuurfonds

| Overzicht relatie producten/uitgaven Infrastructuurfonds (x € 1000) |       |      |      |      |      |      |
|---|-------|------|------|------|------|------|
| Artikel/Product Omschrijving  | 2004  | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| IF 01.02.02 (Project Pilot Fluistertrein)                           | 1 731 | 201  | 935  |      |      |      |

#### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

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, over water of per buisleiding. Als richtinggevend gelden hierbij de begrippen duurzaamheid en ontkoppeling van milieu en economie.

De ambitie voor de te behalen duurzaamheidsdoelen is gebaseerd op internationale verplichtingen en doelstellingen die vastgelegd zijn in grote nota's als de vierde Nota waterhuishouding, het NMP4 en de Uitvoeringsnotitie Milieubeleid 2002–2006, die als vervolg op het NMP4 is geschreven. Bij de uitvoering van het beleid worden de volgende accenten gelegd: een sterkere nadruk op kosteneffectiviteit, Nederland niet langer gidsland, voorrang aan het uitvoeren van bestaande voornemens boven nieuwe, het voorkomen van versterking van de Nederlandse concurrentiepositie en werken in internationaal verband.

Voor het realiseren van duurzaamheidsdoelen is VenW afhankelijk van een aantal externe factoren. Ten eerste kan een volumegroei als gevolg van economische ontwikkelingen het bereiken van het beoogde effect bemoeilijken, ondanks een verbetering van de milieuprestaties per eenheid/voertuig. Ten tweede heeft duurzaam goederenvervoer een relatie met het beleid van de Ministeries van VROM en Economische Zaken (EZ), waarbij afspraken zijn gemaakt over een verdeling van de taken. VROM is primair verantwoordelijk voor emissie-eisen aan voertuigen en milieuspecificaties van brandstoffen, terwijl EZ verantwoordelijk is voor technologieontwikkeling. Ten derde is VenW afhankelijk van de bereidheid en de inzet van de private sector voor het bereiken van de doelen. Tot slot is VenW afhankelijk van buitenlandse overheden. Vanuit economisch of concurrentieoogpunt en vanwege het feit dat een aanzienlijke hoeveelheid buitenlandse vervoermiddelen (weg, rail en water) ook op Nederlands grondgebied komen, streeft Nederland naar normstelling op internationaal niveau. Normstelling komt daarom tot stand in overleg met de Europese Unie (EU), de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wat betreft de binnenvaart en de International Maritime Organisation (IMO) wat betreft de zeescheepvaart.

Er is bij deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

### **Zuinig ruimtegebruik**

#### **a. Toelichting**

De doelen van het zuinig ruimtegebruik zijn het beperken van het gebruik van de fysieke ruimte door verkeersinfrastructuur met het oog op de opheffing van 90% van de fysieke barrières tussen de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) in 2010, voor zover deze althans worden veroorzaakt door hoofdwegen, het zuinig omgaan met ruimte bij uitbreiding van het hoofdwegen-, spoor- en vaarwegennet in 2010, het bevorderen van intensief ruimtegebruik bij grote infrastructurele en zeehavenprojecten en het bevorderen van de principes van duurzaam bouwen bij grote infrastructurele en onderhoudsprojecten.

Wat betreft de mate van doelbereiking wordt verwezen naar artikel 08 Duurzaam Personenvervoer

Wat betreft het goederenvervoer zijn voor deze operationele doelstelling zijn geen afzonderlijke indicatoren benoemd.

## b. Beleidsinstrumenten

### Monitoring en beleidsevaluatie

| Programma beleidsevaluaties artikel 4: Zuinig ruimtegebruik |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Zuinig ruimtegebruik  | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Zuinig ruimtegebruik  | A: 2008<br>B: 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

## c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Er is voor deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

Verwezen wordt naar artikel 08 Duurzaam Personenvervoer.

### Verantwoord ondernemen

#### a. Toelichting

Met dit programma wordt gewerkt aan de bevordering van maatschappelijk verantwoord en bewust ondernemersgedrag. Dit geschiedt door het promoten van kwaliteitszorgsystemen op het gebied van logistiek, de verankering van het milieu- en veiligheidsbewustzijn in de vervoerketen en het stroomlijnen van hiermee samenhangende regelgeving. Er is daarbij een relatie met het operationele doel Transportbesparing.

Met de herziening van EG Vo. 3820/85 (Rijtijden) worden de harmonisatie en vereenvoudiging van de Europese regels voor rijen rusttijden in het wegvervoer nagestreefd, met als doel te komen tot een Europees level playing field, een verbetering van de handhaafbaarheid en de invoering van de digitale tachograaf. Er is daarbij een relatie met de operationele doelen betere marktwerking en markttoegang en logistieke efficiency (artikel 03).

Voor deze operationele doelstelling zijn geen indicatoren benoemd.

#### b. Beleidsinstrumenten

##### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Tot nu toe kon over de voorgestelde EU-herziening van de rij- en rusttijden in het wegvervoer geen overeenstemming worden bereikt en wordt het overleg in de Raadswerkgroep van de EU voortgezet.

De eerste typegoedkeuring van een digitale tachograaf is niet tijdig verleend voor de geplande invoeringsdatum van 1 augustus 2004. Hierover heeft de Europese Commissie een brief gezonden aan de Lidstaten, waarin aan de Lidstaten een extra jaar tijd wordt gegeven

voordat met invoering en controle moet worden begonnen; in die tijd zal de Commissie geen infractieprocedure beginnen.

#### *Communicatie en draagvlak*

De nationale wetgeving met betrekking tot het verrichten van goederenvervoer over de weg zal worden aangepast in verband met de wens tot meer afstemming met de Europese regelgeving en vermindering van administratieve lasten. Deze aanpassing krijgt zijn beslag in 2005.

Het Rijk zal in internationale gremia het belang blijven benadrukken van «Quality Shipping», waardoor de markt, veel meer dan nu, kwaliteit van het zeevervoer beloont.

Transactie Modal Shift stimuleert bedrijven, naast efficiëntieverhoging, 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. Middels Intentieverklaringen met TLN, EVO en KNV wordt zorggedragen voor kennisoverdracht met betrekking tot Transactie Modal Shift. Op deze wijze wordt in samenwerking met het bedrijfsleven een brede achterban bereikt.

#### *Financiële stimulering*

In 2002 is voor het laatst subsidie toegekend aan individuele bedrijven ten behoeve van efficiency bevorderende maatregelen in het kader van het project Transactie Modal Shift (TMS). Thans loopt een programma voor kennisoverdracht waarin via een gestandaardiseerde digitale doorlichtingsmethode bedrijven zelf hun logistieke operatie kunnen verbeteren. Het programma TMS zal in 2005 worden beëindigd.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

| Programma beleidsevaluaties artikel 4: Verantwoord ondernemen |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Verantwoord ondernemen  | A: 2004<br>B: 2004            | –                 | Bepalen van herkenbaarheid en geschiktheid als te evalueren operationeel doel | Ex ante        |
| Verantwoord ondernemen  | A: 2008<br>B: 2008            | 2004–2008         | Effectiviteit van pakket van maatregelen                                      | Ex post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Het beleid dat gericht is op kilometer-reductie in het wegvervoer zal worden verankerd door de betrokken branche-organisaties te stimuleren de digitale doorlichtingsmethode te gebruiken bij verdere besparingen rond logistieke efficiency bij bedrijven. Daarmee kan de gebleken kilometerbesparing van in totaal 173 miljoen kilometer (periode 1996–2003) als het gevolg van TMS een vervolg krijgen.

Er is bij deze operationele doelstelling sprake van systeemverantwoordelijkheid.

#### 04.3 Tabel budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |               |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>04 Duurzaam goederenvervoer</b>            | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>10 409</b> | <b>7 728</b>  | <b>7 991</b>  | <b>8 267</b>  | <b>9 332</b>  | <b>10 558</b> | <b>10 558</b> |
| <b>Uitgaven</b>                               | <b>8 858</b>  | <b>14 708</b> | <b>12 288</b> | <b>10 989</b> | <b>10 058</b> | <b>10 558</b> | <b>10 558</b> |
| <b>04.01 Programma-uitgaven</b>               | <b>7 043</b>  | <b>13 001</b> | <b>10 703</b> | <b>9 603</b>  | <b>8 754</b>  | <b>9 254</b>  | <b>9 254</b>  |
| <i>04.01.01 Transportpeventie</i>             | 2 121         | 2 832         | 3 046         | 2 880         | 1 510         | 1 510         | 1 510         |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak       | 397           | 254           | 369           | 443           | 423           | 423           | 423           |
| Subsidies                                     | 1 724         | 2 578         | 2 677         | 2 437         | 1 087         | 1 087         | 1 087         |
| <i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>        | 1 551         | 6 363         | 5 043         | 5 082         | 5 934         | 6 434         | 6 434         |
| Subsidies                                     | 1 184         | 5 965         | 4 645         | 4 684         | 5 536         | 6 036         | 6 036         |
| Exploitatie                                   | 367           | 398           | 398           | 398           | 398           | 398           | 398           |
| <i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>        | 2 996         | 2 962         | 1 792         | 819           | 718           | 718           | 718           |
| Communicatie, haalbaarheid en draagvlak       | 1 090         | 1 598         | 1 623         | 819           | 718           | 718           | 718           |
| Subsidies                                     | 1 906         | 1 364         | 169           | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <i>04.01.99 Overige programmauitgaven</i>     | 375           | 844           | 822           | 822           | 592           | 592           | 592           |
| Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties  | 375           | 844           | 822           | 822           | 592           | 592           | 592           |
| <b>04.02 Apparaatsuitgaven</b>                | <b>1 815</b>  | <b>1 707</b>  | <b>1 585</b>  | <b>1 386</b>  | <b>1 304</b>  | <b>1 304</b>  | <b>1 304</b>  |
| <b>04.03 Ontvangsten</b>                      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |

#### 04.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x €1000)   |             |               |             |              |             |              |             |              |             |              |
|---|-------------|---------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| <b>04 Duurzaam goederenvervoer</b>  |             | 2005          |             | 2006         |             | 2007         |             | 2008         |             | 2009         |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |             | 12 288        |             | 10 989       |             | 10 058       |             | 10 558       |             | 10 558       |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |             | 1 585         |             | 1 386        |             | 1 304        |             | 1 304        |             | 1 304        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |             | <b>10 703</b> |             | <b>9 603</b> |             | <b>8 754</b> |             | <b>9 254</b> |             | <b>9 254</b> |
| Waarvan op 1 januari 2005   |             |               |             |              |             |              |             |              |             |              |
| 4. juridisch verplicht  | 47%         | 5 030         | 22%         | 2 113        | 9%          | 788          | 1%          | 93           | 1%          | 93           |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%          | –             | 0%          | –            | 0%          | –            | 0%          | –            | 0%          | –            |
| 6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)  | 2%          | 214           | 4%          | 384          | 4%          | 350          | 4%          | 370          | 4%          | 370          |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. 25% wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 26%         | 2 676         | 45%         | 4 321        | 59%         | 5 165        | 48%         | 4 442        | 40%         | 3 702        |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 26%         | 2 783         | 29%         | 2 785        | 28%         | 2 451        | 47%         | 4 349        | 55%         | 5 090        |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b> | <b>10 703</b> | <b>100%</b> | <b>9 603</b> | <b>100%</b> | <b>8 754</b> | <b>100%</b> | <b>9 254</b> | <b>100%</b> | <b>9 254</b> |

### *Juridische verplichtingen*

Voor het uitvoeren van het beleid uit de nota Scheepvaart en Milieu wordt jaarlijks een bijdrage beschikbaar gesteld aan RWS-Noordzee voor het uitvoeren van surveillancevluchten om illegale lozingen door zeeschepen op te sporen. Verder zijn er meerjarige verplichtingen aangegaan i.h.k.v. de subsidieregeling TMS. Tevens zijn er verplichtingen aangegaan voor de 1e t/m de 5e tender van de subsidieregeling Transportbesparing en verplichtingen voor de subsidies en uitvoeringskosten van de eerste tender Subsidieregeling CO<sub>2</sub>-reductie Verkeer en Vervoer.

### *Complementair noodzakelijk en/of bestuurlijk gebonden dan wel beleidsmatig gereserveerd*

Hieronder vallen de kosten voor projecten uit de nota Scheepvaart en Milieu, zoals de ontwikkeling van het emissieregistratie- en monitoring-systeem zee- en binnenvaart. Voorts betreft dit uitgaven (vervolgtenders) in het kader van de Subsidieregeling CO<sub>2</sub> reductie Verkeer en Vervoer en projecten in het kader van het EBIT (Energiebesparing in Transport).

### *Niet vastgelegd in verplichtingen*

Dit betreft voornamelijk geplande beleidsvoorbereidende en evaluatie-onderzoeken.



## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

### 05.1 Algemene Beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het permanent verbeteren van de veiligheid van personen in of als gevolg van mobiliteit. Samen met medeoverheden zal het kabinet door middel van expliciet en transparant afgewogen maatregelen zich voortdurend blijven inspannen om risico's voor mobilisten te verminderen zodat het aantal verkeersslachtoffers op de weg, het aantal slachtoffers op en rond het spoor en in het openbaar vervoer permanent daalt.

De inspanningen op het gebied van veilig personenvervoer hebben een relatie met de inspanningen op het gebied van veilig goederenvervoer. Voor wat betreft het vervoer over weg en het spoor hebben deze hetzelfde gemeenschappelijke doel.

Uitgangspunt is dat de overheden gezamenlijk, samen met maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven, werken aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

Het gaat dan zowel om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie, handhaving), maatregelen aan de infrastructuur (andere weginrichting, bijvoorbeeld rotondes), maatregelen aan het voertuig (bijvoorbeeld gordels, snelheidbegrenzers) en toezicht (bijvoorbeeld met behulp van controleurs en camera's in de tram).

### 05.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- Reductie verkeersslachtoffers weg;
- Reductie verkeersslachtoffers spoor;
- Sociale veiligheid openbaar vervoer (OV).

#### **Reductie verkeersslachtoffers weg**

##### **a. Toelichting**

De operationele doelstelling is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De al jaren voortdurende trend van verlaging van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden moet worden voortgezet. Immers elke dode is er één te veel.

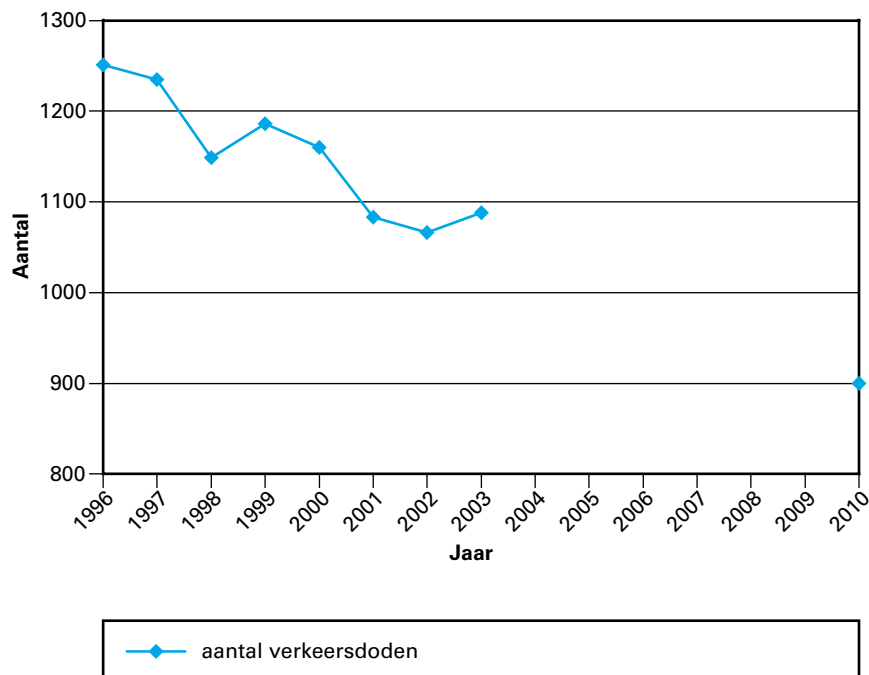
De nationale doelstelling heeft betrekking op zowel het personen- als het goederenvervoer. In de Nederlandse en Europese constellatie van samenwerking, gedeelde verantwoordelijkheid, subsidiariteit en decentralisatie hebben regionale overheden, het Rijk en de Europese Unie alsmede de burger elk hun eigen rol en verantwoordelijkheid. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt dan ook in een veelheid van samenwerkingsverbanden en verantwoordelijkheden vormgegeven door maatregelen op gebied van infrastructuur, mens en voertuig. Naast algemeen beleid is er ook specifiek doelgroepenbeleid voor onder andere jongeren, ouderen en goederenvervoer.

De middelen die het kabinet vrijmaakt tot 2010 ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid maken een verdere daling van het

aantal verkeersslachtoffers mogelijk. Werd in de begroting 2003 aangegeven dat maximaal 950 doden en 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010 mogelijk was, inmiddels is duidelijk dat met nieuwe kansrijke maatregelen een doelstelling van maximaal 900 doden en 17 000 ziekenhuisgewonden in 2010 kan worden behaald. In de brief van 13 oktober 2003 is aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 8), aangegeven dat voor de doelstelling van werkelijke aantallen wordt uitgegaan.<sup>1</sup>

De afgelopen dertig jaar vertonen de aantallen verkeersdoden en gewonden meerjarig gezien een dalende trend, ondanks een sterke stijging van de mobiliteit. Nederland behoort hiermee tot de meest veilige landen van de Europese Unie (EU). Toch vielen er in 2003 bijna 1 100 doden en 18 500 ziekenhuisgewonden. Dat veroorzaakt veel menselijk leed en het kost de maatschappij veel geld: aan medische kosten, productieverlies, materiële kosten en afhandelingskosten in totaal zo'n € 6 mld. per jaar en aan immateriële kosten zo'n € 3 mld. per jaar (prijsspeil 2003)<sup>2</sup>.

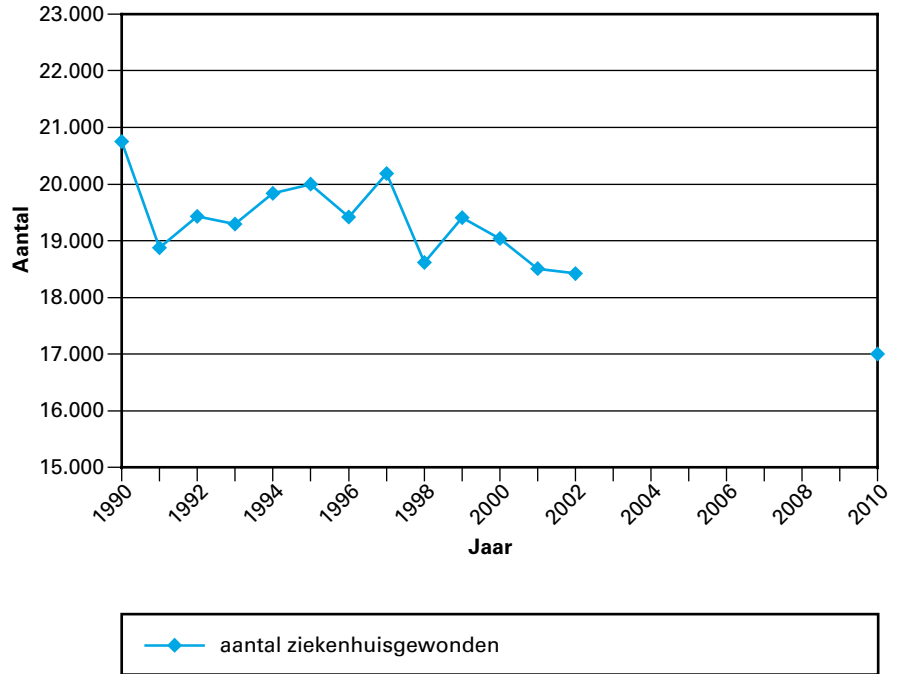
**Grafiek 1. Ontwikkeling werkelijk aantal verkeersdoden**



<sup>1</sup> Dit cijfer is afkomstig van het CBS en AVV. De door CBS en AVV gehanteerde werkelijke aantallen verkeersslachtoffers (2002 en 2003: 1 066 resp. 1 088) zijn hoger dan de cijfers die tot nu toe zijn gehanteerd. Het werkelijk aantal doden is het aantal dat door de politie is geregistreerd, opgehoogd met informatie uit andere CBS-statistieken. Door definitief over te stappen op de door het CBS en AVV gehanteerde cijfers wordt elke mogelijke verwarring rond doelstellingen vermeden.

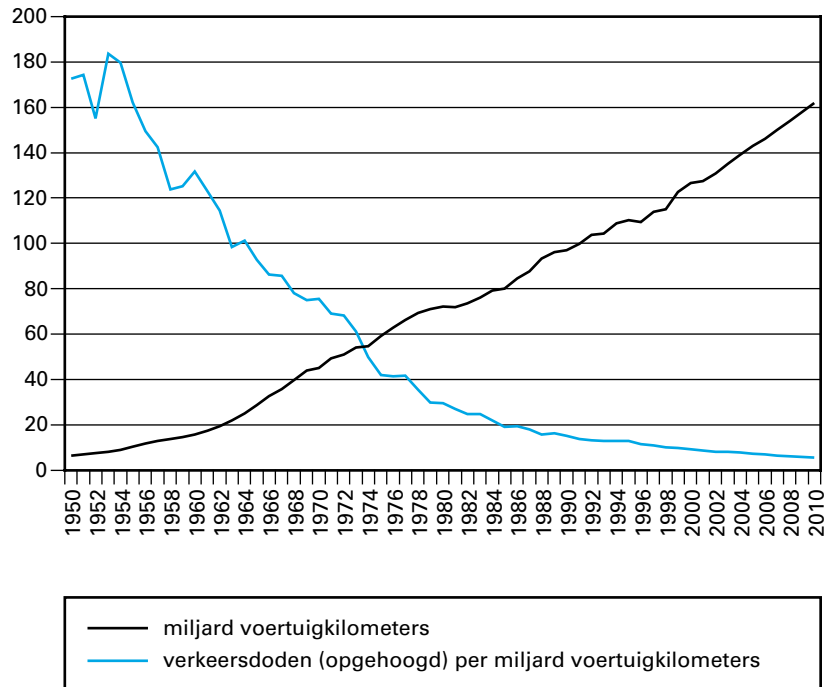
<sup>2</sup> Zie publicaties van het SWOV.

**Grafiek 2. Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden**



De lijn in grafiek 1 geeft het aantal verkeersdoden aan. De lijn in grafiek 2 geeft het aantal ziekenhuisgewonden aan. Het aantal ziekenhuisgewonden voor 2003 is pas in het najaar van 2004 beschikbaar en is derhalve niet in de grafiek verwerkt (Bron: AVV).

**Grafiek 3. Ontwikkeling verkeersdoden per miljard voertuigkilometers**



In grafiek 3 staat het aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers en het aantal voertuigkilometers (x 1 miljard). De grafiek laat zien dat het aantal voertuigkilometers de afgelopen decennia enorm is toegenomen waarbij het aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometers spectaculair is gedaald.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

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 verkeer- en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen, zoals de ruimtelijke ordening.

In 2005 zal de tweede fase Duurzaam Veilig van start gaan. In die tweede fase Duurzaam Veilig wordt samengewerkt aan het gezamenlijk behalen van de nationale doelstelling inzake verkeersveiligheid. Het beschikbare geld voor regionaal verkeersveiligheidsbeleid zal per 1 januari 2005 aan de Brede Doeluitkering (BDU) worden toegevoegd. Daarmee wordt het geld voor verkeersveiligheid onderdeel van de brede geldstroom voor regionaal verkeer- en vervoerbeleid.

#### ● Verkeersgedrag

Onjuist verkeersgedrag vormt een belangrijke oorzaak van onveiligheid. Het beleid ter verbetering van verkeersgedrag kent de volgende aanrijpingspunten: goede verkeersspelregels, op het verkeer en de verkeersregels toegesneden vaardigheden van de verkeersdeelnemer en de daadwerkelijke bereidheid van de verkeersdeelnemer om zich aan de spelregels in het verkeer te houden. Een aantal facetten staat de komende jaren centraal.

In de eerste plaats de vernieuwing van het rijbewijsbeleid. Voortvloeiend uit de voorstellen rond de zogenoemde rijbewijsrevolutie wordt nader beleid in gang gezet rond:

- Een aan het rijbewijs gekoppeld puntenstelsel;
- Een brommerrijbewijs;
- Modernisering van de rij-examens;
- Invoering van begeleid autorijden vanaf 17;
- Verplichte nascholing voor beginnende bestuurders.

De aanbevelingen uit de evaluatie van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) hebben geleid tot nieuwe leerdoelen voor rij-instructeurs. In 2004 is een voorstel voor herziening van de WRM aan de Kamer verzonden. Dit is aan de Kamer gemeld op vragen van dhr. Hermans (LPF) (Kamerstukken II, 19 482, 2003–2004, aanhangsel van de Handelingen, pag. 1767–1768). Dit omvat onder meer de invoering van een modulair systeem en de invoering van een praktijkstage en zal in 2005 zijn beslag krijgen. De rijbewijsvernieuwing omvat ook herdefiniëring van medische gronden die aanleiding zijn voor de vraag of iemand al dan niet geschikt is tot het besturen van motorrijtuigen.

Dit zal jaarlijks naar schatting 25 verkeersdoden en 380 zwaargewonden besparen. Dit is schriftelijk op 9 januari jl. gemeld aan de Kamer (Kamerstukken II, 2003–2004, 29 398, nr.1).

Met het oog op de verbetering van de risicoperceptie bij jongeren is in samenwerking met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap-

pen, 3VO en TeamAlert een projectplan opgesteld. Uitgangspunt daarbij is om jongeren in de leeftijdsklasse 12–17 jaar door middel van een wedstrijd bewust te maken van de risico's die zij lopen in het verkeer. De wedstrijd is gestart op 1 september 2004. Het educatief project kan in de komende jaren door de scholen blijvend worden gebruikt.

Om rijden onder invloed van alcohol verder terug te dringen zal met ingang van 2006 de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders worden verlaagd van 0,5 naar 0,2 promille. Naar verwachting zullen hierdoor jaarlijks tien levens worden gespaard. Verder zullen in 2005 de voorbereidingen voor de invoering van een alcoholslot worden afgerond, zodat dit in 2006 operationeel wordt.

Publiekscampagnes blijven een essentieel instrument bij het stimuleren van veilig verkeersgedrag en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers omdat hiermee het effect van bestaande en voorgenomen maatregelen wordt vergroot. Met ingang van 2003 is een strategische campagnebenadering gehanteerd die voortvloeit uit het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV). Het MPCV vormt het kader voor de campagne-aanpak tot 2010. Uitgangspunt is meerjarige samenwerking tussen de betrokken partners (Rijk, decentrale overheden, politie, Openbaar Ministerie (OM) en maatschappelijke organisaties) zodat de landelijke massamediale voorlichting, de regionale acties en de verkeershandhaving goed op elkaar zijn afgestemd. Onderdeel van het MPCV is een systematische monitoring van het procesverloop en gedragsmatige effecten. De aanpak concentreert zich op vier kernthema's. Met de partners is afgesproken te kiezen voor: rijden onder invloed van alcohol, gebruik van beveiligingsmiddelen in de auto, agressief (ervaren) rijgedrag en gebruik van verlichting en reflectie door fietsers. Over deze thema's wordt jaarlijks in periodes van circa 2,5 maand campagne gevoerd aan de hand van vaste communicatieformats. In 2004 is tevens een pilot van start gegaan rond snelheden binnen de bebouwde kom. Doel van elke afzonderlijke campagne is beïnvloeding van kennis, houding, risicoperceptie en gedragsintentie en feitelijk gedrag. Onderdelen van de aanpak zijn gemeenschappelijke communicatiestijl («Daar kun je mee thuis komen»), een gezamenlijke campagnekalender en een faciliteringsregeling voor decentrale overheden en politiekorpsen. Het MPCV is verankerd in het Duurzaam Veilig proces. Omdat de campagnes bijdragen aan respect en verdraagzaamheid tussen weggebruikers heeft het MPCV prioriteit als VenW-activiteit in het nationale waarden- en normendebat. Het MPCV is tevens onderdeel van de VenW-brede corporate communicatiestrategie.

Adequate verkeershandhaving blijft een belangrijk onderdeel bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Conform het kabinetsstandpunt uit 2001 wordt in 2005 verder gewerkt aan de ontwikkeling van best practises voor de samenwerking tussen de strafrechtelijke en bestuurlijke kolom op verkeersgebied. De pilots in de regio's Zeeland en Utrecht worden dan geëvalueerd en waar mogelijk zal opschaling plaatshebben.

Daarnaast wordt gewerkt aan de invoering van bestuurlijke parkeerboetes, waarvan de implementatie is voorzien voor begin 2006. In de brief van 13 oktober 2002 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 29 200 XII, nr. 8) is aangegeven dat er geen sprake zal zijn van een wijziging van de prioriteit die verkeershandhaving heeft. Er wordt beoogd om de handhavinginspanning op peil 2002 te handhaven.

Naast bovengenoemde maatregelen wordt doorlopend gezocht naar innovatieve gedragsmaatregelen. Kansen lijken er te liggen bij specifieke maatregelen rond kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, jongeren), agressiebestrijding, de relatie tussen concentratie en verkeersgedrag, waarneembaarheid van verkeerssituaties en toenemend wederzijds inlevingsvermogen van verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld fietsers versus vrachtauto's).

- **Veilige Infrastructuur**

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

De maatregelen op hoofdwegen zijn onderdeel van het Infrastructuurfonds. 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, bijvoorbeeld afwateringsystemen.

De maatregelen op de regionale en lokale wegen zijn de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. In het Nationaal Mobiliteitsberaad worden hierover afspraken gemaakt. De in te voeren maatregelen worden zoveel mogelijk meegenomen bij het reguliere onderhoud.

- **Voertuigen**

Verbeteringen aan de wegvoertuigen richten zich op het voorkomen van ongevallen (actieve veiligheid) en het verminderen van de ernst van het ongeval (passieve veiligheid). Daarnaast is er aandacht voor een veilige mens/machine-interface en aansprakelijkheidsvraagstukken in het geval dat automatische systemen de bestuurdersrol overnemen. Bijzondere aandacht zal ook het onderwerp botscomptabiliteit krijgen na de afronding van de Europese studie hierover. Deze ontwikkelingen worden in het algemeen uitgevoerd door de industrie en gereguleerd door de EU. De Nederlandse overheid geeft hieraan mede sturing door middel van actieve monitoring van de ontwikkelingen, participatie in EU onderzoeksprojecten (6e kaderprogramma) en eigen activiteiten.

VenW participeert actief in het Euro-NCAP (European New Car Assessment Program) consortium. Het doel hiervan is om sneller tot veilige voertuigen te komen dan via de EU richtlijnen mogelijk is, alsmede om de consumenten op onafhankelijke wijze voor te lichten over de veiligheid van auto's. Tot nu toe bestond de beoordeling van de veiligheid van de voertuigen alleen uit de passieve veiligheid (botsveiligheid). In de toekomst zullen ook systemen voor de actieve veiligheid in het testprogramma worden opgenomen. De verwachte grote vooruitgang van de veiligheid door de introductie van dit soort systemen wordt in de komende jaren zichtbaar gemaakt aan de consument.

Op 1 september 2005 wordt een start gemaakt met de registratie en kentekening van alle brom- en snorfietsen. Op 1 november 2006 moet deze zijn voltooid. Hierdoor wordt handhaving van de verkeersregels en opsporing van overtreders (met name het rijden op opgevoerde brom- of snorfietsen) alsmede het achterhalen van gestolen voertuigen efficiënter en doeltreffender.

Er zal worden voortgegaan met de ontwikkeling van elektronische voertuigidentificatie, aansluitend op de resultaten van het Europese onderzoek hiernaar.

Verder zullen de volgende activiteiten worden uitgevoerd in het kader van de verbetering van de voertuigtechnologie ten behoeve van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid/benutting (artikel 06) en duurzaam personen vervoer (artikel 08):

- Onderzoek naar implementatiemogelijkheden van actieve veiligheidssystemen als Intelligente SnelheidsAssistent (ISA) en Lane Departure Warning Assistant (LDWA) (EU-studies);
- Onderzoek naar verdere ontwikkeling en implementatie van botsveiligheid, m.n. die voor tweewielers en voetgangers;
- Opstellen eisen aan de mens-machine interface bij nieuwe technologie;
- Juridische consequenties en randvoorwaarden van geavanceerde voertuigtechnologie;
- Studie naar verbetering van kinderbeveiligingsmiddelen en testmethoden voor kinderbeveiligingsmiddelen;
- Studie naar vermindering van whiplashletsels van inzittenden van auto's.

#### *Financiële stimulering*

##### *Subsidies aan maatschappelijke organisaties*

Om een veiliger verkeersgedrag te bevorderen worden subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties, te weten: 3VO en de Fietzersbond.

VenW heeft zich garant gesteld voor de betaling van rente en aflossing van een door de RDW (Dienst Wegverkeer) bij het ministerie van Financiën aangegane 7-jarige vastrentende geldlening van € 12 mln. en een rekening-courant geldlening van max. € 23 mln.

| Overzicht risico-ontwikkeling (x € miljoen) met betrekking tot garantieovereenkomst met het Rijk |      |      |      |      |      |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
|  | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Garantieplafond  | 35   | 35   | 35   | 35   | 35   | 35   | 35   |
| Uitstaand risico 1/1   |      | 12   | 12   | 12   | 12   | 12   | 12   |
| Vervallen/te vervallen   |      |      |      |      |      |      |      |
| Verleend/te verlenen   | 12   |      |      |      |      |      |      |
| Uitstaand risico 31/12   | 12   | 12   | 12   | 12   | 12   | 12   | 12   |

- **Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)**

Om de verkeersveiligheid te verhogen heeft de Minister aan het CBR de vorderingsprocedure geattribueerd. Het betreft besluiten tot onderzoeken naar rijvaardigheid of geschiktheid en besluiten tot het opleggen van educatieve maatregelen ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid ingevolge de Wegenverkeerswet 1994. Mededelingen van het OM of de politie kunnen leiden tot het opleggen van een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) of een onderzoek naar de rijgeschiktheid,

waarbij bezien wordt of een rijbewijsbezitter nog voldoet aan de voorwaarden verbonden aan de vergunning (lees rijbewijs). VenW draagt bij aan de kosten van onderzoeken binnen deze administratieve procedure. Het is de verwachting dat het aantal onderzoeken niet verder zal stijgen dan tot 7 500.

| Overzicht onderzoeken |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                       | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Onderzoek             | 6 872 | 7 500 | 7 500 | 7 500 | 7 500 | 7 500 | 7 500 |

Het aantal EMA's is niet meer in de tabel opgenomen omdat vanaf 2004 de kosten voor de EMA door de cursist zelf worden betaald. Of ook de onderzoekskosten ten laste van betrokkenen kunnen worden gebracht zal worden nagegaan. Eind 2004 zal hierover meer duidelijkheid te geven zijn.

#### *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)*

VenW heeft een tijdelijke garantie afgegeven voor tekorten die ontstaan in de Stichting Wachtgeldfonds SWOV. Deze garantie geldt voor de huidige subsidieperiode en loopt tot en met 2006.

De SWOV krijgt de subsidie voor het uitvoeren van de volgende taken:

- wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de verkeersveiligheid;
- kennisverspreiding op hetzelfde terrein.

In 2005 zal onderzoek worden gedaan naar de door de SWOV geleverde wetenschappelijke prestatie in de periode 2002 tot en met 2005. De uitslag van dit onderzoek vormt de basis voor een nieuwe subsidierelatie tussen VenW en de SWOV.

#### *Wet- en regelgeving*

Naar verwachting worden veranderingen in wet- en regelgeving doorgevoerd naar aanleiding van de in onderstaande tabel opgenomen beleids-evaluaties en beleidswijzigingen ten aanzien van (bestuurlijke) handhaving.

#### *Uitvoering BDU*

Voor de realisatie van de in de nota Mobiliteit vermelde doelstellingen wordt een Brede Doeluitkering verkeer en vervoer ingezet (zie leeswijzer). Voor de omvang van de doeluitkering wordt verwezen naar de in artikel 19.02 opgenomen middelen.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

In de afgelopen periode is een Beleidseffectrapportage Verkeersveiligheid (BER-V) uitgevoerd. Hierbij is getracht een causaal verband te leggen tussen het uitgevoerde beleid en het gerealiseerde effect. Antwoord wordt gezocht op de vraag: is de daling van het aantal verkeersslachtoffers (mede) het gevolg van het gevoerde beleid. De beschouwde periode betreft de jaren 1986–2000.

De invoering van voorrang voor fietsers van rechts heeft geen meetbare gunstige effecten opgeleverd. Dit kan ermee te maken hebben dat het wegnen nog onvoldoende is aangepast. De komende jaren zal, zoals ook nu al gebeurt, de veiligheid van fietsers worden gemonitord. Indien daaruit blijkt dat de verhoging van de verkeersveiligheid van fietsers



achterblijft zal worden gezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

| Programma beleidsevaluaties artikel 5: Veilig personenvervoer weg |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Evaluatie beleids-<br>onderzoek                                   | April 2004<br>April 2005      | 2002–2003         | Beter inzicht te krijgen in<br>nut en noodzaak van<br>beleidsonderzoek.<br>Inzicht krijgen in het<br>gebruik van de resulta-<br>ten van beleidsonder-<br>zoek. Verhoging van de<br>efficiëntie van beleids-<br>onderzoek | Ex-post        |
| Beleids effecten-<br>rapportage verkeers-<br>veiligheid           | Jan 2000<br>Mei 2004          | 1986–2000         | Inzicht krijgen in het<br>causaal verband tussen<br>gevoerd beleid en gerea-<br>liseerde effecten  | Ex-post        |
| Instellingswet RDW<br>(art 4 WVV 1994)                            | Jan 2004<br>Dec 2004          | 2001–2003         | Nagaan van de doel-<br>treffendheid en de<br>effecten van de verzelf-<br>standiging RDW in de<br>praktijk  | Ex-post        |
| Evaluatie Vorderings-<br>maatregel en de EMA                      | April 2004<br>Dec 2004        | 2002–2004         | Inzicht in de mate van<br>effectiviteit van beide<br>maatregelen in het<br>terugdringen van de<br>recidive   | Ex-post        |
| APK (art 71 t/m 91<br>WVV 1994)                                   | 2008<br>2009                  | 2003–2008         | Nagaan doeltreffendheid<br>en effecten van de APK  | Ex-post        |
| Kentekening brom- en<br>snorfietsen                               | 2009                          | 2007–2009         | Nagaan doeltreffendheid<br>en effecten van de ken-<br>tekening   | Ex-post        |
| Kentekening<br>aanhangwagens                                      | Jan 2005<br>Dec 2005          | 2003–2005         | Nagaan doeltreffendheid<br>en effecten van de ken-<br>tekening   | Ex-post        |
| Vorrang fietsers van<br>rechts                                    | 2008                          | 2003–2008         | Nagaan van verkeersvei-<br>ligheidseffecten van<br>voorrang fietsers van<br>rechts   | Ex-post        |
| Bromfiets op de<br>rijbaan  | 2006                          | 2001–2005         | Nagaan van verkeers-<br>veiligheidseffecten van<br>bromfiets op de rijbaan   | Ex-post        |
| Meerjarenvoorlich-<br>tingscampagne<br>verkeersveiligheid         | 2006                          | 2003–2005         | Tussentijdse evaluatie<br>naar de effecten<br>uitgevoerde campagne<br>op het verkeersgedrag<br>tbv besluitvorming<br>periode na 2007   | Ex-post        |

| Programma beleidsevaluaties artikel 5: Veilig personenvervoer weg |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid                 | 2008                          | 2003–2007         | Evaluatie van het totale programma. Nagaan van de effecten uitgevoerde campagne op het verkeersgedrag en nagaan van de mate van samenwerking met en van de betrokkenheid partners | Ex-post        |
| Subsidie SWOV   | Jan 2005<br>Dec 2005          | 2002–2006         | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie   | Ex-post        |
| Subsidieregeling vereniging 3VO                                   | Jan 2005<br>Dec 2005          | 2002–2005         | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie   | Ex-post        |
| Evaluatie 30 km-gebieden en 60 km-gebieden                        | Jan 2004<br>Dec 2004          | 1999–2003         | Vaststelling van de verkeers(veiligheids)effecten   | Ex-post        |
| Startprogramma duurzaam veilig                                    | Jan 2004<br>Dec 2004          | 1999–2003         | Vaststellen in hoeverre de afspraken nagekomen zijn, wat de effecten waren en wat we kunnen leren voor het vervolg  | Ex-post        |
| Interim regeling duurzaam veilig                                  | Jan 2005<br>Dec 2005          | 2002–2004         | Inzicht in de aanwending van de in dit kader aan de provincies en kaderwet gebieden ter beschikking gestelde middelen en de inschatting van de verkeers(veiligheids)effecten      | Ex-post        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

De groei van de mobiliteit en de autonome verbetering in verkeersveiligheid heffen elkaar op. De veronderstelling is dat de toename van het aantal slachtoffers, veroorzaakt door de toename van de mobiliteit, teniet wordt gedaan door autonome verbeteringen, met name: verkeersdeelnemers leren beter met verkeer om te gaan. Daarnaast is het verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op effecten en inschattingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

## **Reductie verkeersslachtoffers spoor**

### **a. Toelichting**

De operationele doelstelling voor de veiligheid op het spoor is het permanent verbeteren van de veiligheid. Hierbij moet altijd de afweging worden gemaakt van de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten. Dit gebeurt door het hanteren van het zogenaamde ALARP-principe: «as low as reasonably practicable». De veiligheid van het spoorvervoer moet zo groot mogelijk zijn als redelijkerwijs en praktisch haalbaar is.

De sturingsfilosofie en de managementaandacht ten aanzien van veiligheid in de spoorsector gaan uit van de gedachte dat elke dode in of door het railvervoer er één te veel is. Absolute veiligheid bestaat echter niet en het volledig willen uitsluiten van elk risico is niet reëel. Wel wordt hiermee aangegeven dat het beleid en de uitvoerende instellingen zich voortdurend zullen blijven inspannen om de risico's te verminderen.

De streefdoelen zijn geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid (TK1998–1999, 26 699, nr. 1). Dit beleidsdocument heeft het jaar 2010 als reikwijdte voor maatregelen. In 2003 heeft een herijking van het beleid plaatsgevonden. Dit resulteert in een actualisatie van het beleid in de nota Veiligheid op de rails (Tweede Kadernota voor de veiligheid van het railvervoer). Deze nota bevat tevens een rapportage over de uitvoering van het beleid over de jaren 1999–2003. Naar verwachting zal de nota in het najaar van 2004 aan de Tweede Kamer kunnen worden aangeboden.

De doelen zijn geformuleerd in termen van normwaarden voor een aantal doelgroepen. De doelgroepen zijn de zogenaamde risicodragers, te weten: de reizigers, het personeel, de overweggebruikers, de onbevoegden op het spoor, de omwonenden en de bijzondere categorie van suïcidale gevallen op het spoor. Per risicodrager geldt een normwaarde die moet worden opgevat als het ten minste aanvaardbare veiligheidsniveau.

#### *Reizigers*

In de normwaarde voor het persoonlijk risico van reizigers wordt de kans op overlijden ten gevolge van een spoorwegongeval gerelateerd aan het aantal afgelegde treinkilometers. Deze risiconorm is 1,5 dodelijk slachtoffer per 10 miljard reizigerskilometers. Bij het streven naar reductie van het aantal gewonden onder de reizigers is het doel een halvering te bereiken. Het vijfjaargemiddelde over de jaren 1998 tot en met 2003 is 102 gewonde reizigers. Dit moet in 2010 zijn teruggebracht naar een vijfjaargemiddelde van 51 gewonde reizigers. Aangezien de meeste gewonden onder de reizigers nog steeds vallen bij het in- en uitstappen en dus het vertrekproces van de treinen is op dat punt voor deze risicodrager de meeste veiligheidswinst te bereiken. Onderzocht zal worden of een risiconorm is te stellen voor het gewond raken bij het in- en uitstappen. Dit sluit tevens aan bij toekomstige ontwikkelingen van trein/tram/metro-achtige combinaties waarbij de reizigers meer overstapbewegingen gaan maken.

#### *Personeel (baanwerkers, rangeerders)*

De risiconorm ten aanzien van het aantal dodelijke slachtoffers onder de beroepsgroepen van baanwerkers en rangeerders is een reductie tot 1 slachtoffer op de 10 000 werknemers in 2010.

In 2002 en 2003 was het vijfjaargemiddelde voor de baanwerkers en rangeerders 1,8 respectievelijk 1,6.

### *Overweggebruikers*

Voor de risicodragers overweggebruikers is het doel een reductie van 50% van het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 ten opzichte van 1985. Dat betekent een reductie naar maximaal 24 dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010. Het aantal dodelijke slachtoffers onder de overweggebruikers is in 2003 voor het eerst sinds 1999 weer gestegen: in 2003 vielen 28 dodelijke slachtoffers op overwegen tegen 14 in 2002. Het is nog niet aan te geven of hier sprake is van een trendbreuk. Het vijfjaargemiddelde blijft vooralsnog gelijk.

### *Onbevoegden op het spoor*

In de Kadernota is voor deze risicodragers een normwaarde opgenomen van 1,5 dode per jaar. Het aantal slachtoffers onder deze groep is toegenomen naar een vijfjaargemiddelde van vier doden.

### *Suicide*

Het volledig uitbannen van suicides op het spoor is niet mogelijk. Daarom wordt gestreefd naar reductie op basis van het ALARP-principe. Er zijn gemiddeld 180 zelfdodingen op het spoor per jaar. Dat is circa 12% van het totale aantal suicides in Nederland. In 2002 en 2003 was het vijfjaargemiddelde voor het aantal doden 183 respectievelijk 182 en voor het aantal gewonden 25,4 respectievelijk 24,2.

De hierboven aangegeven doelen en normwaarden zijn niet uit te splitsen naar streefcijfers per jaar tot 2010 omdat deze gebaseerd zijn op risicocijfers. Om hierin een ontwikkeling te kunnen volgen, moet worden gekeken naar trends in de vijfjaargemiddelden. Anders bepalen eenmalige gebeurtenissen het beeld te zeer. De trendmatige ontwikkelingen in de veiligheidsgegevens van de verschillende risicodragers worden jaarlijks geanalyseerd in de Trendanalyses die aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Zo kan worden gevolgd en bepaald of de gewenste veiligheidsniveaus vóór 2010 binnen bereik zijn.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

- Actualisatie Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen  
Gezien het grote aandeel dodelijke slachtoffers en gewonden als gevolg van ongelukken op overwegen (73%) ten opzichte van het totaal aantal slachtoffers op het spoor (exclusief suicide), ligt in de beleidsvoorbereiding een zwaar accent op deze risicodragers.

Voor de uitvoering van de beleidsplannen, zoals gepresenteerd in de Kadernota Railveiligheid op het gebied van overwegen, is het Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen (BVVO) opgesteld. Dit programma omvat naast risico-uitsluiting, wat overeenkomt met het opheffen van overwegen, ook risicoreducerende maatregelen. Het programma bestaat uit drie onderdelen:

- Het verhogen van het veiligheidsniveau van het meest onveilige type overweg (overwegen met uitsluitend een knipperlichtinstallatie AKI) door het aanbrengen van een afsluitboom (AHOB);
- Het aanbrengen van gedragsbeïnvloedende maatregelen voor het wegverkeer;
- De reductie van het aantal overwegen door het concentreren van een aantal bestaande overwegen in één ongelijkvloerse kruising.

Voor het overwegenbeleid ligt het omslagpunt in het jaar 2006. In dat jaar zal de omzetting van AKI's naar AHOB's voltooid worden en komt de aanpak van de overwegonveiligheid in een volgende fase. Dat maakt het noodzakelijk het BVVO te actualiseren. Dit wordt in 2004 afgerond en aan de Tweede Kamer voorgelegd. Deze herformulering van het overwegenbeleid zal onderdeel zijn van de tweede Kadernota Veiligheid op de rails. De nadruk zal liggen op:

- Het bepalen welke risicofactoren in de huidige situatie het meest ingrijpend zijn;
- Het anticiperen op ontwikkelingen op en rond het spoor relevant voor de overwegveiligheid op baanvakniveau en het tijdig onderkennen van trends in de overwegveiligheid op baanvakniveau;
- Het ontwikkelen van een breder spectrum aan in te zetten maatregelen;
- Het bevorderen van de betrokkenheid van lokale en regionale wegbeheerders.

Omdat een spoorwegovergang een kruising is van het spoor met een weg die in de meeste gevallen wordt beheerd door een decentrale overheid, kan het Rijk niet eenzijdig beslissen over aanpassing of opheffing van een overweg. ProRail is voor andere overheden en initiatiefnemers van projecten het eerste aanspreekpunt voor de veiligheid van overwegen.

- Normenkader Veilig Werken aan de Infrastructuur (KNVWR)

Door ProRail wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het Normenkader Veilig Werken aan de Railinfra. Dit komt tot stand in nauwe samenwerking met de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) en in samenspraak met de ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Verkeer en Waterstaat, de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie rail.

Voor het terugdringen van het risico van de baanwerkers zullen vanaf januari 2005 in beginsel alleen werkzaamheden aan het spoor worden uitgevoerd in speciaal daarvoor buiten dienst gesteld gebied en zal een onderhoudsrooster worden ingevoerd. Het gevolg hiervan is dat de beschikbaarheid van de infrastructuur aanvankelijk iets zal verminderen. Het doel van het normenkader is een continue verbetering van de arbeidsveiligheid bij het werken in of nabij de railinfrastructuur, waarbij een maximale risicobeheersing leidend is. Dit normenkader zal worden gehanteerd bij de uitvoering van werkzaamheden aan of nabij het spoor en in de beheerconcessie is een aansluiting met dit normenkader opgenomen.

- Gedragsbeïnvloeding

Het beleidsinstrument gedragsbeïnvloeding spoor richt zich op het in- en uitstappen van reizigers, zelfdodingen op het spoor, scholing en (her) opleiding van het personeel en het veiligheidsmanagement van de vervoerbedrijven. Een reductiedoelstelling van 50% in 2010 wordt haalbaar verondersteld.

Door ProRail worden plannen ontwikkeld en beproefd met als doel het aantal zelfdodingen op het spoor te verminderen. Dit zal gebeuren mede

op basis van het jaarlijks uit te brengen onderzoek naar de stand van zaken van de spoorwegveiligheid: de trendanalyses.

De cijfers uit de trendanalyses wijzen op een toename van het aantal ongevallen met onbevoegden op het spoor. Het betreden van de spoorbaan door onbevoegden en/of vandalen wordt tegengegaan door de toegankelijkheid op de bekende plaatsen te beperken en het toezicht daar te intensiveren.

- **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, ERTMS/ECTS<sup>1</sup>, verbetering beveiliging overwegen). Er wordt een duurzaam systeem ontwikkeld voor het monitoren van de veiligheidskwaliteit van de Nederlandse spoorweginfrastructuur. Van belang hierbij is het ontwerpen en beschikbaar hebben van een normenkader voor de toetsing van de veiligheid en de basiskwaliteit van de railinfrastructuur, gerelateerd aan het Europese referentiekader. Een eerste aanzet hiertoe is een audit die door de IVW wordt uitgevoerd naar de huidige veiligheidskwaliteit. In het bijzonder worden de tracés onderzocht waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De audit is van nut voor de ontwikkeling van een objectief stelsel van veiligheidsindicatoren waaraan de kwaliteit en de veiligheid van de railinfrastructuur kan worden gemeten en gewaardeerd. Met het opzetten van een monitor voor de veiligheidskwaliteit van de spoorweginfrastructuur wordt uitvoering gegeven aan een aanbeveling die uit de trendanalyse 2001 naar voren kwam.

| Overzicht uitgaven veiligheid personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln.) |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Art. Omschrijving   | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| IF 01.02 Railwegen (AKI-plan en veiligheidsknelpunten)                                | 0    | 30   | 30   | 63   | 41   | 30   |

#### *Wet- en regelgeving*

- **Interoperabiliteit**

De interoperabiliteitsrichtlijn 01/16 voor het conventionele spoorwegverkeer kan met de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet opgenomen worden in Nederlandse wetgeving. Het audit- en toezichtplan voor «notified bodies» is ook toepasbaar op de aanwijzing van notified bodies op basis van de interoperabiliteitsrichtlijn 01/16 voor het conventionele spoorwegverkeer.

- **Safety Directive**

Deze veiligheidsrichtlijn van de EU is nauw verbonden met de andere voorstellen van het zogenaamde tweede spoorpakket («Second Railway Package»). De voorstellen zijn gericht op het openstellen van de spoorwegmarkt en op de interoperabiliteit. De veiligheidsrichtlijn geeft waarborgen voor de ontwikkeling en de verbetering van de veiligheid op de communautaire spoorwegen.

Om veilig spoorvervoer te kunnen verrichten zijn in ontwikkeling:

- Een normenkader voor de eisen waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen. Het normenkader Lightrail is inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden. Een verdere uitwerking van dit concept

<sup>1</sup> ATB: Automatische treinbeveiligings-systemen; ERTMS: European Railway Train Management System; ETCS: European Train Control System.

gebeurt aan de hand van een aantal lopende Lightrail-projecten. In het verlengde hiervan worden te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer;

- Realisatie van een afwegingskader voor tunnelveiligheid. Het interdepartementale project Tunnelveiligheid beoogt volgens de huidige planning nog in 2004 een kaderwet Tunnelveiligheid op te leveren.

- 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 IVW (beleidsartikel 18) 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.

*Monitoring en beleidsevaluatie*

De IVW verricht onderzoek naar de veiligheid van het railverkeer. Op basis van de jaarlijkse trendanalyse rapporteert zij aan de Minister de stand van zaken en levert zij aanbevelingen voor verbeteringen. De betrokken organisaties worden door het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangesproken op de uitvoering van de aanbevelingen.

| Programma beleidsevaluaties artikel 5: Spoorveiligheid |                               |   |   |                |
|--|-------------------------------|---|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                                    | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode                                 | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Spoorveiligheid personen                               | Nvt                           | Jaarlijks, betreft een langlopend trend-onderzoek | Monitoring van de ontwikkelingen in de spoor veiligheid | Monitoring     |

**c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

*Reductie verkeersslachtoffers spoor*

- Het gedrag van weggebruikers ten aanzien van overwegen verslechtert niet;
- De spreiding in de jaarlijkse aantallen slachtoffers vlakt grotendeels uit binnen een termijn van vijf jaar;
- Langdurige programma's ter vervanging van verouderde en versleten infrastructuur blijven op schema (gegarandeerde basiskwaliteit);
- De kwaliteit van het gebruikte (internationale) materieel blijft gegarandeerd;
- Lokale overheden blijven bereid mee te werken aan het opheffen en ongelijkvloers maken van overwegen;
- De aanleg van nieuwe gelijkvloerse overwegen blijft nergens toegestaan;
- De toezichthouder kan in voldoende mate beschikken over de data van betrokken partijen;
- De toezichthouder beschikt over voldoende instrumentarium om de betrokken partijen in de noodzakelijke gevallen te bewegen hun veiligheidsbeleid te verbeteren;

- De toezichthouder kan de data op een transparante en inzichtelijke wijze verwerken tot breed toegankelijke resultaten.

## Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

### a. Toelichting

De operationele doelstelling voor sociale veiligheid is een permanente verbetering van de waardering veiligheidsgevoel en een vermindering van onveiligheidsincidenten in en rond het OV voor reizigers en personeel. De herformulering van de operationele doelstelling «vermindering onveiligheidsgevoel» naar «verbetering waardering veiligheidsgevoel» is gekozen vanwege de aansluiting bij het kabinetbrede Veiligheidsprogramma.

Voor de waardering veiligheidsgevoel van reizigers in voertuigen van regionaal OV is het doel een rapportcijfer van 7,5 in 2008. Dit cijfer wordt beschouwd als een richtwaarde, welke een inspanningsverplichting impliceert en geen resultaatverplichting. Het is gebaseerd op de streefcijfers uit de meerjarenplannen van de decentrale OV-autoriteiten. VenW aggregiert de decentraal geformuleerde streefcijfers jaarlijks naar een landelijk te bereiken effect.

De waardering veiligheidsgevoel van het personeel vormt primair een verantwoordelijkheid van het vervoerbedrijf vanuit het oogpunt van het arbeidsomstandighedenbeleid. Afhankelijk van de lokale of regionale veiligheidssituatie voor het OV-personeel zullen OV-autoriteiten al dan niet een streefcijfer formuleren voor de waardering van het veiligheidsgevoel.

| Overzicht van effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid regionaal OV |      |        |           |
|--|------|--------|-----------|
|  | 2002 | 2003   | doel 2008 |
| Waardering veiligheidsgevoel in een cijfer van 1–10                        |      |        |           |
| – Reizigers*   | 7,0  | 7,3    | 7,5       |
| – Personeel  | 6,2  | 6,1    |           |
| Onveiligheidsincidenten in % (1 of meer incidenten)                        |      |        |           |
| – Reizigers  | 27%  | 22%**  |           |
| – Personeel  | 66%  | 62%*** |           |

Bron: Klantenbarometer CVOV en Personeelsmonitor SVOV

\* Gemiddelde cijfers van reizigers m.b.t. het veiligheidsgevoel in de voertuigen bus, tram en metro (dus exclusief trein!).

\*\* Ongewogen gemiddelde van bus-, tram- en metroreizigers die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meer incidenten. Aandeel per modaliteit is: bus 17%, metro 24%, tram 26%;

\*\*\* Het aandeel strafrechtelijk strafbare incidenten (mishandeling, bedreiging en diefstal) is rond de 41%.

Ook voor de andere in de tabel genoemde indicatoren zijn door decentrale OV-autoriteiten streefcijfers geformuleerd voor het gebied waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Deze cijfers worden niet geaggregeerd naar een landelijk te bereiken effect, vanwege de vereiste beschikbaarheid van nauwkeurige, betrouwbare en vergelijkbare trendgegevens per OV-concessie en/of OV-autoriteit. Kern van de systematiek is dat landelijke effecten alleen kwantitatief zijn te aggregeren op basis van gelijksoortig geformuleerde



leerde decentrale streefcijfers. Voorts zijn de onzekerheden te groot om landelijk een uitsplitsing te maken ten opzichte van de algemene doelstellingen uit het kabinetsbrede Veiligheidsprogramma, in het bijzonder: de 20–25% reductie van gewelds-/vermogensdelicten in het publieke domein of de openbare ruimte.

Bij de hierna genoemde overall evaluatie in 2005/2006 kunnen opnieuw de mogelijkheden en wenselijkheden worden bekeken. Uitgangspunt is de verantwoordelijkheid voor het beleid en de uitvoering m.b.t. de sociale veiligheid in en rond het regionale OV op decentraal niveau te versterken en de informatie-overdracht over effectiviteit en ambities op het aggregatieniveau van VenW en het parlement te waarborgen.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Met de introductie van de meerjarenplannen sociale veiligheid OV in 2003, is de verantwoordelijkheid voor het beleid primair bij de decentrale OV-autoriteiten gelegd. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het beleid en de handhaving van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer ligt primair bij de vervoerbedrijven. De sociale veiligheid is een onderdeel van het arbeidsomstandighedenbeleid voor het personeel en van het kwaliteitsbeleid voor de reiziger. De invulling en uitvoering van het beleid wordt hoofdzakelijk vormgegeven door de vervoerbedrijven in opdracht van de OV-autoriteiten in samenwerking met politie en justitie in de «veiligheidsdriehoek».

#### ● Lange termijn

Na de ontwikkeling in 2002 van het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer (SVOV), is begin 2003 de implementatie van de 22 acties en maatregelen uit dit plan gestart. Voor het merendeel van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan is de implementatie medio 2004 afgerond. Voor enkele acties en maatregelen uit het Aanvalsplan loopt de implementatie door tot en met 2007:

- Verbetering reisinformatie, afgerond in 2005;
- Invoering OV-chipkaart. Gestart in 2004 met een pilot in Zeeland en in 2005 starten de NS, RET en Connexxion in de regio Rotterdam. De resultaten zijn input voor een landelijk invoeringsbesluit: «go no-go» aan het einde 2005. Gestreefd wordt dat de OV-Chipkaart per 31 december 2007 op nationale schaal is ingevoerd;
- Realisatie beheerste toegang stations (de klapdeurtjes). Deze actie loopt ongeveer parallel aan de invoering van de OV-chipkaart.

De lijn van uitvoering van de motie Van Haersma Buma c.s. inzake het toevoegen van € 5 mln. aan het budget voor sociale veiligheid OV voor de aanpak van sociale onveiligheid op spoorlijnen met een verhoogd veiligheidsrisico (nr. 31) is de middelen aan te wenden voor ondersteuning van innovatieve projecten ter verbetering van sociale veiligheid in het spoorvervoer, met nadruk op probleemlijnen in het spoornet. Te ondersteunen projecten hebben als gemeenschappelijk kenmerk het gebruik maken van innovatieve technieken om het (preventieve) toezicht effectiever te maken. Het streven is om door inzet van mensen en technische middelen een keten van toezicht en preventie te realiseren en daarmee zichtbare, positieve effecten voor de sociale veiligheid van zowel reizigers als personeel te bereiken.

In de aanpak van de sociale onveiligheid in het openbaar vervoer komt in 2005 de uitvoering op lokaal of regionaal niveau voorop te staan. Met de G30-steden is in het kader van het grote stedenbeleid afgesproken dat zij lokaal een veiligheidsmanagement ontwikkelen.

In de beleidscyclus van het Aanvalsplan is tegelijk voorzien om in de tweede helft 2005 een overall evaluatie te starten waarvan resultaten uiterlijk medio 2006 bekend zijn met oog op nieuwe beleidsformulering.

Het vooropstellen in 2005 van de lokale en regionale uitvoering van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren, betekent geenszins dat er voor de centrale overheid geen rol meer zou zijn in de komende periode. De taak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is, in afstemming met het ministerie van Binnenlandse Zaken en het ministerie van Justitie, de fase van uitvoering van het Aanvalsplan als volgt te beschrijven:

- volgen en waarnemen van ontwikkelingen in de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zowel incidenten als waardering veiligheidsgevoel voor reizigers en personeel;
- volgen en waarnemen van de uitvoering van maatregelen op lokaal en regionaal niveau, met nadruk op inventarisatie en oplossing van knelpunten;
- uitvoering geven aan activiteiten die voortvloeien uit acties en maatregelen uit het Aanvalsplan in afstemming met andere betrokken departementen en in overleg met externe partners, bijvoorbeeld beleidsontwikkeling sanctioneren zwaartrijden met Justitie, OM en vervoerbedrijven;
- samenstellen van voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer;
- voorbereiden van de in de tweede helft van 2005 te starten evaluatie.

Naast de beleidsmatige ondersteuning vanuit VenW zal de decentrale uitvoering van het Aanvalsplan ook instrumenteel worden ondersteund door middel van enerzijds kennisuitwisseling tussen OV-opdrachtgevers, vervoerbedrijven en andere betrokken partners en anderzijds van kennisontwikkeling en communicatie. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer waarin met ingang van 2005 het CVOV/Kenniscentrum Sociale Veiligheid en Mobiliteit is ondergebracht, is hiervoor een belangrijk medium. Daarnaast is ook de deelname van VenW in het Platform Sociale Veiligheid – waarin vervoerbedrijven, OV-autoriteiten en andere betrokken partijen deelnemen – een belangrijk middel hiertoe.

- Actielijnen in 2005

Ontwikkeling en ondersteuning van de uitvoering van lopende acties en maatregelen uit het Aanvalsplan SVOV, met nadruk op:

- Maken van trendanalyses m.b.t. veiligheid reizigers en personeel in en rond het OV vooral o.b.v. Klantenbarometer CVOV, de personeelsmonitor en de uniforme incidentregistratiemethode van OV-bedrijven;
- In het kader van de decentralisatie van het verkeer- en vervoerbeleid wordt de specifieke, geormerkte rijksbijdrage voor sociale veiligheid openbaar vervoer met ingang van 2005 opgenomen in de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). De Beleidsontwikkeling sanctionering zwaartrijden betreft een meer uniforme en mogelijk strengere aanpak, vooral door invoering van de Chipkaart OV en van beheerste toegang op trein- en metrostations. In samenwerking met Justitie zal VenW mogelijkheden onderzoeken c.q. evalueren van verschillende wijze van sanctionering o.a. civielrechtelijk, incasso via CJIB, reisverboden of hogere boetes veelplegers.

### *Uitvoering BDU*

Voor de realisatie van in de nota Mobiliteit vermelde doelstellingen wordt een Brede Doeluitkering verkeer en vervoer ingezet (zie leeswijzer). Voor de omvang van de doeluitkering wordt verwezen naar de in artikel 19 opgenomen middelen.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

De uitvoering van een meer diepgaande overall evaluatie van het uitgevoerde beleid en van de opgetreden ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid wordt in de tweede helft van 2005 voorzien. Deze evaluatie dient ook inzicht te geven in de vraag welke aanpak goed en welke minder goed werkt.

| Programma beleidsevaluaties artikel 5: Sociale veiligheid   |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Overall Evaluatie SV beleid   | Medio 2005<br>Medio 2006      | 2002–2005         | Doel van de evaluatie is tweeledig:<br>– inzicht in ontwikkelingen in relatie tot het uitgevoerde beleid op het gebied van sociale veiligheid;<br>– Onderzoek welke aanpak goed en welke aanpak minder goed werkt. | Ex-post        |
| Klantenbarometer CVOV<br>Personeelsmonitor SVOV<br>Incidentregistratiemethode SV van OV-bedrijven | Jaarlijks                     | Jaarlijks         | Inzicht in de trendmatige ontwikkeling m.b.t. de problematiek SV in het OV, specifiek voor reizigers en personeel van het regionaal OV.  | Monitoring     |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

De middelen voor sociale veiligheid zijn opgenomen in de BDU. Verwezen wordt naar het gestelde bij de Leeswijzer.

### 05.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)       |                |                |               |               |               |               |               |
|---|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>05 Veilig personenvervoer</b>                    | 2003           | 2004           | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                               | <b>112 532</b> | <b>42 468</b>  | <b>49 256</b> | <b>18 584</b> | <b>26 765</b> | <b>27 317</b> | <b>27 317</b> |
| <b>Uitgaven</b>                                     | <b>112 124</b> | <b>106 655</b> | <b>38 845</b> | <b>26 572</b> | <b>26 917</b> | <b>27 317</b> | <b>27 317</b> |
| <b>05.01 Programma-uitgaven</b>                     | <b>109 841</b> | <b>104 329</b> | <b>36 679</b> | <b>24 548</b> | <b>24 939</b> | <b>25 339</b> | <b>25 339</b> |
| <i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>   | <i>56 097</i>  | <i>51 678</i>  | <i>24 583</i> | <i>24 317</i> | <i>24 708</i> | <i>25 108</i> | <i>25 108</i> |
| Bijdragen aan lagere overheden                      | 32 899         | 7 488          |               |               |               |               |               |
| Subsidies   | 23 198         | 44 190         | 24 583        | 24 317        | 24 708        | 25 108        | 25 108        |
| <i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i> |                |                |               |               |               |               |               |
| <i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid o.v.</i>  | <i>53 685</i>  | <i>52 425</i>  | <i>11 870</i> |               |               |               |               |
| Bijdragen aan lagere overheden                      | 53 685         | 52 425         | 11 870        |               |               |               |               |
| <i>05.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>         | <i>59</i>      | <i>226</i>     | <i>226</i>    | <i>231</i>    | <i>231</i>    | <i>231</i>    | <i>231</i>    |
| Beleidsvoorbereiding en -evaluatie                  | 59             | 226            | 226           | 231           | 231           | 231           | 231           |
| <b>05.02 Apparaatsuitgaven</b>                      | <b>2 283</b>   | <b>2 326</b>   | <b>2 166</b>  | <b>2 024</b>  | <b>1 978</b>  | <b>1 978</b>  | <b>1 978</b>  |
| <b>05.03 Ontvangsten</b>                            | <b>50</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |

### 05.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |             |               |             |               |             |               |             |               |             |               |
|---|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| <b>05 Veilig Personenvervoer</b>  |             | 2005          |             | 2006          |             | 2007          |             | 2008          |             | 2009          |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |             | 38 845        |             | 26 572        |             | 26 917        |             | 27 317        |             | 27 317        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |             | 2 166         |             | 2 024         |             | 1 978         |             | 1 978         |             | 1 978         |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |             | <b>36 679</b> |             | <b>24 548</b> |             | <b>24 939</b> |             | <b>25 339</b> |             | <b>25 339</b> |
| waarvan op 1 januari 2005   |             |               |             |               |             |               |             |               |             |               |
| 4. juridisch verplicht  | 27%         | 9 847         | 17%         | 4 179         | 1%          | 255           | 0%          | 0             | 0%          | 0             |
| 5. complementair noodzakelijk   | 21%         | 7 870         | 0%          | 0             | 15%         | 3 705         | 15%         | 3 905         | 15%         | 3 905         |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 44%         | 16 310        | 66%         | 16 177        | 67%         | 16 620        | 66%         | 16 620        | 66%         | 16 620        |
| 7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 7%          | 2 652         | 17%         | 4 192         | 17%         | 4 359         | 19%         | 4 814         | 19%         | 4 814         |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%          | 0             | 0%          | 0             | 0%          | 0             | 0%          | 0             | 0%          | 0             |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b> | <b>36 679</b> | <b>100%</b> | <b>24 548</b> | <b>100%</b> | <b>24 939</b> | <b>100%</b> | <b>25 339</b> | <b>100%</b> | <b>25 339</b> |

#### *Juridisch verplicht*

Dit betreft met name de middelen voor de SWOV t/m 2006 en de gelden ten behoeve van voertuigtechnologie en de voor 2005 benodigde middelen voor sociale veiligheid op het spoor a.g.v. de motie Van Haersma Buma c.s.

#### *Complementair verplicht*

Dit betreft middelen voor de SWOV na 2006 en gelden a.g.v. het amendement Chipkaart OV.

*Bestuurlijk gebonden*

Dit betreft de bijdragen aan de Particuliere Veiligheidsorganisaties, alsmede middelen t.b.v. gedragscampagnes.

*Beleidsmatig gereserveerd*

Dit betreft met name middelen t.b.v. voertuigtechnologie, gedragsbeïnvloeding en onderzoek, waarvoor nog geen juridische en/of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan.

*05.5 VBTB-paragraaf*

In het kader van de nota Mobiliteit zullen afspraken worden gemaakt met de decentrale overheden over de monitoring.

### 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 een hogere gemiddelde verplaatsingssnelheid en een beter voorspelbare reistijd bij de weg en een hogere performance in termen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid op het spoor. 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 gehandhaafd blijft.

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. Indien capaciteitsverruimende maatregelen nodig zijn, wordt in eerste instantie gekeken naar een betere benutting van de bestaande 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 vervoerswijzen in de totale mobiliteit vergroten.

### 06.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

De algemene doelstelling wordt uitgewerkt in de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- onderhoud infrastructuur;
- gebruiker betaalt;
- bewuste vervoerswijzekeuze en
- capaciteitsvergroting infrastructuur.

## Onderhoud infrastructuur

### a. Toelichting

De zorg voor infrastructuur begint bij het beheren en onderhouden ervan. Aan deze reguliere werkzaamheden worden dan ook in eerste instantie middelen uit het Infrastructuurfonds toegedeeld. Dit omdat er sprake zou zijn van desinvesteren wanneer wel meer capaciteit wordt toegevoegd aan het netwerk door benutting en bouwen, terwijl de al bestaande infrastructuur niet in stand wordt gehouden. De uitvoeringskaders voor de operationele doelstelling onderhoud infrastructuur zijn enerzijds de beleidskaders van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en anderzijds de normen en technische interventieniveaus gericht op het instandhouden van de functie van het hoofdwegennet en van het spoorwegennet.

- *Hoofdwegen*

Het beheer en onderhoud van hoofdwegen geschiedt met het doel het netwerk in goede staat beschikbaar te hebben en te houden voor gebruikers tegen zo laag mogelijke kosten. Door de groei van de mobiliteit wordt het wegennet intensiever gebruikt dan voorheen. Met name de groei van het areaal, het beter benutten van de infrastructuur door spits- en plusstroken en het inzetten van ondersteunende elektronica (zoals matrixborden) heeft in de afgelopen jaren gezorgd voor een opwaartse druk op de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud.

Vanwege het grote belang van goed onderhouden wegen heeft het kabinet in het Hoofdlijnenakkoord (2003) extra middelen beschikbaar gesteld voor het wegwerken van de opgelopen achterstand in het beheer en onderhoud. Daarnaast moet de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud gezien worden in het licht van de ontwikkeling naar meerjarige afspraken over het kwaliteitsniveau van het infrastructuurnetwerk door middel van beheer en onderhoud en de bijbehorende middelen. Afspraken over het kwaliteitsniveau van het infrastructuurnetwerk worden bijvoorbeeld beïnvloed door wensen van de gebruiker, politieke en beleidsprioriteiten en eventuele veranderingen in wet- en regelgeving. Met inachtneming van de afspraken over het kwaliteitsniveau van het infrastructuurnetwerk wordt een onderbouwing gemaakt voor de factoren die de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud veroorzaken, zoals areaalvergroting, intensiever gebruik van het netwerk en vervanging van kunstwerken en verkeersmanagementsystemen. Op basis van het kwaliteitsniveau en de onderbouwing van de factoren die de budgettaire behoefte voor beheer en onderhoud veroorzaken, wordt het structurele budget voor beheer en onderhoud voor de komende jaren bepaald. Voor meer informatie wordt verwezen naar het plan van aanpak Onderhoud, dat in september 2003 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Het uitvoeren van beheer en onderhoud beperkt de bereikbaarheid vaak tijdelijk. Deze overlast kan worden beperkt door goede samenwerking tussen beheerders van infrastructuur onderling en aanbieders van openbaar vervoer, door verkeersmanagement en goede informatie aan gebruikers. Ook kan het onderhoud plaatsvinden op stillere momenten en kunnen uitgekende maatregelen worden getroffen zoals contraflow. Het verkeer wordt dan over de rijbaan in de tegemoetkomende richting geleid. Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de verkeersstromen daarbij van elkaar gescheiden door een tijdelijke afscheiding.

Zorgvuldig beheer kan behalve het instandhouden van het bestaande netwerk ook bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Onder actief beheer en onderhoud valt dan ook het wegwerken van kleine bereikbaarheids- en veiligheidsknelpunten en knelpunten van de kwaliteit van de leefomgeving. Bermen en sloten langs de weg worden ecologisch verantwoord onderhouden, bodemverontreiniging wordt gesaneerd, versnippering van natuur wordt met faunapassages opgeheven en verschillende maatregelen helpen de geluidsemissie te beperken.

- *Spoorwegen*

Dit kabinet kiest voor betrouwbaar benutten van het bestaande spoornet. Het bestaande net vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Behoud van dit goed is de eerste prioriteit.

Het spoorbeleid is er op gericht om vooral daar, waar de maatschappelijke waarde van het spoor ten opzichte van de andere modaliteiten groot is,

het spoorvervoer te faciliteren. Voor het personenvervoer zijn dat de zwaardere vervoersstromen van en naar en tussen sterk verstedelijkte gebieden, met name in de spits.

Door zijn ligging in de bestaande bebouwing en door zijn ruimtelijke efficiëntie blijft het spoor onmisbaar om Nederland op het werk te krijgen en om grote steden en de mainport Schiphol bereikbaar te houden. Bij een spitsfrequentie van zes sneltreinen en zes stoptreinen verwerkt een enkele spoorlijn hetzelfde volume als acht rijbanen snelweg. Het aandeel van het spoor in het woon-werkverkeer naar enkele grote steden ligt inmiddels rond de 50%. De gemiddelde integrale kosten per reizigerskilometer over het spoor bedragen zo'n 15–20 eurocent en op de drukst bereden delen van het netwerk zijn de kosten zelfs lager (ongeveer 15%). Deze kosten zijn beduidend minder dan de gemiddelde kosten die met de auto gemaakt worden. Op die plekken waar grote vervoersstromen zijn, is het spoor dus ook financieel gezien een aantrekkelijk alternatief. Goed onderhoud en herstel van de basiskwaliteit moeten het behoud van deze functie garanderen. Op de minder druk bereden uitlopers van het netwerk zijn de integrale kosten per reizigerskilometer significant hoger dan 15–20 cent.

Het is verder noodzakelijk om het bestaande spoorwegnet de komende tien jaar gereed te maken om de op de langere termijn mogelijk op ons afkomende mobiliteitsgroei efficiënt te kunnen verwerken. Dit geldt in Nederland in het algemeen, maar het sterkste in de Randstad, waar de bevolkingsdichtheid en dichtheid van economische activiteiten ertoe leiden dat rail het massatransportmiddel bij uitstek kan zijn. Het huidige spoorstelsel kan een dergelijke groei van personen- en goederenvervoer niet zonder meer aan. Het huidige productieproces is te ingewikkeld en de onderhoudstoestand van infrastructuur en treinen is onvoldoende om een forse groei aan te kunnen. Verbetering hiervan is een noodzakelijke voorwaarde om groei te kunnen verwerken. Overigens is er geen geluidsruimte voor groei.

Het in het «Plan van aanpak Beheer en Onderhoud Spoorwegen» (aangeboden bij de Begroting 2004) aangekondigde onderzoek naar de maatregelen om het spoor structureel te herstellen, is nog in volle gang. Wel is reeds duidelijk geworden dat naast de reeds voorziene vervanging van de rails en dwarsliggers (de bovenbouw), op middellange termijn ook vervanging van de overige onderdelen van het spoor (beveiligingssystemen, signaleringssystemen en energievoorziening) nodig is voor structureel herstel van het spoorstelsel. Met deze vervangingen zijn grote bedragen gemoeid. Bovendien wijzen de eerste signalen uit het genoemde onderzoek er op dat er een sterke relatie is tussen de leeftijd van deze infrastructuur, de onderhoudskosten en het aantal storingen dat optreedt. De komende periode zullen deze inzichten verder worden uitgebouwd.

De € 853 mln. die in 2003 voor de periode tot 2010 voor betrouwbaar benutten is gereserveerd, wordt gebruikt om de onderhoudsachterstanden weg te werken. Daardoor wordt geborgd dat de onderhoudstoestand van het spoor niet verder afglijdt. De invulling van de tweede fase betrouwbaar benutten, waarvoor tot 2010 een additionele impuls van € 734 mln. is voorzien, wordt nader uitgewerkt en geconcretiseerd ten behoeve van definitieve besluitvorming over deze fase. De beslissing over de aanwending van deze middelen zal gelijktijdig met de midterm review in 2006 (zie evaluatietabel) plaatsvinden.



Voor de beschikbaarheid van het spoor (over 24 uur per dag gezien), zoals die door ProRail geleverd wordt, heeft VenW de volgende (in onderstaande tabel opgenomen) beschikbaarheid voorzien.

| Overzicht beschikbaarheid Spoorinfrastructuur    |                    |      |      |      |      |      |      |
|--|--------------------|------|------|------|------|------|------|
|  | Realisatie<br>2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Beschikbaarheid (op basis van gemiddelde 24 uur) | 97%                | 98%  | 98%  | 98%  | 98%  | 98%  | 98%  |

Bron: ProRail.

De maatregelen in deze begroting betekenen dat in de komende jaren kan worden voldaan aan de (onderhouds)normen en dat de veiligheid gewaarborgd is.

Voor het meten van verstoringen aan de spoorinfrastructuur zal een betere maatstaf dan TAO's (Treindienst aantastende Onregelmatigheden) en onregelmatigheden worden ontwikkeld, waarin ook het effect en de duur van de verstoringen worden meegenomen. Gebleken is dat het sturen op TAO-reductie alleen mogelijk contraproductief is: er gaat een prikkel van uit om de gemakkelijk te realiseren TAO's op te pakken in plaats van de TAO's die tot veel hinder voor de treinen leiden. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van de nieuwe maatstaf is de ervaren klanthinder ten gevolge van ongeplande onttrekkingen. Klanthinder kan feitelijk worden gedefinieerd als een product van drie sub-indicatoren:

- het aantal storingen uitgedrukt in TAO's;
- de duur van de storing uitgedrukt in gemiddelde functiehersteltijd (FHT) en
- een wegingsfactor, die de ernst en de plaats van de storing aangeeft.

In formulevorm kan de definitie als volgt worden weergegeven:

$$Klanthinder = Aantal\ TAO's * Gemiddelde\ functiehersteltijd * Baanvakwaarde$$

De drie sub-indicatoren bevinden zich in verschillende stadia van ontwikkeling en zijn op dit moment dus nog niet compatibel. Een waarde voor deze indicator is daarom op dit moment nog niet te geven.

Ondertussen wordt uiteraard gestuurd op het bestrijden van TAO's op die plekken waar ze het meest effect hebben. Door TAO's en FHT met name terug te dringen op de belangrijkste baanvakken en knooppunten wordt het aantal vertraagde treinen met 10% extra gereduceerd.

In 2008 zal, bij uitvoering van de maatregelen door ProRail en Verbeterplan NS tesamen, de punctualiteit van het spoorvervoer 89–91% bedragen (dit betreft een jaargemiddelde; per kwartaal kan de realisatie afwijken van het jaargemiddelde).

| Punctualiteit; indicatieve cijfers                                     |                    |                   |      |        |        |        |        |        |
|--|--------------------|-------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  | Realisatie<br>2003 | Indicatie<br>2004 | 2005 | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   |
| Doelstellingen op basis van OCII* en betrouwbaar benutten (norm 3 min) | 83,5%              | 84%               | 85%  | 85-87% | 87-89% | 89-91% | 89-91% | 89-91% |
| Doelstellingen in geval van internationale norm (5 min)                | pm                 | pm                | pm   | pm     | pm     | pm     | pm     | pm     |

Bron: ProRail, NS en Teamanalyse.

\* Overgangscontract.

Gedurende de periode tot en met 2006 wordt een min of meer stabiel vervoersvolume verwacht. De in deze begroting opgenomen maatregelen voorkomen dat de kwaliteit van het spoorproduct daalt en dat daardoor de dalende tendens sinds 2000 van het aantal reizigers voortgaat. De verwachte selectieve groei in verband met de opening van een aantal grote infrastructuurprojecten rond 2007 kan worden verwerkt.

De rol van het spoorvervoer op langere termijn is onderdeel van de lange termijn verkeers- en vervoerdoelstellingen en ruimtelijke ambities. Deze worden vastgelegd in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte.

## b. Beleidsinstrumenten

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Hoofdwegen*

De behoefte aan onderhoud van de infrastructuur is de afgelopen jaren toegenomen door intensiever gebruik, grotere benutting en steeds strengere veiligheids- en milieueisen. Sinds 1994 is er 30% meer verkeer op autosnelwegen bijgekomen. Het extra belastende vrachtverkeer is zelfs met 40% gegroeid in die periode. Deze problemen worden in de toekomst alleen maar nijpender: naar verwachting zullen de verkeersintensiteiten tot en met 2010 stijgen met circa 15% en het vrachtverkeer met circa 20%. In 2003 heeft het kabinet voor beheer en onderhoud van de wegen € 441 miljoen extra uitgetrokken voor de periode t/m 2007. Hiervoor is in 2003 een plan van aanpak opgesteld. Prioriteit ligt bij veiligheid en bij de economisch belangrijke verbindingen en ringwegen rond steden en bij het op orde brengen en betrouwbaar houden van bruggen, tunnels en viaducten.

Momenteel wordt beheer en onderhoud van hoofdwegen voornamelijk uitgevoerd op basis van technische richtlijnen, normen en interventieniveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van de weg. Er loopt een proces waarbij wordt getracht deze technische richtlijnen, normen en interventieniveaus meer te relateren aan de eisen van de weggebruiker op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en eisen van de omwonende voor de kwaliteit van de leefomgeving. Belangrijk hierbij is om in kaart te brengen wat de effecten van een te nemen maatregel zijn op de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving en wat de kosten ervan zijn, zodat kosten en effecten van maatregelen tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Doel van het proces is een betere service te leveren aan de weggebruiker door middel van beheer en onderhoud.

In dat kader en in het kader van de agentschapsvorming van Rijkswaterstaat is een ontwikkeling gaande naar het vaststellen van meerjarige afspraken tussen de Minister en Rijkswaterstaat over het kwaliteitsniveau van instandhouding en de bijbehorende middelen. De nu gehanteerde kwaliteitsniveaus zullen daarbij kritisch tegen het licht worden gehouden. Daarnaast worden instrumenten ontwikkeld ten behoeve van Life Cycle Cost Management, zodat zowel bij beheer en onderhoud als bij besluiten over aanleg rekening kan worden gehouden met de lange termijn levenscyclus van objecten en beter de relatie tussen kwaliteit en kosten kan worden afgewogen.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Spoorwegen*

Naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord in 2003 is t/m 2010 € 853 miljoen toegekend om een hogere betrouwbaarheid te realiseren conform het ProRail-scenario «Niet verder afglijden». In de jaarlijkse beschikkingsaanvraag van ProRail voor de instandhouding van het spoor wordt aangegeven welke maatregelen en budget nodig zijn om de punctualiteit op het gewenste niveau te krijgen.

Voor verdere beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling voor het spoor wordt verwezen naar de Nota Mobiliteit, alsmede naar de Vervoerconcessie en de Beheerconcessie.

#### *Wet- en regelgeving Spoorwegen*

Met de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet wordt de relatie tussen overheid, infrabeheerder en vervoerder geregeld. De fasering zoals beoogd voor de beheer- en vervoerconcessie ziet er als volgt uit:

- Fase 1: nu tot en met 2005: rust en herstel;
- Fase 2: 2006 tot en met 2010: toewerken naar voldoende basiskwaliteit en sturing door overheid op output en verwerken van selectieve groei;
- Fase 3: na 2010 faciliteren van de groei van het personen- en goederenvervoer door betere benutting van het bestaande netwerk.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Vanwege de omvang van de intensiveringen voor onderhoud wegen en onderhoud spoor (Betrouwbaar Benutten fase 1 en 2) zal de gehele onderhoudsproblematiek extern worden geaudit. De resultaten hiervan vormen input voor de aangekondigde mid-termreview onderhoud. Gezien de bereikbaarheidsfunctie van het spoor naar en van verstedelijkte gebieden, wordt de vervoerontwikkeling naar 12 steden en Schiphol gemonitord.

De evaluaties m.b.t. de exploitatie van het spoorvervoer werden in voorgaande jaren op artikel 07 aangekondigd. Vanwege de samenhang tussen infrastructuur en spoorvervoer gebeurt dit met ingang van deze begroting op artikel 06.

| Programma beleidsevaluaties artikel 06: Onderhoud infrastructuur |                               |                  |   |                 |
|--|-------------------------------|------------------|---|-----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie  |
| Wet herverdeling wegenbeheer                                     | Oktober 2003<br>April 2004    | 1993–2003        | Nagaan of de in de wet vastgelegde verdeling met betrekking tot beheer van wegen effectief is | Ex-post         |
| Betrouwbaar benutten fase 1 (mid-term review)                    | 2006                          | 2004–2005        | Nagaan van effectiviteit fase 1 en de invulling van fase 2                                    | Ex-post/ex-ante |
| Beheerconcessie ProRail  | 2007                          | 2004–2006        | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van deze concessie in de praktijk               | Ex-post/ex-ante |
| Monitoring verbeterplan NS, tot concessie                        | Jan 2002<br>Dec 2004          | Halfjaarlijks    | Volgen afspraken gemaakt binnen hoofd railwegennet overgangscontract context                  | Monitoring      |
| Spoorwegwet/ concessiewet  | 2006                          | Tot dan toe      | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk                     | Ex-post         |
| Vervoerconcessie NS  | 2007                          | Tot dan toe      | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk                     | Ex-post/ex-ante |

#### *Uitvoering en handhaving*

Jaarlijks krijgt ProRail, op basis van een beschikkingsaanvraag, van VenW-middelen om het hierboven beschreven onderhoud aan het spoornetwerk te bekostigen. Voor ProRail is, naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord, met ingang van 2005 een efficiencykorting toegepast van € 4,2 miljoen per jaar.

#### *Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds*

De uitvoering van infrastructurele maatregelen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor beheer, onderhoud en instandhouding van hoofdwegen en spoorwegen worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven versterking netwerk personenvervoer op Infrastructuurfonds (x € 1 mln) |              |      |      |      |      |      |      |
|---|--------------|------|------|------|------|------|------|
| Art   | Omschrijving | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| IF 01.01  | Rijkswegen   | 679  | 699  | 873  | 900  | 799  | 817  |
| IF 01.02  | Railwegen    | 857  | 821  | 935  | 901  | 857  | 788  |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

- *Hoofdwegen*

Voor dit beleidsartikel wordt voor het wegengedeelte uitgegaan van de door AVV verwachte mobiliteitsontwikkeling in het kader van de Nota Mobiliteit en van het beheer en onderhoudsbeleid zoals dat in 2003 is vastgelegd in het Plan van aanpak Beheer en Onderhoud.

- *Spoorwegen*

Voor het spoor wordt uitgegaan van verdere professionalisering van de ProRail-organisatie en van NS, om de doelstellingen effectief, efficiënt en structureel te realiseren. VenW is systeemverantwoordelijk voor de realisatie van de in deze begroting genoemde doelstellingen voor spoorvervoer.

#### **Gebruiker betaalt**

##### **a. Toelichting**

De operationele doelstelling «gebruiker betaalt» betreft zowel het beleid voor de weg als voor het spoor, en luidt: de gebruikers betalen naar rato van gebruik van infrastructuur en de gevolgen daarvan op de veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving.

Voor het onderdeel Hoofdwegen zijn er momenteel nog geen beleidsdoel en indicatoren vastgesteld. Ontwikkeling ervan is afhankelijk van de visie die het kabinet in de Nota Mobiliteit zal neerleggen.

Voor het spoor zal een analyse van het principe «de gebruiker betaalt» en de mogelijke uitwerkingen daarvan plaatsvinden in de Nota Mobiliteit en het IBO Gebruiksvergoedingen Goederenvervoer. De resultaten daarvan zijn van invloed op de toekomstige systematiek voor de gebruiksvergoeding op het spoor. Deze gebruiksvergoeding «nieuwe stijl» wordt voor het bestaande spoorwegnet opgezet door ProRail op basis van de nieuwe Spoorwegwet en de vigerende EG-richtlijn. De invoering zal plaatsvinden bij de inwerkingtreding van de Spoorwegwet en de beheer- en vervoerconcessie. Momenteel stelt de Minister per kalenderjaar de gebruiksvergoeding vast op basis van de systematiek volgens het besluit Gebruiksvergoeding uit 1999. Het doel om in 2007 de variabele kosten voor 100% door de gebruikers te laten betalen, blijft gehandhaafd. Deze doelstelling sluit ook aan bij de vigerende EG-richtlijn.

##### **b. Beleidsinstrumenten**

###### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Hoofdwegen*

De komende jaren zal naar aanleiding van de Nota Mobiliteit gezien worden of en in welke vorm een nog niet vastgestelde vorm van bijrijzing ingevoerd kan worden.

###### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Spoorwegen*

In de nieuwe systematiek voor de berekening van de gebruiksvergoeding is de berekening van de variabele kosten (de infrastructuurkosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van treindiensten) geactualiseerd. Tevens is het aantal kostendrijvers aangepast evenals de wijze waarop de variabele kosten aan de kostendrijvers toegerekend worden. Deze systematiek leidt tot een verdere differentiatie van de gebruiks-

vergoeding, waardoor meer recht wordt gedaan aan de uiteenlopende karakteristieken van de gebruikers van het spoor.

De inkomsten volgend uit de gebruiksvergoeding nieuwe stijl wijken naar verwachting in 2007 niet significant af ten opzichte van voortzetting van de oude systematiek en de afspraken uit het Hoofdlijnenakkoord 2003.

#### *Uitvoering en handhaving Spoorwegen*

Bij invoering van de nieuwe systematiek is ProRail verantwoordelijk voor het vaststellen van de hoogte van de tarieven. Bij het opstellen van de netverklaring en het sluiten van de toegangsovereenkomsten kunnen de vervoerders en ProRail overeenstemming bereiken over de systematiek en de tarieven. De Vervoerkamer van de NMa ziet toe op een eerlijk en niet-discriminerend proces.

De Minister zal toezien op het realiseren van de doelstelling om per 2007 de variabele kosten voor 100% door de gebruiker te laten betalen. In de weg daar naar toe kan de ingroei volgens de oude systematiek richting geven.

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Het beleid voor beprijzing van infrastructuur zal in de Nota Mobiliteit gedefinieerd worden. Voor de Gebruiksvergoeding Spoor ontwikkelt ProRail een nieuwe berekeningssystematiek, die meer recht doet aan de karakteristieken van de gebruikers van het spoor.

### **Bewuste vervoerswijze keuze**

#### **a. Toelichting doelstelling**

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

De primaire verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmanagement ligt bij de decentrale overheden. Zij hebben ook het instrumentarium in handen om regionaal en lokaal de bereikbaarheid te bevorderen, het aanbod aan vervoersalternatieven te verbeteren en belemmeringen weg te nemen die het gebruik van bepaalde alternatieven in de weg staan.

Vanwege de verantwoordelijkheidsverdeling tussen centrale en decentrale overheid past het niet op centraal niveau streefwaarden te formuleren voor de indicatoren «aandeel fiets op korte ritten» en «aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen». Vanwege de invoering van de Brede Doeluitkering komen deze indicatoren te vervallen.

Tot het instrumentarium van decentrale overheden behoren ondermeer fietsvoorzieningen, parkeerbeleid, vervoermanagement, reisinformatie, fietsdiefstalpreventie en ruimtelijke ordening. Een adequate inzet van mobiliteitsmanagement vraagt een goede samenwerking tussen overheden onderling, maar ook tussen overheden en private partijen. Belangrijk aandachtspunt is de bereikbaarheid van locaties. Het is zaak om locatiebelanghebbenden (de bedrijven die er gevestigd zijn, maar ook

projectontwikkelaars, grondeigenaren en exploitanten) te prikkelen om zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de bereikbaarheid van locaties. Het gaat hierbij om een aanpak die alle vervoerstromen omvat, met als doel de verbetering van de locatiebereikbaarheid voor zowel klanten, bezoekers (voor deur), werknemers (zijdeur) en leveranciers (achterdeur). Locatiebereikbaarheid is een van de thema's waarvoor het Rijk de specifieke aandacht van de decentrale overheden vraagt. Daarnaast wordt in de Nota Mobiliteit aandacht gevraagd voor fietsbeleid. Ook wordt belang gehecht aan een parkeerbeleid dat is afgestemd op het overige verkeer- en vervoerbeleid.

De relatie met de ruimtelijke ordening is evident. Een slimme ruimtelijke ordening kan bijdragen aan het behoud van de bereikbaarheid. Vaak wordt bij de planning, het ontwerp en de inrichting van woonlocaties, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en voorzieningen nog onvoldoende rekening gehouden met de mobiliteitseffecten. Om de afstemming en samenwerking tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer te verbeteren is samen met de decentrale overheden het programma «Ruimte en mobiliteit» ontwikkeld. Het programma is in de loop van 2004 van start gegaan en zal naar verwachting in 2007 worden afgerond.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het beleid van VenW is faciliterend. In overleg met de decentrale overheden worden zodanige voorwaarden geschapen dat zij hun mogelijkheden optimaal kunnen benutten. Naast traditionele taken op het gebied van wetgeving en de verstrekking van middelen via de BDU is een belangrijk item de zorg voor een passende kennisinfrastructuur zoals het Kennisplatform Verkeer en Vervoer en het goed functioneren daarvan. Ook is in het kader van het grote stedenbeleid de G30 gevraagd voor de periode 2005–2009 de lokale inzet te formuleren ten aanzien van hun economische bereikbaarheid.

Daarnaast stimuleert VenW dat ook maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven binnen hun mogelijkheden hun bijdrage leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen. De nota Mobiliteitsmanagement die eind 2002 naar de Tweede Kamer is gezonden, vormt samen met de Nota Mobiliteit het kader voor het beleid rond mobiliteitsmanagement. Een belangrijk nieuw speerpunt, ingegeven door het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, is het onder de aandacht brengen van de mogelijkheden van de locatie-bereikbaarheidsaanpak.

### *Communicatie en draagvlak*

Gezien de decentrale verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmanagement zal vanuit VenW slechts communicatie plaatsvinden rond instrumenten vanuit de faciliterende rol. Zo zal bijvoorbeeld landelijk gecommuniceerd worden over de openstelling voor het publiek van het landelijk fietsdiefstalregister. Communicatie gericht op decentrale overheden (vanuit de kennisrol) zal plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van het KPVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer).

### *Financiële stimulering*

De financiële regelingen inzake Verdi-personeel, Kennisplatform Verkeer en Vervoer en vervoermanagement maken vanaf 2005 onderdeel uit van de BDU. Daarnaast worden in 2005 nog subsidies verstrekt in het kader van de stimuleringsregeling «Van Deur tot Deur en op maat» en subsidies

aan de Stichting Gedeeld Autogebruik, Stichting Nederlands Telewerkforum, Vereniging Mobiliteitsmanagement (VMZ), Landelijk Overleg Autoloze Zondag (LOAZ), het Fietsberaad en de Fietsersbond.

*Wet- en regelgeving*

VenW voert overleg met het ministerie van VROM om vervoermanagement op te nemen in de circulaire Wet Milieubeheer.

*Uitvoering en handhaving*

Naast de decentrale overheden spelen locatiegebruikers (zie Raad voor VenW) en aanbieders van mobiliteitsdiensten een vooraanstaande rol bij de benadering van de weggebruiker. VenW richt zich op het regisseren en het faciliteren van het proces om voor deze partijen de juiste omstandigheden te creëren voor een optimale benutting van hun mogelijkheden.



Monitoring en beleidsevaluatie

| Programma beleidsevaluaties artikel 06: Bewuste vervoerwijze keuze |                               |                  |  |                |
|--|-------------------------------|------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Regeling personenvervoer van Deur tot Deur                         | Jan 2005<br>Dec 2005          | 2003–2005        | Nagaan van de effecten van de regeling   | Ex-post        |
| Kennisplatform verkeer en vervoer                                  | 2007                          | 2004–2007        | Nagaan van de doeltreffendheid van het functioneren KPVV   | Ex-post        |
| Tijdelijke subsidie-regeling Stichting Nederlands Telewerkform     | Juni 2005<br>Juni 2006        | 2002–2005        | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk   | Ex-post        |
| Tijdelijke Subsidie-regeling VMZ                                   | Juni 2005<br>Juni 2006        | 2002–2005        | Nagaan van doeltreffendheid van de regeling in de praktijk   | Ex-post        |
| Tijdelijke subsidie-regeling Stichting Gedeeld Autogebruik         | Juni 2005<br>Juni 2006        | 2002–2005        | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk   | Ex-post        |
| Subsidierегeling vereniging Fietsersbond                           | 2006                          | 2002–2006        | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk   | Ex-post        |
| Monitor marktontwikkeling In-car                                   | Sep 2004<br>Sep 2005          | 2002–2003        | Op basis van de ontwikkelingen in de markt op het gebied van in-car, zodanige acties te ontwikkelen waarbij reizigers van deur tot deur over actuele informatie kunnen beschikken. Dit zal ook op internationaal gebied plaatsvinden | Ex-ante        |
| Ministeriële regeling Fietsberaad                                  | Okt 2004<br>Mei 2005          | 2002–2005        | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de regeling in de praktijk   | Ex-post        |
| Kwaliteit verkeersinformatie                                       | Jan 2003<br>Sep 2004          | 2002–2003        | Het ontwikkelen van een methodiek waarmee de overall kwaliteit van de gehele verkeersinformatie productieketen kan worden vastgesteld aan de hand van verschillende kwaliteitsaspecten   | Ex-post        |
| Reisinformatie en gebruiker  | Dec 2002<br>Dec 2004          | 2002–2003        | Een onderzoek naar het gebruik van de actuele reisinformatie en het gedrag van de eindgebruiker (i.h.b. de automobilist)   | Ex-post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

In het kader van de decentralisatie gaat VenW ervan uit dat de decentrale overheden zelf hun maatregelen nemen om een adequate locatie-specifieke bereikbaarheidsstrategie uit te werken. Zij krijgen daarvoor de middelen. Derhalve is VenW slechts systeemverantwoordelijk voor dit beleidsterrein.

In het «Actieprogramma Andere Overheid» is het saneren van specifieke uitkeringen één van de doelstellingen. In dit kader streeft VenW ernaar om de verantwoordelijkheid voor regionaal beleid indien mogelijk te decentraliseren. VenW geeft hieraan invulling met de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. In principe worden de taken die kunnen worden gedecentraliseerd ook daadwerkelijk gedecentraliseerd. Bij VenW is er in principe voor gekozen om alleen nog centraal te doen wat ook echt centraal gestuurd moet worden. Er is natuurlijk wel sprake van een systeemverantwoordelijkheid voor het beleidsterrein Verkeer en Vervoer. Hieruit vloeit voort dat indien regionaal maatwerk geleverd kan worden, dit verder ondersteund wordt door de middelen te «ontschotten» en te decentraliseren in een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Hiermee komen beleid en middelen en in één hand en kunnen de 19 decentrale vervoersautoriteiten zelf de afweging maken waar ze prioriteiten leggen. Het veronderstelde effect van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer is regionaal maatwerk en daardoor meer kwaliteit, minder administratieve lasten en dus doelmatiger beleid.

### **Capaciteitsvergroting infrastructuur**

#### **a. Toelichting doelstelling**

De capaciteit van de infrastructuur kan worden uitgebreid door verhoging van de betrouwbaarheid van de netwerken, door een betere benutting van bestaande infrastructuur en door aanleg van nieuwe infrastructuur. Voordat capaciteitsuitbreiding door aanleg aan de orde is, wordt eerst nagegaan in hoeverre benutting een oplossing kan zijn van het vervoerkundige knelpunt.

Bij verkenningen (nieuwe stijl) en planstudies rond infrastructuur worden standaard zowel benuttingvarianten als aanlegvarianten voor de oplossing van vervoerkundige knelpunten onderzocht. Op basis van kosteneffectiviteit en ruimtelijke inpassingmogelijkheden zal per knelpunt worden bepaald waar benutting en waar aanleg aan de orde zal zijn. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) bevat het programma voor de aanleg- en de benuttingsprojecten op het gebied van de infrastructuur. De uitgaven worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

De verantwoordelijkheid voor regionale en lokale infrastructuur ligt bij de decentrale overheden. Daartoe worden de middelen voor deze infrastructuur gedecentraliseerd.

- *Netwerk Hoofdwegen*

De bereikbaarheid van onze economische centra is van groot belang. Automobilisten, verladers en vervoerders moeten er op kunnen vertrouwen dat zij binnen een voor hen voorspelbaar en aanvaardbaar tijdsbestek en tegen acceptabele kosten de gewenste bestemmingen kunnen bereiken. Verkeer en Waterstaat is als beheerder van het hoofdwegenet

er voor verantwoordelijk dat op dit deel van het netwerk een goede verkeersafwikkeling mogelijk is. In dat kader worden structurele files aangepakt en de robuustheid van het netwerk versterkt om Nederland in beweging te krijgen en te houden. In de Nota Mobiliteit zal worden aangegeven welke kwaliteit nagestreefd wordt en wat de knelpunten op het hoofdwegennet zijn. Het eerder gehanteerde streefbeeld voor de basiskwaliteit voor bereikbaarheid, in vorm van een trajectsnelheid van 60 km/u op autosnelwegen, wordt daarbij herzien en vervalt als indicator.

Als indicator voor de toegevoegde capaciteit hoofdwegen wordt de toename van de capaciteit als gevolg van benutting en aanleg gehanteerd. De toegevoegde capaciteit is één van de maatregelen om het gewenste niveau waar te maken. De indicator is direct gekoppeld aan de in het betreffende jaar opengestelde infrastructuurprojecten. Het aantal kilometers opengestelde rijstroken wordt gehanteerd als indicator.

| Overzicht aantal open te stellen kilometer rijstrook in 2005 |              |                   |                     |   |
|--|--------------|-------------------|---------------------|---|
| Traject  | lengte in km | Aantal rijstroken | aantal km rijstrook | Opmerkingen                             |
| Rw 50 Eindhoven–Oss (gedeelte Uden–Oss)                      | 8,5          | 4                 | 34                  | Aanleg van 2*2 autosnelweg              |
| Rw 59 Rosmalen–Geffen  | 7            | 4                 | 28                  | Ombouw van 2*2 autoweg naar autosnelweg |
| Rw 7 Zaanstad–Purmerend                                      | 10           | 1                 | 10                  | Benutting                               |
| Rw 1 Hoevelaken–Barneveld                                    | 8            | 1                 | 8                   | Benutting                               |
| Rw 13 Zestienhoven–Delft-zuid                                | 6            | 1                 | 6                   | Benutting                               |
| Rw 20 Terbregtseplein  | 5            | 1                 | 5                   | Benutting                               |
| Rw 50 Arnhem–Beekbergen                                      | 20           | 2                 | 40                  | Benutting                               |
| Rw 1 Beekbergen–Deventer                                     | 20           | 2                 | 40                  | Benutting                               |
| <b>Totaal aanleg:</b>  |              |                   | <b>62 km</b>        |   |
| <b>Totaal benutting:</b>                                     |              |                   | <b>109 km</b>       |   |

Nadere informatie over de voortgang van deze infrastructuurprojecten en benuttingsmaatregelen is opgenomen in de begroting Infrastructuurfonds en het MIT-projectenboek.

Veranderingen in de capaciteit of benutting van het hoofdwegennet hebben vaak gevolgen voor het onderliggende wegennet en omgekeerd. Daarom zullen problemen en oplossingen in samenhang met de beheerders van het onderliggende wegennet moeten worden beschouwd. Het rapport van de commissie-Luteijn heeft gewezen op het belang van een aanpak waarbij los van de formele verantwoordelijkheden gezamenlijk wordt gekeken naar concrete oplossingen aan zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet.

- *Netwerk Spoorwegen*

Het beheer van de infrastructuur zal worden ingericht om de groei van personen- en goederenvervoer te verwerken. Concretisering en optimalisatie van fase 2 Betrouwbaar Benutten vindt thans door de spoorsector plaats. Definitieve besluitvorming over de aanwending van de middelen in het kader van fase 2 vindt plaats in samenhang met de mid-term review.

Volgens analyses van de spoorsector is in de periode tot en met 2010 een selectieve groei van het personenvervoer aan de orde van 10% als gevolg

van de megaprojecten en ca. 10% op het bestaande netwerk als gevolg van het in gebruik nemen van nieuwe infrastructuur. Het verhogen van de betrouwbaarheid is direct van belang voor de te leveren kwaliteit van het (extra) vervoer voor de reiziger. Daarmee is het spoorstelsel in staat om na 2010 groei kosteneffectief op te vangen dus zonder de grootschalige capaciteitsvergrotingen die bij de oude werkwijze nodig zouden zijn.

Het in het «Plan van aanpak Beheer en Onderhoud Spoorwegen» (verdiepingsbijlage bij de Begroting 2004) aangekondigde onderzoek naar de maatregelen die nodig zijn om het spoor structureel te herstellen is nog gaande.

- *Regionale en lokale infrastructuur*

Het besluit tot decentralisatie van de middelen voor regionale en lokale infrastructuur is door het kabinet aangekondigd in zijn standpunt over het IBO-rapport «Verbetering afwegingsmechanismen infrastructuur» (TK 2000–2001, 27 498, nr. 1). Aangegeven is dat een verdere decentralisatie van financiële middelen voor het integrale verkeers- en vervoerbeleid in gang moet worden gezet, met een gebiedsgerichte aanpak als uitgangspunt. Hieraan wordt uitvoering gegeven met de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V+V) die op 1-1-2005 in werking treedt. In deze wet zijn een aantal specifieke uitkeringen gebundeld tot één brede doeluitkering voor verkeer en vervoer. Het betreft uit de begroting HXII onder andere de programma's voor sociale veiligheid (voor zover dit de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden is), mobiliteitsmanagement, de exploitatie van het stads- en streekvervoer en de bijbehorende Verdi-middelen; uit het Infrastructuurfonds worden de middelen voor Duurzaam Veilig 2 en de GDU+ overgeheveld naar de BDU V+V. De ontvangers van de brede doeluitkering, de provincies en de zeven kaderwetgebieden, ontvangen als gevolg van de nieuwe wet één totaalbudget zonder schotten, waarbinnen ze zelf prioriteiten kunnen stellen voor het oplossen van de verkeer- en vervoerproblemen in hun gebied.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Hoofdwegen*

Sinds een aantal jaren wordt voor elke tracé-mer-studie op hoofdwegen-gebied één of meer benuttingsvarianten onderzocht. In de bestuurs-overeenkomsten die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) zijn afgesloten met de regio's Noordelijke Randstad, Utrecht, Haaglanden en Rotterdam, zijn afspraken gemaakt over een viertal grootschalige benuttingsprojecten. Alleen indien benuttingsmaatregelen onvoldoende zijn om de basiskwaliteit voor autosnelwegen te realiseren wordt aanleg van nieuwe infrastructuur overwogen.

In 2002 heeft VenW het benuttingsprogramma ZSM 1 (zichtbaar, slim, meetbaar) ontwikkeld. Doel van ZSM 1 is het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van wegen. Benuttingsprojecten kunnen vanwege geringe aanpassingen snel worden gerealiseerd. Naast de aanleg van de spits-, plus- en bufferstroken betreft ZSM flankerende maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement, incidentmanagement, flexibele rijstrookindeling, actuele (persoonlijke) reisinformatie en andere maatregelen om het wegennet slimmer en beter te benutten.

De Spoedwet Wegverbreding, die in juni 2003 van kracht is geworden, is onderdeel van het ZSM programma en vormt het procedurele kader waarin de benuttingsmaatregelen worden genomen. De wet omvat in totaal 33 projecten. Belangrijk verschil met de Tracéwet is dat de proceduretijd aanzienlijk wordt bekort en dat voor projecten op bijlage B van de spoedwet de wet geluidhinder op termijn is gezet. Het betreft projecten die niet structureel van karakter zijn en waar per project wordt gekeken naar de geluidsbelasting. Echter twee jaar na vaststelling van een wegaanpassingsbesluit (WAB) dient een geluidsplan te zijn vastgesteld, waarin is aangegeven hoe de geluidhindersituatie in overeenstemming zal worden gebracht met de Wet geluidhinder. Voor projecten van structurele aard (bijlage A) is de Wet geluidhinder volledig van toepassing. Het resultaat van de spoedwet zal niet zijn dat alle files worden opgelost. De opgenomen projecten zullen bijdragen aan het oplossen van de grootste fileknelpunten, het verbeteren van de doorstroming op de essentiële ringen en knooppunten in het wegennetwerk en daarmee een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid. De verwachting is een afname van de filezwaarte met 30% (op weggedeelten waar projecten worden uitgevoerd).

De spoedwet zal drie jaar na inwerkingtreding worden geëvalueerd op doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk. De ervaringen die nu reeds worden opgedaan, worden gebruikt als input voor de herziening van de Tracéwet. Medio 2004 zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de projecten. In 2004 zullen naar verwachting alle wegaanpassingsbesluiten in procedure zijn waarna de uitvoering, afhankelijk van procedures bij de Raad van State, eind 2005 kan starten.

Als vervolg op het benuttingsprogramma ZSM 1 is het vervolgp programma ZSM 2 gestart, waarvoor € 575 mln. ingezet wordt. De capaciteit van de wegen waarop ZSM 2 betrekking heeft, zal toenemen en de betrouwbaarheid van het weggebruik zal voor de automobilist stijgen. Op korte termijn zal duidelijk worden welke procedures voor dit programma noodzakelijk zijn. Dit is afhankelijk van de wijziging van de Tracéwet. Naar verwachting zal de Tracéwet medio 2005 gewijzigd zijn. Voor ZSM2 zal de Wet geluidshinder in ieder geval onverkort van toepassing zijn.

Naast ZSM worden nog andere benuttingsmaatregelen voorbereid, onder meer maatregelen voor plaatsen waar hoofdinfrastructuur en onderliggende infrastructuur op elkaar ingrijpen. Doordat hierbij meerdere wegbeheerders betrokken zijn, zullen over de te nemen maatregelen (pakketten) afspraken gemaakt moeten worden tussen de betrokken wegbeheerders. Zo kan opwaardering van het onderliggende wegennet de filedruk op de snelwegen verminderen. Tegen deze achtergrond is het denkbaar dat VenW geld inzet voor het onderliggende wegennet als daarmee een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan de vermindering van de files.

Ook ligt er een relatie tussen benutting en beleid op het gebied van voertuigtechnologie. Veiliger voertuigen zorgen voor minder incidenten en zo voor minder oponthoud. Op de langere termijn kan AVG (Automatische voertuiggeleiding) helpen de benutting van de infrastructuur sterk te verbeteren. Door het zorgen voor de juiste randvoorwaarden en het uitvoeren van onderzoek, experimenten en pilots voor kansrijke technologieën wordt aan de realisatie van voertuiginnovatie gewerkt. Hiervoor

wordt deelgenomen aan diverse EU onderzoeksprojecten en wordt bijvoorbeeld in het kader van het programma Wegen naar de Toekomst de pilot «Vervoer van de Toekomst» voorbereid.

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling Spoorwegen*

De lange termijn ambities zullen deel uit maken van de Nota Mobiliteit. Discussies hierover spitsen zich toe op de definitie van het publieke belang van het spoor, de kwaliteit voor welke prijs, alsmede de realiseerbare en wenselijke vervoeromvang van het spoor.

#### *Convenanten en afspraken Hoofdwegen*

Het Rijk, de provincies, gemeenten en de kaderwetgebieden werken langs verschillende lijnen samen aan de totstandkoming van afspraken op het gebied van verkeer- en vervoersbeleid. Begin 2001 hebben landsdelen regionale bereikbaarheidsprofielen opgeleverd. Landsdeel Noord heeft hierbij voortgebouwd op het Langmanakkoord zoals gesteld in april 1998. Voor de landsdelen Oost en Zuid vormde de eerste fase van de totstandkoming van regioconvenanten, zoals eind 2000 met het Rijk afgesloten, de basis voor de ontwikkeling van bereikbaarheidsprofielen.

In het voorjaar 2002 is met landsdeel West een procesconvenant eerste fase (Deltametropool) afgesloten. Met de regio's Haaglanden, Rotterdam, Utrecht en Noordelijke Randstad zijn BOR-overeenkomsten gesloten. Een belangrijk onderdeel van de afspraken behelst de oprichting van regionale mobiliteitsfondsen. Inmiddels heeft elke BOR-regio een regionaal mobiliteitsfonds opgericht met daaraan gekoppeld een overzicht van (regionale) projecten die met behulp van de middelen uit deze fondsen de komende jaren worden uitgevoerd. Het Rijk ontvangt jaarlijks over de uitgaven een financieel verslag van de BOR-regio's.

#### *Financiële stimulering Spoorwegen*

Vanaf 2007 is er voor ProRail geen leenfaciliteit meer bij het ministerie van Financiën voor capaciteit- en functionaliteitsaanpassingen aan het spoornet. De afspraak die in 1995 is gemaakt, is dat tegelijkertijd met de afloop van de leenfaciliteit het programma à fonds perdu gefinancierd wordt.

Er is een investeringsprogramma voor fietsenstallingen bij stations van € 269 miljoen voor de periode 2000–2010 (dit is inclusief de € 60 miljoen die bij de begroting 2004 extra ter beschikking is gesteld). Dit programma wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds, deels als onderdeel van het Beheer en Instandhoudingsbudget, deels op het Realisatieprogramma Railwegen Personenvervoer. Voor een beter voor- en natransport per fiets op meer stations en de aanpak van geconstateerde tekorten op dit programma, vindt een studie plaats hoe deze middelen voor het fietsenstallingenprogramma bij stations kunnen worden aangewend.

Voor het verstrekken van dynamische/actuele reisinformatie op NS-stations is door NS, in overleg met VenW, € 113,4 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het FENS (Fonds Eenmalige bijdrage NS).

#### *Uitvoering en handhaving Spoorwegen*

De komende jaren is met inbegrip van de wijzigingen in het aanlegprogramma, een aanzienlijk pakket aan infrastructurele maatregelen op het bestaande net (naast de HSL-zuid en de Betuweroute) in uitvoering. Dit staat aangegeven in het Infrastructuurfonds en MIT.

Het nieuwe station Almere Oostvaarders zal vanaf eind 2004 kunnen worden bediend. Met de middelen t/m 2008 is opening mogelijk van prioritaire stations, te weten Arnhem Schuytgraaf (Arnhem-Zuid), Den Haag Ypenburg en Helmond Brandevoort. In 2005 worden de maatregelen uit het FENS (zogenaamde programma energievoorziening, perronverlengingen en opstel terreinen – EPO –) conform planning gecontinueerd.

Ook grotere projecten zijn in uitvoering. Het voornaamste project (naast de HSL-zuid en de Betuweroute) is de uitbreiding van 2 naar 4 sporen tussen Amsterdam-Bijlmer en Utrecht, inclusief de opening van de Utrechtboog voor directe treinen vanuit Utrecht naar Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol. Daarnaast zal gestart worden met de uitvoering van de spoorverdubbeling tussen Leidsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal (onderdeel van het project Vleugel) en met station Vathorst.

#### *Uitvoering en handhaving regionale en lokale infrastructuur*

Met ingang van 1-1-2005 treedt de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V+V) in werking. De ontvangers van de BDU V+V zijn de provincies en zeven kaderwetgebieden. Voor het oplossen van regionale en lokale verkeers- en vervoerproblemen is de grens waaronder infrastructuurprojecten uit de BDU V+V bekostigd moet worden € 112,5/225 miljoen. De overige uitgaven aan verkeer en vervoer kunnen onder de BDU V+V gebracht worden. De grensbedragen van € 112,5/225 miljoen komen uit de GDU+ die op 1-1-2004 is verhoogd. De GDU+ gaat met ingang van 1-1-2005 op in de BDU V+V.

Voor infrastructuurprojecten waarvan de subsidiabele kosten van de meest kosteneffectieve variant > € 112,5/225 miljoen bedragen (de grote regionale en lokale projecten) kan een vast bedrag verleend worden op grond van Wet en Besluit Infrastructuurfonds. Indien de Minister hiertoe besluit, stelt zij de bijdrage vast op basis van de door haar te bepalen meest kosteneffectieve oplossing. Voor de subsidieontvanger blijft het op deze manier mogelijk een andere variant te kiezen, mits deze tenminste hetzelfde effect heeft op het oplossen van de verkeers- en vervoerproblemen als de meest kosteneffectieve variant.

Hiermee is aan de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor het lokale en regionale verkeers- en vervoerbeleid vorm gegeven.

De provincies en kaderwetgebieden hebben per 1-1-2004 de restverplichtingen voor projecten waarvoor VenW vóór die datum een beschikking had afgegeven overgenomen. In het wijzigingsbesluit GDU is hiervoor een voorziening getroffen.

#### *Uitvoering en handhaving: Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds*

De uitgaven voor capaciteitsvergroting van het hoofdwegen- en het railwegennet worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen hiermee gemoeid zijn.

| Overzicht uitgaven versterking netwerk personenvervoer op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln) |                              |      |       |       |       |       |       |
|---|------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| art.  | Omschrijving                 | 2004 | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| IF 01.01  | Rijkswegen                   | 986  | 1 171 | 1 551 | 1 759 | 1 876 | 1 696 |
| IF 01.02  | Railwegen                    | 261  | 592   | 789   | 871   | 822   | 844   |
| IF 01.03  | Regionaal lokaal             | 603  | 147   | 332   | 527   | 390   | 253   |
| IF 03.03  | Hogesnelheidslijn            | 858  | 551   | 139   | 184   | 214   | 231   |
| IF 04.07  | Regionale mobiliteitsfondsen | 23   | 52    | 76    | 13    |       |       |

| Programma beleidsevaluaties artikel 06: Capaciteitsvergroting infrastructuur |                                 |                  |   |                |
|--|---------------------------------|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum   | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Spoedwet weg-verbreding  | 2006                            | 2003–2005        | Doeltreffendheid en effecten van de wet in de praktijk                            | Ex-post        |
| Ruimte voor de fiets   | Jaarlijks gedurende de looptijd | 2000–2010        | Nagaan van de effecten van stallingen op capaciteit/aantal reizigers              | Monitoring     |
| Ruimte voor de fiets   | Jaarlijks gedurende de looptijd | 2000–2010        | Nagaan van de effecten van stallingen op de kwaliteit (tevredenheid, beveiliging) | Ex-post        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

- Hoofdwegen

Veel infrastructurele oplossingen komen tot stand in samenwerking met decentrale overheden, bijvoorbeeld door het sluiten van regionale convenanten. Met betrekking tot toepassing van Publiek Private Samenwerking (PPS) en tolheffing wordt ervan uitgegaan dat private partijen conform de huidige verwachtingen bereid zijn om in infrastructurele projecten te participeren.

- Spoorwegen

Voor het spoor wordt uitgegaan van verdere professionalisering van de ProRail-organisatie en van NS, om de doelstellingen effectief, efficiënt en structureel te realiseren.

In geval van meerkosten en/of inpassing van andere projecten dan in deze begroting aangegeven, geldt dat herprioritering onontkoombaar is. Er lopen thans twee grote investeringsprojecten die gefinancierd worden uit het FENS. Deze investeringen, aanleg beheerste toegang gecombineerd met invoering chipkaart plus dynamische reisinformatie, maken het nodig dat nieuwe afspraken gemaakt worden tussen beheerder en vervoerder over de uit te voeren beheersactiviteiten en de financiering daarvan. Uitgangspunt van de Rijksoverheid is dat de vervoerders de investerings- en de extra exploitatiekosten van de systemen betalen. VenW is systeemverantwoordelijk voor de realisatie van de in deze begroting genoemde doelstellingen voor spoorvervoer.

- Regionale en lokale infrastructuur

Door de decentralisatie van de beslissingsbevoegdheid voor regionale en lokale infrastructuur is het Rijk alleen systeemverantwoordelijke bij de verwezenlijking van de gestelde doelen.

Zoals reeds genoemd in onderdeel c van de geoperationaliseerde doelstelling «bewuste vervoerswijze keuze» decentraliseert VenW in het kader van het «Actieprogramma Andere Overheid» regionaal beleid waar nodig (door middel van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer).



### 06.3 Budgettaire gevolgen van het beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)        |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>06 Versterking netwerk personenvervoer</b>        | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                                | <b>16 326</b> | <b>22 319</b> | <b>12 569</b> | <b>12 124</b> | <b>12 034</b> | <b>11 834</b> | <b>11 834</b> |
| <b>Uitgaven</b>                                      | <b>22 852</b> | <b>26 373</b> | <b>12 569</b> | <b>12 124</b> | <b>12 034</b> | <b>11 834</b> | <b>11 834</b> |
| <b>06.01 Programma-uitgaven</b>                      | <b>18 551</b> | <b>21 658</b> | <b>8 150</b>  | <b>8 083</b>  | <b>8 083</b>  | <b>7 883</b>  | <b>7 883</b>  |
| <i>06.01.01 Onderhoud infrastructuur</i>             |               |               |               |               |               |               |               |
| <i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>                    |               |               |               |               |               |               |               |
| <i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>           | 15 981        | 19 542        | 6 166         | 6 051         | 6 051         | 6 051         | 6 051         |
| Bijdragen aan lagere overheden                       | 9 279         | 13 074        |               |               |               |               |               |
| Subsidies  | 6 702         | 6 468         | 6 166         | 6 051         | 6 051         | 6 051         | 6 051         |
| <i>06.01.04 Capaciteitsvergroting infrastructuur</i> |               |               |               |               |               |               |               |
| <i>06.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>          | 2 570         | 2 116         | 1 984         | 2 032         | 2 032         | 1 832         | 1 832         |
| Beleidsvoorbereiding en evaluatie                    | 2 570         | 2 116         | 1 984         | 2 032         | 2 032         | 1 832         | 1 832         |
| Communicatie en draagvlak                            |               |               |               |               |               |               |               |
| <b>06.02 Apparaatsuitgaven</b>                       | <b>4 301</b>  | <b>4 715</b>  | <b>4 419</b>  | <b>4 041</b>  | <b>3 951</b>  | <b>3 951</b>  | <b>3 951</b>  |
| <b>06.03 Ontvangsten</b>                             | <b>41</b>     | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |

### 06.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |      |              |      |              |      |              |      |              |      |              |
|---|------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|--------------|
| <b>06 Versterking netwerk personenvervoer</b>                                     |      | 2005         |      | 2006         |      | 2007         |      | 2008         |      | 2009         |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |      | 12 569       |      | 12 124       |      | 12 034       |      | 11 834       |      | 11 834       |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |      | 4 419        |      | 4 041        |      | 3 951        |      | 3 951        |      | 3 951        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |      | <b>8 150</b> |      | <b>8 083</b> |      | <b>8 083</b> |      | <b>7 883</b> |      | <b>7 883</b> |
| waarvan op 1 januari 2005   |      |              |      |              |      |              |      |              |      |              |
| 4. juridisch verplicht  | 58%  | 4 735        | 30%  | 2 420        | 16%  | 1 279        | 7%   | 516          | 7%   | 516          |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 0%   | 35           | 0%   | 35           | 0%   | 35           | 0%   | 35           | 0%   | 35           |
| 7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 42%  | 3 415        | 70%  | 5 628        | 84%  | 6 769        | 93%  | 7 332        | 93%  | 7 332        |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | 100% | <b>8 150</b> | 100% | <b>8 083</b> | 100% | <b>8 083</b> | 100% | <b>7 883</b> | 100% | <b>7 883</b> |

#### *Juridisch verplicht*

Dit betreft met name subsidies op het gebied van vervoersmanagement.

#### *Bestuurlijk gebonden*

Dit betreft de middelen voor Kennisplatform Verdi.

### *Beleidsmatig gereserveerd*

Dit betreft met name subsidies op het gebied van vervoersmanagement, alsmede onderzoeksmiddelen, waarvoor nog geen juridische en/of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan.

### *06.5 VBTB-paragraaf*

#### *Hoofdwegen*

Bij het maken van afspraken over kwaliteitsniveaus in de Service-Level-Agreement zullen ook prestatie-indicatoren worden ontwikkeld op basis waarvan kan worden bepaald of het afgesproken kwaliteitsniveau ook daadwerkelijk wordt gehaald. Wanneer de Service-Level-Agreement is afgesloten zal worden bekeken of en zo ja welke prestatie-indicatoren in de begroting kunnen worden opgenomen.

#### *Spoorwegen*

In het kader van de Beheerconcessie met ProRail en de Vervoerconcessie met NS en de Nota Mobiliteit zullen nieuwe doelstellingen worden geformuleerd.

De gesprekken over beide concessies zijn in 2004 intensief gevoerd met ProRail en de NS. De nieuwe doelen (zowel artikel 05, 06 als 07) en het eventueel aanpassen van bestaande doelen uit het Overgangscontract II zullen in de begroting 2006 integraal worden herzien op basis van de genoemde concessies.

De indicator «toegevoegde capaciteit door aanleg en benutting spoor» wordt niet meer opgenomen in de begroting, daar de realisatie ervan niet te meten is (zie ook Jaarverslag 2003).

De prestatie-indicator voor «gebruiker betaalt» is het percentage van de variabele kosten van ProRail dat wordt gedekt door de gebruiksvergoeding. Deze prestatie-indicator wordt achterwege gelaten totdat de resultaten van de Nota Mobiliteit en het IBO-gebruiksvergoeding bekend zijn.

#### *Bewuste vervoerswijzekeuze*

Gegeven de verantwoordelijkheidsverdeling tussen centrale en decentrale overheid past het niet op centraal niveau een streefwaarde te formuleren voor de indicatoren «aandeel fiets op korte ritten» en «aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen».

Indien decentrale overheden dit wensen, kunnen zij er zelf toe over gaan hun eigen doelen te formuleren.

De betreffende cijfers zullen op landelijk niveau dan ook slechts een rol spelen als onderdeel van gegevens ter analysering van plaatsgevonden mobiliteitsontwikkelingen.

### 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.

### 07.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit de volgende geoperationaliseerde doelstellingen:

- Spoorvervoer;
- Regionaal Openbaar Vervoer;
- Taxivervoer.

#### **Spoorvervoer**

##### **a. Toelichting**

Het doel is om in deze kabinetsperiode een toekomstvast besluit te nemen over de toekomst van de treindiensten in de contractsector.

De contractsector is tot stand gekomen omdat NS bij de verzelfstandiging in 1995 aangaf dat zij een aantal treindiensten wilden afstoten omdat zij deze niet rendabel konden exploiteren. In 1998 heeft de Rijksoverheid contracten gesloten met NS voor het blijven rijden van deze treindiensten tegen een jaarlijkse vergoeding. De contracten hebben in beginsel een looptijd van één jaar en werden tot nu toe jaarlijks stilzwijgend verlengd. De contractering van deze treindiensten is bedoeld als een tijdelijke situatie. VenW heeft in de «Derde Eeuw Spoor» (1999) aangegeven deze diensten te willen decentraliseren. Dit proces zou eind 2003 afgerond zijn.

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

De indicator is «het aantal contractsectordiensten waarover nog een beslissing genomen moet worden». Het doel is dat aan het eind van deze kabinetsperiode (2007) over alle contractsectordiensten een toekomst-vaste besluitvorming heeft plaatsgevonden.

In de vorige begroting werden op 07.01.01 eveneens de uitgaven voor de ProRail-onderdelen Railned en Verkeersleiding begroot. Vanwege de transitie van deze onderdelen tot ProRail wordt de bekostiging van ProRail voortaan via Infrastructuurfonds artikel 01.02 Railwegen begroot. Gedecentraliseerde gelden ten behoeve van decentraal spoorvervoer worden opgenomen in de rijksbijdrage exploitatie op artikel 07.01.02.

##### **b. Beleidsinstrumenten**

###### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

VenW streeft ernaar om, na overleg met de decentrale overheden en de vervoerders, binnen afzienbare tijd over de veertien overgebleven

treindiensten een toekomstvast besluit te nemen, dat recht doet aan de geldende beleidskaders en de karakteristieken van de financiële resultaten en de vervoersvraag per treindienst. Bij deze afweging worden de kosten van beheer en instandhouding nadrukkelijk meegenomen en is het in artikel 06 geschetste beleidskader voor spoorvervoer van toepassing.

VenW brengt in samenwerking met decentrale overheden, NS en ProRail in kaart wat de financiële en vervoerkundige gegevens per treindienst zijn. Op basis hiervan zullen betrokkenen een afweging maken en tot besluitvorming komen over de toekomst van de treindienst. (Op dit moment wordt geen enkele optie bij voorbaat uitgesloten.) In dit proces wordt nadrukkelijk de potentie van de treindienst in relatie tot andere OV-moditeiten (intermodaal) en de (toekomstige) ruimtelijke ordening meegenomen.

#### *Wet- en regelgeving*

Volgens de Concessiewet moeten uiterlijk zes maanden na inwerkingtreding van de Spoorwegwet de éénjaarlijkse contracten met NS omgezet zijn in concessies, daar het voor vervoerders niet toegestaan is om zonder concessie te rijden. Deze concessies beogen de voortzetting van de treindiensten in de contractsector totdat er besluitvorming heeft plaatsgevonden over de toekomst van deze diensten.

Wanneer besloten wordt tot decentralisatie van treindiensten, is er tijd nodig om aanbestedingen voor te bereiden en uit te voeren, waarbij uiteindelijk de decentrale overheid een concessie verleent aan een vervoerder.

#### *Uitvoering en handhaving: verwijzing naar uitgaven met artikel 18 IVW*

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Rail) wordt verantwoord op artikel 18 IVW.

In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor rail worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000) |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 2004  | 2005  |
| Domein Rail                              | 6 692 | 6 660 |

#### *Financiële stimulering*

Zolang er geen toekomstvaste besluiten genomen zijn over de toekomst van de treindiensten in de contractsector, verstrekt VenW aan NS een subsidie om deze diensten te kunnen blijven rijden.

Naast een vergoeding voor de exploitatie van de contractsectordiensten krijgt NS tot op heden ook de gebruiksvergoeding voor deze diensten gecompenseerd.

Wanneer voor een dienst een toekomstbeeld is vastgesteld, zal VenW met de betreffende decentrale overheden en/of vervoerders afspraken maken over de financiële voorwaarden waaronder dat toekomstbeeld gerealiseerd zal worden.

| Overzicht risico-ontwikkeling (x € mln) m.b.t. garantie-overeenkomst met het Rijk |       |       |       |       |       |       |       |       |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|   | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Garantieplafond   | 849,0 | 762,7 | 750,7 | 736,4 | 730,9 | 689,7 | 683,2 | 625,9 |
| Uitstaand risico 1/1  | 418,0 | 849,0 | 762,7 | 750,7 | 736,4 | 730,9 | 689,7 | 683,2 |
| Vervallen/te vervallen  | 75,0  | 86,3  | 12,0  | 14,3  | 5,5   | 41,2  | 6,5   | 57,3  |
| Verleend/te verlenen  | 506,0 |       |       |       |       |       |       |       |
| Uitstaand risico 31/12  | 849,0 | 762,7 | 750,7 | 736,4 | 730,9 | 689,7 | 683,2 | 625,9 |

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

De evaluaties m.b.t. het spoorvervoer werden in voorgaande jaren op artikel 07 aangekondigd. Vanwege de samenhang tussen infrastructuur en spoorvervoer gebeurt dit met ingang van deze begroting op artikel 06.

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Uitgegaan wordt van het beleidskader voor spoorvervoer zoals dat geschetst wordt in de Nota Mobiliteit, alsmede in artikel 06 van deze begroting.

### **Regionaal Openbaar Vervoer**

#### **a. Toelichting doelstelling**

#### *OV als onderdeel van integraal regionaal verkeer en vervoer*

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

Met de inwerkingtreding van de brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer wordt een nieuwe stap gezet in de decentralisatie van verantwoordelijkheden. Het voortouw voor de regionale aanpak van verkeer en vervoer ligt decentraal, zo ook de inzet daarbij van regionaal openbaar vervoer. Dit heeft ook gevolgen voor de keuze van de prestatiegegevens. In het licht van de ontwikkeling van de Nota Mobiliteit zal een prestatiegegeven worden ontwikkeld dat betrekking heeft op de regionale bereikbaarheid. In afwachting daarvan worden de cijfers die in voorgaande jaren werden gepresenteerd als VBTB-indicatoren, in onderstaande toelichting op de beleidsinstrumenten weergegeven als ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden. Daar waar dat niet langer relevant is zijn streefcijfers en prognoses achterwege gelaten.

### *Toegankelijkheid*

Het beleid ten aanzien van de mobiliteit van ouderen en gehandicapten in het algemeen en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, zoals neergelegd in de beleidsnotitie van 16 juli 1999 (TK 26 200, XII, nr. 43) wordt onverminderd voortgezet. De inzet blijft onverkort dat het materieel van het stads- en streekvervoer over de weg in 2010 toegankelijk is. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de sedert 1992 aan het stads- en streekvervoer ter beschikking gestelde geormerkte gelden voor verbetering van de toegankelijkheid voldoende zijn voor het bereiken van de doelstellingen. Deze geormerkte gelden gaan met de totale rijksbijdrage voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer over in de BDU verkeer en vervoer. Het oormerk zal daarbij vervallen. Te zijner tijd zullen in het kader van de Nota Mobiliteit prestatie-indicatoren worden vastgesteld.

Het streven is tevens dat het materieel van het spoorvervoer in 2030 toegankelijk is. Deze termijn wordt met name bepaald door de economische levensduur van het rollend materieel en door benodigde aanpassingen aan de (spoor-)infrastructuur. In de vervoerconcessie is aan NS de zorgplicht opgedragen voor het realiseren van toegankelijke treinen.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Het regionaal openbaar vervoer krijgt meer en meer een plaats als onderdeel van het gehele regionaal verkeer en vervoer. De rijkssubsidie voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer wordt met ingang van 2005 onderdeel van de Brede doelluitkering verkeer en vervoer. Deze ontwikkelingen geven de decentrale overheden de ruimte om een integrale afweging te maken bij de inzet van diverse middelen ten behoeve van hun regionaal verkeers- en vervoersbeleid, zónder dat keuzes worden beïnvloed door de werking van diverse sectorgerichte financieringsinstrumenten van de centrale overheid.

De introductie van de chipkaart OV op nationale schaal maakt het mogelijk voor de reiziger om met één kaart door de OV-keten te reizen. Hiermee wordt de kaartintegratie, zoals die reeds in het stads- en streekvervoer wordt toegepast, uitgebreid met het (regionaal en nationaal) spoorvervoer en de studentenkaart. Deze kaart kan naast de afrekening van het gebruik ook fungeren als sleutel voor de toegangspoortjes van stations voor trein en metro. Hierdoor zullen het gebruiksgemak, de sociale veiligheid en de klanttevredenheid aanzienlijk kunnen toenemen en zal het aantal zwart- en grijsrijders aanzienlijk kunnen afnemen. Voor de vervoerders biedt het systeem 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 de informatie uit het systeem (vervoersgegevens en opbrengsten), concessies voor openbaar vervoer op basis van actuelere en hardere gegevens aan te besteden en een eigen, op de regionale omstandigheden afgestemd, tariefbeleid te voeren.

In 2005 zal met name in Rotterdam een systeem worden beproefd en ervaringen met de invoering worden opgedaan. Daarvoor zijn in 2004 de bij amendement Dijkzwa (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr. 21) beschikbaar gestelde € 7,7 miljoen aangewend. De proeven moeten in de tweede helft van 2005 een samenvattende rapportage opleveren van de ervaringen van de concessieverlenende overheden, de openbaar vervoerbedrijven, de reizigers en het personeel van de OV-bedrijven met het systeem. Op

grond van de conclusies in die rapportage wordt eind 2005 de beslissing genomen over invoering op nationale schaal.

Uit de resultaten van de maatschappelijke baten/lasten-studie (conform de Onderzoek Economische Effecten Infrastructuurmethodiek, verricht in 2003) is een positief beeld van de baten en lasten op nationale schaal naar voren gekomen. In 2005 zal mede aan de hand hiervan een standpunt worden bepaald over verschillende financieringsopties bij invoering van de chipcard op nationale schaal. In de begroting is hiervoor een bedrag van € 90 miljoen gereserveerd.

#### *Demonstraties en pilots*

Het experiment eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties met de Pionierskaart is, conform de afspraken, eind 2003 beëindigd. De resultaten van de evaluaties zijn in 2004 bekend. De behoefte aan én de mogelijkheden van het instrument vraaggerichte financiering worden, mede op basis van de opgedane ervaringen, verder verkend. Op basis daarvan wordt een standpunt bepaald betreffende de verdere ontwikkeling van het instrument op met name decentraal niveau.

#### *Communicatie en draagvlak*

Ter ondersteuning van de decentrale overheden is voor de periode 1999–2002 het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) opgericht. De financiering is met 2 jaar verlengd tot eind 2004. Het CVOV ondersteunt de OV-autoriteiten bij de verzakelijking van het OV-beleid, de aanbesteding van uit te geven OV-concessies en beleidsvernieuwing die zich richt op een beter renderend en meer klantgericht openbaar vervoer. De Minister zal op basis van de evaluatie en in overleg met de decentrale overheden bezien of en met welke taken en in welke vorm CVOV na 2004 nog moet worden voortgezet. Bij een besluit tot voortzetting zal het CVOV samengaan met het KennisPlatform Verkeer en Vervoer (KPVV).

#### *Financiële stimulering*

De rijkssubsidie voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer wordt per 1 januari 2005 opgenomen in de BDU verkeer en vervoer (zie artikel 19). Deze BDU wordt verstrekt aan de 12 provincies en 7 kaderwetgebieden.

De resterende financiële stimulering op artikel 07 betreft aflopende tijdelijke bijdragen voor OV investeringen De Boer, afkoop kapitaallasten metro/sneltram en het Participatiefonds.

- **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 € 454 miljoen. De regeling loopt op zijn eind. De afwikkeling van de bijdragen loopt nog door tot en met 1 maart 2005.

- **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.

- **Participatiefonds**

Om aanbesteding van vervoersconcessies voor de concessieverlener mogelijk te maken, zoals bepaald in de Wet Personenvervoer 2000, is ontvlechting in de steden noodzakelijk. Onderdeel van deze ontvlechting

is het op afstand zetten van de gemeentelijke vervoerbedrijven waardoor vervoerbedrijven zakelijker, marktconform en los van de politiek kunnen opereren. De meeste vervoerbedrijven in de steden zijn inmiddels verzelfstandigd. Alleen in Amsterdam en Rotterdam zijn de vervoerbedrijven nog niet verzelfstandigd. Om het verzelfstandigingsproces bij gemeenten te bevorderen heeft het Rijk het Participatiefonds opgericht. Door tijdelijke deelname in gemeentelijke vervoerbedrijven wordt verzelfstandiging mogelijk gemaakt middels solvabiliteitsverbetering. Tot op heden is er van het Participatiefonds nog niet gebruik gemaakt omdat gemeenten bij de verzelfstandiging zelf gezorgd hebben voor het benodigde vermogen of de bedrijven hebben verkocht. Indien de steden de komende tijd aangeven geen gebruik te willen maken van het Participatiefonds zal Verkeer en Waterstaat in overleg met Financiën overwegen het Participatiefonds op een gepast tijdstip op te heffen omdat het zijn rol heeft vervuld.

#### *Uitvoering BDU*

Voor de realisatie van de in de nota Mobiliteit vermelde doelstellingen wordt een Brede doeluitkering verkeer en vervoer ingezet (zie leeswijzer). Voor de omvang van de doeluitkering wordt verwezen naar de in artikel 19 opgenomen middelen.

#### *Wet- en regelgeving*

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

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

Voorafgaand hieraan heeft op 28 april jl. een algemeen overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden over de aanbestedingen van het vervoer in de grote steden. De uitkomst van dit overleg was dat de grote steden Den Haag, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht tot 2009, 2 jaar meer dan het in de Wp2000 voorziene schema van 2007, de tijd wordt gegeven om de aanbestedingen vorm te geven. De hiervoor noodzakelijke regelgeving zal de komende tijd worden voorbereid en bij het overleg over de besluitvorming omtrent de verplichting tot aanbesteding, die in november van dit jaar is voorzien, worden ingebracht. Tenslotte is een aanvang gemaakt met de evaluatie van het functioneren van het totale wettelijke kader. Deze evaluatie dient voor 1 januari 2006 aan zowel de Eerste als de Tweede Kamer te worden aangeboden. Naar verwachting zullen beide evaluaties aanleiding zijn tot het bijstellen van de wet- en regelgeving.



### Convenanten en afspraken

Met enkele overheden zijn meerjarenovereenkomsten over de financiering van het OV gesloten. De overeenkomsten die in 2005 en volgende jaren nog van kracht zijn, worden ingebouwd in de BDU verkeer en vervoer.

### Uitvoering en handhaving: verwijzing naar uitgaven met artikel 18 IVW

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Busvervoer) wordt verantwoord op artikel 18 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor busvervoer worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domeinen IVW (x € 1000) |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 2004  | 2005  |
| Domein Busvervoer                          | 4 497 | 4 135 |

De ambitie die ten grondslag lag aan de Wp2000 is te komen tot een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, tevreden reizigers en verhoging van de reizigersbijdrage. Openbare aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer is daarvoor het instrument. Op 1 januari 2005 zal naar verwachting 34% zijn aanbesteed van de omzet van het regionaal openbaar vervoer buiten het spoor en de Gemeentelijke Vervoerbedrijven (GVB's).

| Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer      |      |      |      |      |      |        |      |
|--|------|------|------|------|------|--------|------|
|  | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007/8 | 2009 |
| Regionaal OV excl. Spoor en GVB's (excl de G-4 steden)       | 5%   | 14%  | 18%  | 34%  | 100% | 100%   | 100% |
| Gemeentelijke Vervoer Bedrijven (GVB's) (excl de G-4 steden) |      |      |      |      |      | 100%   | 100% |
| G-4 steden (A'dam, R'dam, Utrecht en Den Haag)               |      |      |      |      |      |        | 100% |

Bron: raming intern VenW, per 1 januari van het jaar.

De aanbesteding van het gehele regionale OV is een geleidelijk traject. De verwachte stand per 1 januari is weergegeven op basis van voornemens van de overheden tot het aanbesteden van concessies (gebaseerd op omzet). De aanbestedingsgraad geeft een indicatie van de mate waarin het toe te passen instrument van de aanbesteding zal zijn ingezet. Het streven is dat er per 1-1-2006 100% van het regionaal OV (excl. spoor en GVB's) is aanbesteed. Voor de gemeentelijke vervoerbedrijven ligt dat streven voor 100% aanbestedingsgraad op 1-1-2007 met uitzondering van de stede Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht die overeenkomstig de passage onder Wet en regelgeving de tijd krijgen tot 1-1-2009. De data 1-1-2006 en 1-1-2007 zijn reeds in de Wet Personenvervoer 2000 vastgelegd. De betreffende artikelen dienen echter nog in werking te worden gesteld. Na evaluatie van de effectiviteit van het aanbestedingsinstrument wordt hiertoe de discussie met de Tweede Kamer gevoerd.

De resultaten van de reeds gehouden aanbestedingen stemmen positief; er wordt «meer waar voor het geld» geboden. VenW is in overleg met betrokken overheden om de 100% in 2006 te realiseren. Het aanbod van

openbaar vervoer neemt toe en tevens wordt veel nieuw materieel ingezet, wat kwaliteitsverhogend werkt. In de evaluatie van de doeltreffendheid van het aanbestedingsinstrument worden deze effecten nader onderzocht. De resultaten hiervan zullen in het najaar 2004 aan de Kamer worden aangeboden.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

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

| Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer |            |      |      |
|--|------------|------|------|
|  | Realisatie |      |      |
|  | 2001       | 2002 | 2003 |
| Totale rit                                   | 6,85       | 6,70 | 6,90 |
| Informatie en veiligheid                     | 6,71       | 6,57 | 6,73 |
| Comfort                                      | 6,81       | 6,69 | 6,91 |
| Tijd   | 6,52       | 6,44 | 6,63 |
| Prijs  | 6,53       | 6,24 | 6,39 |
| Faciliteiten                                 | 6,22       | 6,15 | 6,38 |

Bron: CVOV, Onderzoek Klantenbarometer 2001, 2002, 2003.

In 2003 is voor de derde maal het jaarlijkse landelijke onderzoek klantenbarometer regionaal openbaar vervoer gehouden. Daarin is de waardering van reizigers gemeten op 32 kwaliteitsaspecten in 76 onderzoeksgebieden (grotendeels overeenkomend met de concessiegebieden). De klanttevredenheid is in 2003 (statistisch significant) over de hele linie gestegen. Daarmee is zelfs de daling in 2002 meer dan goed gemaakt, met uitzondering van het oordeel van de reiziger over de prijs van het openbaar vervoer.

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

In de voorgaande begrotingen zijn prestatiegegevens gepresenteerd. Deze zijn hieronder weergegeven ten aanzien van het gebruik van het regionaal OV en de reizigersbijdrage.

| Overzicht reizigerskilometers (x 1 miljard) |            |            |            |
|---|------------|------------|------------|
|   | 2001       | 2002       | 2003       |
| Kaderwetgebieden                            | 3,8        | 3,6        | 3,5        |
| Provincies                                  | 2,5        | 2,5        | 2,5        |
| <b>Totaal</b>                               | <b>6,3</b> | <b>6,1</b> | <b>6,0</b> |

Bron: WROOV-onderzoek.

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

De daling van 2002 t.o.v. 2001 is voornamelijk een gevolg van het opnieuw vaststellen van de kilometeropbrengst per kaartgroep in het WROOV onderzoek 2000, dat in 2002 voor 't eerst is toegepast. Dit is dus een trendbreuk door het nieuwe onderzoek. Vooral bij de abonnementhouders is dit significant lager, wat vooral duidt op een minder frequent gebruik van het openbaar vervoer. De daling in 2003 is vooral een gevolg van dalende verkoopopbrengsten (na correctie voor de tariefstijging). Bovendien is in 2003 merkbaar dat het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) een groter aandeel in de verkopen vertegenwoordigt; tegenover een stijging van de verkoopopbrengsten staat een relatief klein aantal reizigerskilometers.

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

Bron: Regeling rijksbijdrage OV.

\* In verband met het opheffen van de VOC-status per 1-1-2004 zijn de gemeenten opgenomen onder de provincies waartoe zij behoren.

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

| Programma beleidsevaluaties artikel 07: Regionaal OV   |                               |                  |  |                |
|--|-------------------------------|------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Evaluatie aanbesteding (art 108 lid 2 WP 2000)<br>– EVACOV (evaluatie aanbestedingen concessies in het OV) | Juli 2002–Aug 2004            | 2002–2004        | Evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van aanbesteding in de praktijk.  | Ex-post        |
| Evaluatie WP 2000 (breed) (art 108 lid 1)  | Juli 2004–Dec 2005            | 2001–2005        | Nagaan van de doeltreffendheid en de effecten van de wet- en regelgeving en verbetering van wet- en regelgeving.   | Ex-post        |
| Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV)  | 2004                          | 1999–2004        | Het doel van de evaluatie is tweeledig, namelijk<br>– inzicht verkrijgen in de mate waarin en de wijze waarop het CVOV haar taken naar tevredenheid van haar klanten heeft verricht in relatie tot de opdracht die het CVOV heeft gekregen.<br>– inzicht verkrijgen in de behoefte bij decentrale overheden aan ondersteuning op het gebied van openbaar vervoer en/of aanbestedingen in de toekomst en de vorm waarin dat het meest wenselijk is. | Ex-post        |
| Brede doeluitkering verkeer en vervoer   | 2009                          | 2005–2009        | In welke mate komt de verdeling van de middelen voor verkeer en vervoer overeen met de verdeling van de verkeer en vervoer problemen over de regio's in het land (ook op lange termijn).   | Ex-post        |
| Evaluatie experimenten eindgebruikerssubsidie in Vinex locaties  | Juni 1999–Okt. 2003           | 1999–2003        | Inwoners en werknemers van geselecteerde VINEX-locaties de mogelijkheid bieden nieuwe en alternatieve vormen van OV te gebruiken in afwachting van het moment dat regulier OV beschikbaar is. De Pionierskaart beïnvloedt reis- en koopgedrag van vervoermiddelen cq abonnementen.   | Ex-post        |
| Toegankelijkheid OV  | 2004                          | 2000–Nov 2004    | Werking intentieverklaring DO's tot toepassing van de toegankelijkheidsafpraak. Ontwikkelingen audit- en monitorsystemen t.b.v. meten voortgang beleid.  | Ex-post        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Bij de verwachte ontwikkelingen ten aanzien van de groei van het aantal reizigerskilometers wordt uitgegaan van de veronderstelling dat door aanbestedingen en de introductie van de chipkaart een meer klantgericht openbaar vervoerbeleid tot stand komt. Als gevolg hiervan zal de reiziger meer gemotiveerd raken gebruik te maken van het openbaar vervoer. Bij de verwachtingen ten aanzien van de verbetering van de efficiency speelt het tempo van de aanbestedingen alsmede het terugdringen van het ziekteverzuim een belangrijke rol. Ook zullen de gemeenten en de Gemeentelijke Vervoerbedrijven de noodzakelijke voorbereidingen moeten treffen om tijdig het aanbestedingstraject in gang te kunnen zetten.

#### Taxivervoer

##### a. Toelichting doelstelling

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

| Ontwikkeling van de centrale indicatoren |                        |   |  |
|--|------------------------|---|--|
| Indicator                                | Verwachte ontwikkeling | Landelijke ontwikkeling relatief  | 4 grote steden   |
| 1. Waardering consument (gebruikers)     | Verbetering            | Constant hoog:<br>1999: 7,4<br>2000: 7,3<br>2001: 7,3<br>2002: 7,5<br>2003: 7,4 | iets lager dan het landelijk gemiddelde:<br>1999: 7,2<br>2000: 7,1<br>2001: 6,9<br>2002: 7,1<br>2003: 7,3 dus loopt na 2001 weer op. |

| Ontwikkeling van de centrale indicatoren    |                        |   |  |
|---|------------------------|---|--|
| Indicator Output                            | Verwachte ontwikkeling | Landelijke ontwikkeling relatief  | 4 grote steden                                       |
| 2. Prijsontwikkeling (reguliere straattaxi) | Prijzdaling            | 2000: + 13%<br>2001: + 2%<br>2002: + 9%<br>2003: + 2,4%<br>totale periode:<br>+ 26% | Alleen voor totale periode 2000–2003 bekend: + 25,5% |

- \* Noot bij waardering klant: waardering is op zich nu al tamelijk hoog. Gemiddelde waardering periode 2000 – 2003 landelijk 7,4; in vier grote steden 7,2.
- \* Tariefontwikkeling straattaxi: 1999 = 100, 2000 = 113, 2001 = 115, 2002 = 123, 2003 = 126. Dit geldt voor de reguliere straattaxi. De prijsstijging voor de busjes blijkt iets lager (+ 22,6%) en voor rolstoelbusjes duidelijk lager (+ 17,9%).
- \* De tarieven bij contractvervoer zijn niet bekend (dat betreft concurrentiegevoelige bedrijfsgegevens en komen tot stand middels contractering).

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

Uit de monitor blijkt, naast die voor tariefontwikkelingen en consumentenwaardering, ook de ontwikkeling van dynamiek op de markt en gebruik van de taxi. In de periode 1999–2003 blijkt een groei van 46% in het aantal ondernemingen. In de steden was in 2000–2002 aanvankelijk een grotere groei, maar door afname van het aantal bedrijven aldaar is de ontwikkeling vergelijkbaar met de landelijke. Het aantal chauffeurs is tussen 1999 en 2003 met ca. 35% gegroeid (tot ruim 33 000).

Het taxigebied is in gereisde kilometers gemeten tussen 1999–2003 landelijk met 20% gestegen. Het taxigebied in reiziger uitgedrukt is met 17% afgenomen. Dit komt vooral door de toename van de gemiddelde ritlengte (van 10,2 naar 15,1 km).

## b. Beleidsinstrumenten

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

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

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

De huidige tariefopbouw van de straattaxi is voor de consument ondoorzichtig. Een transparante tariefstelling vergroot de keuzemogelijkheden voor de consument en versterkt diens positie. Daarom wordt een studie uitgevoerd naar een eenvoudiger tariefstructuur.

In het verlengde daarvan wordt ook regelgeving uitgewerkt op basis

waarvan de bekendmaking van de tarieven wordt verbeterd en in het kader van eventuele klachten ook het kenmerk van de vervoerder zelf, meer uniform wordt vastgesteld.

Als nieuwe ontwikkeling kan nog worden gemeld dat per 1 juli 2004 verplichte exameneisen voor taxichauffeurs gelden als voorwaarde voor het verkrijgen van een chauffeurspas taxi. Net als de hiervoor genoemde acties, zal ook deze maatregel op termijn tot positieve ontwikkelingen dienen te leiden.

#### *Demonstraties en pilots*

Uit inventarisatie blijkt een toenemende groei van het aantal vernieuwde taxiproducten. Het fenomeen taxistandplaats en de wijze waarop daar taxivervoer wordt aangeboden is vooral in de grote steden van groot belang voor het functioneren van de straattaxi. Daarom wordt met de grote gemeenten als wegbeheerder overlegd over de best mogelijke wijze waarop gemeenten daaraan een bijdrage kunnen leveren. Voornemen is om hiervoor, met als initiatiefnemer de stad zelf, in een van de grote steden een pilot uit te voeren, die tevens als voorbeeld voor de overige kan gelden.

#### *Communicatie en draagvlak*

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

#### *Wet- en regelgeving*

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

Het huidige gefaseerde wetstraject ziet er als volgt uit:

1. Per 1 januari 2000 is het capaciteitsbeleid beperkt en per 1 januari 2002 afgeschaft;
2. Per 1 januari 2002 is het capaciteitsbeleid afgeschaft en is geheel Nederland als één vervoersgebied geïntroduceerd;
3. Streven was per 1 januari 2002 afschaffing van het maximumtarief, afhankelijk van het via de monitor opgedane beeld van de ontwikkelingen. De ontwikkelingen waren evenwel reden om het maximumtarief vooralsnog te continueren en bij de meerjarenevaluatie te betrekken;
4. In 2004 is, aan de hand van de meerjarenevaluatie, de werking van de wet ten principale in kaart gebracht en, als daar aanleiding toe is, wordt aanpassing van wetgeving voorgesteld.

#### *Uitvoering en handhaving: verwijzing naar uitgaven met artikel 18 IVW*

Op basis van door IVW ontwikkelde methoden en technieken wordt de uitgifte van chauffeurspassen, vergunningsbewijzen (per voertuig) en de vergunningverlening geoptimaliseerd. De mogelijkheden voor E-government worden daarbij verkend. Ook wordt zorg gedragen voor een kwalitatieve en geïntensiveerde handhaving. Samenwerking waar

mogelijk met andere controlerende instanties is daarbij uitgangspunt. Bij wijze van proef is door middel van mandatering van bevoegdheden de samenwerking met het politiekorps Amsterdam-Amstelland geïntensiveerd. Uit een evaluatie is gebleken dat de handhaving daardoor wordt verbeterd. De samenwerking in Amsterdam zal worden voortgezet, door samenwerking tussen diverse partijen door deelname in handhavingsplatforms. Dat geldt ook voor andere (grote) steden.

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Taxivervoer) wordt verantwoord op artikel 18 IVW. In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor taxivervoer worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domeinen IVW (x € 1000) |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 2004  | 2005  |
| Domein Taxivervoer                         | 5 846 | 7 217 |

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Voor deze operationele doelstelling is de programmering aangepast. De review is als afzonderlijke evaluatie ook over 2003 en 2004 niet uitgevoerd omdat de methodiek niet wezenlijk was veranderd ten opzichte van 2001. De evaluatie en monitoring deregulering taxibeleid over de periode 1999–2004 heeft tot doel de ontwikkelingen te volgen m.b.t. effectiviteit en doelmatigheid van de nieuwe wet taxi vervoer.

Het Kabinetstandpunt waarin de evaluatieresultaten zijn aangegeven is eind juni 2004 naar de Tweede Kamer gezonden. Hoofdconclusie is dat de 4 jaar geleden ingezette weg van liberalisering wordt voortgezet. Duidelijk is tussentijds gebleken dat aanvullende spelregels op enkele terreinen (klachtenafhandeling, tariefkaart, vakbekwaamheid chauffeurs) nodig waren. Via tussentijdse maatregelen is daarin voorzien. Het stimuleren van de branche om met een taxikeurmerk te komen bleek, met het uitreiken van het eerste keurmerk in april 2004, succesvol. De eerder genoemde ingezette acties, die betrekking hebben op het vereenvoudigen van de tariefstructuur en de orde op standplaatsen in de grote steden, worden als noodzakelijke afronding van het totale pakket aan maatregelen gezien en lopen nog. Dat pakket zal, zo is de verwachting, leiden tot een stabiele en volwassen taximarkt.

#### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Bij de verwachte ontwikkelingen wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de taximarkt op termijn een markt van volkomen concurrentie wordt. Het zal echter de nodige tijd vragen voordat de, voorheen volledig gereguleerde, taximarkt zich gaat gedragen conform een markt met volkomen concurrentie. Een markt van volkomen concurrentie gaat uit van gelijke informatie die toegankelijk is voor iedereen, klant en aanbieder. Daar is vooral in de straattaximarkt tot op heden nog geen sprake van. Om dat doel beter te kunnen bereiken zijn een aantal al hiervoor genoemde ontwikkelingen in gang gezet. Ook wordt, mede op basis van



ervaringen op andere markten, steeds meer duidelijk dat de vereiste transitie van de taximarkt een fors aantal jaren vergt (tenminste 5 tot 10 jaar).

### 07.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |                  |                  |                |                |                |                |                |
|---|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 07 Klantgericht personenvervoermarkt          | 2003             | 2004             | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>1 363 155</b> | <b>349 232</b>   | <b>221 459</b> | <b>270 349</b> | <b>258 448</b> | <b>193 247</b> | <b>172 813</b> |
| <b>Uitgaven</b>                               | <b>1 503 647</b> | <b>1 407 423</b> | <b>201 568</b> | <b>237 494</b> | <b>216 089</b> | <b>180 197</b> | <b>172 813</b> |
| <b>07.01 Programma-uitgaven</b>               | <b>1 500 696</b> | <b>1 404 981</b> | <b>199 325</b> | <b>235 344</b> | <b>214 156</b> | <b>178 395</b> | <b>171 011</b> |
| <i>07.01.01 Spoorvervoer</i>                  | <i>187 016</i>   | <i>183 237</i>   | <i>101 182</i> | <i>101 195</i> | <i>101 259</i> | <i>101 259</i> | <i>101 259</i> |
| Exploitatie                                   | 187 016          | 183 237          | 101 182        | 101 195        | 101 259        | 101 259        | 101 259        |
| <i>07.01.02 Regionaal openbaar vervoer</i>    | <i>1 310 211</i> | <i>1 218 490</i> | <i>94 665</i>  | <i>130 774</i> | <i>109 619</i> | <i>74 058</i>  | <i>66 674</i>  |
| Bijdragen aan lagere overheden                | 1 302 828        | 1 210 889        | 87 464         | 123 573        | 102 418        | 66 857         | 59 473         |
| Bijdragen aan intern. organisaties            | 23               | 47               | 47             | 47             | 47             | 47             | 47             |
| Exploitatie                                   | 7 360            | 7 554            | 7 154          | 7 154          | 7 154          | 7 154          | 7 154          |
| <i>07.01.03 Taxi</i>                          | <i>646</i>       | <i>754</i>       | <i>820</i>     | <i>820</i>     | <i>820</i>     | <i>820</i>     | <i>820</i>     |
| Communicatie en draagvlak                     | 646              | 754              | 820            | 820            | 820            | 820            | 820            |
| <i>07.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>   | <i>2 823</i>     | <i>2 500</i>     | <i>2 658</i>   | <i>2 555</i>   | <i>2 458</i>   | <i>2 258</i>   | <i>2 258</i>   |
| Beleidsvoorbereiding en -evaluatie            | 2 817            | 2 495            | 2 653          | 2 550          | 2 453          | 2 253          | 2 253          |
| Voorlichting                                  | 6                | 5                | 5              | 5              | 5              | 5              | 5              |
| <b>07.02 Apparaatsuitgaven</b>                | <b>2 951</b>     | <b>2 442</b>     | <b>2 243</b>   | <b>2 150</b>   | <b>1 933</b>   | <b>1 802</b>   | <b>1 802</b>   |
| <b>07.03 Ontvangsten</b>                      | <b>1 739</b>     | <b>643</b>       | <b>643</b>     | <b>643</b>     | <b>643</b>     | <b>643</b>     | <b>643</b>     |
| 07.03.01 Dividenden NS en VSN                 | 0                | 0                | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| 07.03.02 Overige ontvangsten DGP              | 1 739            | 643              | 643            | 643            | 643            | 643            | 643            |

De volgende belastinguitgaven, zoals genoemd in de Miljoenennota, hebben buiten een relatie met dit beleidsartikel ook relaties met andere beleidsartikelen of begrotingen: vrijgestelde accessoires, halftarief MRB, nihiltarief OV-bussen op LPG vrijstelling motorrijtuigen ouder dan 25 jaar, museummotorrijtuigen.

| Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € miljoen), budgettair belang op transactiebasis |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|
|   | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Omzetbelasting – verlaagd tarief  |      |      |      |      |      |      |
| Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)  | 496  | 511  | 528  | 545  | 564  | 584  |
| Belasting op personenauto's en motorrijwielen   |      |      |      |      |      |      |
| Teruggaaf BPM taxi's  | 18   | 19   | 19   | 20   | 20   | 21   |
| Motorrijtuigenbelasting   |      |      |      |      |      |      |
| Vrijstelling Motorrijtuigenbelasting taxi's   | 29   | 29   | 30   | 31   | 32   | 33   |

## 07.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 7 Klantgerichte Personenvervoermarkt  | 2005           |                | 2006           |                | 2007           |                | 2008           |                | 2009           |                |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 201 568        |                | 237 494        |                | 216 089        |                | 180 197        |                | 172 813        |                |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 2 243          |                | 2 150          |                | 1 933          |                | 1 802          |                | 1 802          |                |
| <b>3. Dus programmauitgaven</b>   | <b>199 325</b> |                | <b>235 344</b> |                | <b>214 156</b> |                | <b>178 395</b> |                | <b>171 011</b> |                |
| waarvan op 1 januari 2005   |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| 4. juridisch verplicht  | 91%            | 180 524        | 31%            | 73 677         | 23%            | 50 049         | 0%             | 0              | 0%             | 0              |
| 5. complementair noodzakelijk   | 3%             | 5 738          | 5%             | 11 181         | 5%             | 11 627         | 7%             | 11 647         | 7%             | 11 647         |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 5%             | 10 041         | 61%            | 144 592        | 68%            | 146 683        | 90%            | 161 151        | 90%            | 153 767        |
| 7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 2%             | 3 022          | 3%             | 5 894          | 3%             | 5 797          | 3%             | 5 597          | 3%             | 5 597          |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%             | 0              | 0%             | 0              | 0%             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | 100%           | <b>199 325</b> | 100%           | <b>235 344</b> | 100%           | <b>214 156</b> | 100%           | <b>178 395</b> | 100%           | <b>171 011</b> |

### *Juridisch verplicht*

Dit betreft de middelen voor de Contractsector in 2005 alsmede gelden voor afkoop kapitaallasten metro en metro-onderhoud.

### *Complementair noodzakelijk*

Deze verplichting vloeit voort uit het Prestatiecontract met NS, alsmede uitgaven in het kader van WROOV.

### *Bestuurlijk gebonden*

Dit betreft ondermeer de verplichtingen m.b.t. de contractsector van de NS en Chipkaart/Tripperpas.

### *Beleidsmatig gereserveerd*

Dit zijn voornamelijk middelen t.b.v. onderzoek en taxibeleid, waarvoor nog geen juridische en/of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan.

## 07.5 VBTB-paragraaf

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. De lijst met prestatie-indicatoren is in 2003 aangevuld met de indicator prijsontwikkeling.

### 08.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het doel van duurzaam personenvervoer is het bewaken, waarborgen en waar nodig verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van de mobiliteit<sup>1</sup>. Het gaat daarbij om realisatie van schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer.

De beleidsopgave voor 2030 is dat er een transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem plaatsvindt. Dat wil zeggen een mobiliteitssysteem dat de leefomgeving en het klimaat niet schaadt (stil, schoon en zuinig), veilig is voor mens en dier en mogelijkheden biedt aan het bedrijfsleven om te kunnen ondernemen. Tevens wordt gestreefd naar het opheffen van barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur veroorzaakt door hoofdwegen, spoorwegen en waterwegen.

Hierbij wordt concreet aangestuurd op:

- verbetering van het klimaat (minder uitstoot CO<sub>2</sub>);
- verbetering van de landelijke luchtkwaliteit (minder uitstoot NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS) en van de lokale luchtkwaliteit (voldoen aan lokale grenswaarden langs rijkswegen voor NO<sub>2</sub> en fijn stof);
- beperking van geluidsoverlast;
- ontsnippering (waar hoofdwegen, spoorwegen en waterwegen de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijden en een ecologisch knelpunt vormen).

### 08.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

De algemene beleidsdoelstelling bestaat uit de volgende operationaliseerde doelstellingen:

- Klimaatbeleid en Luchtkwaliteit;
- Geluid;
- Ontsnippering.

#### Klimaatbeleid en Luchtkwaliteit

##### a. Toelichting

De doelstelling voor Klimaatbeleid en Luchtkwaliteit is: het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en van de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer en vervoer en verbeteren van de lokale luchtkwaliteit op grond van de Europese richtlijnen.

##### • Klimaatbeleid

De doelstelling voor klimaatbeleid is verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en van de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer en vervoer met als streefwaarde in 2010 een uitstoot van 38 Mton CO<sub>2</sub>.

De uitstoot van CO<sub>2</sub> is van groot belang met het oog op klimaatverandering door het broeikaseffect. De sector verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor ca. 20% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland en is de enige sector met een toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot. De maatregelen om per sector invulling te geven aan de bijdrage voor realisatie van de nationale taakstelling, voortvloeiend uit het Kyoto-protocol, zijn beschreven in de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid van 1999. De Uitvoeringsnota Klimaatbeleid is in 2002 door VROM geëvalueerd. De conclusie hiervan is

<sup>1</sup> In het Actieprogramma duurzame ontwikkeling «Duurzame Daadkracht» (juli 2003) heeft het kabinet gekozen voor een brede opvatting van het begrip duurzaam. Een systeem is in die opvatting duurzaam als er sprake is van een evenwichtige samenhangende benadering van zowel de ecologische als de economische en sociale aspecten en effecten; hier en nu, maar ook elders (buiten Nederland) en op langere termijn.

In beleidsartikel 08 wordt nog uitgegaan van de traditionele betekenis van duurzaam, als synoniem van milieuvriendelijk. De artikelen 05, 06 en 07 behandelen veiligheid en bereikbaarheid. Tezamen geven de vier artikelen een goed beeld van de wijze waarop het beleid gericht is op een duurzaam personenvervoersysteem.

dat met de huidige beleidsinstrumenten en zaken die nog in de pijplijn zitten, naar verwachting aan de Kyoto-doelstellingen zal worden voldaan. Op basis daarvan is afgesproken om te komen tot streefwaarden per sector voor CO<sub>2</sub>-reductie. De streefwaarde voor de sector verkeer en vervoer is vastgesteld op 38 Mton in 2010. De gerealiseerde uitstoot in 2002 was voor de sector verkeer en vervoer 36,3 Mton.

| Ontwikkeling jaarlijkse uitstoot schadelijke stoffen door de sector Verkeer en Vervoer (in Megaton) |             |      |      |      |              |
|---|-------------|------|------|------|--------------|
|   | Realisaties |      |      |      | Streefwaarde |
|   | 2000        | 2001 | 2002 | 2003 | 2010         |
| CO <sub>2</sub> (in Mton)* IPCC emissies  | 34,6        | 35,0 | 35,8 | 36,5 | 38,0         |
| CO <sub>2</sub> (in Mton)** actuele emissies  | 37,5        | 37,9 | 38,5 | 39,2 | 38,0         |

Bron: RIVM/CBS/Milieucompendium.

\* Het betreft de IPCC-emissies o.b.v. alle binnen Nederland afgezette motorbrandstoffen, excl. Bunkering (IPCC). Het (inter)nationale beleid wordt hierop gebaseerd.

\*\* Actuele emissies o.b.v. brandstofverbruik binnen Nederland, gecorrigeerd voor grensoverschrijdend verkeer (CBS).

De realisatiecijfers wijken af van die uit begroting 2004 omdat een andere rekenmethodiek is gevolgd.

Het Co<sub>2</sub>-beleid voor de sector verkeer en vervoer wordt vormgegeven door Verkeer en Waterstaat en wordt vastgelegd in de Nota Mobiliteit, met een concrete uitwerking in de Nota Verkeeremissies.

#### ● Luchtkwaliteit

Bij verbeteren van de luchtkwaliteit gaat het om het schoner maken van het verkeer en vervoer, gegeven de toename van de mobiliteit. Schonere betekent minder uitstoot van gezondheidsbedreigende emissies (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOS) en lagere concentraties ervan (NO<sub>2</sub>, fijn stof). Insteek van Verkeer en Waterstaat is tijdig en op een kostenefficiënte wijze te voldoen aan de internationale verplichtingen t.a.v. emissies en immissies. Bij schonere verkeer en vervoer gaat het om twee aspecten:

- bijdragen aan het verbeteren van de *lokale luchtkwaliteit* op grond van de Europese richtlijnen. Het betreft hier met name het lokaal terugdringen van de concentraties van de gezondheidsbedreigende immissies NO<sub>2</sub> en fijn stof langs rijkswegen, zowel in stedelijk als landelijk gebied;
- het verminderen van de *landelijke uitstoot* door het verkeer van schadelijke stoffen als SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en vluchtige organische stoffen (VOS).

#### *Lokale luchtkwaliteit*

De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat in 2010 op alle lokaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en fijn stof van maximaal 40 microgram per m<sup>3</sup> gehaald wordt.

Voor de lokale luchtkwaliteit heeft de Europese Unie in 1999 richtlijnen uitgevaardigd, dit zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht (de zogenoemd

immissies). De meeste grenswaarden hiervoor worden gehaald, behalve de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijn stof van maximaal 40 microgram per m<sup>3</sup>. Conform het Besluit Luchtkwaliteit, gebaseerd op deze Europese richtlijn, moet vanaf 2010 aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> worden voldaan. Voor fijn stof geldt dit reeds vanaf 2005.

Vanaf 2001 moet er door Nederland elk jaar worden gerapporteerd, waarbij Verkeer en Waterstaat rapporteert aangaande immissies rondom rijkswegen. De EU-richtlijn, verwoord in het Besluit Luchtkwaliteit wordt in 2005 geëvalueerd. Hoewel het aantal plaatsen waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en fijnstof overschreden worden daalt (en de komende jaren nog verder zal dalen) als gevolg van het reeds ingezette bronbeleid, zijn er voor een aantal locaties ingrijpende en kostbare infrastructurele maatregelen nodig (m.n. schermen en overkluizingen) om de doelstelling voor 2010 te kunnen bereiken. In 2015 zal voor de meeste knelpunten voldaan worden aan de norm voor NO<sub>2</sub> (RIVM, 2003). Verkeer en Waterstaat en VROM (trekker) spannen zich samen in om in Europees verband uitstel van de termijn van 2010 naar 2015 te bepleiten. Voor de dan resterende knelpunten zijn dan wel maatregelen nodig.

Als indicator voor het verbeteren van de luchtkwaliteit geldt de «jaarlijkse verwachting van het aantal potentiële knelpunten langs rijkswegen waar de grenswaarden van NO<sub>2</sub> in het jaar 2010 worden overschreden». Het gaat hierbij om de gevoelige bestemmingen zoals woningen. In 2003 is door het RIVM gesteld dat er in 2015 negen knelpunten overblijven (inclusief de effecten van het reeds ingezette bronbeleid).

#### *Landelijke luchtkwaliteit*

De doelstelling is dat emissies van verzurende stoffen door mobiele bronnen in 2010 teruggebracht zijn tot jaarlijks maximaal 13 kton SO<sub>2</sub>, maximaal 150 kiloton NO<sub>x</sub> en maximaal 49 kiloton VOS (vluchtige organische stoffen).

Schoner vervoer betreft het verminderen van de landelijke uitstoot van schadelijke stoffen als SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en VOS. In Europees verband zijn in 2003 voor deze stoffen door VROM landelijke normen voor 2010 bepaald. 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 158 kiloton in 2010. In het 4C project is in 2003 afgesproken dat er in de sector verkeer en vervoer nog 8 kiloton aan extra maatregelen gezocht moet worden, zodat de doelstelling op 150 kiloton uitkomt. Voor de overige verzurende stoffen worden de komende jaren geen problemen verwacht.

| <b>Ontwikkeling jaarlijkse uitstoot schadelijke stoffen door de sector Verkeer en Vervoer (in kiloton)</b> |             |      |      |      |              |
|--|-------------|------|------|------|--------------|
|  | Realisaties |      |      |      | Doelstelling |
|  | 2000        | 2001 | 2002 | 2003 | 2010         |
| SO <sub>2</sub> (in kton)  | 18          | 17   | 16   | 17   | Max. 13      |
| NO <sub>x</sub> (in kton)  | 259         | 254  | 246  | 239  | Max. 150     |
| VOS (in kton)  | 110         | 104  | 98   | 94   | Max. 49      |

Bron: CBS.

De cijfers zijn gebaseerd op een nieuwe berekeningswijze ten opzichte van de begroting 2004.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

- **Klimaatbeleid**

Bij klimaatbeleid voor verkeer en vervoer gaat het om realisatie van zuiniger vervoer, gegeven de toename van de mobiliteit. Dit betekent verkeer en vervoer met een lager brandstofverbruik en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.

In het kader van uitwerking van het CO<sub>2</sub>-beleidskader voor de sector verkeer en vervoer wordt in 2005 ingezet op aanscherping c.q. realisatie van ACEA-normen of convenanten inzake CO<sub>2</sub>-verbruik van nieuwe personen-, bestel- en vrachtauto's. Verder wordt de implementatie van de EU-richtlijn voor biobrandstoffen in de sector verkeer en vervoer uitgewerkt. Deze richtlijn voorziet in bijmenging van 2% biobrandstoffen in 2005 en 5,75% in 2010 in de bestaande transportbrandstoffen. De mogelijke CO<sub>2</sub>-reductie bedraagt jaarlijks 0,5 megaton vanaf 2006.

Het Innovatieprogramma Klimaat (IPK) wil een extra impuls geven aan de toepassing van bestaande oplossingen en uitvindingen, gericht op CO<sub>2</sub>-reductie, die nog niet of onvoldoende worden toegepast. Voorts is het IPK gericht op ontkoppeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de groei in mobiliteit c.q. de economische groei. Het IPK voorziet invoering van bestudeerde maatregelen in de periode 2010–2020 en beoogt tevens aan te sluiten bij de lange termijn ontwikkeling naar duurzame mobiliteit (transitie).

Bij de complexe opgave om de CO<sub>2</sub>-uitstoot op lange termijn drastisch te verminderen past de brede transitie duurzame energiehuishouding (inclusief mobiliteit) zoals het NMP4 voorstelt. Een onderdeel hiervan is de transitie duurzame mobiliteit, welke wordt getrokken door Verkeer en Waterstaat. Om de transitie in Nederland vorm te geven is een Innovatie Beraad Duurzame Mobiliteit werkzaam. Deze bestaat uit vertegenwoordigers uit de geleding van burgers en consumenten, uit het (internationale) bedrijfsleven, uit de wetenschap en uit de drie betrokken ministeries (Verkeer en Waterstaat, VROM en Economische Zaken). Het InnovatieBeraad helpt innovaties realiseren die een systeemomslag naar duurzame mobiliteit kunnen bewerkstelligen. Daartoe is een innovatieportefeuille opgesteld van korte, middellange en lange termijn innovaties.

- **Lokale luchtkwaliteit**

Het beleid voor lokale luchtkwaliteit betreft het verminderen van luchtverontreiniging op locaties waar de normen overschreden worden.

Om het aantal knelpunten waar de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en fijnstof worden overschreden te verminderen – en omdat het uitstel van de termijn tot 2015 zeker is – zoekt Verkeer en Waterstaat naar maatregelen. Naast de inzet richting Brussel voor uitstel van de termijn en aanscherping van reeds bestaande normen voor emissies door voertuigen (bronbeleid) wordt naar oplossingen gezocht met een innovatieprogramma. In 2004 is het innovatieprogramma Lucht gestart, waarin oplossingen worden onderzocht om de overgebleven knelpunten in 2015 kostenefficiënt op te lossen. Een belangrijk onderwerp in 2005 is de keuze van de juiste proefprojecten.

Daarnaast is op basis van een evaluatie van de pilot snelheidsvermindering bij Overschie gezien of deze maatregel op andere knelpuntlocaties ook effectief ingezet kan worden.

- Landelijke Luchtkwaliteit

Het beleid voor landelijke luchtkwaliteit betreft het verminderen van de luchtverontreiniging door bronbeleid.

Belangrijk instrument bij het terugdringen van emissies door personenvervoer is wet- en regelgeving, met name in Europees kader. VROM voert overleg in Europees verband in samenspraak met Verkeer en Waterstaat. 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. Hierbij wordt nadrukkelijk gestreefd naar internationale samenwerking. Hier is ook een raakvlak met de activiteiten van het InnovatieBeraad (zie Klimaat) die helpt innovaties te realiseren die een systeemomslag naar duurzame mobiliteit kunnen bewerkstelligen.

#### *Financiële stimulering*

- Klimaatbeleid

Door de Vergroeningscommissie zijn in 2004 maatregelen bestudeerd en voorbereid die in het Belastingplan 2005 zijn opgenomen. Het pakket fiscale maatregelen is gericht op vermindering van de NO<sub>x</sub>- en CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Daarnaast heeft Verkeer en Waterstaat de volgende subsidieprogramma's om bij te dragen aan de CO<sub>2</sub>-doelen: «Het Nieuwe Rijden» (HNR) en het CO<sub>2</sub>-reductieplan Verkeer en Vervoer deel Personenvervoer

«Het Nieuwe Rijden» (HNR) is een energiebesparingsprogramma, gericht op het gedrag van automobilisten. Hiervoor wordt samengewerkt met brancheorganisaties als ANWB, Bovag/RAI. Het doel van de eerste fase van HNR is om in 2010 een reductie van jaarlijks ca. 0,4 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot te bewerkstelligen. In 2005 dient een reductie te zijn gerealiseerd van minimaal 0,24 megaton. Projecten uit de 1e fase van het programma zijn:

- omscholing rij-instructeurs en -examinatoren voor de energiezuinige rijstijl HNR;
- stimuleren van die in-car-apparatuur in auto's die HNR ondersteunen;
- bevordering van een energiezuinige rijstijl, HNR onder andere door middel van een subsidieprogramma voor rijstijltrainingen;
- een jaarlijkse campagne voor verbetering van de bandenspanning.

Het programma HNR heeft een vervolg (HNR 2e fase) gekregen. HNR 2e fase richt zich vooral op in-car-apparatuur en op een grootschalige publiekscampagne om de nieuwe rijstijl bij het brede publiek bekend te maken. Het doel van HNR 2e fase is om in 2010 een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van ca. 0,4 megaton te bereiken. In 2005 dient minimaal een jaarlijkse reductie te zijn van ca. 0,15 megaton. Gecombineerd dienen HNR1e en 2e fase in 2005 een reductie van ca. 0,4 megaton op te leveren.

Met het subsidieprogramma CO<sub>2</sub>-reductie personenvervoer worden projecten ondersteund, die een substantiële bijdrage leveren aan de CO<sub>2</sub>-reductie in de sector personenvervoer. Een voorbeeld hiervan is een reisinformatiesysteem voor automobilisten waarbij mogelijkheden voor overstap op openbaar vervoer worden aangeboden om langdurig wachten in files te vermijden. Na twee succesvolle tenders staat een volgende tender op stapel in 2005.

In 2003 heeft een evaluatie van het CO<sub>2</sub>-reductieplan Verkeer en Vervoer 1e fase plaatsgevonden na de eerste tender. Hieruit zijn verbeteringen geïmplementeerd voor de 2e tender.

- **Klimaatbeleid**

De uitvoering (door MOVE) van het actieprogramma «Aansluiting fiets op OV-knooppunten» is op 31 december 2003 afgerond. In maart 2004 is de evaluatie van het actieprogramma voltooid. Daarin is ondermeer de marktpotentie van de OV-Fiets onderzocht en is een programma van eisen opgesteld waaraan een landelijk fietsverhuursysteem moet voldoen. De hoofdconclusie van de evaluatie is dat de OV-Fiets een gewaardeerd produkt is, maar dat er bij de huidige tarieven geen rendabele exploitatie mogelijk is. Bovendien zijn er aanzienlijke investeringen in stallingscapaciteit nodig om het door ProRail gewenste marktaandeel van 1% in het natransport van de trein te bereiken. Met de nodige aanpassingen van het concept en de huurtarieven is in combinatie met creatief infrastructuureel maatwerk wellicht een rendabel product mogelijk. Het is aan de marktpartijen hiertoe een ideale productmix samen te stellen.

*Uitvoering en handhaving*

- **Klimaatbeleid**

Verkeer en Waterstaat voert de CO<sub>2</sub>-reductie programma's Energiebesparing in Transport (EBIT) en «Stiller, Schoner, Zuiniger» (SSZ) uit. EBIT ontwikkelt nieuwe praktische (beleids)instrumenten en concepten die invloed hebben op de vraagzijde van mobiliteit, bedoeld voor onder andere diverse overheden en intermediaire organisaties. Het programma SSZ stimuleert de ontwikkeling en toepassing van innovatieve voertuigtechnieken en vervoerssystemen die stiller, schoner en zuiniger zijn voor het vervoer van personen en goederen in stedelijk gebied.

Conform een Europese verplichting geeft Nederland invulling aan etikettering van nieuwe personen-auto's naar energiegebruik c.q. CO<sub>2</sub>-uitstoot. De etikettering, de communicatie door middel van het brandstof-verbruiksboekje en de handhaving wordt gezamenlijk gefinancierd door Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en VROM (trekker).

- **Lokale luchtkwaliteit**

Op lokaal niveau zijn aanvullende maatregelen nodig om de uitstoot van NO<sub>2</sub> en fijn stof in het stedelijk gebied terug te dringen onder de Europese norm. Lokale overheden zijn hier verantwoordelijk voor het maken van een plan van aanpak en de uitvoering daarvan.



| Programma beleidsevaluaties artikel 08 Klimaatbeleid en luchtkwaliteit |                                  |                  |  |                 |
|--|----------------------------------|------------------|--|-----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum    | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie  |
| Richtlijn luchtkwaliteit (Europese evaluatie)                          | Jan 2004<br>Dec 2005             | 2002–2004        | Nagaan op welke wijze de implementatie in de EU heeft plaatsgevonden                                       | Ex-ante/ex-post |
| Klimaatbeleid verkeer en vervoer 2003                                  | Mrt 2004<br>Dec 2004             | 1999–2003        | Doeltreffendheid van het klimaatbeleid in de sector verkeer en vervoer bepalen                             | Ex-post         |
| Het Nieuwe Rijden  | Jaarlijks gedurende looptijd HNR | 1999–2006        | Evalueren uitvoering programma Het Nieuwe Rijden en bijdrage aan de CO <sub>2</sub> -reductie              | Ex-post         |
| CO <sub>2</sub> -reductieplan personenvervoer                          | Jaarlijks, gedurende de looptijd | 2003–2005        | Monitoring uitvoering programma CO <sub>2</sub> -reductieplan en bijdrage aan de CO <sub>2</sub> -reductie | Monitoring      |

De evaluatie Richtlijn Luchtkwaliteit betreft een Europese evaluatie die niet door Verkeer en Waterstaat, maar door de EU zelf wordt uitgevoerd. Dit betreft een evaluatie in vervolg op het CAFE programma (Clean Air for Europe). Eerste aanspreekpunt in Nederland is VROM.

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Deze doelstelling is gerelateerd aan beleid dat in ontwikkeling is. 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 Infrastructuurfonds, waar de uitgaven voor de doelstellingen van dit artikel niet per project separaat zichtbaar zijn gemaakt. Dit betekent dat de relatie beleid-budget-realiseratie voor dit artikel niet altijd zichtbaar is.

Verschillende ontwikkelingen zijn afhankelijk van technische en economische groei (en daarmee groei in mobiliteit).

Veel beleid op artikel 08 wordt interdepartementaal vastgesteld, vooral in samenwerking met het Ministerie van VROM. Voor de doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is de beleidsontwikkeling binnen de Europese Unie bepalend. VROM is het eerste aanspreekpunt voor dit milieubeleid. De cijfers voor de doelen en ramingen zijn gebaseerd op de berekeningen door het RIVM. Bij een overschrijding in 2010 van de normen voor lokale luchtkwaliteit zijn gemeenten verantwoordelijk voor het opstellen van een plan van aanpak voor NO<sub>2</sub>-knelpunten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt hierbij betrokken, wanneer de overschrijding van de norm plaatsvindt langs rijkswegen. Fijnstof is niet alleen gerelateerd aan verkeersemisies. VROM heeft het voortouw op het gebied van reductie fijnstof.

## **Geluid**

### **a. Toelichting**

Met deze operationele doelstelling wordt beoogd te voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder en de Wet Milieubeheer.

Wanneer de Nota Mobiliteit vastgesteld wordt, zal deze beleidsdoelstelling aangepast worden aan de doelstellingen in de Nota Mobiliteit. Met het definiëren van prestatie-indicatoren zal gewacht worden tot deze beleidsdoelstellingen vastgesteld zijn.

Het Rijk legt prioriteit bij de aanpak van overschrijdingen in bewoonde gebieden. Door meer voor bronmaatregelen en minder voor schermen te kiezen, is naar verwachting een grotere kosteneffectiviteit te behalen voor zowel weg als spoor. Het streven voor natuurgebieden is dat in 2010 de akoestische kwaliteit niet is verminderd.

In 2006 zal het Rijk de geluidsdoelstellingen evalueren, waarbij de haalbaarheid van de doelstellingen wordt gezien. De uitkomsten van het innovatieprogramma zullen hier mede bepalend zijn.

### **b. Beleidsinstrumenten**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Momenteel wordt er, mede met het oog op het NMP4, 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 de nieuwe wet- en regelgeving deel gaat uitmaken van de gewijzigde Wet Milieubeheer. Het is nog niet duidelijk wanneer deze wet wordt ingevoerd. De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is wel per 2004 ingevoerd.

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. De huidige wet geeft aan dat deze overschrijdingen pas weggelaten hoeven te worden, wanneer er sprake is van reconstructie van een weg of spoorweg. Nieuwe wetgeving besteedt aandacht aan oplossingsrichtingen hiervoor.

De ambitie is om door middel van een uitgebreid Innovatieprogramma Geluid (IPG) te onderzoeken met welke nieuwe mogelijkheden de geluidsproblematiek bij hoofdwegen, spoorwegen en emplacementen kosteneffectief kan worden aangepakt. Het zoveel mogelijk aanpakken bij de bron staat daarbij voorop. Hier is ook een raakvlak met de activiteiten van het InnovatieBeraad (zie 08.02.01, Klimaat) die helpt innovaties te realiseren die een systeemomslag naar duurzame mobiliteit kunnen bewerkstelligen. In 2006/2007 loopt het innovatieprogramma Geluid af. Het resultaat is een set aan kosteneffectieve maatregelen. De invoering daarvan kan vervolgens zo snel mogelijk, afhankelijk van de daarvoor beschikbare middelen, plaatsvinden waardoor de grootste probleemgevallen aangepakt kunnen worden. Tegelijkertijd zal in het kader van aanpassing van wet- en regelgeving (MIG; Modernisering Instrumentarium Geluidshinder) gezien worden of meer dan tot nu toe kan worden

ingezet op een relatie tussen kosteneffectiviteit en werkelijke gezondheidsrisico's aan de ene kant en wettelijke geluidsniveaus aan de andere kant.

Een aantal spooreplacements voldoet momenteel niet aan de eisen die nodig zijn om een milieuvergunning te krijgen. Het beleid is gericht op het nemen van bronmaatregelen aan materieel en infrastructuur om emplacements te laten voldoen aan de vergunningen. Dit betreft sanering van de huidige achterstandssituatie. ProRail heeft aangegeven dat een maatregelenpakket van € 110 mln nodig is om de emplacements binnen de grenzen van milieuvergunningen te kunnen gebruiken. De maatregelen op de emplacements worden gebaseerd op de «beoordelingswijze voor piekgeluiden bij vergunningverlening spoor» zoals die in een circulaire van VROM van 19 december 2003 is neergelegd. Het genoemde bedrag betreft de € 110 miljoen, die in het Infrastructuurfonds tot en met 2010 gereserveerd staat voor het nemen van maatregelen aan emplacements (bijv. geluidsschermen) waardoor de emplacements alsnog aan de wettelijke eisen voor een vergunning voldoen. Indien niet voldaan wordt aan deze eisen kan de gemeente en/of de rechter de vergunning nietig verklaren dan wel eisen dat de processen op emplacements beperkt of zelfs stilgelegd worden.

#### *Demonstraties en pilots*

In het kader van het Innovatieprogramma Geluid zijn belangrijke oplossingsrichtingen voor de weg: het ontwikkelen en toepassen van geluidsarm wegdek, zoals dubbellaags zeer open asfaltbeton (DZOAB, het vergroten van de effectiviteit van geluidsschermen, zogenaamde derde generatie wegdekken (onder andere modulair/stil wegdek) en bronbeleid (banden, motoren en dergelijke).

Voor Spoor zijn oplossingsrichtingen het terugdringen van de geluidsemissie door onder andere het toepassen van stiller maken van treinstellen door middel van het gebruik van andere remsystemen en maatregelen aan de infrastructuur. In het laatste geval gaat het om maatregelen die als «akoestisch slijpen» en de «raildempers». Bij regulier onderhoud van het spoor is overigens ook geluidwinst te boeken door bijvoorbeeld te zorgen voor een goede overgang van de railstaven (lassen) en door goede materialen te gebruiken (betonnen in plaats van houten dwarsliggers). Op een aantal emplacements valt echter niet te ontkomen aan het plaatsen van geluidsschermen, ondanks de weerstand die dat vaak in de omgeving oproept, teneinde binnen de milieugrenzen te blijven.

#### *Wet- en regelgeving*

Wanneer de nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van geluid, de wet MIG, van kracht zal zijn is onduidelijk. De Europese richtlijn is vanaf 2004 van kracht.

#### *Uitvoering en handhaving*

Bij aanleg en reconstructie van spoor- en weginfrastructuur en emplacements geldt dat zodanig gebouwd wordt dat er voldaan wordt aan de geluidsnormen en dat achterstandssituaties worden weggenomen.

De uitvoering van infrastructurele maatregelen wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. Bij aanlegprojecten wordt op de bovengenoemde wijze rekening gehouden met geluid, daarom zijn uitgaven hiervoor niet separaat zichtbaar in het Infrastructuurfonds. Onderstaand zijn alleen de uitgaven weergegeven die wel separaat zichtbaar zijn.

| Overzicht uitgaven Infrastructuurfonds Verkeers- en vervoersbeleid (x € 1 mln.) |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Art. Omschrijving   | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| IF 01.02.02 Railwegen(Spoor emplacementen geluid)                               | 11   | 20   | 32   | 44   | 27   | 22   |

### Monitoring en beleidsevaluatie

| Programma beleidsevaluaties artikel 08 Geluid |                               |                  |   |                |
|---|-------------------------------|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                           | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Innovatieprogramma geluid                     | 2001<br>2006                  | 2001–2006        | Selectie meest kosteneffectieve maatregelen                               | Monitoring     |
| Innovatieprogramma geluid                     | Medio 2008                    | 2001–2007        | Evaluatie van de werking van innovatieprogramma en gewenste markteffecten | Ex-post        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

VenW realiseert deze doelstellingen mede door het meenemen van geluidsmaatregelen bij de uitvoering van de projecten in het Infrastructuurfonds. De uitgaven voor geluid worden hierbij niet voor alle projecten separaat zichtbaar gemaakt, zodat de relatie beleid-budget-realisatie voor dit artikel niet altijd zichtbaar is.

Veel beleid op artikel 08 wordt interdepartementaal vastgesteld, vooral in samenwerking met VROM. Daarnaast is het geluidsbeleid van VenW afhankelijk van hetgeen in de Nota Mobiliteit vastgesteld wordt. Voor het op kosteneffectieve wijze realiseren van de geluidsdoelstelling is het mede van belang, dat de maatregelen die voortvloeien uit het innovatieprogramma geluid leiden tot de beoogde geluidsreductie.

### Ontsnippering

#### a. Toelichting doelstelling

Het doel van het ontsnipperingsbeleid is dat in 2018 de belangrijkste barrières voor de Ecologische Hoofdstructuur (inclusief de Robuuste Verbindingen), voor zover veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen zijn opgeheven.

In het uitvoeringsprogramma MJPO staan deze belangrijkste barrières beschreven. Bepalend hiervoor is dat dieren en planten niet meer in hun migratie en dispersie worden belemmerd door de aanwezigheid van auto-, spoor- en waterwegen, voor zover die migratie en verspreiding noodzakelijk zijn voor het duurzaam voortbestaan van populaties op provinciaal, nationaal en internationaal schaalniveau.

Het streven is dat in 2018 208 barrières opgelost zijn (165 door VenW gefinancierd en 43 door LNV gefinancierd). In 2005 worden er volgens planning 19 knelpunten aangepakt; 18 van VenW en 1 van LNV.

| Aantal opgeloste knelpunten volgens het MJPO |             |      |      |       |              |
|--|-------------|------|------|-------|--------------|
|  | Realisaties |      |      |       | Doelstelling |
|  | 2000        | 2001 | 2002 | 2003* | 2018         |
| Totaal                                       |             |      |      | 0     | 208          |
| VenW   |             |      |      | 0     | 165          |
| LNV  |             |      |      | 0     | 43           |

\* Daar het MJPO in 2004 is vastgesteld, is het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor 2003 nul. Op basis van het oude ontsnipperingsbeleid uit 1994 zijn reeds veel knelpunten opgelost vóór de totstandkoming van het MJPO, dit is aangegeven in de Verantwoording over 2003.

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (juni 2004) vormt het kader van dit beleid en geeft een beschrijving van alle knelpunten per provincie. Het MJPO is een verbreding en herziening van het ontsnipperingsbeleid dat VenW sinds 1990 voert voor knelpunten van rijkswegen met de EHS (de oude ontsnipperingsdoelstelling is door het MJPO vervangen). Ook de knelpunten bij de waterwegen en het spoor zijn opgenomen en er zal mogelijk worden aangesloten bij lopende initiatieven in de regio. In 2003 is de evaluatie van het ontsnipperingsbeleid afgerond. De uitkomst hiervan is verwerkt in het MJPO. Dit heeft bijgedragen aan een gewijzigde prioritering van de knelpunten zoals die in het MJPO is opgenomen.

Voor nieuw aan te leggen wegen geldt dat eventuele versnippering direct voorkomen, en indien dat niet mogelijk is, gecompenseerd moet worden.

Behalve ontsnippering valt onder dit artikelonderdeel ook het beleid betreffende bodemsaneringen. Op grond van de Wet Bodemsanering wordt bij beleidsuitvoering rekening gehouden met de kwaliteit van de bodem. 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. Ook wordt bijgedragen aan de Stichting Bodemsanering NS-percelen.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

De beleidsdoelstelling van het MJPO is de belangrijkste ecologische knelpunten, zoals beschreven in het MJPO, in 2018 te hebben opgelost. VenW is hierbij financieel verantwoordelijk voor het oplossen van de knelpunten die geen onderdeel uitmaken van een Robuuste Verbinding. Randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen is de noodzakelijke actieve houding van andere betrokken partijen zoals bijvoorbeeld een provincie. Indien in een gebied een aantal maatregelen genomen dient te worden, zal dit in samenhang moeten gebeuren. De programmering van het MJPO zal hier dan ook mede op worden afgestemd.

### *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 bijeen gebracht door middel van vaste dotaties door NS Vastgoed BV, het ministerie van VROM en het ministerie van VenW volgens een in het convenant overeengekomen schema. De te nemen maatregelen worden jaarlijks uit deze middelen betaald.

#### *Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds*

De uitvoering van het MJPO wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In de aanlegprojecten wordt rekening gehouden met het beleid t.a.v. ontsnippering en inpassing, maar de uitgaven hiervoor zijn niet separaat zichtbaar op het Infrastructuurfonds. Onderstaand zijn alleen de uitgaven weergegeven voor de rijkswegen die wel separaat zichtbaar zijn.

| Overzicht uitgaven Infrastructuurfonds verkeers- en vervoersbeleid personenvervoer (x € 1000) |                                |       |       |       |       |        |       |
|---|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| Art.  | Omschrijving (x € 1000)        | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008   | 2009  |
| IF 01.01  | Ontsnippering HW (in 01.01.04) | 6 400 | 4 500 | 4 500 | 4 500 | 11 300 |       |
| IF 01.02  | Ontsnippering Spoor            | 0     | 0     | 0     | 0     | 7 000  | 7 000 |
| IF 04.02  | Bodemsanering                  | 2 937 |       |       |       |        |       |

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Voor het langlopende convenant inzake de Stichting Bodemsanering NS-percelen vindt vijfjaarlijks een herijking plaats. Deze herijkingen dienen ter verifiëring of het convenant op bepaalde punten eventueel moet worden bijgesteld. De laatstgehouden herijking heeft geleid tot enkele aanbevelingen op detailniveau m.b.t. de uitvoering van het convenant. De volgende herijking is voor 2005 gepland.

| Programma beleidsevaluaties artikel 08 Ontsnippering (incl Bodemsanering) |                               |                  |  |                                       |
|---|-------------------------------|------------------|--|---------------------------------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie                        |
| Meerjarenprogramma ontsnippering  | Medio 2008                    | 2004–2007        | In kaart brengen van de effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO. | Ex-post (tevens ex-ante voor vervolg) |
| Bodemsanering   | Medio 2005                    | 2001–2004        | Vijfjaarlijkse herijking convenant Stichting Bodemsanering NS  | Ex-post                               |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Naast bovengenoemde uitgaven worden ecologiemaatregelen genomen bij de uitvoering van de projecten in het Infrastructuurfonds. Deze uitgaven zijn niet voor alle projecten separaat zichtbaar gemaakt. Voor de uitvoering van het MJPO is VenW resultaatverantwoordelijk, voor Bodemsanering NS-percelen is VenW systeemverantwoordelijk.

#### 08.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)       |               |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>08 Duurzaam Personenvervoer</b>                  | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                               | <b>19 296</b> | <b>38 626</b> | <b>7 652</b>  | <b>52 373</b> | <b>6 936</b>  | <b>6 927</b>  | <b>23 591</b> |
| <b>Uitgaven</b>                                     | <b>20 332</b> | <b>29 407</b> | <b>25 739</b> | <b>22 731</b> | <b>21 475</b> | <b>19 991</b> | <b>23 591</b> |
| <b>08.01 Programma-uitgaven</b>                     | <b>18 416</b> | <b>27 308</b> | <b>23 659</b> | <b>20 782</b> | <b>19 636</b> | <b>18 152</b> | <b>21 752</b> |
| <i>08.01.01 Luchtkwaliteit</i>                      | <i>8 445</i>  | <i>12 355</i> | <i>9 644</i>  | <i>5 767</i>  | <i>4 621</i>  | <i>4 037</i>  | <i>4 037</i>  |
| Bijdrage  |               |               |               |               |               |               |               |
| Subsidies   | 8 445         | 12 355        | 9 644         | 5 767         | 4 621         | 4 037         | 4 037         |
| <i>08.01.02 Geluid</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>  | <i>9 076</i>  |
| Subsidies Bodemsanering                             | 9 076         | 9 076         | 9 076         | 9 076         | 9 076         | 9 076         | 9 076         |
| <i>08.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>         | <i>895</i>    | <i>5 877</i>  | <i>4 939</i>  | <i>5 939</i>  | <i>5 939</i>  | <i>5 039</i>  | <i>8 639</i>  |
| Beleidsvoorbereiding en evaluatie                   | 497           | 5 713         | 4 675         | 5 675         | 5 675         | 4 775         | 8 375         |
| – Transumo  |               | 4 200         | 4 000         | 5 000         | 5 000         | 4 100         | 7 700         |
| – overig  | 497           | 1 513         | 675           | 675           | 675           | 675           | 675           |
| Subsidies   |               |               |               |               |               |               |               |
| Communicatie en draagvlak                           | 398           | 164           | 264           | 264           | 264           | 264           | 264           |
| <b>08.02 Apparaatsuitgaven</b>                      | <b>1 916</b>  | <b>2 099</b>  | <b>2 080</b>  | <b>1 949</b>  | <b>1 839</b>  | <b>1 839</b>  | <b>1 839</b>  |
| <b>08.03 Ontvangsten</b>                            | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |

#### 08.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |     |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|---|-----|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>08 Duurzaam Personenvervoer</b>  |     | 2005          |               | 2006          |               | 2007          |               | 2008          |               | 2009          |               |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |     | 25 739        |               | 22 731        |               | 21 475        |               | 19 991        |               | 23 591        |               |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |     | 2 080         |               | 1 949         |               | 1 839         |               | 1 839         |               | 1 839         |               |
| <b>3. Dus programmauitgaven</b>   |     | <b>23 659</b> |               | <b>20 782</b> |               | <b>19 636</b> |               | <b>18 152</b> |               | <b>21 752</b> |               |
| waarvan op 1 januari 2005   |     |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 4. juridisch verplicht  | 66% | 15 732        | 14%           | 2 966         | 9%            | 1 683         | 5%            | 969           | 1%            | 114           |               |
| 5. complementair noodzakelijk   | 28% | 6 742         | 34%           | 7 128         | 39%           | 7 677         | 37%           | 6 787         | 48%           | 10 387        |               |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 2%  | 485           | 47%           | 9 749         | 48%           | 9 337         | 52%           | 9 457         | 47%           | 10 312        |               |
| 7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 3%  | 700           | 5%            | 939           | 5%            | 939           | 5%            | 939           | 4%            | 939           |               |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%  | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             |               |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   |     | <b>100%</b>   | <b>23 659</b> | <b>100%</b>   | <b>20 782</b> | <b>100%</b>   | <b>19 636</b> | <b>100%</b>   | <b>18 152</b> | <b>100%</b>   | <b>21 752</b> |

*Juridisch verplicht*

Deze gelden zijn reeds verplicht voor Het Nieuwe Rijden en Bodemsanering NS-percelen (2005).

*Complementair verplicht*

Dit betreft middelen voor Transumo, EBIT en CO<sub>2</sub>-reductieplan, die toegekend zijn uit interdepartementale CO<sub>2</sub>-middelen.

*Bestuurlijk gebonden*

Hieronder vallen de middelen voor Bodemsanering NS-percelen (na 2005) en voor Stiller, Schoner, Zuiniger.

*Beleidsmatig gereserveerd*

Dit zijn voornamelijk onderzoeksgelden.

*08.5 VBTB-paragraaf*

De meerjarenplanning voor ontsnippering staat in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (mei 2004). Hierbij zijn ook spoor- en vaarwegen in beschouwing genomen. Dit Meerjarenprogramma fungeert als basis bij het definiëren van de streefwaarden voor de te ontwikkelen prestatie-indicator ontsnippering.



## 09 VEILIGE LUCHTVAART

### 09.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van de veiligheid van de luchtvaart.

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

### 09.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit geoperationaliseerde doelstellingen voor:

- de interne veiligheid luchtvaart;
- de externe veiligheid luchtvaart.

#### **Interne veiligheid luchtvaart**

##### **a. Toelichting**

De geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

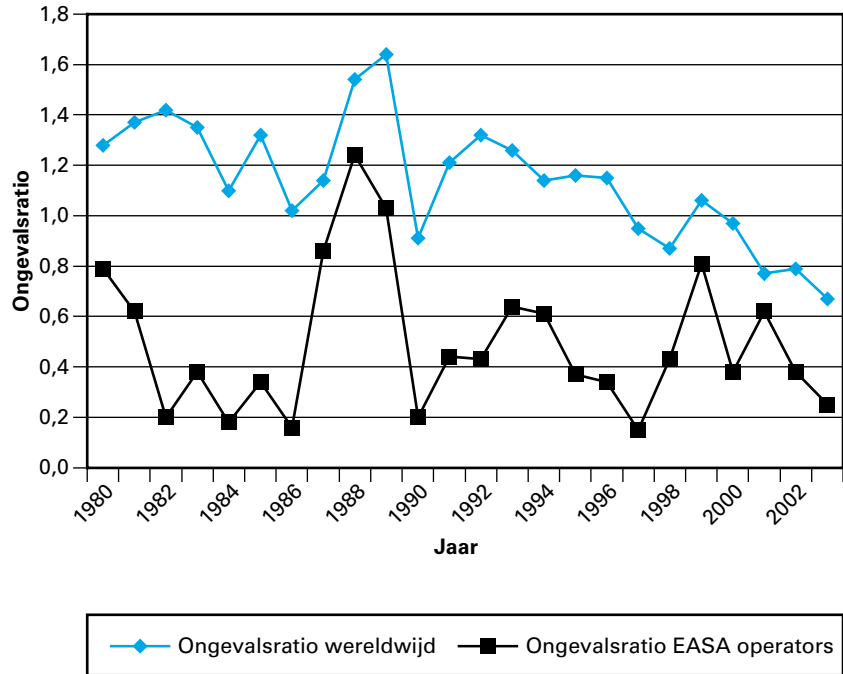
- a. Het streven naar een permanente verbetering van de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart en de luchtvaart in Nederland.
- b. Het optimaliseren van de bescherming van de bemanning en hun passagiers aan boord van luchtvaartuigen tegen mogelijke terroristische daden tijdens de vlucht.

Onder «de Nederlandse luchtvaart en de luchtvaart in Nederland» wordt hier verstaan zowel de nationale als internationale luchtvaartoperatie op de Nederlandse luchthavens en binnen het Nederlandse luchtruim<sup>1</sup>, als de onder Nederlands toezicht staande luchtvaartuigen en luchtvaartoperaties.

De luchtvaart is in het algemeen een zeer veilige wijze van vervoer. Ongevallen komen dermate weinig voor dat slechts op mondiaal en Europees niveau ongevallen cijfers kunnen worden gepresenteerd die statistisch verantwoord zijn. De Europese ongevalsratio geeft een representatief beeld voor de situatie in Nederland, omdat het veiligheidssysteem in Nederland in hoge mate gelijk is aan dat in de andere Europese landen. Daarnaast is de wereldwijde ongevalsratio relevant, omdat ook niet-Europese luchtvaart gebruik maakt van het Nederlandse luchtruim en van Nederlandse luchthavens. Uit onderstaande grafiek blijkt dat de veiligheid van de luchtvaart nog steeds toeneemt.

<sup>1</sup> Conform artikel 1.2 van de Wet Luchtvaart.

### Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten



Om de ontwikkeling van de Nederlandse veiligheidssituatie te monitoren, wordt gebruik gemaakt van de volgende prestatie-indicatoren.

1. Het aantal ernstige incidenten en ongevallen die gemeld worden bij de Raad voor de Transportveiligheid.

Om de permanente verbetering in de veiligheid zichtbaar te maken wordt ernaar gestreefd dat het aantal ernstige incidenten en ongevallen (en daarmee het aantal meldingen) niet toeneemt. In onderstaande figuur/ tabel wordt het aantal meldingen bij de Raad voor het jaar 2003 gegeven.

| Vliegtuigtype                | Aantal ongevallen | Ernstige incidenten | Dodelijke slachtoffers | (Zwaar) gewonden |
|------------------------------|-------------------|---------------------|------------------------|------------------|
| Commerciële verkeersvluchten | 0                 | 19                  | 0                      | 0                |
| Helikopters                  | 2                 | –                   | 0                      | 0                |
| Privé/zakenluchtvaart        | 12                | –                   | 4                      | 1                |
| Zweefvliegtuigen             | 11                | 3                   | 1                      | 0                |
| Heluchtballonnen             | 2                 | –                   | 0                      | 5                |

Tabel : Aantal ongevallen en ernstige incidenten in 2003 in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland.

Ook blijkt dat de veiligheid in de luchtvaart in de publieke beleving geen groot probleem is. Echter, ieder groot luchtvaartongeval en onverwacht veiligheidsrisico trekt veel publieke aandacht. Daarom wordt ook gekeken naar de veiligheidsbeleving in Nederland.

2. De tweede indicator voor de Nederlandse situatie is de veiligheidsbeleving van de burger. De beleving moet ten minste gelijk blijven en zo mogelijk verbeteren.

Dit is een nieuwe indicator die in het kader van de beleidsagenda wordt ontwikkeld. Zie daarvoor punt b. beleidsinstrumenten bij beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling.

Op het gebied van de security vormt de na 2001 aangenomen internationale – in het bijzonder de kaderverordening van de EG – en nationale wetgeving de basis voor maatregelen om nieuwe dreigingen tegen te gaan. Eén en ander vraagt, uitgaand van de in de Luchtvaartwet toegekende bevoegdheden, een nauwe samenwerking tussen de Ministeries van Justitie en van Verkeer en Waterstaat. Daarbij is de Minister van Justitie verantwoordelijk voor het beleid voor de beveiligingszorg op de luchtvaartterreinen, hetgeen uit een oogpunt van preventie de primaire beveiligingszorg is, terwijl de Minister van Verkeer en Waterstaat de beleidsverantwoordelijke is voor de beveiliging ten aanzien van de vluchtuitvoering.

Er wordt onderzocht of de nieuwe auditsystemen van de EU, van de ICAO en van het Ministerie van Justitie de goede indicatoren opleveren dan wel dat aanvullende en/of andere indicatoren gewenst zijn.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

De beleidsagenda luchtvaartveiligheid geeft aan op welke wijze invulling gegeven wordt aan het bereiken van de doelstelling permanente verbetering van de veiligheid. In het bijbehorende actieprogramma is voor de huidige kabinetsperiode beschreven welke activiteiten ondernomen worden. Het betreft dan met name acties op het gebied van het vastleggen van verantwoordelijkheden binnen de beleidsketen, de beleving van luchtvaartveiligheid, het beïnvloeden van menselijke factoren, het behartigen van de belangen van de Nederlandse industrie en maatschappelijke aspecten van luchtvaart.

Daarnaast is de totstandkoming van de European Aviation Safety Agency (EASA), een Europees communautair agentschap, een belangrijke ontwikkeling die leidt tot nadere bepaling van de Nederlandse inzet voor en organisatie van de interne veiligheid. Dit agentschap krijgt een centrale rol bij de Europese harmonisatie en standaardisatie van regelgeving en de toepassing daarvan. Nederland zal bevorderen dat bevoegdheden van de EASA – eerst beperkt tot de luchtwaardigheid – in de komende jaren zullen worden uitgebreid met de zorg voor onder meer de veiligheid van de vluchtuitvoering en het luchtvaardend personeel, waarover het overleg in Europees verband thans nog geen juridisch bindend karakter heeft. Voor de toekomst zal het EASA agentschap en de bijdrage daaraan van de nationale overheden in Europa in toenemende mate bepalend zijn voor de regelgeving op dit gebied.

Tevens spant Nederland zich in om het Nederlandse beleid zoveel mogelijk af te stemmen met:

- regelgeving en actieprogramma's van de EU op veiligheidsgebied die nog niet in het mandaat van de EASA zijn opgenomen;
- afspraken over normstelling in de International Civil Aviation Organization (ICAO), de Joint Aviation Authorities (JAA) en de European Civil Aviation Conference (ECAC);
- afspraken in de JAA, de EU en de ICAO over de strategie voor 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;

- beleidsrichtsnoeren en beleidstoelichtingen voor de nationale regelgeving in het kader van de Wet Luchtvaart en de Luchtvaartwet met betrekking tot veiligheidseisen voor luchtvaartuigen, functies van luchtvervoerend personeel, luchthavens, luchtvaartondernemingen en luchtverkeerdiensten.

Bij het vaststellen van (inter)nationale wet- en regelgeving moet ook gekeken worden naar de impact van deze regels op de Nederlandse luchtvaartbedrijven. Hier dient nadrukkelijk naar het level playing field te worden gekeken van het Nederlandse bedrijfsleven ten opzichte van de directe Europese en Amerikaanse concurrenten.

Gegeven het grote belang van het bevorderen van adequate regelgeving op het gebied van veiligheid zoals neergelegd in de algemene en operationele doelstellingen zijn de Nederlandse inspanningen bovendien gericht op een actieve deelname en vertegenwoordiging in de verschillende internationale gremia.

Nederland ontvangt vliegtuigen vanuit de hele wereld, die aan de eisen moeten voldoen die internationaal worden gesteld. ICAO stelt deze eisen en controleert de implementatie en naleving daarvan. Uit deze onderzoeken blijkt dat niet alle landen kans zien om in alle opzichten aan deze internationale eisen te voldoen. Daarom voert Nederland een actief veelzijdig beleid om de veiligheid elders te bevorderen. Dit beleid is enerzijds gericht op de controle van de bezoekende vliegtuigen en de luchtvaartautoriteiten, anderzijds op het ondersteunen van landen die behoefte hebben aan verbetering van hun luchtvaartveiligheid. Daarbij richt Nederland zich met name op landen waarmee een frequente verbinding wordt onderhouden. De controle en ondersteuning krijgen als volgt vorm.

- Controle van bezoekende vliegtuigen door middel van SAFA inspecties (Safety Assessment Foreign Aircraft);
- Opleiding van personeel van luchtvaartautoriteiten via Train Air instituut in Nederland;
- Selectieve ondersteuning aan landen om lacunes in het veiligheidssysteem op te heffen;
- Ondersteuning van het ICAO financieel instituut voor ondersteuning;
- Ondersteuning van het ICAO onderzoeksprogramma van luchtvaartautoriteiten (USOAP).

Op het gebied van de security vormt de na 2001 aangenomen internationale – in het bijzonder de kaderverordening van de EG – en nationale wetgeving (de wijziging van afd 3a van de Luchtvaartwet) de basis voor maatregelen om nieuwe dreigingen tegen te gaan.

Aldus wordt met betrekking tot de beveiliging op korte termijn in het bijzonder aan de volgende instrumenten gewerkt:

- de afronding en uitwerking van het Nationale Beveiligingsplan en de daaraan gekoppelde plannen voor de individuele luchtvaartterreinen;
- de uitwerking van de kaderverordening van 30-12-2002 in verordeningen en andere instrumenten van de EG voor een verdere harmonisatie van de minimumzorg voor de beveiliging;
- het uitbreiden van de instrumenten voor de beveiliging in verband met de veilige vluchtuitvoering conform de richtsnoeren van de Raad van

Transportministers van de EU en van de ICAO en conform de aanbevelingen van het Nederlandse platform voor de in-flight security; in dit verband ook het stimuleren van onderzoek naar nieuwe technieken en andere instrumenten voor een betere beveiligingszorg.

In de veiligheidsketen hangt het effect van het beleid af van de uitvoering en handhaving. Om een goede ketenwerking te bevorderen vindt overleg plaats met in het bijzonder de IVW. Tevens zullen de gevraagde en ongevraagde adviezen van de Veiligheid Advies Commissie Schiphol (VACS) betrokken worden bij de beleidsvorming.

#### *Financiële stimulering*

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

#### *Wet- en regelgeving*

Het luchtvaartproces is vergaand gereguleerd door onder andere brevettingen en certificeringen. Deze regulering is er zowel op het mondiale, Europese als nationale niveau. De nationale basis is de Wet Luchtvaart. Aanvullende normering en regulering wordt in 2005 voorbereid aan de hand van aanbevelingen die voortkomen uit het vervolg van het veiligheidsbeleid, nieuwe ontwikkelingen zoals EU-regulering, de verdere uitbouw van de EASA, de aangepaste standaards en aanbevelingen van ICAO en het wegwerken van de «achterstand».

Gezien het sterk internationale karakter van de luchtvaartveiligheid is participatie in en aansluiting bij Europese en mondiale initiatieven op het gebied van de vliegveiligheid van groot belang. De inspanningen zijn gericht op een zo sterk mogelijke afstemming tussen het Nederlandse beleid en de afspraken in regionaal, Europees en mondiaal verband naar aanleiding van de internationale ontwikkelingen. De EASA, JAA en ICAO produceren met enige regelmaat voorstellen die ook in nationale regelgeving moeten worden omgezet. Om «achterstanden» te voorkomen wordt deze wet- en regelgeving voortvarend opgepakt.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De internationale veiligheidsaudits in het kader van het ICAO safety oversight program leveren gegevens op over de taakuitvoering inzake regelgeving en uitvoering door Nederland op het gebied van de interne veiligheid. Deze vijfjaarlijkse audit naar de veiligheid, maar ook de audits van de JAA/EU, ECAC en de ICAO naar de security geven informatie over de voorwaarden scheppende condities en de wijze waarop deze condities worden geoperationaliseerd. Deze audits van internationale organisatie hebben in eerste instantie betrekking op het functioneren van de overheid, en zijn daarbij tevens herkenbaar gericht op het functioneren van de sector.

Tevens zijn SAFA-inspecties, die de IVW uitvoert naast een handhaving-instrument een goed monitoringsinstrument voor de veiligheid van bezoekende vliegtuigen.

Vanuit de Nederlandse overheid zijn de jaarberichten van de Inspectie van VenW van groot belang. De inspectie geeft immers direct uitvoering aan het gemaakte beleid en handhaaft de gestelde regels.

Voor de security zijn een aantal testmechanismen van toepassing waarmee de haalbaarheid van de doelen is na te gaan en te evalueren. In het bijzonder zijn de audits van de Europese Commissie, de ECAC en de ICAO te noemen.

Er zijn op dit artikel drie nieuwe beleidsevaluaties gepland. Het betreft hier onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate), veiligheids-onderzoek Nederland en ontwikkeling inzicht in causale relaties.

Het onderzoek naar interface in de luchtvaart is ingegeven door de constatering dat in het luchtvaartstelsel de relaties tussen verschillende partijen die tezamen het luchtvaartproces vorm geven, verbetering behoeven. In verband daarmee is een onderzoek ingesteld naar de manier waarop de interactie plaatsvindt en waar zich precies de zwakke plekken daarin bevinden.

Het veiligheidsonderzoek Nederland moet de vraag beantwoorden in hoeverre de Nederlandse luchtvaart gericht is op permanente verbetering en het onderkennen van elementen in het systeem die kunnen worden verbeterd.

Geruime tijd wordt in Nederland en in samenwerking met de Verenigde Staten van Amerika onderzoek gedaan naar causale risico relaties in de luchtvaart. Dit heeft geleid tot een demonstratie model, op basis waarvan is vastgesteld dat het zinvol en mogelijk is om een causaal-risicomodel te ontwikkelen voor de luchtvaart, teneinde de inspanningen op het gebied van luchtvaartveiligheid goed te kunnen richten.

| Programma beleidsevaluaties                               |  |                  |   |                |
|---|--|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                                       | A. Startdatum<br>B. Einddatum                          | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Beleidsagenda Luchtvaart-veiligheid                       | A. 2008<br>B. 2008                                     | 2004 – 2008      | Evaluatie van de effecten van de implementatie van de beleidsagenda zoals opgesteld in 2003   | Ex post        |
| Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate) | A: 2004<br>B: pm                                       |                  | Inzicht in de interactie van de verschillende luchtvaartgebieden binnen de veiligheidsketen ter verdere verbetering van de veiligheid | Ex ante        |
| Veiligheidsonderzoek Nederland                            | A: 2004<br>B: 2005                                     | 2000 – 2004      | Onderzoek naar werking van de veiligheidsbeleidsketen in Nederland waarbij zowel overheid als sector beschouwd wordt                  | Ex post        |
| Ontwikkeling inzicht in causale relaties                  | A. na afronding ontwikkeling; verwacht 2007<br>B. p.m. | Na 2006          | Inzicht in de veiligheidsketen ter verdere verbetering van de veiligheid  | Ex ante        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

De luchtvaartsector is de primair verantwoordelijke uitvoerende partij om binnen de gestelde nationale en internationale grenswaarden een veilige luchtvaart te bereiken en te behouden.

De overheid stelt kaders en bindende voorschriften en ziet actief toe op de naleving daarvan. De mate waarin het geoperationaliseerde beleidsdoel gerealiseerd wordt, is daarmee niet alleen afhankelijk van de effectiviteit van de beleidsinzet vanuit de overheid op nationaal en internationaal niveau, maar met name ook van het succes van maatregelen en inspanningen zoals waar mogelijk te nemen respectievelijk te doen door de luchtvaartsector zelf.

De ontwikkelingen zijn in hoge mate afhankelijk van de resultaten die in internationaal verband worden gerealiseerd door de samenwerkende overheden (ICAO, JAA, EU (EASA), ECAC, Eurocontrol). De voortgang die geboekt wordt met harmonisatie activiteiten en de veiligheidsagenda's is in hoge mate bepalend voor de vergroting van de luchtvaartveiligheid. De strategische veiligheidsinitiatieven die door JAA (Europa) en FAA (Federal Aviation Authorities, VS) zijn genomen betreffen meerjarige inspanningen om te komen tot aanpassingen van het luchtvaartstelsel. De effectiviteit van deze zoektochten zal een langdurig effect hebben op de wereldluchtvaartveiligheid.

Daarnaast spelen ook allerlei organisaties een rol in de aanverwante sector, zoals NLR, TNO, Flight Safety Foundation, Eurosafe, International Air Transport Association (IATA), ECAC. Hoewel de verbetering van de veiligheid niet afhankelijk is van één van deze organisaties, is de gezamenlijke inspanning wel degelijk van invloed op het bereikte resultaat.

Sinds de scheiding van functies binnen de overheid en onderbrengen daarvan in verschillende organisaties binnen VenW is de inrichting en de effectiviteit van de samenwerking tussen die onderdelen van het ministerie van belang voor het bereiken van de beleidsdoelen.

### **Externe veiligheid luchtvaart**

#### **a. Toelichting**

De geoperationaliseerde beleidsdoelstelling luidt: voor de externe veiligheid rond luchthavens wordt ernaar gestreefd dat het risico voor omwonenden niet hoger is dan de wettelijke grenswaarde. Dit betekent dat de jaarlijkse TRG-score (Totaal Risico Gewicht) voor Schiphol gelijk of lager moet zijn dan de TRG-grenswaarde uit het Luchthavenverkeerbesluit.

Twee risicomaten worden in het algemeen in Nederland gehanteerd in het externe veiligheidsbeleid (EV-beleid) voor risicovolle activiteiten. Dit zijn het individueel of plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Met het GR wordt de kans en effect van een grootschaliger ramp met maatschappelijke ontwrichting bepaald. Vanwege het in verhouding grote schaalverschil met andere risicovolle activiteiten is er tot nog toe geen expliciet groepsrisicobeleid voor luchthavens ontwikkeld. Wel is er voor Schiphol een separate maat voor het totaal risico van de luchtvaart ontwikkeld, het zogenaamde Totaal Risico Gewicht (TRG). Het TRG is het product van de gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging per gebruiksjaar en het gesommeerde maximum startgewicht van de

vliegtuigbewegingen in het gebruiksjaar. Het totale risicogewicht van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol mag per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton bedragen.

De TRG-grenswaarde is opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

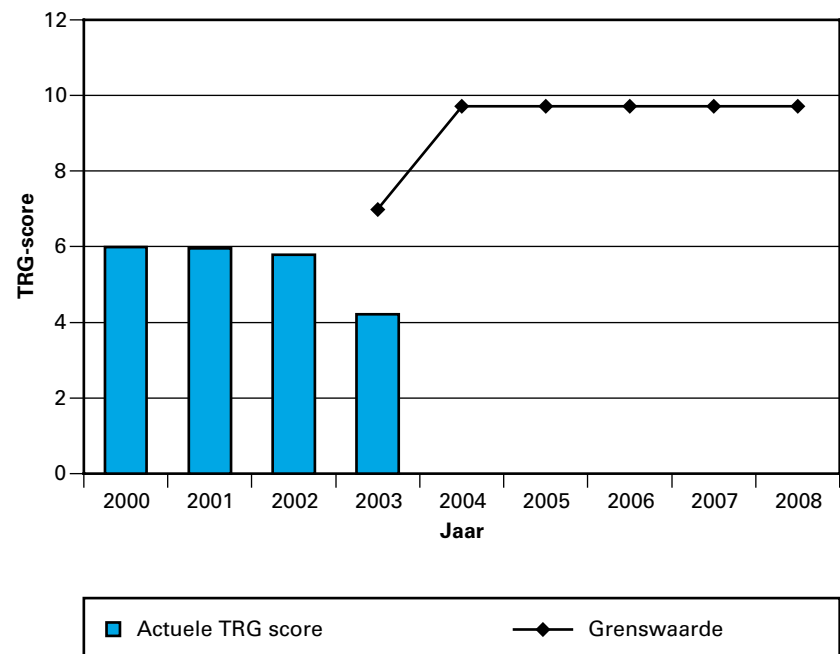
Daarnaast gelden er beperkingen aan het ruimtegebruik in zones die gebaseerd zijn op plaatsgebonden risico contouren, waarmee de risico's aan de effectzijde in de omgeving van de luchthaven beheerst worden. Deze zones zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). De beperkingen aan het ruimtegebruik hebben betrekking op nieuwbouw van woningen, dichtheden voor de vestiging van nieuwe bedrijven en bouwhoogtebeperkingen voor een veilige vluchtuitvoering. Daarnaast geldt voor bewoners binnen de zones met de hoogste risico's ( $PR > 10^{-5}$ ) een aanbod om de woning te verkopen, zodat deze woningen aan de woonbestemming onttrokken kunnen worden. Het aanbod om de woning aan te kopen kan worden gezien als een gedragsbeïnvloedende maatregel. Hiermee is het huidige EV-beleid primair gericht op de beheersing van het plaatsgebonden risico rond de luchthaven. Het beleid gericht op beperking van het ruimtegebruik beïnvloedt tevens de ontwikkeling van het groepsrisico. In de Schipholwet staat opgenomen dat het Kabinet uiterlijk in 2007 groepsrisicobeleid implementeert.

De prestatie-indicatoren zijn:

- De jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit.
- Het aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones rond Schiphol.

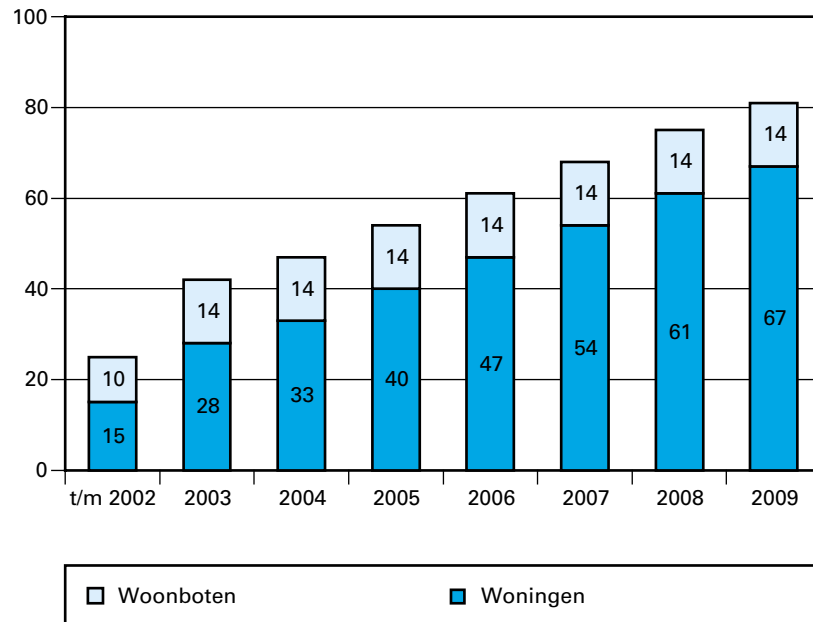
In de beleidsontwikkeling voor EV moet onderscheid worden gemaakt tussen de nationale luchthaven Schiphol enerzijds en de regionale en kleine luchthavens anderzijds. Voor regionale en kleine luchthavens moet in het kader van het beleidsproject RRKL uiterlijk in 2005 interim beleid op het gebied zijn geformuleerd.

#### Totaal Risico Gewicht Schiphol





**Het aantal aangekochte en aan te kopen woningen en woonboten in de veiligheidssloopzone Schiphol gecumuleerd over de jaren**



In het eerste diagram wordt het Totaal Risico Gewicht over de afgelopen jaren weergegeven. De waarde die voor 2003 gegeven wordt geldt slechts voor een beperkte periode, vanaf de ingebruikname van de vijfde baan (van 20 februari tot eind 2003). Voor dit overgangsjaar is tevens een aparte grenswaarde afgeleid. Vooralsnog wordt aan de grenswaarde voldaan.

Met betrekking tot het prestatiegegeven woonobjecten is in het tweede diagram aangegeven het aantal woningen en woonboten dat aangekocht zou moeten worden en het aantal dat reeds aangekocht is. Op dit moment is niet bekend hoeveel eigenaren de keuze hebben gemaakt om niet tot verkoop over te gaan.

**b. Beleidsinstrumenten**

*Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

De beleidsvoorbereiding en ontwikkeling op het gebied van de externe veiligheid is in volle gang, zowel op het gebied van de beleidsinnovatie EV-groepsrisico van het Schipholbeleid als de uitwerking van het EV-beleid voor regionale luchthavens. Voor Schiphol gelden inmiddels, op basis van de herziene Luchtvaartwet, nieuwe normen voor EV. Met de uitvoering en monitoring hiervan wordt momenteel ervaring opgedaan. Bij de evaluatie van het normstelsel Schiphol in 2005/2006 wordt een en ander opnieuw bezien. Het voornaamste instrument van beleid is de EV-berekening van risico's van de luchtvaart voor de omgeving (omwonenden) van luchthavens. In 2003 is gestart met een grondige review van het huidige rekeninstrumentarium voor het EV-beleid, mede ten behoeve van EV-inzichten voor het beleidstraject RRKL (zie tevens artikel 11). Een in 2002 door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) geactualiseerd rekenmodel EV voor regionale en kleine luchthavens blijkt in de praktijk instabiele uitkomsten te geven, waardoor tot de review van het gehele rekenvoorschrift besloten is. De resultaten hiervan worden gehanteerd in de toekomstige beleids- en evaluatietrajecten.

Na het gereed komen van een demo causaal model is in 2003 duidelijk geworden dat het bereiken van standstill groepsrisico bij Schiphol ten opzichte van 1990, ook met een causaal model, praktisch gezien niet realiseerbaar is. Ook de ontwikkeling van het statistisch causaal model heeft vanwege de complexiteit van de materie vertraging opgelopen. De Schipholwet is in overleg met de Kamer in 2004 hierop aangepast. In dit kader wordt bezien welke mogelijkheden een alternatieve wijze van omgaan met groepsrisico (de zgn gebiedsgerichte benadering) biedt. Het causale model zal wel verder ontwikkeld worden, zonder koppeling aan een EV-maat. Voorlopige nieuwe opleverdatum is 2007.

#### *Convenanten en afspraken*

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat spant zich in om het internationale draagvlak voor een integrale veiligheidsbenadering te bevorderen. In contacten met andere landen en in het multilaterale kader van met name de EU, de ECAC en ICAO zal dit draagvlak worden gezocht. Daarbij wordt er rekening mee gehouden dat de Nederlandse benadering voor wat betreft de externe veiligheid luchtvaart in grote mate uniek is in de wereld en Europa. Lopende onderzoeken naar causale modellering en interfaces in de luchtvaartveiligheid (gate to gate) worden in dit verband onder de aandacht gebracht.

#### *Financiële stimulering*

In de PKB is opgenomen dat er bij MAA maatregelen getroffen moeten worden om aan de externe veiligheid te kunnen voldoen. De benodigde investeringen hiervoor zullen in 2005 en 2006 plaatsvinden.

#### *Uitvoering en handhaving*

Een belangrijk element van handhaving vormt de grenswaarde van het jaarlijkse TRG. Vanaf ingebruikname van het vijfbanenstelsel zal de IVW dienaangaande handhaven (Regeling Milieu Informatie). Een ander belangrijk element van uitvoering en handhaving vormt de daadwerkelijke implementatie van ruimtelijkeordeningsbeperkingen zoals vastgelegd in het LIB door gemeenten en het toezicht daarop. Aangezien dit in ruimtelijkeordeningskader veelal plaatsvindt buiten het directe blikveld van de Minister van VenW zullen hierover afspraken worden gemaakt met de direct betrokken partijen.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid is een raming opgenomen van de kosten voor de aankoop en sloop van woningen in de veiligheids-sloopzone rondom Schiphol ten gevolge van de inwerkingtreding van de Schipholwet (zie ook figuur op de vorige pagina). Vanaf inwerkingtreding van het LIB is de uitvoering een verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten.

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Luchthavens en luchtruim en luchtvaartmaatschappijen) wordt verantwoord op artikel 18 IVW.

In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor Luchthavens en luchtruim en luchtvaartmaatschappijen worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000) |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 2004  | 2005  |
| Domein Luchthavens en luchtruim          | 8 649 | 8 955 |
| Domein Luchtvaartmaatschappijen          | 8 615 | 8 329 |

#### Monitoring en beleidsevaluatie

In de door het kabinet uit te voeren brede beleidsevaluatie die doorloopt tot in 2005 van de nieuwe normen in de Schipholwet (ex post toets op gelijkwaardigheid met PKB), krijgen in ieder geval volgende EV-onderwerpen aandacht. Ten eerste een vergelijking van de uitkomsten van uitgevoerde TRG-bepalingen met de wettelijke vastgelegde grenswaarde. Ten tweede de effectiviteit van het TRG-instrument in relatie tot het structureel vermijden van plaatsgebonden risiconiveaus buiten de sloopzones  $-10^{-5}$ .

| Programma beleidsevaluaties           |                               |  |  |                |
|---------------------------------------|-------------------------------|--|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode   | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| EV-beleid Schipholwet                 | A. 2003<br>B. 2005            | Inwerkingtreding<br>vanaf februari 2003<br>tot evaluatiemoment | Eenzijds de<br>gelijkwaardigheid van<br>het stelsel ten<br>opzichte van de PKB<br>evalueren én<br>anderzijds de<br>effectiviteit van het<br>nieuwe instrumenta-<br>rium bezien | Ex post        |
| Pilot gebiedsgerichte benade-<br>ring | A: 2004<br>B: 2006            | 2006   | Toepasbaarheid voor<br>GR beleid   | Ex ante        |

Zoals reeds bij de operationele doelstelling voor EV is aangegeven wordt het externe veiligheidsbeleid voor de kleine en regionale luchthavens nog ontwikkeld. Te zijner tijd worden ook hiervoor monitoringsinstrumenten ontwikkeld en een evaluatieprogrammering opgezet.

#### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Momenteel zijn alleen voor Schiphol grenzen vastgesteld voor externe veiligheid. De luchtvaartsector is de primair verantwoordelijke uitvoerende partij om binnen de grenswaarde Totaal Risico Gewicht te blijven. Daarnaast is het lokale bevoegde gezag verantwoordelijk voor het aanhouden van de beperkingen die gesteld zijn aan de ruimtelijke omgeving. Hierdoor wordt beoogd zowel een veilige omgeving te bereiken en te behouden. De inspectie VenW divisie luchtvaart respectievelijk de VROM inspectie zien actief toe op de naleving en handhaving van het beleid.

De mate waarin het geoperationaliseerde beleid gerealiseerd wordt, is daarmee niet alleen afhankelijk van de effectiviteit van de beleidsinzet vanuit de overheid, maar met name ook van het succes van maatregelen en inspanningen door de luchtvaartsector zelf. Zo leidt de inzet van veiliger vliegtuigen met een lagere ongevalkans, tot meer groei ruimte binnen de grenzen voor TRG en de vastgestelde ruimtelijke zones. De externe veiligheidsgrenzen voor Schiphol zijn afgeleid van een groeiscenario voor het jaar 2010, met meer dan 600 000 vliegbewegingen op Schiphol. Aangezien dat aantal ruim boven het huidige aantal vliegbewegingen ligt, is er vooralsnog voldoende ruimte voor groei binnen deze grens voor de externe veiligheid.

Naast de inzet van de sector geldt dat de inrichting en de effectiviteit van de samenwerking tussen de beleidskernen en de inspecties VenW en VROM van belang is voor het bereiken van de beleidsdoelen.

### 09.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)    |               |              |               |              |              |              |              |
|---|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>09 Veilige luchtvaart</b>                                | 2003          | 2004         | 2005          | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| <b>Verplichtingen</b>                                       | <b>11 476</b> | <b>6 257</b> | <b>10 684</b> | <b>7 587</b> | <b>7 656</b> | <b>7 656</b> | <b>6 762</b> |
| <b>Uitgaven:</b>  | <b>11 253</b> | <b>6 594</b> | <b>9 301</b>  | <b>9 204</b> | <b>7 656</b> | <b>7 656</b> | <b>6 762</b> |
| <b>09.01 Programma-uitgaven</b>                             | <b>10 087</b> | <b>5 829</b> | <b>8 639</b>  | <b>8 639</b> | <b>7 139</b> | <b>7 139</b> | <b>6 245</b> |
| <i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i> | 775           | 675          | 430           | 430          | 430          | 430          | 430          |
| Bijdragen internationale organisaties                       | 775           | 675          | 430           | 430          | 430          | 430          | 430          |
| <i>09.01.02 Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i> | 0             | 3 490        | 6 157         | 6 157        | 4 657        | 4 657        | 3 763        |
| Investerings:   |               |              |               |              |              |              |              |
| aankoop/sloop veiligheidsloopzone Schiphol                  | 7 687         | 3 490        | 4 657         | 4 657        | 4 657        | 4 657        | 3 763        |
| Externe veiligheid regionale luchthavens                    | 0             | 0            | 1 500         | 1 500        | 0            | 0            | 0            |
| <i>09.01.08 HGIS uitgaven</i>                               | 852           | 1 015        | 1 015         | 1 015        | 1 015        | 1 015        | 1 015        |
| Bijdragen internationale organisatie ICAO                   | 852           | 1 015        | 1 015         | 1 015        | 1 015        | 1 015        | 1 015        |
| <i>09.01.99 Overige programma uitgaven</i>                  | 773           | 649          | 1 037         | 1 037        | 1 037        | 1 037        | 1 037        |
| Anticiperend onderzoek                                      | 773           | 649          | 1 037         | 1 037        | 1 037        | 1 037        | 1 037        |
| <b>09.02 Apparaatsuitgaven</b>                              | <b>1 166</b>  | <b>765</b>   | <b>662</b>    | <b>565</b>   | <b>517</b>   | <b>517</b>   | <b>517</b>   |
| <b>09.03 Ontvangsten</b>                                    | <b>305</b>    | <b>33</b>    | <b>33</b>     | <b>33</b>    | <b>33</b>    | <b>33</b>    | <b>33</b>    |

## 09.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit   |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 09 Veilige luchtvaart   | 2005         |              | 2006         |              | 2007         |              | 2008         |              | 2009         |              |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 9 301        |              | 9 204        |              | 7 656        |              | 7 656        |              | 6 762        |              |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 662          |              | 565          |              | 517          |              | 517          |              | 517          |              |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>8 639</b> |              | <b>8 639</b> |              | <b>7 139</b> |              | <b>7 139</b> |              | <b>6 245</b> |              |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| 4. juridisch verplicht  | 97%          | 8 366        | 89%          | 7 689        | 83%          | 5 952        | 83%          | 5 952        | 81%          | 5 058        |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%           | 0            | 0%           | 0            | 0%           | 0            | 0%           | 0            | 0%           |              |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 2%           | 206          | 4%           | 355          | 4%           | 260          | 3%           | 180          | 1%           | 90           |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 1%           | 67           | 7%           | 595          | 13%          | 927          | 14%          | 1 007        | 18%          | 1 097        |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%           | 0            | 0%           | 0            | 0%           | 0            | 0%           | 0            | 0%           |              |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b>  | <b>8 639</b> | <b>100%</b>  | <b>8 639</b> | <b>100%</b>  | <b>7 139</b> | <b>100%</b>  | <b>7 139</b> | <b>100%</b>  | <b>6 245</b> |

### *Juridisch verplicht*

Juridisch verplicht is de aankoop/sloop van objecten in de veiligheidszone rondom Schiphol, alsmede de financiering van externe veiligheidsmaatregelen rondom regionale en kleine luchthavens.

### *Bestuurlijk gebonden*

Bestuurlijk verplicht zijn de bedragen aan internationale organisaties zoals IIASL, ABIS, ICAO en ECAC.

### *Beleidsmatig gereserveerd*

Beleidsmatig gereserveerd is het onderzoek in het kader van de luchtvaartveiligheid, security en externe veiligheid.

## 10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

### 10.1 Algemene beleidsdoelstelling

De Nederlandse overheid wil bereiken dat, binnen de wettelijk vastgelegde veiligheids en milieunormen, Nederland beschikt over een hoogwaardig Europees knooppunt van lucht en landzijdige infrastructuur, de mainport Schiphol, en voldoende luchtruimcapaciteit.

Dit artikel «faciliteren luchtvaartnetwerk» richt zich vooral op de aanwezigheid en verbetering van de luchtvaartinfrastructuur, zowel wat betreft de luchthavens, het luchtruim als de kennisinfrastructuur. Dit zijn de basisvoorwaarden voor het verkrijgen van de beoogde verbetering van het economisch en maatschappelijk functioneren van Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. In artikel 11 «effectief werkend luchtvaartbestel» staat de positie van de gebruikers van deze infrastructuur centraal. Het gaat daar om ordenings vraagstukken. De investeringen in de bereikbaarheid van de luchthavens over land, de zogenaamde landzijdige bereikbaarheid, valt onder de verantwoordelijkheid van het Directoraat-Generaal Personenvervoer en is opgenomen in het MIT.

De positie van Nederland in de luchtvaart wordt mede bepaald door de prestaties van de Nederlandse luchtvaartbedrijven en onderzoeksinstituten. Op de internationale markten kunnen deze bedrijven alleen functioneren als de Nederlandse overheid haar rol op constructieve manier invult. Dat betekent maatvoering: regels en handhaving waar nodig, maar tevens het afschaffen van overbodige regels, het zo veel als mogelijk leggen van de verantwoordelijkheid bij de sector zelf (onder toezicht), en het streven naar een Europees «level playing field». Hiermee wordt bijgedragen aan de algemene doelstelling van het kabinet te komen tot een kwart minder administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de algemene kabinetsdoelstelling om de innovatieve kracht ook van dit deel van het bedrijfsleven te verhogen.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de luchthavens heeft de regering verschillende verantwoordelijkheden. Het begrip «Schiphol/luchthaven als bedrijf» geldt daarbij voor de bedrijfsmatige aansturing van een luchthaven. Binnen de algemeen vastgestelde wet en regelgeving zijn de luchthaven en de vervoersbedrijven en een bedrijfsmatig opererende luchtverkeersleiding verantwoordelijk voor het gebruik van de luchthaven. Zij nemen ook de initiatieven voor eventuele veranderingen en uitbreidingen. De overheid stelt de voorwaarden waaronder een luchthaven zijn activiteiten mag ontplooiën vast en ziet vervolgens toe op de naleving van die voorwaarden. Thans is dit bevoegd gezag in alle gevallen nog de rijksoverheid. Het streven is om deze verantwoordelijkheid voor de regionale en kleine luchthavens te decentraliseren.

Vanwege het grote belang van de luchtvaart voor Nederland en de grote schaal waarop effecten optreden ten aanzien van de economie en de werkgelegenheid, voor de milieukwaliteit, de veiligheid voor omwonenden, en de ruimtelijke ordening heeft de overheid ook een algemene verantwoordelijkheid. De luchthaven heeft immers zelf geen zeggenschap over de nationale ruimtelijke ordening, infrastructuur en het vestigingsklimaat, terwijl dit wel randvoorwaarden zijn voor het optimaal functioneren van de luchthaven.

## 10.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit geoperationaliseerde doelstellingen voor:

- de luchthavencapaciteit en
- de luchtruimcapaciteit

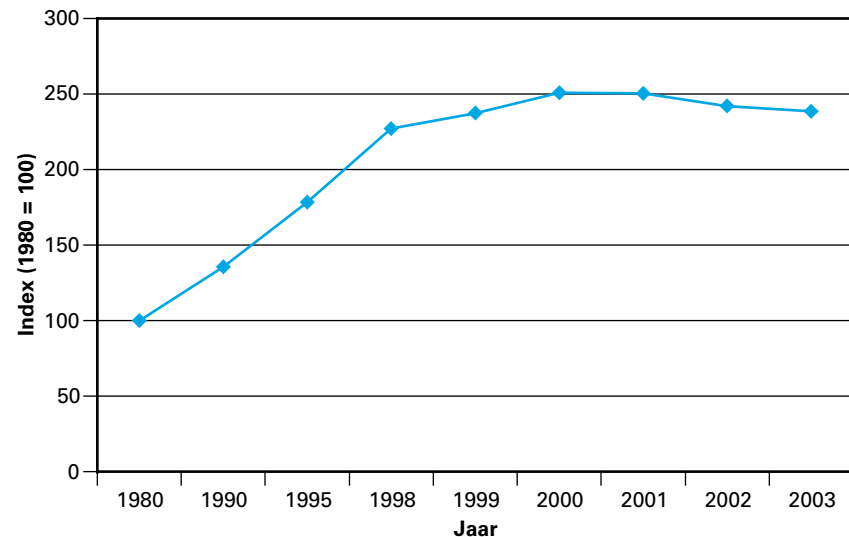
### Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

#### a. Toelichting

Het beleid van de regering is er concreet op gericht Schiphol haar positie, als vierde luchthaven in Europa, te laten behouden ook bij een groeiende markt. Voorwaarde daarvoor is de beschikbaarheid van een adequate luchthaveninfrastructuur. Er wordt van uit gegaan dat de mainport Schiphol in de periode tot 2010 circa 600 000 vliegbewegingen en circa 60 miljoen passagiers per jaar kan verwerken. Voor de periode erna is voor de mainportdoelstelling naar de huidige inzichten een verdere groei tot 700 à 800 000 bewegingen mogelijk nodig, corresponderend met maximaal 80 miljoen passagiers. Het is aan de luchthaven om plannen te ontwikkelen die een optimaal gebruik mogelijk maken binnen door de overheid opgestelde en op te stellen wet- en regelgeving.

In de wet luchtvaart zijn de randvoorwaarden vastgelegd waarbinnen de luchtvaartsector dient te opereren. De prestatie-indicator is de gerealiseerde capaciteit van de luchthaven Schiphol in een jaar. Dit is het aantal vliegbewegingen dat de luchthaven in een jaar kan verwerken.

#### Ontwikkeling gerealiseerde capaciteit (vliegbewegingen) Schiphol



#### b. Beleidsinstrumenten

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Voor de korte termijn (tot 2010–2015) biedt naar verwachting het vijfbanenstelsel voldoende capaciteit voor de luchthaven Schiphol. De beleidsinspanning van het rijk is gericht op het handhaven van de milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden voor Schiphol. In 2005 wordt de wettelijk vastgelegde evaluatie van de Schipholbesluiten afgerond. Onderdeel

hiervan is een Milieu Effect Rapportage (MER). In dit traject wordt zo besluitvorming (in 2006) voorbereid aangaande het milieustelsel voor Schiphol. Daarnaast wordt in het traject Mainport beleid voorbereid om tot een standpunt te komen over de langere termijnontwikkeling van Schiphol en over voorstellen van de sector voor aanpassing van het banenstelsel.

Daarbij worden op basis van de Schipholwet de randvoorwaarden gesteld waarbinnen een eventuele uitbreiding moet worden afgewikkeld. De beoordeling van de verdere ontwikkeling is opgenomen in een bredere aanpak waarin het ministerie zich richt op de positie van Schiphol in de Randstad. Hierin worden ook de landzijdige aspecten van de luchthaven behandeld: bereikbaarheid, economische spin-off, ruimtelijke en ecologische verwevenheid met de omgeving. Daarbij zal eveneens de internationale ontwikkeling met betrekking tot (fusies tussen) luchtvaartmaatschappijen, luchtvracht, de positie van de regionale luchthavens en de wensen om in Europees verband verder te studeren op de ontwikkeling van luchthavencapaciteit in ogenschouw worden genomen.

#### *Wet- en regelgeving*

De werking van de Wet luchtvaart met betrekking tot Schiphol wordt gemonitord en geëvalueerd van 2003–2005. Indien deze evaluatie daartoe aanleiding geeft, zullen het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit worden gewijzigd. Ten behoeve van de overige geluidsaspecten, veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en geur wordt verwezen naar de beleidsinstrumenten bij artikel 9 en 12.

Het streven is om in dezelfde periode nader inzicht te krijgen in de beleidsvoornemens voor de langere termijn.

#### *Uitvoering en handhaving*

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid is een raming opgenomen voor Investerings Kostenconvenant Schiphol. Het merendeel van de hieronder vallende taken zijn activiteiten t.b.v de uitbreiding van de luchthaven Schiphol. Met de ingebruikname van de 5e baan is het merendeel van de activiteiten inmiddels uitgevoerd. Hetgeen resteert is de technische of administratieve afwikkeling van reeds uitgevoerde projecten en de verbreding van de Spaarnwoudertocht. De voorbereidingen voor deze verbreding zijn reeds gestart.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Voor de korte termijn zal evaluatie plaatsvinden van het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit ter toetsing van de conform de Schipholwet beoogde bescherming en de doelstelling van het instandhouden van de mainportfunctie van Schiphol op basis van:

- resultaten van monitoring van de milieu- en veiligheidseffecten van het gebruik van het vijfbanenstelsel, waaronder de monitoring van de geluidbelasting in het gebied tussen de (Lden-equivalenten van) 35 en 20 Ke;
- evaluatie van de invoering van de Europese maten voor de geluidbelasting (Lden voor het etmaal, Lnight voor de nacht);
- uitbreiding van het geluidbeleid voor het gebied buiten de 35 Ke op basis van voorstellen van een onafhankelijke adviescommissie.



| Programma beleidsevaluaties  |                               |                  |   |                |
|--|-------------------------------|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Schipholstelsel:<br>Luchthavenindelingbesluit en<br>Luchthavenverkeerbesluit | A. 2003<br>B. 2006            | 2003–2005        | Evaluatie van de werking van het wettelijk stelsel voor Schiphol. Het betreft hier de volgende thema's: feiten, beleidseffectiviteit en beleidsverbetering. | Ex post        |

De ex-post evaluatie van de Schipholwetgeving in 2006 moet ook inzicht geven in bereikte doelen ten aanzien van de mainport

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

De directe invloed van de rijksoverheid op het bereiken van de gewenste sociaal-economische doelen rond de mainport Schiphol is moeilijk meetbaar. Het samenspel en de onafhankelijke ontwikkelingen van bijvoorbeeld gemeenten, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid maakt de mainport. Het Rijk heeft hier in beperkte mate een stimulerende rol, onder andere in het realiseren van de markttoegang voor de luchtvaartmaatschappijen, de benodigde landzijdige infrastructuur en het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden.

In directe zin levert de mainport een belangrijke bijdrage aan de sociaal-economische ontwikkeling van ons land. Er bestaan nu nog geen eenduidige indicatoren voor de indirecte bijdrage van de mainport aan de sociaal-economische ontwikkeling van ons land. In het kader van het mainportproject wordt wel onderzocht, onder andere in samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken, op welke wijze de indirecte bijdrage concreet kan worden benoemd. Wel kan deels kwantitatief en deels kwalitatief aangegeven worden of de beschikbare capaciteit aan luchthaveninfrastructuur en luchtruim voldoende is voor het realiseren van de doelstellingen.

### **Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit**

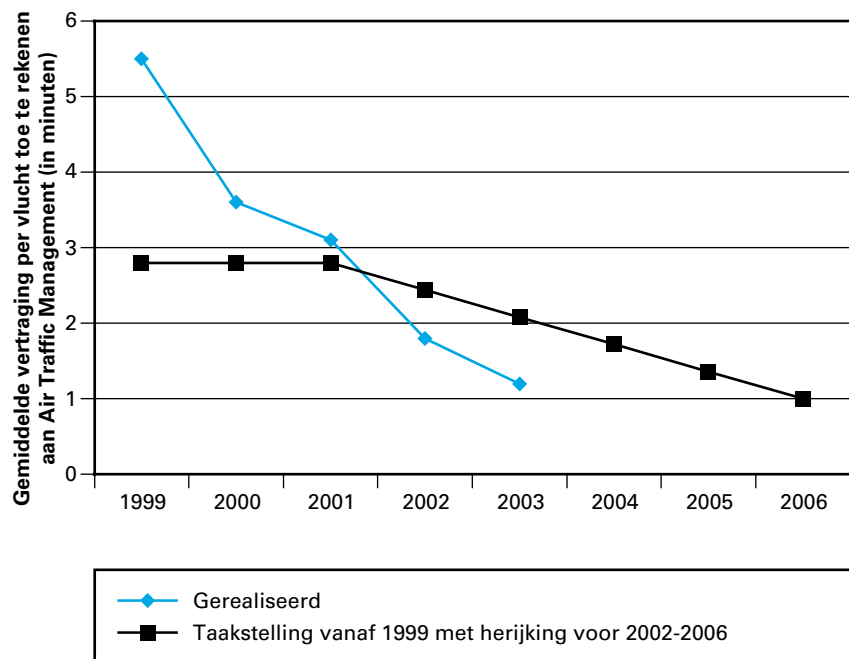
#### **a. Toelichting**

##### *Hogere luchtruim*

De positie van de mainport Schiphol en van de overige luchthavens worden mede bepaald door de beschikbare capaciteit in de lucht. In het Europese luchtruim is sprake van een capaciteitsprobleem. De Europese luchtverkeerssnelwegen slibben dicht met als gevolg vertragingen in de hogere lagen van het Europese luchtruim. Het beleid van de regering is erop gericht de capaciteit in het luchtruim zodanig te verhogen dat Schiphol de eerder aangegeven hoeveelheden vliegtuigbewegingen kan verwerken op een betrouwbare en veilige wijze.

Als prestatie-indicator wordt gehanteerd het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. De rijksoverheid heeft overigens geen directe invloed op deze indicator.

**Taakstelling Eurocontrol-landen voor het terugdringen van vertragingen in (het hogere deel van) het Europese luchtruim**



De regering zet in op een efficiënter beheer van het luchtruim door de Europese landen. Een oorzaak van de vertragingen in het luchtruim is een lappendeken van verantwoordelijkheden in het Europese luchtruim. Slechts door enkele Europese landen (Duitsland, België, Luxemburg, Nederland) zijn bevoegdheden met betrekking tot het nationale luchtruim afgestaan aan een internationale organisatie, Eurocontrol. In het verband van de Europese Unie (EU) wordt uniformering en schaalvergroting bij de regelgevende functie met betrekking tot luchtverkeersleiding uitgewerkt.

Het bewerkstelligen van de gewenste capaciteit in het luchtruim vergt institutionele aanpassingen. Het streven is gericht op de realisatie van het zogenaamde Single-Skyconcept van de EU (Single European Sky, SES) uit 2004, met daarin het versterken van de positie van de EU als regelgever voor luchtverkeersdienstverlening.

Als prestatie-indicator geldt hier de implementatie van een drietal verordeningen op basis van SES in de Nederlandse wet en regelgeving. Het betreft de:

- dienstverleningsverordening;
- luchtruimverordening;
- interoperabiliteitsverordening.

Nederland speelt een actieve diplomatieke rol bij het tot stand komen van SES. Nu het basisconcept in 2004 is aanvaard (1e fase) zal er nog jarenlang hard gewerkt moeten worden op Europees niveau om de kaderregels uit te werken in de noodzakelijke gedetailleerde regelgeving. Op nationaal niveau moet de wet- en regelgeving in overeenstemming worden gebracht met de Europese wetten en regels en moethet nieuwe

systeem operationeel gemaakt worden. De implementatie en uitwerking van SES strekt zich wellicht uit tot tenminste 2010.

#### *Lage luchtruim*

De beleidsdoelstelling voor de luchtverkeersbeveiliging in het Nederlandse luchtruim is erop gericht deze zo doelmatig mogelijk te doen plaats vinden, en in beginsel buiten bezwaar van de rijksbegroting luchtverkeersdienstverlening kostendekkend te doen plaatsvinden.

Deze dienstverlening wordt verzorgd door de LVNL en betaald uit heffingen op het luchtverkeer. Doel is een efficiënte en kostendekkende organisatie die klaar staat voor toekomstige ontwikkelingen, daarbij gebruik makend van de mogelijkheden van de Single European Sky voor het behartigen van de Nederlandse belangen en in het bijzonder van de mainport Schiphol.

### **b. Beleidsinstrumenten**

#### **Hogere luchtruim**

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Gelet op de lappendeken van verantwoordelijkheden in het Europese luchtruim, wil Nederland dat de EU de Europese regelgevende functie met betrekking tot luchtverkeersleiding gaat vervullen. In Europa gaat het om het 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 prijs-prestatieverhouding en schaalvergroting van luchtverkeersleidingcentra).

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.

Als uitvloeisel van de Single-Skybenadering zullen de lidstaten onderling afspraken moeten maken met hun buurlanden over de verdere invulling van het Single-Skyconcept. Voor wat betreft Noordwest Europa geldt het volgende. Binnen Europa zijn te veel luchtverkeersleidingcentra. Voor de hogere luchtlagen beschikken de Benelux en Noord-Duitsland over UAC-Maastricht. Het UAC-Maastricht is volgens Nederland een goed voorbeeld van de Single-Skygedachte. Het Nederlandse beleid is daarom gericht op het in overeenstemming krijgen van de aanpak betreffende UAC-Maastricht en Single Sky. 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 afhandelingcapaciteit in het luchtruim te blijven leveren. Voorts wordt gewerkt aan het tot stand brengen van effectieve luchtverkeersleiding met Engeland, Frankrijk en Scandinavië. De vier landen willen ook een grotere zeggenschap over de ontwikkeling van UAC-Maastricht.

Binnen Nederland vindt periodiek overleg plaats tussen betrokken overheden en luchtverkeersleiding. Door middel van verdergaande afstemming tussen civiel en militair luchtruim, hervakaveling ten gunste van het civiele deel van het luchtruim en technologische innovatie wordt

geprobeerd het aanbod van luchtruim mee te laten groeien met de behoefte. Vanwege de beperkte controle in de lagere luchtlagen over het gebruik van kleine vliegtuigen, helikopters en dergelijke, wordt aandacht besteed aan een zo veilig mogelijk gebruik van deze luchtvaartuigen en aan het beperken van de overlast op de grond door het treffen van maatregelen in het luchtruim.

#### *Financiële stimulering*

De overheid stimuleert de ontwikkeling van innovatie in het luchtruim. De inzet op een efficiënte benutting van het luchtruim boven Nederland vereist onderzoek en stimulering van de toepassing van technologische innovaties. Het door de LVNL en andere sectorpartijen opgerichte centre d'excellence op ATM-gebied brengt in beeld wat voor de korte termijn en de langere termijn nodig is aan ATM-onderzoek.

De overheid onderkent daarbij een verantwoordelijkheid t.a.v. het luchtvaartbedrijfsleven en daarop werkzame instellingen. Daarom subsidieert de overheid het Nationaal Lucht en Ruimtevaart-laboratorium (NLR), een van de grote technologische instituten (GTI's) in Nederland. Een deel van de overheidsbijdrage aan het NLR is bestemd voor ATM-onderzoek.

De financiële bijdrage aan het NLR bestaat uit de subsidies van het Ministerie van Defensie (0,5 mln. Euro), Economische Zaken (2 mln. Euro), Onderwijs Cultuur en Wetenschappen (0,8 mln. Euro) en Verkeer en Waterstaat (ruim 17 mln. Euro). Omdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat penvoerend departement is, wordt de subsidie verantwoord op artikel 10.01.02 van HXII van de begroting.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Voor wat betreft monitoring komt Eurocontrol jaarlijks met een voortgangsrapportage over de capaciteit van het luchtruim. In het kader van het Europese ATM-programma van Eurocontrol is daarin de voortgang opgenomen van een breed scala aan maatregelen over de verbetering van de capaciteit en de veiligheid in het luchtruim.

| <b>Programma evaluatieonderzoek</b> |                               |                  |   |                |
|-------------------------------------|-------------------------------|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                 | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Totstandkoming Single European Sky  | A. Sep. 2005<br>B. Dec. 2005  | 2004-2005        | Nagaan in hoeverre het doel van de EU is bereikt om in 2004 de 1e fase van het beleid voor Single European Sky geïmplementeerd te hebben. En daarbij aangeven wat de resultaten voor Nederland zijn of zullen zijn. | Ex post        |

### **Lage luchtruim**

#### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

De LVNL is een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) met wettelijke taken op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging in het Nederlandse luchtruim. Het beleid is er op gericht deze luchtverkeersdienstverlening zoveel mogelijk kostendekkend te doen plaatsvinden. De dienstverlening op

Schiphol, voor het en-routeverkeer en voor het helikopterverkeer boven de Noordzee zijn volledig kostendekkend. Voor de kostendekking van de overige dienstverlening, in het bijzonder de regionale luchtverkeersleiding, is in het jaar 2000 een breed pakket van afspraken tot stand gekomen om geleidelijk maatregelen te implementeren gedurende een overgangperiode tot 2004. Vanaf 2004 is per saldo een landelijke kostendekking bereikt en zijn de begrotingsrelaties van VenW met de ZBO-LVNL beëindigd.

Zowel het departement als LVNL zullen actief zoeken naar samenwerkingsmogelijkheden, in het bijzonder met de partners in het verkeersleidingscentrum te Maastricht (in beheer bij Eurocontrol), n.l. de Beneluxlanden en Duitsland.

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

| <b>Programma evaluatieonderzoek</b> |                               |                  |   |                |
|-------------------------------------|-------------------------------|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                 | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Wet op de LVNL                      | A. Jan. 2005<br>B. Dec. 2005  | 1998–2004        | Evaluatie of de beoogde doelen van de instelling van de LVNL en of de bij de vorige evaluatie (1998) voorgestelde aanbevelingen zijn opgevolgd en met welk resultaat. | Ex post        |

#### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Voor de realisatie van de doelstelling voor het hogere luchtruim is Nederland afhankelijk van de opstelling van de overige lidstaten en de Europese Commissie. Nederland zal zich inspannen om binnen de termijnen die gesteld worden de nationale wet- en regelgeving op orde te hebben

### 10.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)  |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>  | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>  | <b>27 918</b> | <b>53 597</b> | <b>28 581</b> | <b>27 280</b> | <b>25 876</b> | <b>25 876</b> | <b>25 886</b> |
| <b>Uitgaven</b>  | <b>29 070</b> | <b>31 255</b> | <b>28 581</b> | <b>27 280</b> | <b>25 886</b> | <b>25 886</b> | <b>25 886</b> |
| <b>10.01 Programma-uitgaven</b>  | <b>26 799</b> | <b>29 795</b> | <b>27 181</b> | <b>25 931</b> | <b>24 561</b> | <b>24 561</b> | <b>24 561</b> |
| 10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit investeringen kostenconvenant Schiphol | 378           | 720           | 646           | 264           | 0             | 0             | 0             |
| 10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit Subsidies                               | 22 748        | 25 256        | 22 673        | 22 516        | 22 516        | 22 516        | 22 516        |
| 10.01.99 Overige programma uitgaven  | 3 673         | 3 819         | 3 862         | 3 151         | 2 045         | 2 045         | 2 045         |
| Anticiperend onderzoek   | 3 598         | 3 784         | 3 844         | 3 133         | 2 027         | 2 027         | 2 027         |
| Beleidsvoorbereiding en evaluatie  | 75            | 35            | 18            | 18            | 18            | 18            | 18            |
| <b>10.02 Apparaatsuitgaven</b>   | <b>2 271</b>  | <b>1 460</b>  | <b>1 400</b>  | <b>1 349</b>  | <b>1 325</b>  | <b>1 325</b>  | <b>1 325</b>  |
| <b>10.03 Ontvangsten</b>   | <b>11 581</b> | <b>3 306</b>  | <b>3 306</b>  | <b>3 306</b>  | <b>3 306</b>  | <b>3 306</b>  | <b>3 306</b>  |

### 10.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |               |        |               |        |               |        |               |        |               |        |
|---|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| <b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>   | 2005          |        | 2006          |        | 2007          |        | 2008          |        | 2009          |        |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 28 581        |        | 27 280        |        | 25 886        |        | 25 886        |        | 25 886        |        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 1 400         |        | 1 349         |        | 1 325         |        | 1 325         |        | 1 325         |        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>27 181</b> |        | <b>25 931</b> |        | <b>24 561</b> |        | <b>24 561</b> |        | <b>24 561</b> |        |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |               |        |               |        |               |        |               |        |               |        |
| 4. juridisch verplicht  | 91%           | 24 802 | 91%           | 23 481 | 92%           | 22 566 | 92%           | 22 526 | 92%           | 22 526 |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%            | 0      | 0%            | 0      | 0%            | 0      | 0%            | 0      | 0%            | 0      |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 9%            | 2 379  | 4%            | 1 066  | 4%            | 993    | 4%            | 993    | 4%            | 993    |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 0%            | 0      | 5%            | 1 384  | 4%            | 992    | 4%            | 1 042  | 4%            | 1 042  |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%            | 0      | 0%            | 0      | 0%            | 0      | 0%            | 0      | 0%            | 0      |
| 9. Totaal (=3)  | 100%          | 27 181 | 100%          | 25 931 | 100%          | 24 551 | 100%          | 24 561 | 100%          | 24 561 |

#### Juridisch verplicht

Juridisch verplicht zijn de bijdragen aan het NLR, de kosten van het aanwijzingsbesluit (het zogenaamde kostenconvenant Schiphol) en de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid.

#### Bestuurlijk gebonden

Het onderzoek ATM betreft het instellen van een gebruikersplatform LVC, een Vierlandenwerkgroep Eurocontrol en het maken van een prognose-model lucht-grond.

#### Beleidsmatig gereserveerd

Beleidsmatig gereserveerd is het onderzoek in het kader van het faciliteren van het luchtvaartnetwerk.

## 11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

### 11.1 Algemene beleidsdoelstelling

De Nederlandse overheid streeft naar een effectief werkend luchtvaartbestel waarbij Nederland beschikt over een hoogwaardig netwerk van internationale luchtvaartverbindingen. Dit netwerk is van groot economisch belang. Te denken valt aan de lage transportkosten voor passagiers en/of verladers met Nederland als oorsprong. Daarnaast levert het een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat, waarmee Europese distributiecentra of hoofdkantoren van buitenlandse ondernemingen in Nederland worden gevestigd.

De huidige status van Schiphol als Mainport is een verdienste van een succesvol samenspel in het heden en verleden tussen KLM (onderhouden van het netwerk), de luchthaven NVLS (infrastructurele voorziening) en overheid (creëren markttoegang, landzijdige bereikbaarheid). De combinatie van de verschillende rollen hebben tot dit succes bijgedragen.

Op dit moment zijn de mondiale luchtvaartverbindingen nog zeer gereguleerd. Buiten de EU geldt het systeem van bilateralisme, waarbij overheden via de uitwisseling van landingsrechten markttoegang voor de luchtvaartmaatschappijen uitwisselen. De overheid heeft derhalve een cruciale bemoeienis bij het verkrijgen van markttoegang die ten koste gaat van de (keuze)vrijheid van dienstverleners en consumenten. Ook al is er een wereldwijde trend naar liberalisering, toch is de kern van het huidige systeem niet gewijzigd.

Het streven van de Nederlandse overheid is om de luchtvaart uiteindelijk als «normale sector» te laten functioneren, waarbij de rol van de overheid verschuift van sturend naar faciliterend. Nederland ondersteunt de trend in de richting van liberalisering en neemt daartoe zelf op bilaterale, regionale en multilateraal vlak de nodige initiatieven. Een belangrijke factor daarbij is de ontwikkeling van het externe luchtvaartbeleid van de EU, waarbij in EU verband wordt onderhandeld met derde landen en in die gevallen dus niet meer door de lidstaten afzonderlijk.

Zeker in de huidige transitiefase, van een gereguleerde naar geliberaliseerde sector met een open luchtvaartmarkt, heeft de Nederlandse overheid de verantwoordelijkheid om een aantal publieke belangen te waarborgen op het gebied van de markttoegang en de netwerkqualiteit van de luchthaven Schiphol. Vanuit die verantwoordelijkheid heeft de overheid dan ook ten aanzien van de genoemde aspecten voorwaarden gesteld bij de goedkeuring van de fusie tussen Air France en KLM.

De publieke beleidsverantwoordelijkheid voor het luchtvaartbestel wordt in toenemende mate gedeeld met het Europese bestuursniveau. Dat geldt onder meer voor de regels inzake exploitatievergunningen voor luchtvaartmaatschappijen, markttoegang en tarieven die de komende tijd herzien worden en de regels voor de verdeling van slots. Voor de verwezenlijking van de Nederlandse doelstellingen is daarom een effectieve samenwerking met de andere lidstaten en de EU instituties vereist.

Met betrekking tot de overige Nederlandse luchthavens voor burgerluchtverkeer is het streven gericht op het zelfstandig functioneren en maatschappelijk verantwoord gebruik van deze luchthavens waarbij de

integrale beleidsafweging primair op regionaal niveau zal geschieden. Daarbij zullen randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid in acht moeten worden genomen.

### *11.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten*

De algemene doelstelling bestaat uit geoperationaliseerde doelstellingen voor:

- de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk en
- de regionale en kleine luchthavens

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

##### **a. Toelichting**

De geoperationaliseerde doelstelling is het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk om daarmee de internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht zeker te stellen. Voor wat betreft de kwaliteit van het netwerk is de streefwaarde om Schiphol te laten behoren tot de top van de Noordwest-Europese luchthavens. De overheid heeft daar overigens in beperkte mate directe invloed op. Het gedrag en de keuzen van luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitant zijn immers in hoge mate bepalend voor de netwerkkwaliteit. De overheid heeft een voorwaardenscheppende rol.

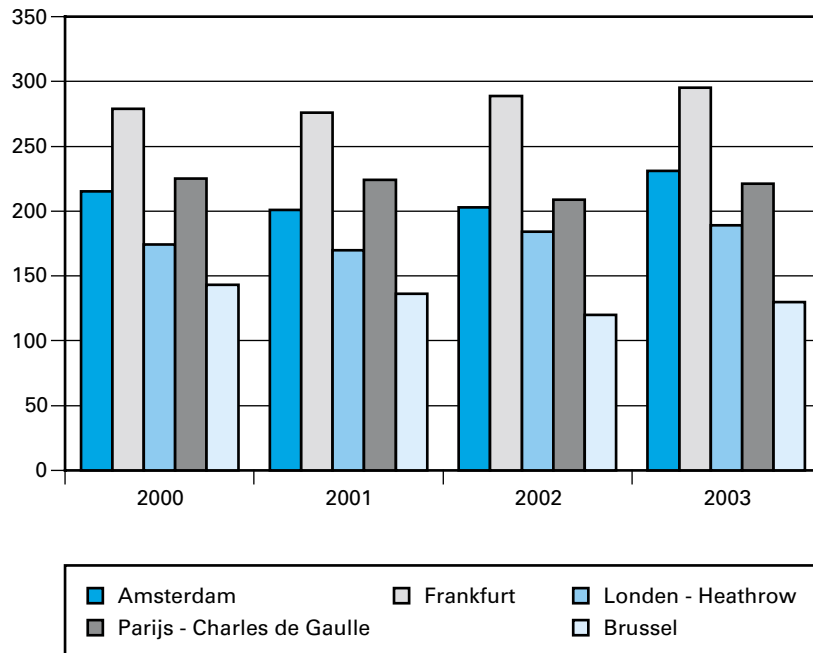
Schiphol zal moeten concurreren met luchthavens in grote landen zoals Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, die een natuurlijke grote «thuismarkt» hebben. Schiphol heeft dat niet, en is voor de netwerkkwaliteit in belangrijke mate afhankelijk van overstappassagiers.

Het aantal bestemmingen waarnaar vanaf Schiphol wordt gevlogen, het aantal vluchten per week (frequenties), aantal passagiers en de hoeveelheid vracht kunnen dienen als indicatoren voor de kwaliteit van het netwerk. Bezien is of verdere uitwerking van streefwaarden en indicatoren nodig is, maar de conclusie is dat de genoemde, relatief eenvoudige indicatoren voldoen als maatstaf.

De eerste figuur toont het aantal bestemmingen waarop jaarlijks vanaf vijf grote West-Europese luchthavens wordt gevlogen. Het gaat hier om directe vluchten, dus bestemmingen die zonder overstappen bereikbaar zijn. Verder betreft het hier alleen lijnverbindingen.

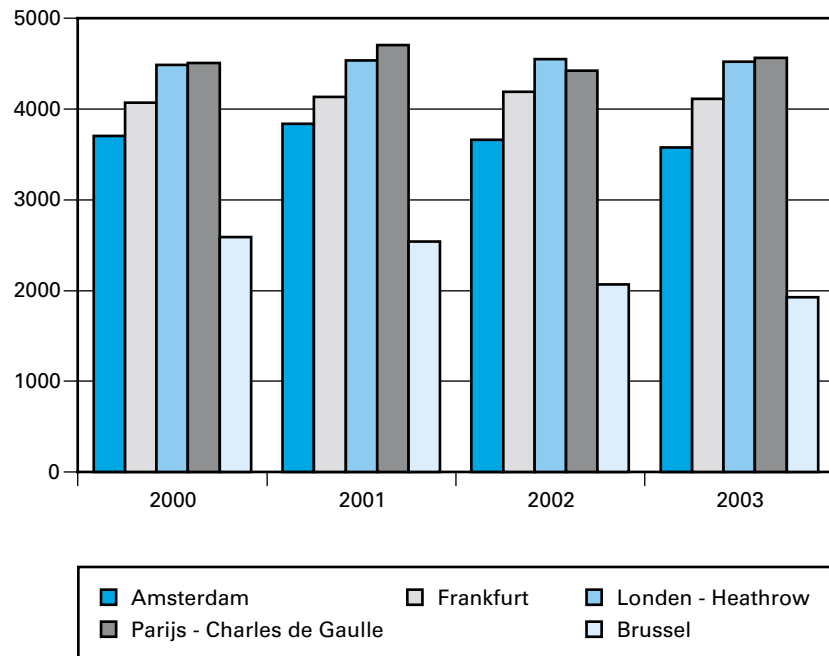


**Aantal bestemmingen waarnaar vanaf een luchthaven wordt gevlogen (bron: AAS, 2003)**

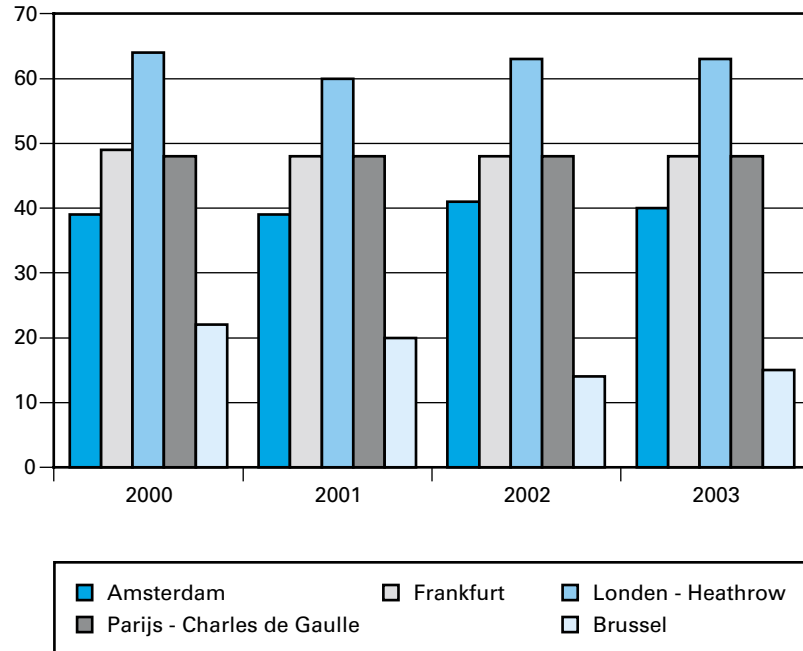


Ook voor de in de tweede grafiek opgenomen aantallen vluchten geldt dat deze alleen betrekking hebben op lijnverbindingen. De vermelde aantallen gelden voor een week in juni.

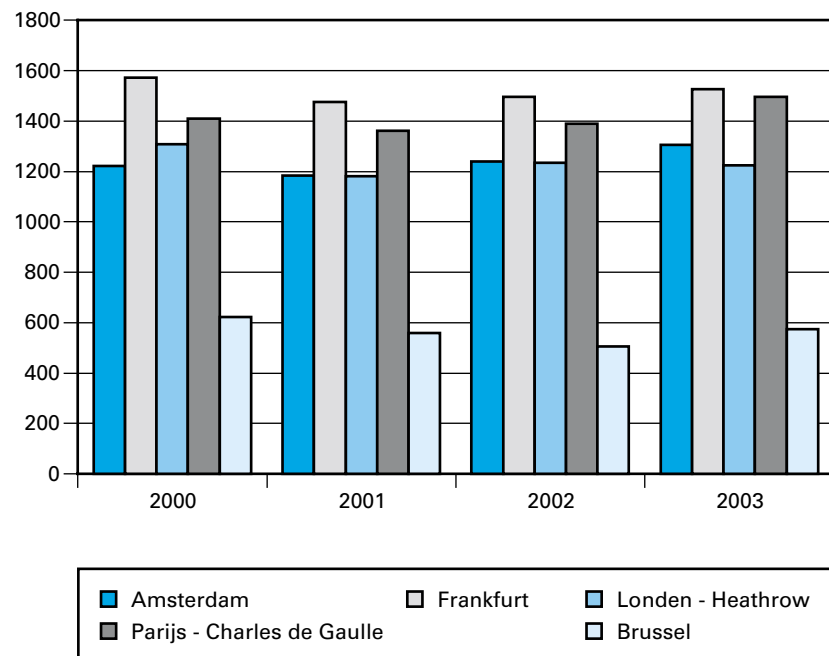
**Aantal vluchten per week per luchthaven (bron: AAS, 2003)**



### Aantallen passagiers in miljoenen per luchthaven



### Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)



## b. Beleidsinstrumenten

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

De markttoegang in de luchtvaart is buiten de EU nog steeds stringent gereguleerd op basis van een stelsel van bilaterale luchtvaartverdragen waarin landingsrechten door overheden worden uitgewisseld. De Nederlandse overheid behoudt dan ook voornamelijk de taak om binnen dat

luchtvaartpolitieke stelsel de landingsrechten voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te vergroten door middel van bilaterale onderhandelingen. Daartoe voert Nederland een actief onderhandelingsbeleid dat in eerste instantie vooral gericht is op de landen waarmee Nederland belangrijke luchtvaartpolitieke en economische relaties onderhoudt.

Daarnaast steunt Nederland de initiatieven om tot een open internationale vervoersmarkt te komen. Belangrijk in dat kader is de verdere ontwikkeling van het externe beleid van de EU, waarbij ook in EU verband wordt onderhandeld met derde landen. De EU onderhandelt thans met de VS over een open luchtvaartovereenkomst. Te verwachten is dat de komende tijd in Brussel ook mandaten voor EU onderhandelingen met een aantal andere landen worden besproken. Nederland draagt actief bij aan de vormgeving van het externe EU beleid en streeft er tevens naar ook in andere internationale verbanden liberalisatie te bevorderen.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het creëren van markttoegang voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen onder het bilaterale luchtvaartverdragen heeft de overheid bij de instemming met de fusie tussen Air France en KLM voorwaarden gesteld die er op gericht zijn de status van KLM als Nederlandse maatschappij de komende jaren zeker te stellen en daarmee de mogelijkheden om onder Nederlandse landingsrechten te mogen blijven vliegen. In dat kader is tevens een samenwerkingsovereenkomst tussen Nederland en Frankrijk gesloten met onder meer afspraken over onderlinge luchtvaartpolitieke steun. Hieraan zal de komende tijd invulling zal worden gegeven. Tegen de achtergrond van de Europese ontwikkelingen alsmede de fusie zal worden gezien of in het bilaterale luchtvaartpolitieke beleid accenten verlegd moeten worden.

Voor de mainportpositie is ook de netwerkkwaliteit van Schiphol bepalend. De bereikbaarheid van Nederland door de lucht is een cruciaal economisch en publiek belang. Bij de standpuntbepaling van de overheid over de fusie tussen Air France en KLM heeft de borging van dit belang dan ook een grote rol gespeeld. Ook op dit gebied zijn voorwaarden gesteld, waarbij onder meer afspraken zijn gemaakt over intercontinentale sleutelbestemmingen en het opereren vanuit een «multi-hub» systeem waarin de luchthavens Charles de Gaulle en Schiphol beide zowel een Europese als intercontinentale hubfunctie blijven vervullen. Invulling zal worden gegeven aan de monitoring van de afspraken en ontwikkeling van de hub-positie van Schiphol.

Een andere belangrijke peiler onder de mainport Schiphol is de kwaliteit van de infrastructurele voorziening die door N.V. Luchthaven Schiphol wordt geregeld. De continuïteit van de luchthaven als mainport is daarom een publiek belang. Bij het wetsvoorstel in het kader van de beursgang van N.V. Luchthaven Schiphol zijn daarom voorstellen gedaan om dit publiek belang goed te borgen. Daarnaast zijn in dit wetsvoorstel waarborgen ingebouwd om een mogelijk misbruik van de machtspositie van de luchthavenexploitant ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen tegen te gaan. De beursgang van N.V. Luchthaven Schiphol is mogelijk bij goede borging van de genoemde publieke belangen. Een beursgang maakt het de luchthaven mogelijk om als internationale onderneming beter op de uitdagingen van een steeds liberaler worden luchtvaartsysteem in te spelen. Andere luchthavens in Europa, zoals British Airport Authority en Frankfurt, gingen Schiphol al voor.

Voor de hubpositie van Schiphol zijn tevens de concurrentievoorwaarden tussen de belangrijkste Europese luchthavens van groot belang. De concurrentiepositie van de mainport Schiphol wordt mede bepaald door het kostenniveau op de luchthaven. Er is recent een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van luchthavengelden en overheidsheffingen op het economisch speelveld voor luchtvaartmaatschappijen. Uit deze benchmark blijkt dat Schiphol een concurrerend prijsniveau heeft ten opzichte van de andere belangrijke Europese luchthavens, ondanks een relatief sterke stijging van de tarieven gedurende de afgelopen jaren. Voor een totaalbeeld van de concurrentiepositie van Schiphol zijn echter ook andere kostenfactoren van invloed dan alleen luchthavengelden en overheidsheffingen. Te noemen zijn hierbij de fytosanitaire en veterinaire keuringen, de praktijk ten aanzien van transitvisa en de administratieve lastendruk als gevolg van overheidsbeleid. De overheid zal de komende jaren ook aan de effecten van deze kostenfactoren aandacht besteden.

Naast het hiervoor genoemde externe EU beleid zijn er ook ontwikkelingen op het gebied van de interne EU markt. Voorstellen kunnen worden verwacht om de regelingen van het zogenaamde derde pakket, de basis voor de bestaande open EU markt, op het gebied van vergunningen, markttoegang en tarieven, te herijken na een inmiddels afgeronde evaluatie. Tevens zijn er flankerende regelingen te verwachten, zoals herziening van de EU regels over grondafhandeling en reserverings-systemen.

#### *Wet- en regelgeving*

Ten behoeve van de behandeling van bezwaar- en beroepsprocedures tegen het verlenen van toestemming voor de luchthaventarieven van met name Schiphol en de regionale luchthavens, zal ook in 2005 naar verwachting inhuur van juridische expertise noodzakelijk zijn. Dit vindt plaats als uitvloeisel van verleende toestemming in voorgaande jaren op grond van artikel 36 van de Luchtvaartwet.

Schiphol heeft op verschillende deelmarkten een machtspositie ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen. Om eventueel misbruik van deze machtspositie tegen te gaan wordt een nieuwe tarievenregulering ontwikkeld. Het toezicht op de tarieven zal dan door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) worden uitgevoerd. Deze regulering komt in de plaats van het huidige artikel 36 van de Luchtvaartwet, waarin de Kroon – op advies van Verkeer en Waterstaat – de tarieven van Schiphol goedkeurt. De totstandkoming van deze nieuwe tarievenregulering is een belangrijke voorwaarde voor de eventuele gedeeltelijke verkoop van het staatsbelang in de NV Luchthaven Schiphol.

Luchtvaartmaatschappijen dienen zich te houden aan de toegekende «slots», de start- en landingstijden. Er zijn echter maatschappijen die zich op Schiphol niet aan die slots houden, hetgeen tot overschrijding van het maximaal aantal vliegbewegingen kan leiden in bepaalde periodes. De overheid werkt aan wetgeving die samen met maatregelen van de sector dit misbruik van slots moet ontmoedigen.

#### *Financiële stimulering*

Verkeer en Waterstaat levert een financiële bijdrage aan de Vereniging Nederland Distributieland (NDL) ter ondersteuning van de kennisontwikkeling van NDL op luchtvaartgebied en voor de ondersteuning van projecten van Verkeer en Waterstaat op dit gebied. De programma-subsidiëring in de periode 2005–2007 wordt geleidelijk afgebouwd waarbij

wordt gezien hoe de samenwerking op projectniveau kan worden versterkt met de mogelijkheid van financiële bijdragen voor specifieke luchtvaartprojecten.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

In het kader van de fusie tussen Air France en KLM zal monitoring plaatsvinden van de hub-positie van Schiphol en zullen de economische effecten voor Nederland worden geëvalueerd.

| <b>Programma beleidsevaluaties</b>             |                               |                   |   |                |
|--|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                            | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Hubpositie Schiphol na fusie Air France en KLM | A. maart 2004<br>B. jan. 2005 | 2004              | Input voor beleid markttoegang  | Ex post        |
| Herijking luchtvaartpolitiek kader             | A. maart 2004<br>B. jan. 2005 |                   | Input voor beleid markttoegang  | Ex ante        |
| Onderzoek marktwerking in slot-allocatie       | A. aug. 2004<br>B. jan. 2005  |                   | Onderzoek naar gevolgen eventuele introductie marktwerking in slot-allocatie voor netwerk-kwaliteit Schiphol. | Ex ante        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Bij het beoordelen van de streefwaarde voor netwerk-kwaliteit en de prestatie-indicatoren is het goed te realiseren, dat het verzorgen van de vliegdiens ten en het leveren van luchthavendiensten niet de primaire verantwoordelijkheid zijn van de overheid, maar 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. Dat gedrag van luchtvaartmaatschappijen wordt uiteraard beïnvloed door het kosten-niveau op de luchthavens, dat deels door overheidsmaatregelen wordt bepaald.

De economische ontwikkeling, gebeurtenissen als de oorlog in Irak en SARS zijn externe factoren die bovendien het gedrag van luchtvaartmaatschappijen in sterke mate beïnvloeden en daarmee ook de realisatie van de doelen.

Verder geldt voor diverse genoemde onderwerpen dat de voortgang afhangt van het tempo van bespreking in internationaal verband. Dat geldt met name ook voor de totstandkoming van een vrije luchtvaartmarkt tussen de EU en de VS en verdere liberalisatie-initiatieven.

### **Regionale en kleine luchthavens**

#### **a. Toelichting**

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling op dit terrein bestaat uit een viertal elementen die in de nieuwe wetgeving voor de regionale en kleine luchthavens zal worden neergelegd. In de eerste plaats zal in

beginsel de beleidsverantwoordelijkheid (inclusief handhaving) voor de regionale en kleine luchthavens worden gedecentraliseerd naar de provincies. Lusten en lasten van (het gebruik van) deze luchthavens kunnen immers beter op regionaal niveau worden afgewogen dan door het Rijk. Voorts zal voor geluid en voor externe veiligheid nieuwe normstelling worden geïntroduceerd terwijl tevens zal worden aangegeven welke minimum randvoorwaarden op het gebied van externe veiligheid en milieu het Rijk nodig acht. In de derde plaats zullen de bestaande besluitvormingsprocessen nader tegen het licht worden gehouden met als doel het voorkomen van dubbele besluitvorming en meer in het algemeen het terugdringen van de administratieve lastendruk.

Het wetsvoorstel betreft kaderwetgeving: de basisregels voor de luchthavens zijn in de wet opgenomen, nadere uitwerking vindt plaats middels algemene maatregelen van bestuur. In 2004 zal het wetsvoorstel bij de Raad van State ter advisering worden voorgelegd. Het streven is de wet en de algemene maatregelen van bestuur nog deze kabinetsperiode van kracht te doen zijn.

Het Rijk blijft wel ook in de toekomst verantwoordelijk voor luchtvaartveiligheid (verkeersleiding, certificatie, brevettering), beheer van het luchtruim (routes), implementatie van internationale regelgeving en het afsluiten van (bilaterale) luchtvaartverdragen. De verdeling van verantwoordelijkheden over provincie en Rijk vergt een goede afstemming tussen beide overheden.

In de overgangsbepaling is de omzetting van de bestaande aanwijzingen in nieuwe besluiten en vergunningen opgenomen. Het uitgangspunt daarbij is dat op het moment dat de bevoegdheden overgaan naar de provincie, alle lopende aanwijzingen en beroepsprocedures op grond van de bestaande luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening door het Rijk (VenW en VROM) zijn afgerond. Wat betreft de stand van zaken rond aanwijzingen en beroepsprocedures wordt verwezen naar tabel 1.

**Tabel 1: stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens**

| Veld               | Stand van zaken/<br>planning aanwijzing<br>gereed | Beslissing Op<br>Bezwaar | Beroep/RVS |
|--------------------|---|--------------------------|------------|
| Lelystad fase 1    | Gereed  | 2004                     | vt         |
| Lelystad fase 2    | 2004  | 2005                     | vt         |
| Budel              | Gereed  | Nvt                      |            |
| Ameland            | Gereed  | Nvt                      |            |
| Hoogeveen          | Gereed  | Nvt                      |            |
| Texel              | Gereed  | Nvt                      |            |
| Terlet             | Gereed  | Nvt                      |            |
| Seppe              | Gereed  | Nvt                      |            |
| N-O-polder         | Gesloten  | Nvt                      |            |
| Teuge              | Gereed  | 2002                     | vt         |
| Maastricht         | 2004  | 2005                     | vt         |
| Midden-<br>Zeeland | Gereed  | 2003                     | vt         |
| Eelde              | Gereed  | 2002                     | vt         |
| Rotterdam          | Gereed  | 2002                     | vt         |
| Hilversum          | Gereed  | 2004                     | vt         |
| Drachten           | 2004  | 2004                     | vt         |

RVS = uitspraak Raad van State

nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

De prestatie-indicatoren die voor regionale en kleine luchthavens worden gehanteerd zijn:

- van kracht zijn van wet en Amvb's betreffende decentralisatie en normering in deze kabinetsperiode;
- de mate waarin alle zaken die nog lopen onder de oude wetgeving (aanwijzingsprocedures en dergelijke) zijn afgerond.

De doelgroepen zijn de regionale en kleine luchthavens, de omwonenden en de recreatieve luchtvaart. Betrokken zijn de gehele luchtvaartketen en met name medeoverheden.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Wet- en regelgeving*

Totdat de nieuwe wet- en regelgeving voor regionale en kleine luchthavens in werking treedt, vormt het verouderde Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen 1988 (SBL) de beleidsbasis. Om de uitbreidingsplannen van de luchthavens Maastricht en Lelystad te kunnen realiseren moest het vigerende SBL worden aangepast. De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is in 2004 van kracht geworden en op basis van deze nieuwe PKB zijn nieuwe (interim)aanwijzingen voor beide luchthavens van opgesteld. De aanwijzing voor de luchthaven Maastricht is reeds van kracht, de aanwijzing Lelystad zal in 2005 gereed komen.

Met betrekking tot de nieuwe wet- en regelgeving zal behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede- en Eerste Kamer om deze kabinetsperiode leiden tot publicatie in het Staatsblad. De algemene maatregelen van bestuur betreffende decentralisatie en normering zullen eveneens in deze kabinetsperiode van kracht worden.

Aanvullend zullen mogelijk nog enige stappen gezet moeten worden op het terrein van wet en regelgeving met betrekking tot een aantal zaken rond de kleinere luchtvaart. Het gaat dan om het geven van invulling aan politiek-bestuurlijke wensen ten aanzien van de kleine luchtvloot, algemene gebruiksbeperkingen van het luchtruim en overleg met de (kleine) luchtvaartsector.

### *Uitvoering en handhaving*

Er wordt geïnvesteerd in infrastructurele voorzieningen in verband met baanverlenging voor Eelde.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid is een raming opgenomen van de kosten voor de te verwachten schadeclaims van belanghebbenden rondom Schiphol.

| Programma beleidsevaluaties                |  |                           |  |                |
|--|--|---------------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                        | A. Startdatum<br>B. Einddatum                              | Evaluatie-periode         | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| PKB-herziening Maastricht en Lelystad: MER | A. 2006<br>B. 2007   | 2002–2006                 | Volledigheid en werking MER.   | Ex post        |
| «Decentralisatiewet»                       | 5 jaar na inwerkingtreding van de wet: naar schatting 2012 | naar schatting: 2007–2012 | De werking evalueren van de wet  | Ex post        |
| Convenant reclamevliegen                   | jaarlijks tot een nader te bepalen datum                   |                           | Werking convenant reclamevliegen: is de doelstelling van de vermindering van de hinder door reclamevliegen gerealiseerd. | Ex post        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Veronderstelling bij de nieuwe wetgeving voor de regionale velden is dat de andere overheden taken wensen over te nemen. Provincies hebben al aangegeven alleen taken over te nemen indien zij zelf beleidsvrijheid hebben bij het maken van de afweging tussen «lusten en lasten».



### 11.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000) |               |               |              |              |              |              |              |
|--|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>11 Effectief werkend luchtvaartbestel</b>             | 2003          | 2004          | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| <b>Verplichtingen</b>                                    | <b>22 983</b> | <b>6 571</b>  | <b>5 936</b> | <b>5 893</b> | <b>5 883</b> | <b>7 406</b> | <b>7 406</b> |
| <b>Uitgaven:</b>   | <b>34 729</b> | <b>10 771</b> | <b>5 936</b> | <b>5 893</b> | <b>5 883</b> | <b>7 406</b> | <b>7 406</b> |
| <b>11.01. Programma-uitgaven</b>                         | <b>33 195</b> | <b>9 205</b>  | <b>4 435</b> | <b>4 447</b> | <b>4 464</b> | <b>5 987</b> | <b>5 987</b> |
| <i>11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaart-netwerk</i>  | 580           | 278           | 90           | 90           | 90           | 90           | 90           |
| Subsidies  | 580           | 278           | 90           | 90           | 90           | 90           | 90           |
| <i>11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavens</i>       | 31 029        | 5 486         | 824          | 824          | 824          | 824          | 824          |
| Investerings   | 31 029        | 5 486         | 824          | 824          | 824          | 824          | 824          |
| <i>11.01.99 Overige programma uitgaven</i>               | 1 586         | 3 441         | 3 521        | 3 533        | 3 550        | 5 073        | 5 073        |
| investerings behandeling en uitbetaling                  |               |               |              |              |              |              |              |
| schadeclaims regionale luchthavens                       | 390           | 2 425         | 2 425        | 2 425        | 2 425        | 3 925        | 3 925        |
| Beleidsvoorbereiding en evaluatie                        | 1 196         | 1 016         | 1 096        | 1 108        | 1 125        | 1 148        | 1 148        |
| <b>11.02. Apparaatsuitgaven</b>                          | <b>1 533</b>  | <b>1 566</b>  | <b>1 501</b> | <b>1 446</b> | <b>1 419</b> | <b>1 419</b> | <b>1 419</b> |
| <b>11.03. Ontvangsten</b>                                | <b>6 356</b>  | <b>25</b>     | <b>25</b>    | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Personeel en materieel                                   | 121           | 25            | 25           | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Aflossing lening MAA                                     | 3 630         | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Dividend KLM/AAS   | 0             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Compensatieschade 11-09                                  | 2 605         | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |

### 11.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |             |              |             |              |             |              |             |              |             |              |
|---|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| <b>11 Effectief werkend luchtvaartbestel</b>                                      |             | 2005         |             | 2006         |             | 2007         |             | 2008         |             | 2009         |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |             | 5 936        |             | 5 893        |             | 5 883        |             | 7 406        |             | 7 406        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |             | 1 501        |             | 1 446        |             | 1 419        |             | 1 419        |             | 1 419        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |             | <b>4 435</b> |             | <b>4 447</b> |             | <b>4 464</b> |             | <b>5 987</b> |             | <b>5 987</b> |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |             |              |             |              |             |              |             |              |             |              |
| 4. juridisch verplicht  | 86%         | 3 830        | 72%         | 3 192        | 68%         | 3 025        | 71%         | 4 225        | 71%         | 4 225        |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%          | 0            | 0%          | 0            | 0%          | 0            | 0%          | 0            | 0%          | 0            |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 11%         | 500          | 11%         | 500          | 11%         | 500          | 8%          | 500          | 8%          | 500          |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 2%          | 105          | 17%         | 755          | 21%         | 939          | 21%         | 1 262        | 21%         | 1 262        |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%          | 0            | 0%          | 0            | 0%          | 0            | 0%          | 0            | 0%          | 0            |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b> | <b>4 435</b> | <b>100%</b> | <b>4 447</b> | <b>100%</b> | <b>4 464</b> | <b>100%</b> | <b>5 987</b> | <b>100%</b> | <b>5 987</b> |

#### Juridisch verplicht

De uitgaven met betrekking tot de «schades regionale luchthavens». Dit betreft de «gebruikelijke» schadevergoedingen conform de AWB, de

zogenaamde nadeelcompensatie. In dit verband kunnen betrokkenen op basis van een aanwijzingsbesluit voor de regionale of kleine luchthaven een schadeclaim indienen.

*Bestuurlijk gebonden*

Bestuurlijk gebonden en/of complementair noodzakelijk zijn de begrote uitgaven voor de Nota Milieu en Economie, het burgermedegebruik militaire velden en het Project Regionale en kleine luchthavens.

*Beleidsmatig gereserveerd*

Beleidsmatig gereserveerd zijn verschillende onderzoeken naar o.a. alliantievorming luchtvaartmaatschappijen, mainport en netwerkkwaliteit en kennisinfrastructuur.

## 12 DUURZAME LUCHTVAART

### 12.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

Bij het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame luchtvaart wordt op een evenwichtige wijze rekening gehouden met het belang van de luchtvaart voor de economie en de luchtvaartconsumenten, alsmede met 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 doelstellingen richten zich ogenschijnlijk alleen op het aspect milieu (luchtverontreiniging en geluidshinder). Echter, bij de vaststelling van beschermingsniveaus, zoals grenswaarden voor de luchtverontreinigende uitstoot en geluidsbelasting, wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de genoemde belangen, zich vertalend in een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland.

### 12.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen en beleidsinstrumenten

De algemene doelstelling bestaat uit de geoperationaliseerde doelstellingen voor:

- het beperken uitstoot gassen, stoffen en geur luchtvaart en
- het beperken geluidshinder luchtvaart.

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

##### **a. Toelichting**

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

Conform internationale afspraken is het streven om de toename van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart te beperken tot minder dan de autonome ontwikkeling alsmede een kosteneffectieve realisatie van de afspraken gemaakt in het Kyoto protocol te bewerkstelligen. Daarnaast wordt er naar gestreefd door internationale afspraken schonere technologie te standaardiseren zodat oude technologie niet meer wordt toegepast. De wereldwijde groei van het luchtverkeer in de komende decennia wordt geschat op 5% per jaar in de periode 1990–2015. Door autonome technologische ontwikkelingen groeien de emissies wereldwijd minder hard, namelijk met circa 3% per jaar. De emissies groeien relatief minder dan het luchtverkeer doordat steeds schonere technologie wordt gebruikt. Prestatie-indicator is de uitstoot van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub>, door de gehele luchtvaart (tijdens de vlucht).

In de figuur is de ontwikkeling weergegeven van het brandstofverbruik, de CO<sub>2</sub> uitstoot en de NO<sub>x</sub> uitstoot, voor twee peiljaren zoals berekend door

de Verenigde Naties (IPCC, 1999). Voor 2015 zijn de waarden weergegeven die bereikt zullen worden zonder aanvullende beleidsmaatregelen.

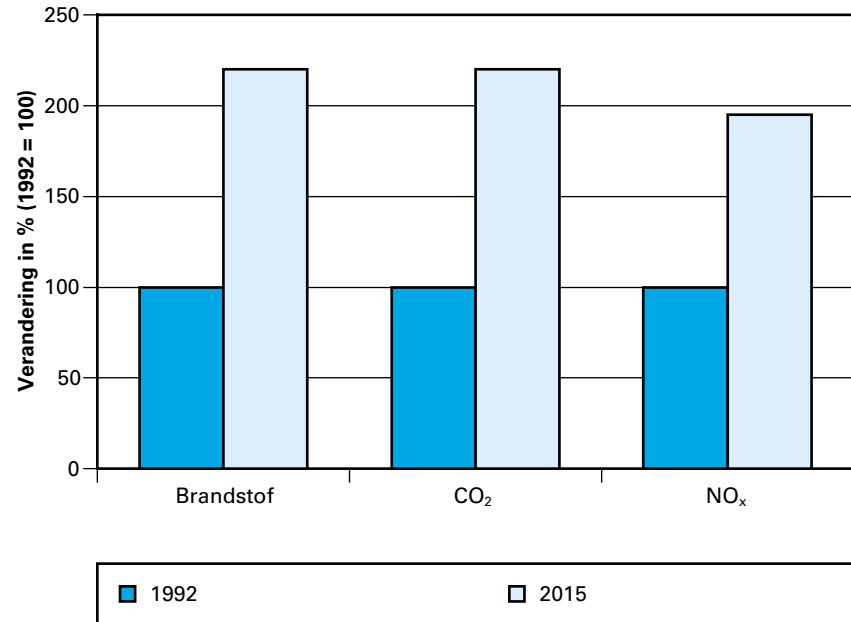
Wat de lokale uitstoot van stoffen betreft, moet in de omgeving van de Nederlandse luchthavens de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de geurhinder door luchtvaart worden beperkt.

Er wordt gebruik gemaakt van de volgende prestatie-indicatoren:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals NO<sub>x</sub>, door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol;
- de geurhinder in de omgeving van Schiphol.

De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en internationale luchtvaart gremia.

**Ontwikkeling van het brandstofverbruik, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de NO<sub>x</sub>-uitstoot voor 2 peiljaren**



**b. Beleidsinstrumenten**

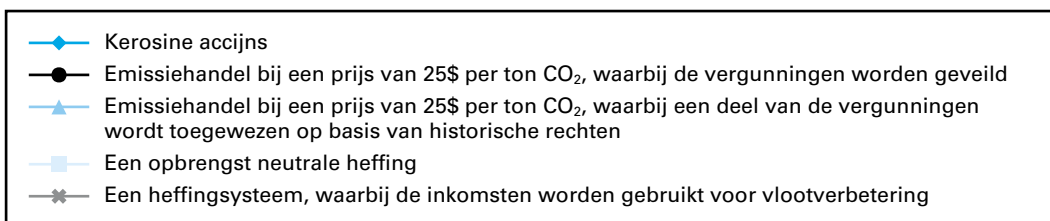
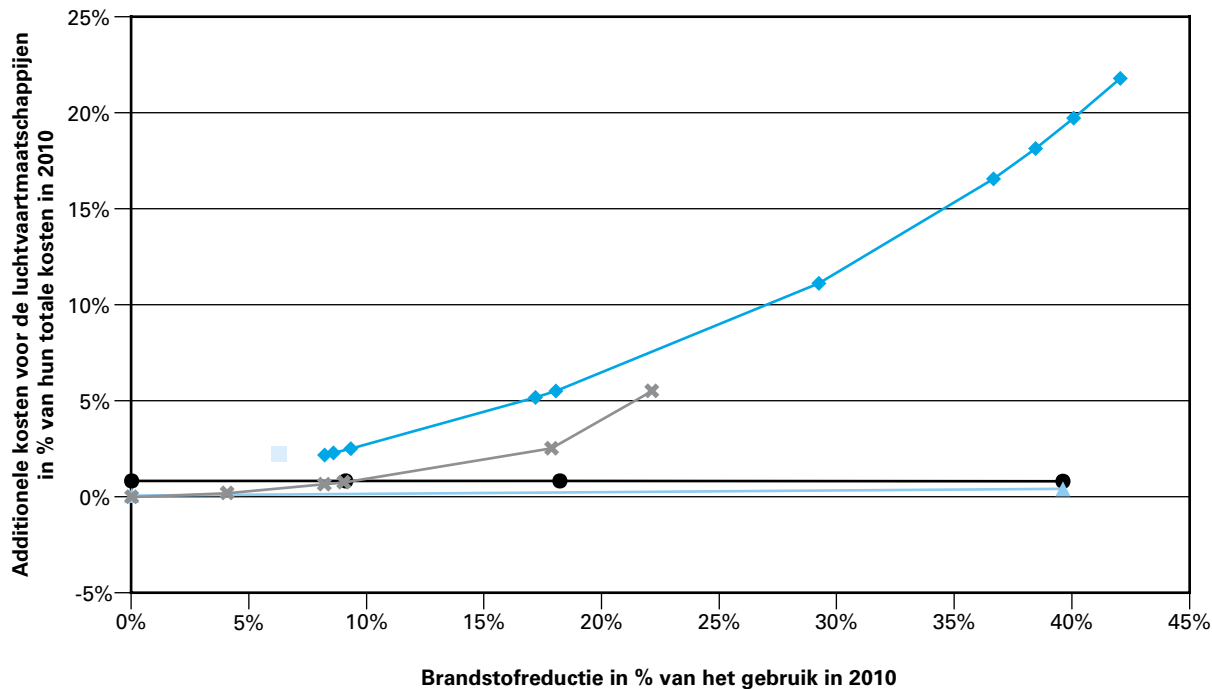
*Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Het bereiken van de genoemde streefwaarden vergt zowel een nationale als een internationale aanpak. Enerzijds omdat eenzijdige nationale maatregelen, bijvoorbeeld ten aanzien van CO<sub>2</sub> uitstoot, weinig effect hebben op de mondiale milieuproblematiek. Anderzijds omdat dergelijke maatregelen leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. In verband hiermee wordt internationaal overleg gevoerd met als doel zo effectief mogelijke maatregelen vast te stellen die leiden tot een reductie van de broeikasgassen, onder andere door het streven naar marktconforme maatregelen (emissieheffing, verhandelbare emissierechten). Daarnaast richt de internationale inzet van het ministerie zich op internationaal overleg om schone technologie te standaardiseren.

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. Naast actieve milieudiplomatie heeft Nederland aan de discussie over de reductie van de broeikasgassen in internationaal en Europees kader bijgedragen door de effecten van maatregelen ex ante te evalueren door de inzet van het beleidsanalytisch instrument AERO (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options). De resultaten van de analyses zijn gebruikt in ICAO- en EU-verband voor het vormgeven van beleid.

De figuur geeft enkele resultaten van AERO weer.



Noot: De beschouwde maatregelen zijn alle wereldwijd toegepast.

#### Wet- en regelgeving

Voor Schiphol zijn geïndexeerde emissiegetallen voor CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Stb. 2002, 592). Het vaststellen van een landelijk kader (geënt op het Schipholstelsel) voor de luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van de regionale en kleine luchtvaarterreinen zal plaatsvinden in het project RRKL en dat zal leiden tot regelgeving in 2005 (dit vindt plaats onder de noemer van artikel 11).

### *Uitvoering en handhaving*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de handhaving van de regels (vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol) ter beperking van de stoffen die geurhinder veroorzaken.

### *Monitoring en beleidsevaluatie*

De Verenigde Naties inventariseert jaarlijks de feitelijke uitstoot van CO<sub>2</sub> door de luchtvaart op basis van door individuele landen verzamelde gegevens. Gebleken is dat deze inventarisatie van onvoldoende kwaliteit is. Nederland werkt in internationaal verband mee aan verbetering van deze inventarisatie.

Evaluatie van het nieuwe wettelijke stelsel voor Schiphol (Schipholwet) is voorzien voor het jaar 2006 (in het kader van artikel 10). In 2003 is daartoe een monitorings- en evaluatieprogramma opgezet.

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de uitvoering van de maatregelen ter beperking van de geuruitstoot door de luchtvaart zullen worden gemonitord door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW, artikel 18). Daarnaast wordt de luchtkwaliteit door Provincies gemonitord via het landelijk meetnet luchtkwaliteit. De hieruit beschikbaar komende gegevens worden aangewend voor evaluatie van het beleid in 2006.

| Programma beleidsevaluaties artikel 12: Beperking uitstoot gassen, stoffen en geur luchtvaart |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Internationaal resultaat van Nederlands beleid  | A. na 2004                    | 1998–2004         | Doeltreffendheidonderzoek naar internationaal resultaat van beleid. | Ex post        |
| Schipholstelsel   | A. 2003<br>B. 2006            | 2003–2005         | Het voor Schiphol vastgestelde stelsel evalueren                    | Ex Post        |

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Voor het beperken van de uitstoot van geur, stoffen en gassen van de luchtvaart en het bereiken van de gestelde streefwaarden is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat sterk afhankelijk van de inspanningen van derden. Het internationale overleg wordt gevoerd in ICAO en in Europa (ECAC-landen en EU). V&W is slechts één speler in deze fora, waar talrijke andere VN-staten of Europese staten een rol spelen. Bovendien zijn inspanningen van de luchtvaartsector ten aanzien van de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologie en bij de uitvoering van het ALARA-maatregelenpakket (As Low As Reasonably Achievable) een belangrijke bijdrage aan het bereiken van de streefwaarden.

Voor Schiphol is beleid ten aanzien van het beperken van de geurhinder, emissies van luchtverontreinigende stoffen, risico's van externe veiligheid en geluidbelasting vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

## Beperken geluidshinder luchtvaart

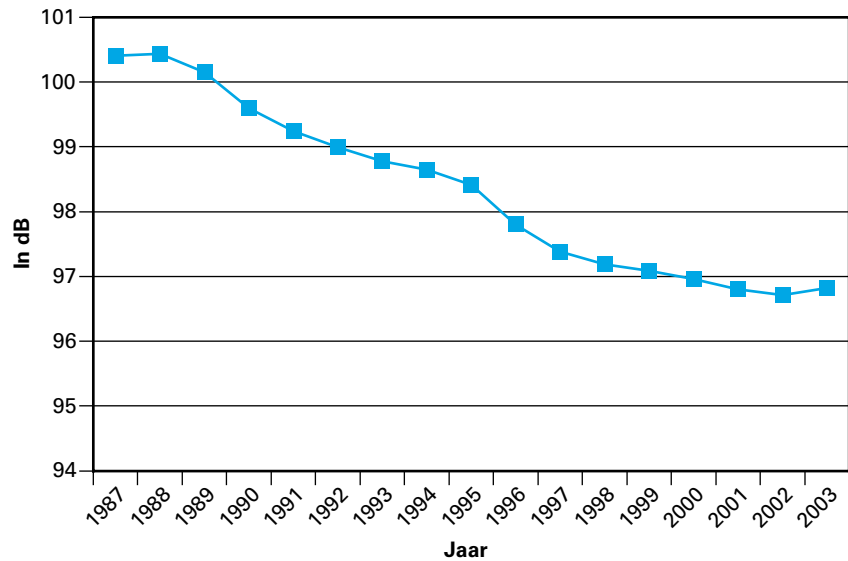
### a. Toelichting

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

Ten eerste wordt gestreefd naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens. Prestatie-indicator is het gemiddelde geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet.

De figuur geeft weer dat het gemiddeld geluidsniveau (per vliegtuigbeweging) van de vloot op Schiphol over een periode van 15 jaar met ongeveer 3,7 decibel (dB) is afgenomen. Dit komt neer op een halvering van het geluid. Deze verbetering in de geluidskarakteristiek heeft het mogelijk gemaakt dat ondanks de verdubbeling van het aantal vliegtuigbewegingen, de totale geluidsproductie rond Schiphol in dezelfde periode toch ongeveer gelijk is gebleven.

**Gemiddeld geluidsniveau Schipholvloot**

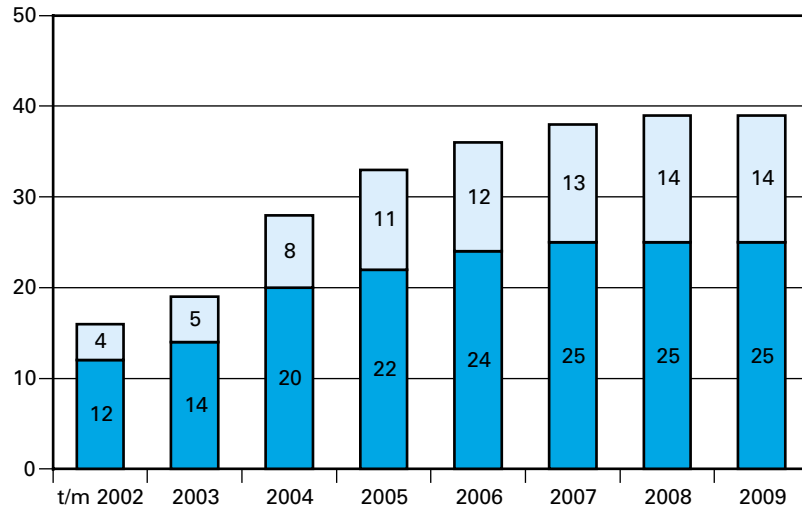


Het tweede streven betreft het beheersen van de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen. Prestatie-indicatoren zijn de geluidbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland (komt nog) en het aantal woningen rond Schiphol waar geluidsisolatie wordt aangebracht.

### Het aantal geïsoleerde en te isoleren objecten Schiphol fase 2

|                   | t/m 2002 | 2003  | 2004  | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Totaal |
|-------------------|----------|-------|-------|------|------|------|------|------|--------|
| Woningen          | 4 108    | 2 074 | 2 267 |      |      |      |      |      | 8 449  |
| Studenteneenheden | 2 500    | 550   | 400   |      |      |      |      |      | 3 450  |
| Scholen           |          |       | 7     | 3    |      |      |      |      | 10     |
| Zorgcentra        | 1        | 1     |       |      |      |      |      |      | 2      |

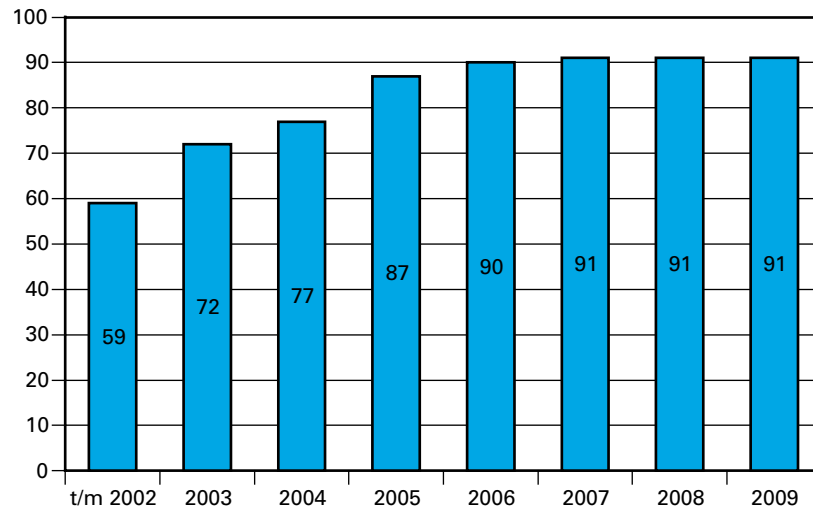
### Het aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsloopzone en niet-isoleerbare woningen in de geluidsisolatiezone Schiphol gecumuleerd over de jaren



- Woningen in de geluidsloopzone (> 65 Ke)
- Woningen niet isoleerbaar in de zone 55-65 Ke



### Het aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszone gecumuleerd over de jaren



Ten derde streeft Nederland in internationaal verband naar behoud van flexibiliteit voor geluidsmanagement rond luchthavens. Internationaal is er namelijk grote druk om regels inzake geluidsmanagement zo vast te leggen dat er voor Nederland minder vrijheden zijn om lawaaiige vliegtuigen te weren.

De doelgroepen zijn de luchtvaartsector, burgers, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en internationale luchtvaart gremia.

#### b. Beleidsinstrumenten

##### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Evenals in het geval van emissies, vergt het bereiken van de genoemde streefwaarden ook in dit geval zowel een nationale als een internationale aanpak. De internationale aanpak is gericht op maatregelen die leiden tot een stillere wereldvloot van vliegtuigen en wel zodanig dat de flexibiliteit om nationale maatregelen te treffen ter beheersing van de geluidsproblematiek, gewaarborgd is. Deze maatregelen bestaan uit het stellen van eisen aan de bron en de introductie van operationele maatregelen. Eenzijdige nationale maatregelen in dit kader zouden leiden tot een onevenredig nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector. In 2001 zijn in ICAO verband strengere eisen vastgesteld voor de bron en in 2002 is Europese wetgeving van kracht geworden inzake operationele beperkingen voor lawaaiige vliegtuigen. Aan de introductie van deze maatregelen is een evaluatie ex ante vooraf gegaan.

Onderstaande tabel betreft één van de lange termijn scenario's die in 2001 ontwikkeld zijn voor de luchthaven Schiphol. Deze tabel geeft aan dat de vloot in toenemende mate zal bestaan uit stillere vliegtuigen. Deze ontwikkeling wordt gestimuleerd door internationaal overeengekomen maatregelen en door het stellen van grenzen aan de geluidbelasting rond luchtvaartterreinen. Deze grenzen laten alleen groei van de luchtvaart toe indien een stillere vloot wordt ingezet.

**Tabel: Langetermijnsenario's voor Schiphol  
(Zogenaamde EC-scenario, Vliegtuigbewegingen naar geluidsklassen (aandeel in %))**

| Geluidsklasse<br>geluidsproductie ten opzichte van de<br>ICAO «Hoofdstuk 3» geluidsnorm | 1996 | 2010 | 2020 | 2030 |
|---|------|------|------|------|
| Voldoet niet aan huidige norm   | 8,3  | 0    | 0    | 0    |
| 0 tot 9 geluidseenheden stiller   | 13,2 | 4,7  | 0    | 0    |
| 9 tot 18 geluidseenheden stiller  | 62,2 | 43,9 | 0,7  | 0,1  |
| 18 tot 27 geluidseenheden stiller   | 16,3 | 51,4 | 73,8 | 53,5 |
| Meer dan 27 geluidseenheden stiller   | 0    | 0    | 25,4 | 46,4 |

Aanscherping van geluidseisen vereist intensief en langdurig internationaal overleg. Het overleg in ICAO en in Europa over dit onderwerp zal de komende jaren voortduren.

#### *Wet- en regelgeving*

Via een nationale aanpak worden 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 Schiphol geldt dat de eisen in de wet leidend zijn in de procedure voor het vaststellen van nieuwe Schiphol-besluiten.

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn onder andere grenswaarden voor de geluidsbelasting rond Schiphol alsmede regels inzake het gebruik van het banenstelsel en het luchtruim vastgelegd. In aanvulling daarop vindt het overleg plaats tussen de luchtvaartsector en de omgeving van de luchthaven, geformaliseerd in de CROS (Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol), dat onder andere als doel heeft om afspraken te maken over het vermijden van geluidshinder. De overheid heeft een faciliterende rol in dit kader. Voor regionale en kleine luchtvaartterreinen zullen in 2005 eveneens grenswaarden worden vastgelegd (in het kader van artikel 11) voor de geluidbelasting die dan voor advies worden verzonden aan de Raad van State.

#### *Uitvoering en handhaving*

Rondom Schiphol wordt een groot aantal projecten uitgevoerd in het kader van geluidshinderbeperking. Het geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS) omvat de isolatie van onder andere woningen, studenteneenheden, scholen en zorgcentra in gebieden waar de geluidsbelasting boven een bepaalde waarde ligt. Het project bestaat uit drie fasen.

In de eerste fase (GIS-1) zijn 3 700 objecten geïsoleerd. De eerste fase is afgerond, met uitzondering van de klachtenafhandeling die doorloopt tot in 2007. Alle uitgaven voor GIS-1 zijn voorgefinancierd door de Stichting GIS. Door middel van een heffing (welke is geregeld in de Luchtvaartwet) dient de luchtvaartsector alle GIS-1 uitgaven terug te betalen.

Op grond van het PKB Schiphol (1996) is gestart met de tweede fase van het geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS-2). Vooral nog wordt in deze tweede fase rekening gehouden met een totaal aantal van 8 449 te isoleren woningen. Per 31 december 2003 zijn 6 182 woningen geïsoleerd. Daarnaast worden in deze tweede fase 3 450 studenteneenheden, 10

scholen en 2 zorgcentra geïsoleerd. De financiële afwikkeling van het project heeft een doorloop naar 2006. Garantieklasten komen voor deze fase van het isolatieproject de eerste 10 jaar voor rekening van de aannemers. De uitgaven voor GIS-2 worden door middel van een heffing door de luchtvaartsector terugbetaald.

In de derde fase (GIS-3) worden objecten geïsoleerd in het kader van de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet Luchtvaart en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten voor Schiphol. De omvang van dit programma hangt af van de gevolgen van het herstel van de invoerfout (bij het vaststellen van de grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit) en de consequenties daarvan voor het isolatiegebied. Ook de uitgaven voor GIS-3 dienen door de luchtvaartsector te worden terugbetaald.

Naast de geluidsisolatie van woningen, wordt door Rijkswaterstaat tevens de uitvoering van de volgende maatregelen in het kader van de beperking van de geluidshinder rondom Schiphol gedaan:

- de aankoop/verplaatsing van woonschepen in het geluidsisolatiegebied.
- de aankoop en sloop van woningen in de geluidsloopzone.
- de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

Daarnaast wordt ook de geluidsisolatie rondom regionale luchthavens door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Rondom Maastricht Aachen Airport zijn de isolatiewerkzaamheden begin 2004 van 833 woningen afgerond en vindt nog slechts de financiële afwikkeling plaats. De uitvoering rondom Rotterdam Airport en Groningen Airport Eelde is in voorbereiding.

De inspanning van de Inspectie m.b.t. dit operationele doel (IVW: domein Luchthavens en luchtruim en luchtvaartmaatschappijen) wordt verantwoord op artikel 18 IVW.

In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor Luchthavens en luchtruim en luchtvaartmaatschappijen worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domein IVW (x € 1000)     |       |       |
|--|-------|-------|
|  | 2004  | 2005  |
| <i>Domein Luchtvaarttechnische bedrijven</i> | 8 964 | 8 612 |

#### *Monitoring en beleidsevaluatie*

Evaluatie van het in 2003 vastgelegde nieuwe normenstelsel voor Schiphol (in het kader van artikel van artikel 10) is voorzien voor het jaar 2006. Dan zal worden geëvalueerd of de beoogde bescherming ook daadwerkelijk wordt geboden (motie Baarda). Tevens worden – met oog op de toekomst – de wensen van diverse betrokken partijen bijeengebracht tijdens het evaluatiemoment in 2006. De adviezen van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid over de mogelijkheid voor een handhaafbaar en praktisch uitvoerbaar beleid voor het «buitengebied» en de adviezen over meten van geluid maken deel uit van de evaluatie. Het GIS II-traject is uitgebreid onderzocht door de Algemene Rekenkamer en kan worden gezien als een evaluatie van dat project. De aanbevelingen van de AR worden uiteraard toegepast in GIS III. GIS III zal door V&W zelf worden geëvalueerd. De derde fase moet nog worden opgestart en de

einddatum is afhankelijk van de wijze van uitvoering. In het programma voor de evaluaties kunnen daarom nog geen data worden vermeld.

| Programma beleidsevaluaties artikel 12: beperken geluidshinder luchtvaart |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie                                       | Type evaluatie |
| Evaluatie Schiphol stelsel  | A. 2003<br>B. 2006            | 2003–2005         | Het voor Schiphol vastgestelde stelsel evalueren     | Ex Post        |
| GIS III   |                               |                   | Evaluëren derde fase Geluidsisolatieproject Schiphol | Ex ante        |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Voor het streven naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen is V&W slechts één van de spelers in het eerder genoemde internationale overleg, en daarom afhankelijk van derden voor het behalen van de genoemde streefwaarde.

Voor de handhaving van grenswaarden voor geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging is VenW afhankelijk van derden. Zo dient de luchtvaartsector er voor te zorgen dat binnen de grenswaarden voor luchtverontreiniging, externe veiligheid en geluid wordt gebleven. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de taak toe te zien op de naleving en effectief te handhaven bij eventuele overschrijdingen van de grenswaarden. Voorts geschiedt de uitvoering van het isolatieprogramma door Rijkswaterstaat. De uitvoering van de in het LIB vastgelegde maatregelen, zoals het slopen van woningen, is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ook de bewoners hebben invloed op de effecten van het beleid, aangezien zij zelf beslissen of zij hun woning verkopen aan het Rijk (motie Hofstra, Kamerstukken II 2001–2002, 27 603, nr. 74) of van de mogelijkheid tot isoleren gebruik maken.

### 12.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000)             |                |                |               |               |               |               |               |
|--|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 12 Duurzame luchtvaart   | 2003           | 2004           | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>  | <b>56 967</b>  | <b>26 327</b>  | <b>56 073</b> | <b>53 503</b> | <b>48 054</b> | <b>51 618</b> | <b>52 512</b> |
| <b>Uitgaven:</b>   | <b>156 246</b> | <b>108 460</b> | <b>56 073</b> | <b>53 503</b> | <b>48 054</b> | <b>51 618</b> | <b>52 512</b> |
| <b>12.01 Programma-uitgaven</b>                                      | <b>155 555</b> | <b>107 536</b> | <b>55 176</b> | <b>52 719</b> | <b>47 281</b> | <b>50 845</b> | <b>51 739</b> |
| <i>12.01.01 Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart</i> | 0              | 0              | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <i>12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart</i>                    | 153 802        | 103 259        | 51 934        | 49 003        | 42 836        | 46 400        | 47 294        |
| Investerings:  |                |                |               |               |               |               |               |
| Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS I) incl. klachtenafhandeling    | 7 118          | 7 652          | 10 391        | 10 960        | 11 549        | 11 856        | 11 856        |
| Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II)                             | 123 285        | 78 380         | 24 370        | 7 065         | 0             | 0             | 0             |
| Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS III)                            | 28             | 1 000          | 5 000         | 20 000        | 20 000        | 20 000        | 20 000        |
| Woonschepen Schiphol   | 2 779          | 1 221          | 2 300         | 600           | 200           | 0             | 0             |
| Behandeling en uitbetaling van schadeclaims Schiphol                 | 1 343          | 4 997          | 6 354         | 8 778         | 9 625         | 13 977        | 14 871        |
| Geluidsisolatie regionale luchthavens                                | 17 380         | 4 979          | 509           | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Aankoop/sloop geluidsliepzone Schiphol                               | 1 869          | 5 030          | 3 010         | 1 600         | 1 462         | 567           | 567           |
| <i>12.01.99 Overige programma uitgaven</i>                           | <i>1 753</i>   | <i>4 277</i>   | <i>3 242</i>  | <i>3 716</i>  | <i>4 445</i>  | <i>4 445</i>  | <i>4 445</i>  |
| Beleidsvoorbereiding en evaluatie                                    | 1 753          | 4 277          | 3 242         | 3 716         | 4 445         | 4 445         | 4 445         |
| <b>12.02 Apparaatsuitgaven</b>                                       | <b>691</b>     | <b>924</b>     | <b>897</b>    | <b>784</b>    | <b>773</b>    | <b>773</b>    | <b>773</b>    |
| <b>12.03 Ontvangsten</b>   | <b>37 255</b>  | <b>43 150</b>  | <b>63 612</b> | <b>65 940</b> | <b>67 303</b> | <b>68 699</b> | <b>68 699</b> |
| Ontvangsten GIS I  | 9 623          | 9 800          | 10 391        | 10 960        | 11 549        | 12 156        | 12 156        |
| Ontvangsten GIS II   | 27 381         | 33 075         | 37 946        | 38 705        | 39 479        | 40 268        | 40 268        |
| Ontvangsten regionale luchthavens                                    | 216            | 250            | 250           | 250           | 250           | 250           | 250           |
| Ontvangsten overige Schiphol projecten                               | 0              | 0              | 15 000        | 16 000        | 16 000        | 16 000        | 16 000        |
| Overige ontvangsten  | 35             | 25             | 25            | 25            | 25            | 25            | 25            |

### 12.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 12 Duurzame luchtvaart  | 2005          |               | 2006          |               | 2007          |               | 2008          |               | 2009          |               |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 56 073        |               | 53 503        |               | 48 054        |               | 51 618        |               | 52 512        |               |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 897           |               | 784           |               | 773           |               | 773           |               | 773           |               |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>55 176</b> |               | <b>52 719</b> |               | <b>47 281</b> |               | <b>50 845</b> |               | <b>51 739</b> |               |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 4. juridisch verplicht  | 96%           | 53 063        | 95%           | 50 069        | 93%           | 43 838        | 92%           | 46 902        | 92%           | 47 796        |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 2%            | 984           | 1%            | 684           | 1%            | 500           | 1%            | 500           | 1%            | 500           |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 2%            | 1 129         | 4%            | 1 966         | 6%            | 2 943         | 7%            | 3 443         | 7%            | 3 443         |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             | 0%            | 0             |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b>   | <b>55 176</b> | <b>100%</b>   | <b>52 719</b> | <b>100%</b>   | <b>47 281</b> | <b>100%</b>   | <b>50 845</b> | <b>100%</b>   | <b>51 739</b> |

*Juridisch verplicht*

Juridisch verplicht zijn de begrote uitgaven voor GIS I, GIS II en III, de uitgaven voor het verwijderen van Woonschepen rondom Schiphol en de «schades Schiphol». Daarnaast zijn juridisch verplicht geluidsmaatregelen rond de regionale en kleine luchthavens.

*Bestuurlijk gebonden*

Bestuurlijk verplicht is de bijdrage aan diverse Milieucommissies, regionale en kleine luchthavens.

*Beleidsmatig gereserveerd*

Beleidsmatig gereserveerd is het onderzoek naar o.a. emissies en mondiale luchtverontreiniging, benchmarking en internationaal milieu-overleg.

## 13 VEILIGHEID WATER

### 13.1 Algemene beleidsdoelstelling

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

### 13.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

De algemene beleidsdoelstelling kan worden opgedeeld in twee nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen, namelijk:

- veiligheid kust- en IJsselmeergebied en rivierengebied;
- bouwgrondstoffenvoorzieningen.

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

##### **a. Toelichting**

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

De doelgroep zijn alle Nederlanders, waarbij de directe doelgroep bestaat uit de bewoners en bedrijven in de door buitenwater bedreigde gebieden. Indirect behoren ook de bewoners en bedrijven in hogere onbedreigde delen van Nederland tot de doelgroep in verband met de economische impact van eventuele overstromingen.

Het grootste deel van de waterkeringen is in beheer bij waterschappen (90%) en de rest bij Rijkswaterstaat. De provincies hebben toezicht op alle primaire waterkeringen in hun provincie.

##### *Het voldoen aan de veiligheidsnormen*

De belangrijkste waterkeringen in ons land, de zogenaamde primaire waterkeringen, bieden bescherming tegen overstroming door de Noord- en Waddenzee, de grote rivieren en het IJssel- en Markermeer. Nederland is verdeeld in ongeveer 50 dijkkringgebieden die door primaire waterkeringen tegen overstromingen worden beschermd. In de Wet op de waterkering (WoW) zijn de beschermingsniveaus (de veiligheidsnormen) voor de dijkkringgebieden vastgelegd. De basis voor de veiligheidsnormen is in de jaren zestig van de vorige eeuw gelegd door de Deltacommissie. Deze commissie heeft de veiligheidsnormen gerelateerd aan de schade die destijds zou zijn opgetreden als gevolg van overstroming enerzijds en investeringen in (verbetering van) beveiliging anderzijds. Ook de schade aan landschaps-, natuur- en cultuurwaarden door versterkingswerken heeft in het vaststellen van de normen meegewogen.

De vigerende veiligheidsnormen waaraan moet worden voldaan zijn voor:

- centraal Holland: 1:10 000;
- het bovenrivierengebied (het bedijkte gebied dat tegen overstroming door de grote rivieren moet worden beschermd): 1:1 250;

- overgangsgebieden tussen centraal Holland en het bovenrivieren-gebied: 1:10 000 tot 1:2000;
- het kustgebied buiten centraal Holland: 1:4000;
- door kaden beschermde gebieden langs de Maas in Limburg: 1:250.

De veiligheidsnormen houden in dat de waterkeringen tenminste bescherming moeten bieden tegen waterstanden en golven met een gemiddelde overschrijdingskans van 1/10 000–1/250 per jaar zoals aangegeven door de norm.

Om de overstromingskansen en -risico's beter in kaart te brengen wordt het onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart uitgevoerd (zie ook bij «b. beleidsinstrumenten»). De huidige normen zijn vastgesteld na het Advies van de Deltacommissie in 1960 en daarna verankerd in de Wet op de waterkering van 1996. Sinds het vaststellen van de normen zijn en worden waterkeringen verbeterd om er zorg voor te dragen dat het gewenste veiligheidsniveau wordt gehandhaafd. De Wet op de waterkering schrijft een vijfjaarlijkse toetsing voor van de zogenaamde primaire waterkeringen. De resultaten van de eerste toetsingsronde zijn in februari 2003 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2002–2003, 18 106 nr. 124).

Uit de resultaten eerste toetsing primaire waterkeringen (TK 2002–2003, 18 106 nr. 124) blijkt dat van de 3558 km primaire waterkering in Nederland 1792 km (50%) voldoet aan de gestelde wettelijke veiligheidsnormen. In totaal voldoet 549 km (15%) waterkering niet aan de gestelde norm. Hiervan is 14 km in de eerste toetsronde geïdentificeerd. Van de overige 535 km was dat al eerder bekend. Voor 1217 km (35%) primaire waterkeringen kon bij de eerste toetsing nog geen oordeel worden uitgesproken. Veelal werd dit veroorzaakt door het ontbreken van de voor de toetsing benodigde gegevens over de opbouw van de waterkering. Er wordt naar gestreefd om ondanks de toename van het aantal kilometers te toetsen primaire waterkeringen (nu ook Markermeer als buitenwater in de zin van de WoW wordt aangemerkt) het percentage «geen oordeel» bij de komende toetsingen verder te reduceren (circa 20%).

De eerste toetsingsronde gaf aanleiding voor diverse verbeteringswerken. Naast de werken volgend uit de toetsing lopen er nog diverse andere verbeteringsprogramma's. Naar verwachting zijn in 2012 alle verbeteringswerken gereed. Voor de hoogwaterbescherming langs de Maas is met de regio afgesproken dat achter de kades, die zijn aangelegd in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren, een beschermingsniveau wordt geboden van 1:250 per jaar. Hiertoe worden enerzijds de aanwezige kades versterkt en/of verlengd en anderzijds rivierverruimende maatregelen uitgevoerd ten behoeve van het verlagen van de hoogwaterstanden. Voor de Zandmaas is deze bescherming uiterlijk in 2015 bereikt, met een tussendoelstelling van 70% die oorspronkelijk in 2006 zou zijn bereikt, maar die tengevolge van discussies over de kosten van beheer en onderhoud en over ontwerp en toetsing van de Maaskades niet eerder dan in 2008 kan worden gerealiseerd. Voor de Grensmaas is de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2017 bereikt. De norm 1:250 voor de door de kades beschermde gebieden langs de Maas in Limburg heeft momenteel geen wettelijke status. De wettelijke status van de handhaving van genoemde norm wordt geregeld bij de in voorbereiding zijnde wijziging van de Wet op de waterkering.

#### *Het handhaven van de Basiskustlijn*

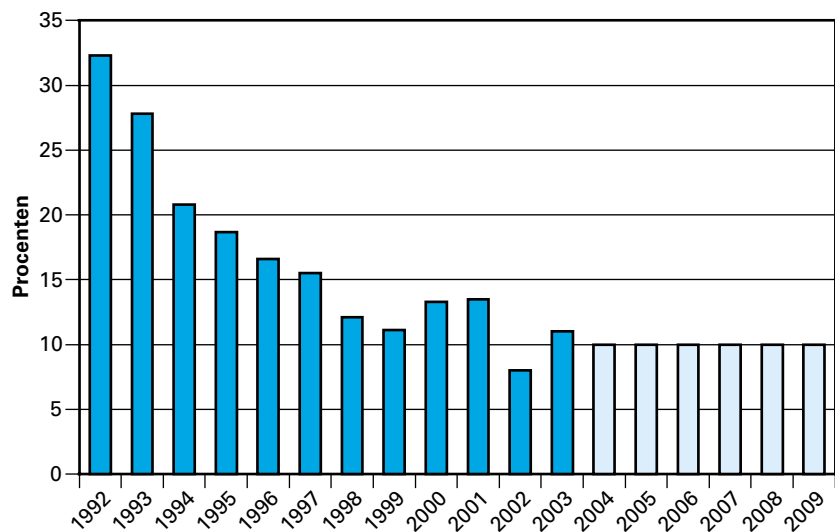
Grote delen van onze zandige kust zijn aan erosie onderhevig. De doelstelling voor de circa 250 kilometer zandige Nederlandse kust is het



dynamisch handhaven van de kust. De kust wordt vastgehouden op het niveau van 1990 (de basiskustlijn), waarbij zoveel mogelijk gelegenheid wordt gegeven aan natuurlijke dynamische kustprocessen. Dit gebeurt voornamelijk door het suppleren van zand op het strand en de vooroever, en sinds 2001 ook op dieper water.

Het suppleren van zand in het kuststelsel heeft een positieve werking gehad. De kustachteruitgang is gestopt. In erosiegebieden is in de periode tussen 1990 en 1998 een gemiddelde achteruitgang van de kust van 0,8 meter per jaar omgebogen in een vooruitgang van 1,3 meter per jaar. Het toelaten van natuurlijke dynamiek betekent dat op vele locaties een overschrijding van de basiskustlijn moet worden geaccepteerd. Vanaf 1998 stabiliseert het percentage raaien waar de basiskustlijn wordt overschreden zich op 10%. Voor de periode 2005–2009 is het streven erop gericht dat de overschrijdingen op het huidige niveau blijven. Het onderstaand figuur geeft het percentage kust weer 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.

**Percentage overschrijdingen Basiskustlijn (BKL) in de periode 1992–1999**



Bron: RWS-RIKZ

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).

#### *Gesteld staan voor calamiteiten*

Ook als een waterkering aan de norm voldoet, bestaat er altijd nog een kleine kans dat de waterkering bezwijkt en er een overstroming optreedt. Er is dus altijd sprake van een restrisico. Vanwege dit restrisico is het van belang goed gesteld te staan voor eventuele calamiteiten. Hiertoe is het van belang dat er een adequaat hoogwaterinformatiesysteem is, inclusief een hoogwaterberichtgeving, dat er rampenplannen zijn en dat crisisteam regelmatig rampsituaties met hoogwater oefenen. In december 2003 heeft het kabinet naar aanleiding van het advies van de commissie Luteijn (2002) besloten dat het principe van gecontroleerd overstromen als aanvullend instrument voor rampenbeheersing kan worden beschouwd. Dit principe wordt verder onderzocht en uitgewerkt. Een definitief besluit over de te nemen maatregelen zal in 2006 worden

genomen in samenhang met de Planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier. Het kabinet neemt bij haar definitieve besluit alle mogelijkheden in beschouwing, te weten noodoverloopgebieden, compartimenteren, veiligheidsnormen verhogen, maatregelen in het internationale stroomgebied van de Rijn en de Maas buiten Nederland en het verder nemen van organisatorische maatregelen.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Een van de pijlers van de veiligheidsvisie van VenW is het streven naar permanente verbetering van de veiligheid. Mede in dat kader is de vraag van belang en actueel in hoeverre de vigerende normen inzake veiligheid tegen overstromen nog adequaat zijn. De potentiële overstromingschade, een van de factoren die aan de normering ten grondslag liggen, is de laatste 50 jaar immers significant toegenomen. VenW brengt daarom de komende jaren in kaart wat de consequenties zijn van de huidige normen. Hierbij worden de overstromingsrisico's bekeken in samenhang met andere risico's en wordt aangesloten bij lopende discussies op het terrein van externe veiligheid en anders omgaan met risico's. Het onderzoeksproject «Veiligheid Nederland in Kaart» (VNK, voorheen «marsroute») beoogt voor het eerst een landelijk beeld te geven van de overstromingsrisico's (overstromingskansen en de gevolgen van overstromingen). VNK vormt een belangrijke bouwsteen voor de genoemde verkenning. Het project beperkt zich vooralsnog tot praktijkberekeningen voor een representatief aantal dijkringen langs rivieren, kust en meren. Het resultaat van het lopende VNK-project komt in 2005 beschikbaar.

Als primaire waterkeringen niet meer de wettelijke veiligheid garanderen kan de waterkering zelf worden versterkt of kunnen maatregelen worden genomen om het water meer ruimte te geven en daarmee de belasting op de waterkering te reduceren. Om het hoofd te kunnen bieden tegen toegenomen rivierafvoeren streeft het kabinet er naar om door middel van rivierverruiming weer aan de normen te gaan voldoen. Deze maatregelen worden voorbereid in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.

Om het land achter de duinen te beschermen moeten maatregelen worden genomen, waarmee de zwakke schakels in de kustverdediging de verwachte zeespiegelstijging en de hogere stormfrequentie kunnen weerstaan. In de beleidsagenda voor de kust («Naar integraal kustbeleid»), die in 2002 gereed is gekomen, zijn een dertiental zwakke schakels aangegeven die binnen een periode van vijftig jaar niet meer aan de gestelde veiligheidseisen zouden voldoen. Inzichten in de golfbelasting op de kust hebben geleid tot het onderkennen van actuele zwakke schakels waaronder een achttal schakels die in combinatie met een kwaliteit voor de ruimtelijke invulling worden aangepakt, de zogenaamde prioritaire kustvakken

Op basis van integrale planstudies die onder de regie van de provincies gedurende de periode 2004–2006 worden uitgevoerd zullen de vereiste structurele maatregelen moeten worden bepaald en de termijnen waarop deze moeten worden gerealiseerd. In 2003 en 2004 zijn tijdelijke maatregelen in de vorm van strandsuppleties getroffen waarmee de veiligheid is gewaarborgd. Voor het uitvoeren van de integrale planstudies door de provincie is subsidie verleend door het Rijk. Voor de actuele zwakke schakels in de kust waar geen bijzonder ruimtelijke ontwikkelingen aan de orde zijn, worden door de waterkeringbeheerders versterkingsplannen

opgesteld in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma voor de primaire waterkeringen.



Bij de behandeling van de begroting 2004 is door de Tweede Kamer verzocht om samen met de provincie Zuid-Holland binnen twee jaar een verkenning op te stellen van de mogelijkheden naar een integrale, multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustuitbreiding, waarbij veiligheid, nut, noodzaak, maatschappelijk draagvlak, de mogelijkheid van een Publiek-Private Samenwerkingsconstructie (PPS) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) centraal staan (motie Geluk, TK 2003–2004 290200XII nr. 53). In 2004 wordt in de eerste fase van de verkenning de financiële haalbaarheid van een aantal door de provincie Zuid-Holland aangedragen plannen voor de kustuitbreiding onderzocht. Voor de plannen die positief scoren zullen vervolgens de mogelijkheden van een PPS financiering worden onderzocht. De resultaten van deze eerste verkenningfase zullen begin 2005 de basis vormen voor besluitvorming over het uitvoeren van een MKBA.

De veiligheidsniveaus conform de Wet op de waterkering gelden voor gebieden die worden beschermd door primaire waterkeringen. Een deel van de bebouwing van de Nederlandse kustplaatsen ligt op of vóór de waterkering, oftewel een buitendijks gebied waar geen wettelijke veiligheidsnormen gelden. Zonder aanvullende maatregelen zal bij stijging van de zeespiegel de afslaggrens de lijn tot waar bij extreme stormen (duin)afslag optreedt – landwaarts verschuiven. Voorts bestaan er in toenemende mate wensen om langs kust, meren en rivieren nieuwe buitendijkse (bouw)activiteiten te ondernemen. Deze activiteiten kunnen van invloed zijn op de veiligheid van de door primaire waterkeringen beschermde gebieden (binnendijks). Om dit te voorkomen moeten er voorwaarden aan deze activiteiten worden gesteld. Ook moeten de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden bij schade helder worden gemaakt en de consequenties hiervan voor de risicobeheersing in het buitendijkse deel. Voor het bovenriviereengebied is een en ander geregeld in de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier» die tot stand is gekomen na de hoge rivierwaterstanden in 1993 en 1995. In 2005 wordt beleid ter zake uitgebracht voor de overige gebieden, middels de beleidslijn buitendijks.

Conform het kabinetsbesluit in december 2003 wordt het principe van gecontroleerd overstromen momenteel nader uitgewerkt. Nader onderzoek is nodig naar noodoverloopgebieden en andere maatregelen (bijvoorbeeld compartimentering) om een verantwoorde afweging te kunnen maken. In 2006 volgt een definitief besluit in samenhang met de Planologische kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Het (inter)nationaal overleg op het gebied van de hoogwateractieplannen voor de Rijn en de Maas wordt tot de beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling gerekend. Ook het anticiperen op de effecten van planvorming in het buitenland, zoals dijkverbeteringen en het effect van het inzetten van retentiebekkens in het buitenland, alsmede op het effect van klimaatontwikkeling op de rivierafvoer hoort hiertoe.

#### *Wet- en regelgeving*

Het belangrijkste instrument voor het uitvoeren van het beleid inzake de veiligheid tegen overstromingen is de Wet op de waterkering (Stb 1996/8). Deze wet regelt onder meer de vijfjaarlijkse cyclus van het toetsen van primaire waterkeringen en het beschikbaar 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.

Omdat door klimaatverandering en bodemdaling de belasting op de waterkeringen toeneemt en door groei van bevolking en economische waarde het potentiële aantal slachtoffers en schade toeneemt, is het van belang periodiek ook te bezien of de vigerende veiligheidsnormen nog voldoen. Momenteel wordt hiertoe een wijziging van de Wet op de waterkering voorbereid die regelt dat eenmaal per 10 jaar informatie wordt aangedragen waarmee een evaluatie van de normstelling op grond van een kosten en baten analyse mogelijk is (gereed 2005).

De Wet op de waterkering wordt ook aangepast in verband met de nieuwe financieringsstructuur voor de primaire waterkeringen. De nieuwe financieringsstructuur houdt in dat de waterschappen voortaan alle kosten voor beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen voor hun rekening nemen, en het Rijk alle kosten voor verbetering (TK 2001–2002,

27 265, nr. 13). In de toetsystematiek ter beoordeling van de sterkte van de waterkeringen is een duidelijk onderscheid gemaakt in versterking en beheer en onderhoud van de waterkering. Versterking is vooral gekoppeld aan verzwaring van de hydraulische randvoorwaarden en nieuwe inzichten in beoordelingsmethoden. De bijdragen van de provincies aan de waterschappen voor het beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen en voor de rivierdijkversterkingen komen te vervallen.

De huidige Wet op de waterkering biedt onvoldoende kader voor het realiseren van Ruimte voor de Rivier. Het wijzigingsvoorstel van deze wet biedt het vereiste kader wel. Met het wijzigingsvoorstel worden ook de Maaskaden in Limburg als primaire waterkering aangewezen, die in het kader van het deltaplan Grote Rivieren zijn gerealiseerd en als onderdeel van de lopende Maaswerken zijn voorzien.

Hiermee krijgt het in de toekomst waarborgen van de veiligheid in Limburg tegen overstromingen door de Maas een juridische basis.

Gezien de benedenstroomse ligging van Nederland is het belangrijk dat hoogwaterbescherming op stroomgebiedniveau wordt aangepakt. Bovendien is het van belang dat uitwisseling van kennis en informatie tussen lidstaten en stroomgebieden plaatsvindt. Nederland wil ter zake een Europese aanpak die kaderstellend is voor de lidstaten van de EU. Dit kan via een aantal wegen worden gerealiseerd, namelijk via een Europees juridisch instrument en/of financiële instrumenten. De Europese Commissie (initiatiefrecht) heeft een mededeling gepresenteerd. Deze mededeling inclusief een actieprogramma op hoofdlijnen is besproken tijdens de informele Milieuraad op 18 juli 2004 in Maastricht. Onder de aanwezige ministers van de Europese lidstaten bleek een zeer groot draagvlak te bestaan voor verdere gezamenlijke actie. Afgesproken is om de mededeling, inclusief actieprogramma, verder uit te werken. Gestreefd wordt om in het najaar van 2004 dit politiek commitment in de Milieuraad te formaliseren door het aannemen van Raadsconclusies. Met dit actieprogramma committeren lidstaten zich aan het ontwikkelen en completeren van stroomgebiedbeheersplannen voor grensoverschrijdende rivieren en kustgebieden. De centrale principes die in de stroomgebiedbeheersplannen dienen te worden uitgewerkt zijn:

- Het solidariteitsprincipe (maatregelen in een bepaald gebied dienen geen negatieve invloed te hebben op andere gebieden)
- Een integrale aanpak en (waar mogelijk)
- Integratie met de Kaderrichtlijn Water

#### *Uitvoering en handhaving*

De primaire waterkeringen dienen te worden beheerd en onderhouden om ze op de aanwezige sterkte te houden. Daarnaast dienen de waterkeringen die niet voldoen aan de norm te worden versterkt. Voor de vereiste versterking van de waterkeringen lopen de volgende programma's, of worden de volgende programma's voorbereid:

- Deltaplan Grote Rivieren (de resterende werken, gereed 2006)
- Herstel steenzettingen (vooruitlopend op de 1e toetsing gestarte verbetering van dijkbekledingen van gezette steen, gereed 2015);
- Versterkingen naar aanleiding van de 1e toetsronde (de versterkingswerken naar aanleiding van de eerste toetsing van de primaire waterkeringen, gereed 2012);
- Ruimte voor de Rivier (op basis van de uitkomsten van de PKB-RvR zal de afvoercapaciteit van de Rijn worden vergroot van 15 000 m<sup>3</sup>/s naar 16 000 m<sup>3</sup>/s (gereed 2015));
- Markermeer buitenwater (de versterkingswerken langs het Marker-

meer naar aanleiding van de wetwijziging waarbij het Markermeer als «buitenwater» is aangewezen. Einddata werken volgen uit prioritering van alle versterkingswerken naar aanleiding van de tweede toetsronde die gereedkomt in 2006);

- Voorgenomen versterkingen langs de kust naar aanleiding van recente inzichten over de golfbelasting op de kust (zwakke schakels) en de op basis daarvan door de waterkeringbeheerders opgestelde beheerdersoordelen aanvullend op de eerstetoetsronde (planstudies prioritair zwakke schakels zijn gereed in 2006, einddata werken volgen daaruit).

Voor het dynamisch handhaven van de kustlijn van 1990 worden voornamelijk zandsuppleties uitgevoerd. In toenemende mate worden deze zandsuppleties niet meer op het strand opgebracht, maar in de vooroever. Hiermee kan meer zand in het zeewaarts gelegen deel van het kustfundament worden gebracht. Bovendien is vanaf 2001 de omvang van de zandsuppleties vergroot om de zandverliezen op diep water te compenseren. Deze compensatie in de kustdeelsystemen, bijvoorbeeld de kustsystemen Eurogeul-IJ-geul en IJ-geul-Marsdiep, is niet gebonden aan bepaalde locatie. In 2003 en 2004 zijn deze compenserende maatregelen gecombineerd met de tijdelijke versterkingsmaatregelen van de acute zwakke schakels in de kust.

Het eind 2001 vastgestelde nieuwe Randvoorwaardenboek ten behoeve van de tweede toetsingsronde (gereed 2006) 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 en voor de Maas van 3650 naar 3800 m<sup>3</sup>/s. Deze toename leidt met name langs de Rijn tot een verhoging van de in het Randvoorwaardenboek vermelde waterstanden waarop de waterkeringen getoetst moeten worden. Hierdoor zal in veel gevallen het vereiste beschermingsniveau niet meer worden gehaald. Zoals in de 4e Nota waterhuishouding is vastgelegd (TK 1998–1999, 26 401, nr. 1), zet het kabinet in op «Ruimte voor de Rivier», met dijk- en kadeversterkingen als sluitstuk. Door de rivier te verruimen worden de toetspeilen weer lager en wordt weer aan de norm voldaan. In het kabinetsstandpunt «Anders omgaan met water, waterbeheer in de 21e eeuw» (TK 2000–2001, 27 625, nr.1) heeft het kabinet besloten om de PKB voor «Ruimte voor de Rivier» te starten (gereed 2005).

Vooruitlopend op de PKB «Ruimte voor de Rivier» worden no-regret projecten voorbereid en uitgevoerd die verlaging van de hoogwaterstanden beogen. Veelal passen deze projecten ook onder de doelstelling van NURG (nadere uitwerking riviergebied). In samenwerking met het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit wordt al in het kader van NURG de ecologische hoofdstructuur versterkt door onder andere landbouwgronden in de uiterwaarden aan te kopen en daarna in te richten als natuurgebied.

Bij de vergunningverlening in het kader van de Wet beheer rijkswateren wordt de beleidslijn Ruimte voor de Rivier als toetskader gehanteerd. Deze beleidslijn beoogt de aanwezige ruimte voor de rivier niet verder in te perken.

Onder de beleidsuitvoerende taken fungeert de Rijkswaterstaat als kenniscentrum voor de waterkeringbeheerders en ingenieursbureau's welke in opdracht van de waterkeringbeheerders zijn ingeschakeld. In dit kader bereidt de Rijkswaterstaat onder andere leidraden voor en is er een helpdesk voor de waterkeringbeheerders en hun adviseurs beschikbaar.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Om de ligging van de kustlijn te monitoren worden elke twee jaar aan de hand van de kustmetingen van de afgelopen tien jaren de zogenaamde kustlijnkaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten wordt de actuele ligging van de kust ten opzichte van de Basiskustlijn (BKL) vastgesteld. Indien de BKL wordt overschreden, dat wil zeggen dat de meerjarige trend landwaarts ligt van de BKL, dan wordt bepaald voor welke kustvakken maatregelen nodig zijn. In het algemeen bestaan de maatregelen uit het uitvoeren van zandsuppleties. Incidentele overschrijding van de BKL betekent overigens niet dat er zich een acuut veiligheidsprobleem aandient. Het dynamisch handhaven van de kust betekent dat de meerjarige 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 zowel verschillen optreden in de hoeveelheid zand die in de praktijk wordt aangebracht, als in de hoeveelheden die door storm afgeslagen worden. De BKL mag dus in een beperkte mate overschreden worden.

Jaarlijks wordt in het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat gerapporteerd over de voortgang op dit artikel. Daarnaast vinden jaarlijks thema-beleids-evaluaties plaats, waarbij in een periode van vijf jaar alle operationele doelen worden geëvalueerd.

In 2004 is door het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) een evaluatie van het beleid inzake de veiligheid tegen overstromingen uitgevoerd. Deze thema-evaluatie zal na afronding aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Teneinde de voor de rivier beschikbare ruimte niet verloren te laten gaan, is in 1996 de beleidslijn «Ruimte voor de Rivier» van kracht geworden. Deze beleidslijn is op grond van een uitgevoerde evaluatie in 1997 herzien. In 2005 wordt de beleidslijn opnieuw geëvalueerd.

Monitoring van de voortgang van het versterkingsprogramma, het programma Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken vindt plaats middels periodieke rapportages aan de Tweede Kamer. Zowel de Maaswerken als Ruimte voor de Rivier zijn aangemerkt als groot project en zijn daarmee gebonden aan de procedureregeling voor grote projecten.

| <b>Programma beleidsevaluaties artikel 13: Veiligheid Water: Veiligheid kust-, IJsselmeer en rivierengebied</b> |                                |                  |  |                 |
|---|--------------------------------|------------------|--|-----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum  | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie  |
| Kustbeleid (vervolg 3e kustnota)  | A: 2005<br>B: 2005             | 2003–2004        | Tweejaarlijks wordt een voortgangsrapportage over de uitvoering en ontwikkeling van het kustbeleid geleverd. | Ex post         |
| Beleidslijn Ruimte voor de rivier   | A: medio 2004<br>B: medio 2005 | t/m 2004         | Werking beleidslijn in de praktijk evalueren.  | Ex post/ex ante |
| 2e toetsing primaire waterkeringen  | A: 2003<br>B: 2006             | t/m 2005         | Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen.   | Ex post/ex ante |

**Programma beleidsevaluaties artikel 13: Veiligheid Water: Veiligheid kust-, IJsselmeer en rivierengebied**

| Evaluatie-onderwerp                                    | A. Startdatum<br>B. Einddatum        | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie  |
|--|--------------------------------------|------------------|---|-----------------|
| Thema-evaluatie beleid veiligheid water                | A: medio 2008<br>B: medio 2009       | 2004–2008        | Evaluatie effectiviteit beleid veiligheid water   | Ex post/ex ante |
| Integrale Verkenning Maas                              | A: december 2000<br>B: december 2005 | nvt              | De toekomstige veiligheid tegen overstromingen en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit staan centraal in deze studie. Het gehanteerde uitgangspunt is de situatie na de Maaswerken. Onder andere worden kosten en baten van een aantal alternatieve strategieën voor rivierverruiming en dijkversterking in beeld gebracht. | Ex ante         |
| Rampenbeheersingsstrategie overstromingen Rijn en Maas | A: 2002<br>B: 2005                   | 2002–2015        | In 2006 een antwoord geven op de vraag hoe de vier opties (noodoverloopgebieden, compartimenteren, veiligheidsnormen verhogen en maatregelen in het internationale stroomgebied van de Rijn en de Maas buiten Nederland) en het verder nemen van organisatorische maatregelen zich ten opzichte van elkaar verhouden            | Ex ante         |
| PKB Ruimte voor de Rivier                              | A: 2002<br>B: 2005                   | 2002–2015        | Vaststellen van projecten RvR aan de hand van o.a MKBA en MER welke onderdeel uitmaken van PKB. Zie ook de VGR aan de TK. (i.h.k.v. procedure grote projecten)  | Ex ante         |
| Verkenning uitbreiding Delflandse kust                 | A: 2004<br>B: 2005                   |                  | Onderzoek naar de mogelijkheden voor een kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Scheveningen  | Ex ante         |



**Programma beleidsevaluaties artikel 13: Veiligheid Water: Veiligheid kust-, IJsselmeer en rivierengebied**

| Evaluatie-onderwerp      | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
|--------------------------|-------------------------------|------------------|--|----------------|
| Deltaplan Grote Rivieren | A: 2004<br>B: 2004            | 1995–2004        | Terugblik op de uitvoering van het dijkversterkingsprogramma en aanbevelingen doen voor toekomstige grote (water)projecten. In het kader van de procedure grote projecten wordt een eind evaluatie gehouden. | Ex post        |

**c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Het te bereiken resultaat is dat de waterkeringen aan de vigerende veiligheidsnormen voldoen. Aan de veiligheidsnorm wordt voldaan indien de waterkeringen aan de vastgestelde technische eisen voldoen. De uit te voeren maatregelen (versterkingen van de waterkeringen, of rivierverruiming) bestaan deels uit vele tientallen individuele verbeteringswerken die uitgevoerd worden, dan wel in de komende tientallen jaren zullen worden uitgevoerd. Waar relevant wordt de doelmatigheid van de te nemen maatregelen met een maatschappelijke kosten-baten analyse onderbouwd. De keuzen bij de planvorming worden beïnvloed door wensen van maatschappelijke groeperingen, en door het provinciale- en het waterschapsbestuur. De ramingen voor de uit te voeren werken zijn grotendeels gebaseerd op ervaring met vergelijkbare werken zoals in het verleden uitgevoerd. De werkelijke kosten worden mede bepaald door marktontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld een grote vraag naar grondstoffen en de beschikbaarheid van aannemers. De uitvoering van grote infrastructurele werken, zoals de aanleg van de HSL en de Betuwelijn speelt daarbij een belangrijke rol. De risico's bij de uit te voeren werken zijn verder dat de kosten vaak toenemen als gevolg van nieuwe inzichten zodat de uitgangspunten achterhaald raken (bijvoorbeeld nieuwe en zwaardere golfrandvoorwaarden op basis van metingen), hogere grondprijzen en dat de uitvoering langer duurt. De programma's «Ruimte voor de Rivier» en «Zwakke schakels langs de kust» bestaan uit samenhangende pakketten van maatregelen. Pas na de PKB Ruimte voor de Rivier en de planstudies voor de zwakke schakels ontstaat er beter zicht op de uitvoering van deze programma's.

De afhankelijkheid van derden is groot. Daarom zijn er wettelijke afspraken omtrent de normen voor en het beheer van de waterkeringen. Conform de Wet op de waterkering worden alle primaire waterkeringen om de vijf jaar getoetst om te bezien of ze nog aan de veiligheidseisen voldoen. Resultaat hiervan is een beeld van eventueel benodigde verbeteringswerken als gevolg van nieuwe hydraulische randvoorwaarden en/of inzichten met betrekking tot de sterkte van een dijk. Op basis daarvan worden versterkingswerken voorbereid. Deze werken bestrijken doorgaans meerdere jaren, waardoor een dijk formeel een bepaalde periode niet aan de wettelijke norm kan voldoen. Dit laatste is niet alleen het gevolg van voorbereidingstijd, maar ook van prioritering op basis van feitelijke veiligheidsrisico's.

## **Bouwgrondstoffenvoorziening**

### **a. Toelichting**

Deze geoperationaliseerde doelstelling houdt in het stimuleren van de winning van deze stoffen in Nederland op een maatschappelijk aanvaardbare wijze.

Het kabinet wil het beleid ten aanzien van tijdige en voldoende voorziening voor bouwgrondstoffen inclusief bijbehorende taakstellingen (vastleggen van hoeveelheden over een bepaald periode) loslaten en de bouwgrondstoffenvoorziening overlaten aan de markt. Dit is medegedeeld aan de Tweede Kamer op 23 mei 2003, waarbij de volgende acties zijn benoemd ten behoeve van de overgangperiode:

- Het aangeven van een nationaal ruimtelijk kader voor de winning van oppervlaktedelfstoffen in de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid (Nota Ruimte). Dit is inmiddels gerealiseerd.
- De afspraak om bestaande taakstellingen voor de winning van beton- en metselzand tot 2009 te continueren.
- De uitwerking van een plan gericht op het creëren van randvoorwaarden voor het ontstaan van een optimaal functionerende markt.
- Onderzoeken naar de mogelijkheid om de Ontgrondingenwet verder af te slanken, incl. discussie over nut en noodzaak van de wet.
- Onderzoeken van mogelijke extra stimulansen voor de winning van beton- en metselzand in Rijkswateren.
- Het in de periode 2004–2008 samen met de provincies uitvoeren van een onderzoeksprogramma gericht op de toepassing van grondstoffen in de bouw en alternatieven voor de winning van beton- en metselzand.

Uitvoering van deze acties is nog in volle gang. Over de voortgang wordt jaarlijks aan de Tweede Kamer gerapporteerd. De eerste rapportage zal najaar 2004 plaatsvinden.

### **b. Beleidsinstrumenten**

Gedurende de overgangperiode worden de acties, zoals genoemd onder «a toelichting», uitgevoerd. Hoewel het zwaartepunt hiervan valt in de jaren 2004 en 2005, zal ook in de periode tot 2009 enige inzet worden geleverd ten behoeve van een goede overgang naar marktwerking.

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Verwacht wordt dat de overgang naar marktwerking mogelijk is. Hierbij is het nodig dat er gedurende de overgangperiode voldoende continuïteit blijft, met name bij de winning van betonen metselzand. Hiervoor zijn een tweetal acties in gang gezet namelijk het opnemen van de belangrijkste winlocaties voor betonen metselzand in de Nota Ruimte en het opstellen van een plan voor goede marktwerking.

### 13.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |              |              |              |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>13 Veiligheid water</b>                    | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>5 680</b> | <b>6 328</b> | <b>7 589</b> | <b>7 745</b> | <b>7 844</b> | <b>7 844</b> | <b>7 844</b> |
| <b>Uitgaven</b>                               | <b>6 469</b> | <b>7 256</b> | <b>8 195</b> | <b>7 978</b> | <b>7 844</b> | <b>7 844</b> | <b>7 844</b> |
| <b>13.01 Programma-uitgaven</b>               | <b>4 446</b> | <b>5 529</b> | <b>6 544</b> | <b>6 393</b> | <b>6 295</b> | <b>6 295</b> | <b>6 295</b> |
| <i>13.01.99 Overige programma-uitgaven</i>    | <i>4 446</i> | <i>5 529</i> | <i>6 544</i> | <i>6 393</i> | <i>6 295</i> | <i>6 295</i> | <i>6 295</i> |
| <b>13.02 Apparaatsuitgaven</b>                | <b>2 023</b> | <b>1 727</b> | <b>1 651</b> | <b>1 585</b> | <b>1 549</b> | <b>1 549</b> | <b>1 549</b> |
| <b>13.03 Ontvangsten</b>                      | <b>17</b>    | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |

De uitgaven van het Rijk voor het realiseren van de uitvoeringsmaatregelen, gekoppeld aan het beleid inzake veiligheid water worden verantwoord op het Infrastructuurfonds en betreffen het artikel IF 02.01.

| Tabel: overzicht uitgaven veiligheid water op het Infrastructuurfonds (x € 1000) |                       |         |         |         |         |         |         |
|--|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Art.   | Omschrijving          | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| IF 02.01   | Waterkeren            | 309 797 | 289 626 | 238 304 | 267 026 | 398 713 | 592 500 |
|  | <b>Waarvan:</b>       |         |         |         |         |         |         |
|  | Ruimte voor de rivier | 30 929  | 13 189  | 6 218   | 29 701  | 103 295 | 210 542 |
|  | Maaswerken            | 32 985  | 52 662  | 40 254  | 28 619  | 36 608  | 20 089  |

### 13.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |      |              |      |              |      |              |      |              |      |              |
|---|------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|--------------|------|--------------|
| <b>13 Veiligheid</b>  |      | 2005         |      | 2006         |      | 2007         |      | 2008         |      | 2009         |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |      | 8 195        |      | 7 978        |      | 7 844        |      | 7 844        |      | 7 844        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |      | 1 651        |      | 1 585        |      | 1 549        |      | 1 549        |      | 1 549        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |      | <b>6 544</b> |      | <b>6 393</b> |      | <b>6 295</b> |      | <b>6 295</b> |      | <b>6 295</b> |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |      |              |      |              |      |              |      |              |      |              |
| 4. juridisch verplicht  | 51%  | 3 358        | 44%  | 2 842        | 37%  | 2 354        | 32%  | 2 034        | 32%  | 2 034        |
| 5. complementair noodzakelijk   | 26%  | 1 672        | 28%  | 1 813        | 31%  | 1 946        | 33%  | 2 064        | 33%  | 2 064        |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 3%   | 225          | 4%   | 225          | 4%   | 225          | 4%   | 225          | 4%   | 225          |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 20%  | 1 289        | 24%  | 1 513        | 28%  | 1 770        | 32%  | 1 972        | 32%  | 1 972        |
| 8. beleidsmatig nog niet gevuld   | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            | 0%   | 0            |
| 9. Totaal (=3)  | 100% | 6 544        | 100% | 6 393        | 100% | 6 295        | 100% | 6 295        | 100% | 6 295        |

*Juridische verplichtingen*

Voor het uitvoeren van beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

*Complementair noodzakelijk*

Is voornamelijk gebaseerd op het minimale benodigd budget voor het uitvoeren van het programma door de Rijkswaterstaat.

*Bestuurlijk gebonden*

Deelname door VenW aan onder andere internationaal Maasoverleg en de commissie Eems-Dollard.

*Beleidsmatig gereserveerd*

Dit betreft met name de middelen welke nodig zijn voor beleidsvoorbereiding en evaluatieonderzoek.

*13.5 VBTB-paragraaf*

In 2004 worden de doelen en bijbehorende prestatie-indicatoren intern geëvalueerd. Dit zal uiteindelijk moeten leiden tot een structuur waarin beter onderscheid wordt gemaakt in onderwerpen waar VenW op kan worden afgerekend en onderwerpen waar andere partijen, zoals waterschappen en provincies verantwoordelijk zijn (in begroting 2006).

## 14 WATERBEHEER

### 14.1 Algemene beleidsdoelstelling

De hoofddoelstelling van het integrale waterbeleid is: «Nederland bewoonbaar maken en houden door het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen».

### 14.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

De algemene beleidsdoelstelling kan worden opgedeeld in twee nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen, namelijk:

- het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee;
- waterkwantiteitsbeheer.

#### **Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee**

##### **a. toelichting**

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

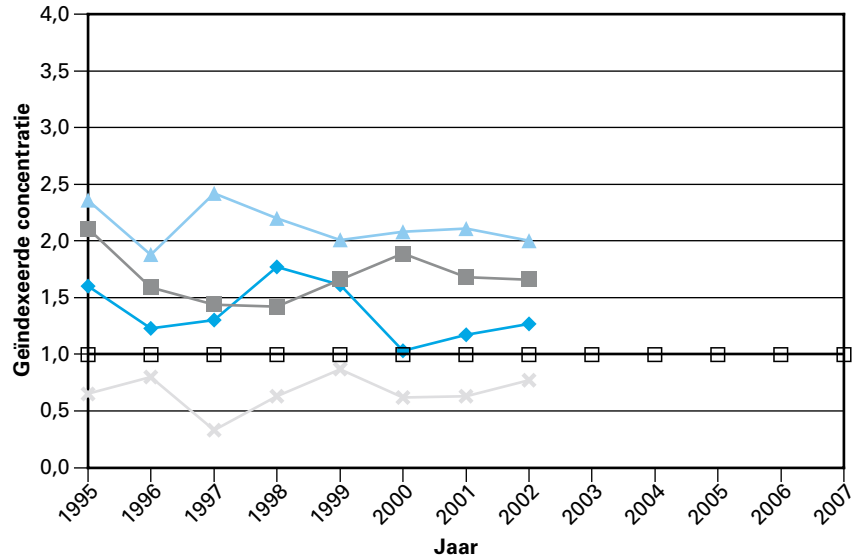
De doelgroep is de maatschappij in de volle breedte, dat wil zeggen de directe gebruikers (bijvoorbeeld scheepvaart en visserij) van water, maar ook burgers die op enigerlei wijze water in hun omgeving beleven (natuur en recreatie).

Naast VenW zijn provincies, gemeenten en waterschappen betrokken bij de doelbereiking. Deze partijen voeren het waterbeheer van het regionale systeem uit. Om de onderlinge samenwerking in de aanpak van de waterbodempromblematiek te bevorderen zijn er regionale werkgroepen en een bestuurlijk overleg ingesteld onder provinciale regie.

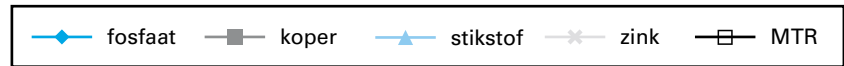
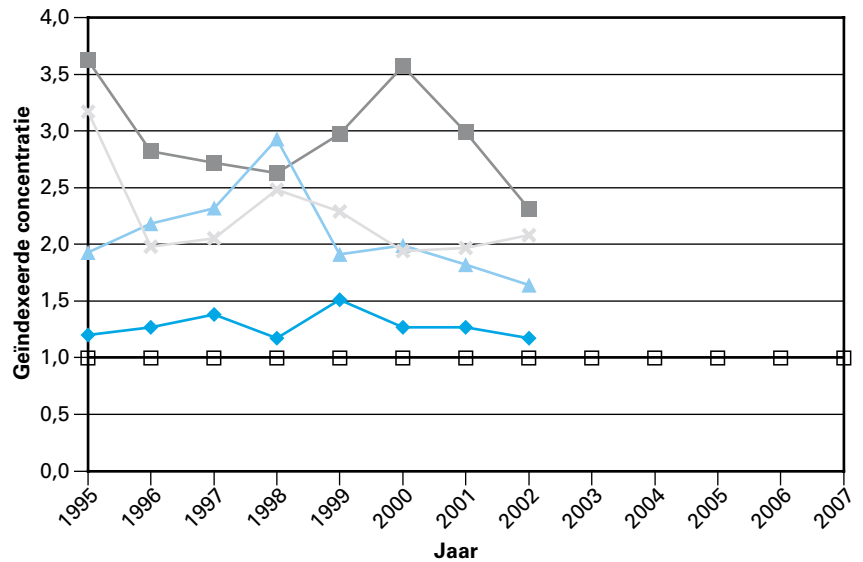
##### *Waterkwaliteit*

Als prestatie-indicatoren voor het beoordelen van het behalen van de waterkwaliteitsdoelstellingen wordt gehanteerd «de mate van afwijking ten opzichte van het maximaal toelaatbaar risico (MTR) en het verwaarloosbaar risico (VR) conform de uitgangspunten uit de vierde nota waterhuishouding (NW4). In de figuren hieronder staat de ontwikkeling van de waterkwaliteit in de stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems weergegeven als functie van de prestatie-indicator MTR. De prestatie-indicatoren zullen worden aangepast zodra de nieuwe normen van de Kaderrichtlijn Water (zie ook onder «b beleidsinstrumenten; wet en regelgeving») zijn vastgesteld. Daarnaast wordt als indicator gehanteerd de afname van de belasting van het oppervlaktewater met prioritair gevaarlijke stoffen zoals genoemd in de Kaderrichtlijn Water. Van deze stoffen moeten de lozingen zijn beëindigd in 2020.

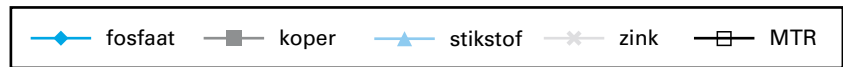
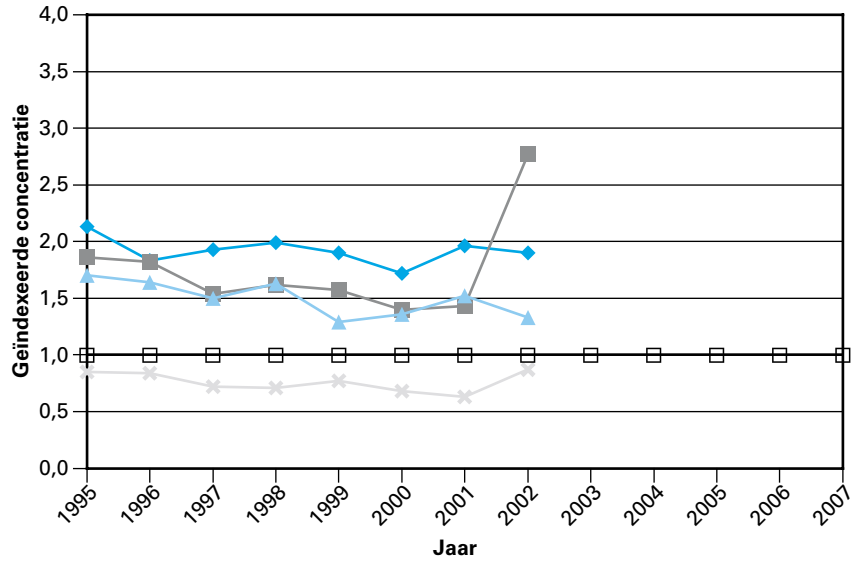
**Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Eems**



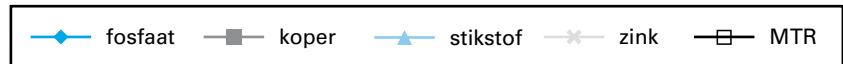
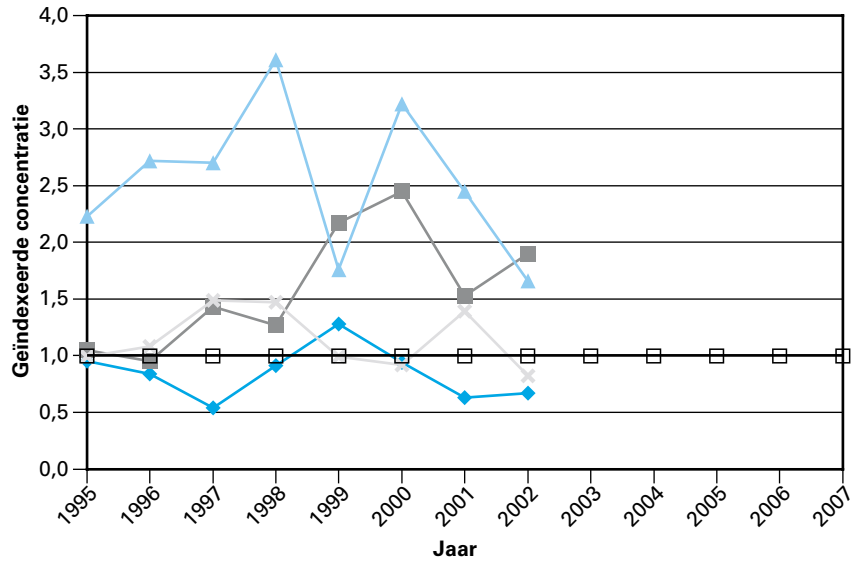
**Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Maas**



**Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Rijn**



**Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Schelde**



Bron: RIZA

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. De inrichting van het watersysteem zal op het ecologisch functioneren worden afgestemd. Daarnaast bestaan EU-richtlijnen die oppervlakte- of grondwatergebieden beschermen. Andere EU-richtlijnen gaan over het behoud van habitats en zijn rechtstreeks gerelateerd aan water afhankelijke soorten, zoals de zwemwater-richtlijn. Voor de huidige zwemwaterrichtlijn geldt dat ongeveer 95% van de lokaties voldoet aan de richtlijn.

Per 2015 komen er strengere Europese regels voor zwemwater. Dat is in juni 2004 besloten. De richtlijn moet in de Nederlandse wet- en regelgeving worden geïmplementeerd.

Met de nieuwe Europese regels wordt de gezondheid van zwemmers in binnenwater en kustwater beter beschermd. Het huidige voorstel kent vier klassen: uitstekend, goed, aanvaardbaar en slecht zwemwater. Nederland zal extra maatregelen moeten nemen om de zwemwaterkwaliteit te verbeteren. Zo moeten de lozingen van ongezuiverd afvalwater en riooloverstorten verder worden teruggedrongen.

Naar verwachting zullen in Nederland 8% van de zoetwaterlocaties en minder dan 2% van de zoutwaterlocaties niet voldoen aan de strengere Europese regels in 2015. Volgens een studie van RIZA is de helft van deze locaties oplosbaar, terwijl er voor sommige locaties geen haalbare en kosteneffectieve maatregelen mogelijk zijn. Dat betekent dat daar mogelijk een zwemverbod moet worden ingesteld. Verwacht wordt dat in 2005, na besluitvorming in het Europees Parlement, met de implementatie van de de nieuwe richtlijn kan worden gestart en de verdere aanpak van de bronnen worden opgepakt.

#### *Noordzee*

De hoofdlijnen van het Noordzeebeleid zijn neergelegd in de Nota Ruimte die recent is uitgebracht. In het eind 2004 uit te brengen Integraal beheerplan Noordzee 2015 zal worden aangegeven hoe in het beheer uitwerking wordt gegeven aan op de Noordzee betrekking hebbende beleidslijnen. Het komende jaar zal verder invulling worden gegeven aan de voornemens van het Stappenplan wettelijke bescherming EEZ (exclusieve economische zone), (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr. 89).

#### *Waddenzee*

Eind jaren negentig is onder de primaire verantwoordelijkheid van VROM gestart met de voorbereiding van de planologische kernbeslissing derde Nota Waddenzee. Bij de behandeling van PKB-deel III door de Tweede Kamer is een motie aangenomen die een absoluut gaswinningsverbod inhoudt. Het advies van de in september 2003 ingestelde «Adviesgroep Waddenzeebeleid» biedt op basis van de nieuwste inzichten openingen voor gaswinning onder strikte voorwaarden als onderdeel van een totaal pakket van maatregelen voor de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee. Eind juni 2004 heeft het kabinet een pakket van maatregelen vastgesteld dat uitgaat van een offensieve strategie om de hoofddoelstelling voor de Waddenzee, «duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van een uniek open landschap», waar te maken. Een van de maatregelen is het mogelijk maken van gaswinning onder de Waddenzee onder strikte voorwaarden. Nadere uitwerking en invulling van een integraal perspectief op basis van het door het kabinet vastgestelde maatregelenpakket zal in 2005 zijn beslag krijgen in de PKB Derde Nota Waddenzee.



### Waterbodems

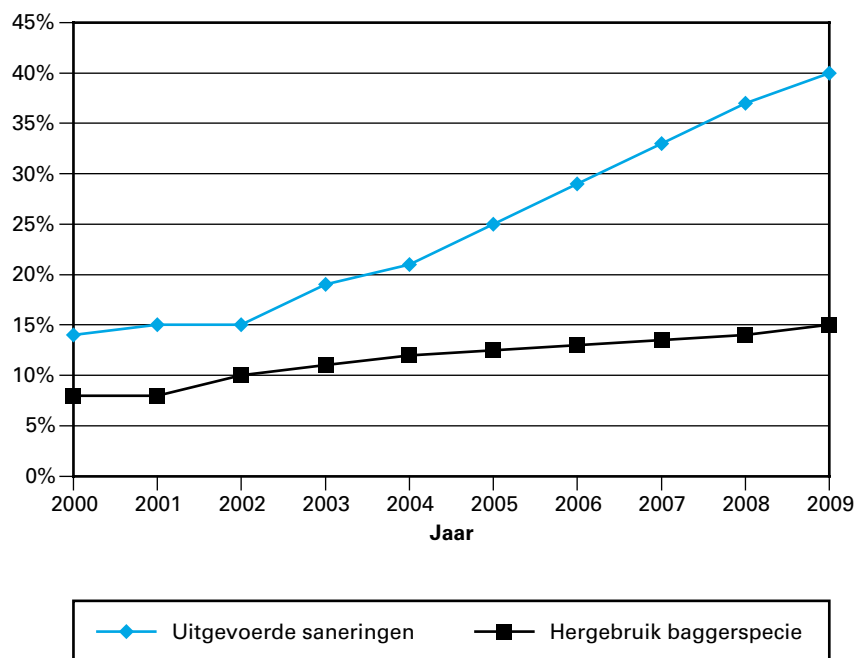
De aanpak van de waterbodems heeft een impuls gekregen met het kabinetsstandpunt «Tienjarensenario waterbodems» (2002). Met deze aanpak is er een aanzet gemaakt op het bereiken van de beleidsdoelen uit de kabinetsreactie Tienjarensenario, die in het verlengde liggen van de 4e nota Waterhuishouding (NW4), te weten:

- onderhoud en aanwas zijn met elkaar in evenwicht;
- er is geen achterstallig onderhoud;
- kwaliteit staat functies watersysteem niet in de weg;
- de waterbodem wordt adequaat beheerd;
- niet-verspreidbare specie wordt zo min mogelijk gestort.

Met het Tienjarensenario waterbodems (2002) is geconstateerd dat er grote baggerachterstanden zijn. Zo groot zelfs dat het inlopen daarvan in tien jaar een te grote opgave is. Het bestuurlijk overleg Tienjarensenario waterbodems heeft aanbevolen hiervoor een periode van 25 jaar te nemen. Het kabinet heeft deze aanbeveling overgenomen in haar kabinetsstandpunt (2002) en heeft daarbij aangekondigd een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) op te stellen ten behoeve van nadere besluitvorming over de aanpak van de baggeropgave. Deze MKBA zal in het najaar van 2004 gereed komen.

Om de voortgang van de aanpak van waterbodems te monitoren, worden het percentage uitgevoerde saneringen en het hergebruik van niet verspreidbare baggerspecie als prestatie-indicator gebruikt.

#### Streefpercentages waterbodems



Bron: RWS-DWW en RIZA

### De inrichting van het stroomgebied

De inrichting van het stroomgebied moet zijn 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. Deze aspecten blijven van groot belang voor de implementatie van de KRW.

Naast de uitvoering van grootschalige natuurprojecten is ook het creëren van natuurvriendelijke oevers en het realiseren van vispassages van belang voor een goed functionerend systeem. De in het verleden uitgevoerde waterstaatskundige werken hebben op veel plaatsen grote invloed gehad op natuurlijke zoet/zout overgangen. Op verschillende plaatsen wordt herstel nagestreefd. Naar verwachting zal in 2006 op basis van een planstudie een beslissing worden genomen over de maatregelen in en rond het Volkerak/Zoommeer omtrent de blauwalgenproblematiek. Om de voortgang van deze doelstellingen te monitoren zal als prestatie-indicatoren worden gebruikt:

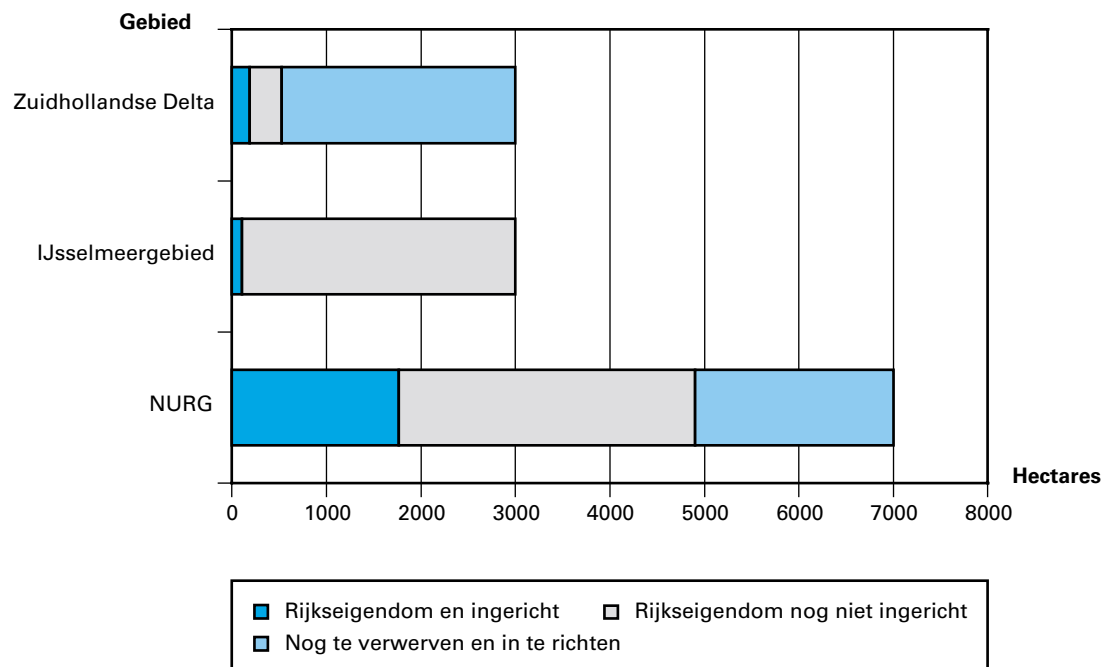
- «het percentage ingerichte hectare NURG, IJsselmeergebied, en Zuid-Hollandse Delta»
- «het percentage gerealiseerde vistrappen in rijkswateren».

In het kader van de «Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG)» is van de te realiseren 7000 hectare voor 2015 4905 hectare aangekocht waarvan ook 1765 hectare ingericht. De grondverwerving ligt op schema, maar de inrichting loopt achter met name door de heroverwegingen vanwege de planstudie PKB Ruimte voor de Rivier. De inrichting van natuurgebieden langs de rivier mag immers geen nadelige effecten hebben op de hoogwaterstand. Voor de inrichting van natuur in het IJsselmeergebied is de doelstelling dat in 2010 in totaal 3000 hectare zijn ingericht. In het IJsselmeergebied worden geen gronden verworven aangezien het hier vrijwel alleen projecten betreft in het water en/of oeverzones. Tot en met 2003 is er in totaal 104 hectare ingericht.

Voor de inrichting van natuur in de Zuid-Hollandse Delta is de doelstelling dat in 2010 in totaal 3000 hectare is ingericht. Tot en met 2003 is totaal 525 hectare grond verworven waarvan 190 hectare ingericht. Zowel bij NURG als bij de uitvoering van de ICES 2 Natte Natuur deelprogramma's IJsselmeergebied en Zuid-Hollandse Delta werken LNV en VenW met gedeelde verantwoordelijkheid samen.

Verwacht wordt dat in 2004 in totaal 60 procent van de aan te leggen vistrappen is gerealiseerd. De twee stuwen in de Maas bij Grave en Borgharen zijn de enige waar nog geen werkende vistrap is gerealiseerd. De realisatie van de aanleg hiervan is gepland in 2005.

### Ontwikkeling ingerichte natuur tot en met 2003



Bron: LNV en RWS

#### b. beleidsinstrumenten

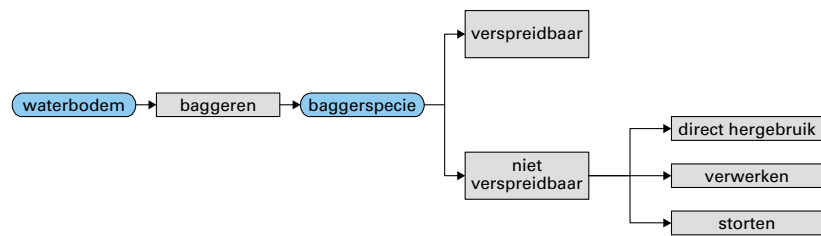
##### Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

De beleidsvoorbereiding en het hiervoor benodigde beleidsgericht onderzoek zijn gericht op:

- het bereiken van een dusdanige kwaliteit van het oppervlaktewater dat het geschikt is voor de diverse gebruiksfuncties;
- reductie van de belasting van het oppervlaktewater met (gevaarlijke) stoffen, vooral vanuit diffuse bronnen, zodat voldaan wordt aan de vereisten van NW4, de Kaderrichtlijn Water en de overige EU-regelgeving;
- implementatie van de Kaderrichtlijn Water;
- beleidsvernieuwing waterbodems (actief beheer waterbodems);
- scheppen en instandhouden van samenwerkingsstructuren waterbodems.

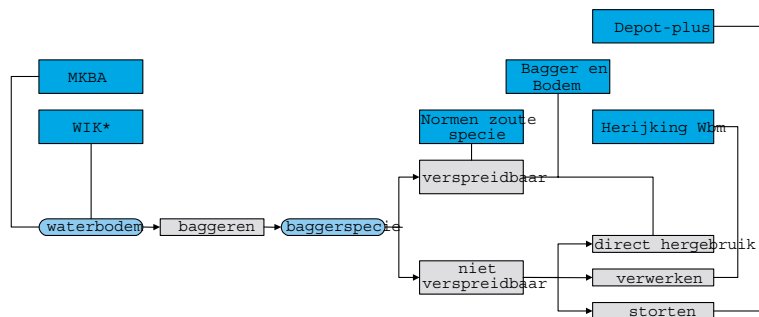
Het kabinetsstandpunt Tienjarensценario waterbodems heeft aangekondigd beleid en regelgeving voor waterbodems anders in te richten. Onder regie van het Bestuurlijk Overleg Waterbodems is daarom een Beleidsprogramma Waterbodems opgesteld. Dit programma kent twee gezichten: «de voorkant en de achterkant van het baggerprobleem». De voorkant van het baggerprobleem kenmerkt zich door de noodzaak tot baggeren zodat (verontreinigde) waterbodems de doelstellingen voor watersystemen niet in de weg staan. Deze doelstellingen kunnen betrekking hebben op veiligheid, scheepvaart, water- aan/afvoer (wateroverlast/droogte), natuur en milieu. Tot de achterkant van het baggerprobleem worden de diverse

bestemmingsmogelijkheden (verspreiden, verwerken, storten) voor de vrijkomende baggerspecie gerekend.



Aan de «voorkant» richt het programma zich op het scherp krijgen van de baggernoodzaak, zowel vanuit financieel-economisch perspectief (MKBA Waterbodems) als vanuit de noodzaak om ook met waterbodems te voldoen aan de EU Kaderrichtlijn Water (Waterbodems in de KRW). Aan de «achterkant» bestaan diverse initiatieven:

- vormgeven van bestuursafspraken over benutting en toekomstige realisatie van depotruimte;
- ruimte bieden voor regionaal maatwerk bij het gebruik van bagger als bodem in het landelijk gebied;
- invoering per 1 januari 2005 van vergunningsvoorschriften gericht op verwerking (Minimum Verwerkings Standaard) ter vervanging van milieubelasting op bagger;
- moderniseren van de eisen aan verspreiding van zoute baggerspecie op zee.



\* Waterbodems in de kaderrichtlijn

### Wet- en regelgeving

De implementatie van de Kaderrichtlijn water (KRW) begint steeds duidelijker vormen aan te nemen. In het kader van de behandeling van het wetsontwerp is in 2004 een notitie naar de Tweede en Eerste Kamer gezonden waarin de Nederlandse inzet wordt aangegeven (DGW 2004/791; 23 april 2004). Eind 2004 zal de rapportage gereed moeten komen waarin de huidige situatie van het waterbeheer wordt vergeleken met de verplichtingen van de kaderrichtlijn. Daarmee wordt een stevige basis gelegd om te gaan werken aan maatregelpakketten. Een proces dat uiteindelijk moet leiden tot de stroomgebiedbeheersplannen in 2009. In 2005 zal worden gestart met de nadere uitwerking van potentiële maatregelprogramma's. Bezien zal worden hoe het proces om te komen tot kosteneffectieve pakketten technisch kan worden ondersteund. Er zal in 2005 een analyse worden gemaakt van de rapportages van de andere

lidstaten op het gebied van waterbeheer. Op die manier kan een nog beter beeld worden gekregen van de wijze waarop andere landen met de verplichtingen omgaan. Nederland hecht sterk aan een evenwichtige invoering in Europa en zal zich in 2005 dan ook sterk maken voor een goed Europees maatregelenprogramma voor prioritair stoffen dat wordt vastgelegd in een dochterrichtlijn van de KRW. Dit is gezien de grote invloed van de grote rivieren noodzakelijk voor een goede waterkwaliteit. Maar daarnaast is het ook een voorwaarde om een «level playing field» voor het bedrijfsleven te handhaven.

In deze kabinetsperiode (2003–2006) zal de waterstaatswetgeving herzien worden en zal één integrale waterwet worden opgesteld. De motieven om te komen tot een dergelijk wet zijn het opnemen van elementen van het gedachtegoed van het Hoofdlijnenakkoord (met name reductie lasten voor overheid, burger en bedrijfsleven), het moderniseren van de wetgeving aan de hand van de ontwikkelingen op het gebied van integraal waterbeleid- en beheer (huidige regelgeving is verbrokkeld, deels verouderd en verkokerd) en het aanpassen van de waterwetgeving aan Europese ontwikkelingen zoals de implementatie van de Kaderrichtlijn Water. In 2005 zal het voorontwerp van het wetsvoorstel de inspraak doorlopen en later dat jaar zal een wetsvoorstel worden ingediend. In 2003 heeft een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) plaatsgevonden naar de bekostiging van het regionale waterbeheer. In het kabinetsstandpunt hierover zijn ook de aanbevelingen van de Unie van Waterschappen inzake de financiering en bestuurssamenstelling («Togtema») meegenomen. Na behandeling in de Tweede Kamer van het kabinetsstandpunt IBO waterbeheer zal dit in 2004 en 2005 in overleg met de betrokken partijen verder worden uitgewerkt. De planning is om in 2006 een wetswijziging van onder andere de waterschapswet en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO) aan te bieden aan de Tweede Kamer. Deze wetswijzigingen moeten leiden tot een vereenvoudiging van de financieringsstructuur bij het regionaal waterbeheer en een modernisering van het waterschapsbestuur en de verkiezingen.

De primaire regelgeving voor het waterkwaliteitsbeleid zijn de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo) en de Wet Bodembescherming (Wbb) en onderliggende regelingen. Daarnaast zijn ook de Wet Milieubeheer en de Bestrijdingsmiddelenwet van belang. VenW is beleidsverantwoordelijk voor de Wvo en de Wbb in het hoofdwatersysteem, de rijkswateren. Diverse modernisering en aanvullingen op deze wetten worden voorbereid teneinde de effectiviteit en efficiency te verbeteren. Dit geldt in het bijzonder voor waterbodems, als voortvloeiend van de Beleidsbrief Bodem die het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, het ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu en VenW eind 2003 naar de Kamer hebben gezonden. Veel wordt verwacht van de deregulering voor bouwstoffen en decentralisatie van bodemkwaliteitseisen.

#### *Convenanten en afspraken*

Natuurontwikkeling in rijkswateren wordt via diverse instrumenten, afspraken en overlegtrajecten bereikt. De belangrijkste doelstellingen waarover afspraken met LNV zijn gemaakt betreffen (in hectares):

- *NURG*: 7 000 hectare in 2015;
- *IJsselmeergebied*: 3 000 hectare in 2010;
- *Zuid-Hollandse Delta*: 3 000 hectare in 2010.

In 2003 heeft de Staatssecretaris samen met de betrokken provincies de beleidsregels vastgesteld voor het omgaan met waterbodems in het winterbed van de grote rivieren (actief beheer waterbodems). Hiermee wordt beoogd de complexe regelgeving op dit gebied op een pragmatische wijze toe te passen bij herinrichtingsmaatregelen ten behoeve van veiligheid en natte natuur.

In juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) getekend door het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging Nederlandse Gemeenten. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te brengen en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden zoals de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Hiertoe hebben de betrokken overheidspartijen in het NBW taakstellende afspraken met elkaar gemaakt over rolverdeling en planning van acties, inclusief financiering. De aanpak van de waterkwaliteit en ecologie verloopt via de implementatie van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Beide sporen worden zoveel mogelijk via een integrale en congruente aanpak uitgewerkt.

Tussen Nederland en Vlaanderen worden voorstellen uitgewerkt voor een Verdrag om de samenwerking bij beleid en beheer van het Schelde-estuarium te intensiveren. Hiermee is het proces gestart met de gezamenlijke integrale Langetermijnvisie van begin 2001, dat eind 2004 moet resulteren in een Nederlands/Vlaamse Ontwikkelingsschets. Langs deze weg wordt onder meer beoogd, de randvoorwaarden waaraan toekomstige ingrepen moeten voldoen bindend vast te leggen, in lijn met het streefbeeld 2030 waaraan beide regeringen zich hebben gecommitteerd. Bij de onderhandelingen over het verdrag zal worden gestreefd naar paralleliteit in de tenuitvoerlegging van de Ontwikkelingsschets.

Voor het Nederlandse waterbeleid is van belang dat in internationaal kader afspraken worden gemaakt over kwaliteitsdoelstellingen en emissiebeperkende maatregelen, ondermeer door de stroomgebiedcommissies, de OSPAR-commissie<sup>1</sup> en door de EU. Op grond van de Kaderrichtlijn Water moet de Europese Commissie voorstellen indienen voor waterkwaliteitsnormen (voor oppervlaktewater, sedimenten of biota) en emissie beheersingsmaatregelen voor alle zogenaamde prioritaire stoffen. Een eerste lijst van stoffen is vastgesteld op 20 november 2001, en bevat 33 prioritaire stoffen, waaronder diverse bestrijdingsmiddelen, PAK's<sup>2</sup> en zware metalen. Voor Nederland is het essentieel dat de Commissie daadwerkelijk met voorstellen voor product- en procesmaatregelen komt voor zowel puntbronnen als diffuse bronnen. Voor de groep van prioritaire gevaarlijke stoffen uit de lijst moeten de maatregelen gericht zijn op het stopzetten of geleidelijk beëindigen van de emissies.

Ervaringen hebben geleerd dat samenwerking tussen alle overheden noodzakelijk is om invulling te geven aan de verplichtingen uit de Kaderrichtlijn Water. De KRW richt zich tot de lidstaten. Uit dien hoofde heeft het Rijk dan ook een belangrijke regierol. Dat neemt echter niet weg dat provincies, waterschappen en gemeenten een belangrijk deel van het werk voor hun rekening nemen. In 2005 zal worden bezien op welke wijze de samenwerkingsstructuur vorm gegeven moet worden waarbij elke partij op basis van zijn verantwoordelijkheden invulling zal geven aan de verplichtingen.

---

<sup>1</sup> Oslo-Parijsverdrag (Noord-Atlantische Oceaan).

<sup>2</sup> Polycyclische aromatische koolwaterstoffen.

### *Uitvoering en handhaving*

Het inlopen van de geconstateerde achterstanden in baggeren van watersystemen wordt gestimuleerd langs drie sporen. Allereerst is van belang een goede interbestuurlijke programmering, afstemming en monitoring van baggerplannen en -werkzaamheden. Dit vindt plaats in regionale groepen onder provinciale regie, veelal ondersteund door bilaterale samenwerkingsverbanden tussen waterschappen en gemeenten.

Ten tweede wordt het daadwerkelijk baggeren bevorderd door extra investeringen in de periode 2003–2006 in:

- onderhoudsbaggerwerk in bebouwd gebied (Subbied),
- saneringen in regionale wateren (via de VROM begroting) en
- het Saneringsprogramma waterbodems rijkswateren.

Ten derde wordt gewerkt aan voldoende en betaalbare bestemmingen voor baggerspecie door verwerking te stimuleren en te zorgen voor depotruimte.

In de voortgangsrapportage over het Tienjarensценario Waterbodems (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003–2004, 26 401, nr. 37) is aangekondigd dat het de intentie is de waterbodemmiddelen daar in te zetten waar de behoefte het grootst is. In het kader hiervan wordt het subsidieplafond voor SUBBIED verhoogd ten laste van de beschikbare waterbodemmiddelen voor de stimulering van de verwerking van baggerspecie. Hierover is de Tweede Kamer op 12 juli 2004 geïnformeerd.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

De lijst met betrekking tot kwaliteitsnormen en emissiebeheersingsplannen van prioritaire stoffen zal elke vier jaar worden herzien. Het beleid hiervoor zal in Brussel worden vastgesteld. In dit licht is het van belang de Nederlandse inzet op dit terrein in Brussel te versterken, en te streven naar een goede afstemming op het reeds in NW4 vastgestelde beleid.

«Water in Beeld» is de jaarlijkse voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland die werd opgesteld door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). Omdat de CIW in 2004 is opgeheven, is «Water in Beeld» in deze vorm in 2004 voor het laatst uitgebracht. Op onderdelen zal het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water (LBOW) de taken van CIW overnemen.

In 2004 is door het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) een evaluatie van het beleid inzake de chemische waterkwaliteit uitgevoerd. Deze thema-evaluatie zal na afronding aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

Eind 2006 zal de monitoring van de Kaderrichtlijn Water operationeel moeten zijn. De inzet is om maximaal aan te sluiten bij de bestaande monitoring. De KRW introduceert echter wel een aantal nieuwe verplichtingen. Er zal in 2005 worden gewerkt aan goede afstemming tussen de verschillende overheden om te voorkomen dat de kosten van monitoring onnodig toenemen. De huidige aanpak van de waterkwaliteit moet ten minste voldoen aan de verplichtingen. Naast aandacht voor de correcte implementatie van de KRW blijft het daarom noodzakelijk om in de dagelijkse praktijk door te werken aan de waterkwaliteit.

Om de voortgang van de aanpak van waterbodems landsdekkend en structureel goed te volgen wordt thans een monitoringsprogramma gezamenlijk met andere overheden vormgegeven, waarin de eerder

genoemde provinciale werkgroepen een centrale rol vervullen (zie ook onder «uitvoering en handhaving» hierboven).

| <b>Programma beleidsevaluaties artikel 14: Waterbeheer: ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee</b> |                                      |                  |   |                |
|--|--------------------------------------|------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum        | Evaluatieperiode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Waterverkenningen  | A: 2009<br>B: 2009                   | 2004 – 2015      | In het eerst volgende moment in het KRW traject is het voornemen om in 2009 een beleidsnota «stroomgebied-beheersplan» uit te brengen, waarin een adequaat uitvoeringsprogramma is opgenomen.   | Ex-ante        |
| MKBA waterbodems   | A: maart 2003<br>B: december 2004    | 2005–2045        | Moet de basis vormen om te komen tot besluiten over de ter beschikking te stellen budgetten om een (deel) van de achterstand weg te werken.   | Ex-ante        |
| Tijdelijke stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB)  | A: augustus 2003<br>B: december 2006 | 2002–2006        | De regeling heeft tot doel de marktontwikkelingen voor verwerking te stimuleren en wordt jaarlijks geëvalueerd (start 1 jaar na inwerkingtreding)   | Ex-post        |
| Proef Grootschalige Verwerking Bagger-specie (GVB)   | A: augustus 2004<br>B: december 2009 | 2004–2009        | Deze grootschalige proef heeft als doel op praktischschaal aan te tonen wat de (on)mogelijkheden zijn en tegen welke prijs grootschalige verwerking gerealiseerd kan worden. Na aanbesteding vindt een tussentijdse evaluatie plaats (medio 2004). Vervolgens zal de proef aan het eind van de looptijd worden geëvalueerd (2009) | Ex-post        |
| Thema evaluaties   | A: doorlopend<br>B: doorlopend       | 2003–2008        | Ieder jaar wordt door een onafhankelijk instituut een aantal thema's binnen het waterbeleid geëvalueerd. De bedoeling hiervan is dat alle geoperationaliseerde doelstellingen eens in de vijf jaar door een onafhankelijk instituut worden geëvalueerd. Het proces is in 2004 geëvalueerd.  |                |



| Programma beleidsevaluaties artikel 14: Waterbeheer: ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee |                                     |                  |  |                 |
|---|-------------------------------------|------------------|--|-----------------|
| Evaluatie-onderwerp   | A. Startdatum<br>B. Einddatum       | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie  |
| Project MER's Schelde   | A: januari 2005<br>B: december 2006 | n.v.t.           | Toetsing van de milieueffecten van de geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium   | Ex-ante         |
| Evaluatie Watertoets  | A: januari 2006<br>B: mei 2006      | 2003–2006        | Evaluatie van de doorwerking van de watertoets: Naar aanleiding hiervan wordt bekeken of het instrument moet worden bijgesteld   | Ex-post         |
| Visitatie WB21  | A: juni 2002<br>B: mei 2003         | 2000–2002        | Het verbeteren van de interdepartementale beleidsprocessen   | Ex-post         |
| IBO waterbeheer (Togtema)   | A: oktober 2002<br>B: juli 2003     | n.v.t.           | Hoewel idealiter de financiële en bestuurlijke context in samenhang worden gezien is in dit onderzoek – conform de taakopdracht – primair de financiële insteek gekozen. De vraag die in het onderzoek centraal staat is hoe aan de bekostiging en financiering van het regionale waterbeheer het beste vorm kan worden gegeven. | Ex-ante/Ex-post |

### c. Veronderstelling in effectbereiking, doelmatigheid en raming

De implementatie van de Kaderrichtlijn is onderdeel van het Nationaal Bestuursakkoord Water. De veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming van het NBW zijn tevens van toepassing op de kaderrichtlijn (zie ook het betreffende onderdeel bij «waterkwantiteitsbeheer» hierna). De waterbeheerder (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, waterschap of gemeente) dient via een goed beheer (inclusief vergunningenbeleid) de feitelijke kwaliteit te realiseren. VenW zorgt voor de instrumenten en beleidskaders.

Afhankelijkheid van derden is zeer groot: deze moeten op basis van het beleid de feitelijke uitvoering vormgeven en duurzaam produceren en consumeren. De interbestuurlijke samenwerking (programmering, afstemming en monitoring) is daarom van groot belang en afspraken (bijvoorbeeld voor medewerking aan voldoende bestemmingen voor baggerspecie) zullen daarom bij voorkeur worden vastgelegd in bestuurs-overeenkomsten.

Het bereiken van de doelstellingen voor waterbodems vraagt inzet van alle partijen die wateren beheren en dus baggerwerken laten uitvoeren, met name gemeenten, waterschappen en RWS (voorkant). Verbinding met andere belangen bij de inrichting van het watersysteem (natuur, recreatie)

wordt hierbij steeds meer gewenst en ook gezocht door de waterbeheerders. In aanvulling daarop is ook inspanning vereist van partijen die uitsluitend een belang hebben bij bestemmingen voor baggerspecie (achterkant). Hierbij moet worden gedacht aan gemeenten en provincies, alsook aan grondeigenaren (bagger op de kant) en private partijen die capaciteit (willen) exploiteren voor berging of verwerking depotruimte.

De veelheid aan partijen, alsook het onderscheid tussen de belangen aan de «voorkant» en die aan de «achterkant» maken de waterbodem-omgeving complex. In aanvulling op regelgeving en financiële impulsen is het van groot belang dat in ieder geval de overheden zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau eendrachtig opereren.

Voor de ontwikkeling van het Schelde-estuarium moeten de projecten zijn gedefinieerd die tussen 2005 en 2010 een evenwichtige ontwikkeling garanderen van het estuarium en de daaraan verbonden hoofdfuncties – veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid – in de richting van het Streefbeeld 2030 van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. In de loop van najaar 2004 moet de Nederlands-Vlaamse Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium rijp zijn voor politieke besluitvorming. De Ontwikkelingsschets richt zich primair op nut en noodzaak van de betreffende projecten, en op het beschrijven van de procedures die moeten worden gevolgd ten behoeve van de tenuitvoerlegging van die projecten, inclusief het bijbehorende tijdpad. Uitgangspunt is dat aan het eind van 2004 over deze punten bilateraal overeenstemming wordt bereikt. Het ligt in de bedoeling dat tegelijkertijd met de Ontwikkelingsschets voorstellen zullen voorliggen voor de wijze waarop de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen bij beleid en beheer van het estuarium vorm moet gaan krijgen. Op beide onderwerpen wordt nauw samengewerkt met de verschillende betrokken bestuurlijke en maatschappelijke actoren in de regio.

## **Waterkwantiteitsbeheer**

### **a. Toelichting**

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

De doelgroep is de maatschappij in de volle breedte, dat wil zeggen de directe gebruikers (bijvoorbeeld scheepvaart, visserij, land- en tuinbouw, de energiesector, de natuursector) maar ook de burgers die voldoende (drink)water en een veilige leefomgeving nodig hebben en tevens gebruik kunnen maken van voldoende recreatie- en natuurgebieden.

De afhankelijkheid van derden is groot, de provincies, waterschappen en gemeenten hebben een grote rol in de realisatie van de doelstelling.

De Wet op de waterkering (Wow) geeft normen voor de kans op overstrooming die niet mag worden overschreden. De berekende kans hangt onder meer af van de afvoercapaciteit naar zee van de verschillende systemen. Er zal telkens een afweging moeten worden gemaakt tussen vergroting van de afvoercapaciteit 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.

Gebieden met een functie natuur stellen eisen aan het waterbeheer. Verdroging geldt als één van de belangrijkste oorzaken van het achteruitgaan van de kwaliteit van de natuur in Nederland. De doelstellingen uit NW4, verdroogde areaal in 2010 met 40% verminderd ten opzichte van het referentiejaar 1985, blijven onverminderd van kracht, waarbij het accent van de verdrogingsbestrijding in de Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden ligt.

## **b. Beleidsinstrumenten**

### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

Nederland is begonnen met het op orde brengen van het hoofd- en regionale watersysteem volgens de vastgelegde principes in «Anders omgaan met water, Waterbeleid 21e Eeuw» (WB21). Het nieuwe waterbeleid kenmerkt zich bovenal door de stroomgebiedenaanpak, waarbinnen het beleid integraal vorm krijgt en wordt uitgevoerd. De deelstroomgebiedvisies vormen de eerste stap in het proces om te komen tot een integrale ruimtelijke afweging. In 2002 zijn de deelstroomgebiedvisies opgeleverd die vooral kwantitatief van aard zijn. Een eerste en voorlopige indruk is dat circa 392000 hectare land in 2015 een waterbergende en vasthoudende functie moet krijgen. Bij het uitwerken van de deelstroomgebiedvisies, gecoördineerd door de provincie, zal aandacht worden besteed aan watertekort en waterkwaliteit. Tevens zal bij de uitvoering van de watertoets de invloed van de voorgenomen activiteiten op de laagwaterproblematiek worden betrokken. Uitgangspunt bij waterverdeling en peilbeheer is dat de veiligheid tegen overstromingen niet in gevaar komt en dat ijs en sediment optimaal afgevoerd worden. Met in acht-neming van deze randvoorwaarde wordt het kwantiteitsbeheer afgestemd op de andere gebruiksfuncties die zijn toegekend in het Beheersplan Rijkswateren (BPRW). Voor het kwantiteitsbeheer zijn onder andere de scheepvaart, energiesector, natuur en landschap en regionale watervoorziening sterk bepalend. 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.

Onder regie van de Unie van Waterschappen wordt vanaf 2004 tot 2006 gewerkt aan het uitwerken van normering voor wateroverlast. De normering van de regionale watersystemen wordt benut voor een nadere onderbouwing van de wateropgave, dat zal leiden tot een bijstelling van de wateropgave en een verdere «indikking» van de zoekgebieden tot de uiteindelijke benodigde waterbergingsgebieden. In 2006 moet door het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water een besluit worden genomen over de normering voor wateroverlast.

Vóór eind 2004 worden, in samenwerking met provincies, waterschappen en gemeenten, de blauwe knooppunten vastgesteld door het Rijk. «Blauwe Knopen» zijn de belangrijkste uitwisselingspunten tussen het hoofd- en de regionale watersystemen. Het gaat onder andere om de uitwisseling van hoeveelheden water, de kwaliteit ervan en over de mate waarin afwenteling is toegestaan en de manier waarop afspraken gerealiseerd zullen worden. In de periode 2005–2007 worden voor de blauwe knopen nieuwe waterakkoorden door de beheerders van het hoofd- en regionale systeem afgesloten. Daarnaast worden in dezelfde periode daar waar de regio dat wenst regionale bestuursakkoorden

afgesloten om proces- en taakstellende afspraken te maken over de uitvoering van het regionale waterbeleid.

#### *Wet- en regelgeving*

De Watertoets is in 2003 wettelijk verankerd. Dit betekent dat in ruimtelijke plannen en besluiten een waterparagraaf moet zijn opgenomen. In 2006 wordt geëvalueerd of alle ruimtelijke plannen en besluiten ook daadwerkelijk een waterparagraaf bevatten.

In deze kabinetsperiode (2003–2006) zal de waterstaatswetgeving herzien worden en zal één integrale waterwet worden opgesteld. Voor de nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de operationele doelstelling «Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee» hiervoor.

#### *Convenanten en afspraken*

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) zijn afspraken gemaakt met alle betrokken overheidspartijen op welke wijze (zowel inhoudelijk als ook procesmatig) het nieuwe waterbeleid wordt gerealiseerd. Conform het NBW worden ook de bestuurlijke afspraken met betrekking tot de Blauwe knopen, indien partijen dat wensen, uiterlijk eind 2007 vastgelegd in nieuwe waterakkoorden of regionale bestuursakkoorden. De provincies hebben bij het opstellen van deze (regionale) bestuursakkoorden een coördinerende rol. Het Rijk zal erop toezien dat deze bestuurlijke afspraken voldoen aan het nationaal en internationaal vastgestelde (water)beleid. In 2006 zal het NBW worden geëvalueerd en indien wenselijk en nodig worden bijgesteld. De uitvoering van het NBW vindt gefaseerd plaats. Gestart is met de aanpak van veiligheid en wateroverlast in combinatie met watertekort, het zogenaamde Waterbeheer in de 21e eeuw (WB21).

#### *Uitvoering en handhaving*

De eerste concrete projecten van het WB21, ook wel koploperprojecten genoemd, waarvan de laatste in 2004 van start zal gaan betreffen: de Oostpolder bij Anna Paulowna (Noord-Holland), de polders Lappenvoort, Glimmermade en het Oostenland (Groningen/Drenthe), het reservaatgebied Groote Brekken bij Lemmer (Friesland) en het glastuinbouwgebied in Delfland (gietwaterbassins) (Zuid-Holland).

Tevens is begonnen met de uitvoering van het maatregelenprogramma 2003–2007 dat als bijlage bij het Nationaal Bestuursakkoord Water is opgenomen. In het Nationaal Bestuursakkoord Water is afgesproken dat Verkeer en Waterstaat eenmalig 100 miljoen euro beschikbaar stelt om een impuls te geven aan de bestrijding van regionale wateroverlast in landelijk en stedelijk gebied. De subsidieregeling is per 1 april 2004 open gesteld.

De uitgevoerde verkenning naar het Waterbeheer in het Natte Hart (IJsselmeer, Markermeer, Amsterdam-Rijnkanaal/Noord-zee kanaal) heeft geleid tot de conclusie dat uitbreiding van de spuicapaciteit in de Afsluitdijk noodzakelijk is. In het Kabinetsstandpunt «Anders omgaan met Water; waterbeleid in de 21e eeuw» (december 2000) is vastgesteld dat het water uit het IJsselmeer zo lang mogelijk onder vrij verval op de Waddenzee wordt geloosd. Een MER-studie op basis waarvan een besluit tot uitbreiding kan worden genomen is gestart. De planstudie wordt in 2004 afgerond, op basis waarvan het uitvoeringsbesluit genomen zal worden. De start van de realisatie is verschoven naar 2008 als gevolg van een herprioritering binnen het artikel Waterkeren. De extra spuicapaciteit zal rond 2013 gerealiseerd zijn.

### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Gezien de complexiteit van monitoring op het gebied van verdroging 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 een één maal per twee jaar opgestelde verdrogingskaart kan worden aangegeven hoe de doelstelling en realisatie zich verhouden tot elkaar. De voortgang van de verdrogingsbestrijding in 2004 wordt als een actiekaart gepresenteerd. In 2005 zal de verdrogingskaart zijn gebaseerd op de Gewenste Grond- en Oppervlakte-water Regiem (GGOR), waarvoor de provincies momenteel de kaders opstellen.

De studie naar de laagwaterproblematiek (De Droogtestudie) wordt medio 2005 afgerond. De voorlopige resultaten laten zien dat de kans op watertekorten in de toekomst zullen toenemen.

**Programma beleidsevaluaties artikel 14: waterbeheer: waterkwantiteitsbeheer**

| Evaluatie-onderwerp                                     | A. Startdatum<br>B. Einddatum       | Evaluatieperiode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
|---|-------------------------------------|------------------|--|----------------|
| Nationaal bestuursakkoord water                         | A: januari 2006<br>B: mei 2006      | 2003–2006        | Evalueren van de afspraken uit het NBW. Naar aanleiding hiervan besluiten partijen over bijstelling en/of aanpassing van het huidige akkoord, dan wel het sluiten van een vervolgakkoord en de bijbehorende doelstellingen en middelen.  | Ex-post        |
| Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast | Pm                                  | 2004–2011        | Afhankelijk van de realisatie van de programmering, maar uiterlijk in 2011, wordt een eindbalans opge maakt van de algemene en financiële resultaten van de stimuleringsregeling. Aan de hand daarvan zal aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd. In 2006 zal deze regeling ook onderdeel uitmaken van de evaluatie van het NBW.   | Ex-post        |
| Droogtestudie   | A: januari 2004<br>B: augustus 2005 | 2004–2015        | De maatregelen uit de eerste fase (2003) van de Droogtestudie en een kosten-baten-analyse van deze maatregelen zullen verder worden uitgewerkt in de 2e fase van de droogtestudie, zodat definitieve uitspraken kunnen worden gedaan over de kosteneffectiviteit en efficiency van de maatregelenpakketten. De Droogtestudie wordt medio 2005 afgerond. Op grond hiervan zal geen beleidsnota droogte worden uitgebracht, maar zal eventueel nieuw beleid worden verankerd in het normale beleidsproces. | Ex-ante        |

**c. Veronderstelling in effectbereiking doelmatigheid en raming**

Het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is in 2003 ondertekend, met als doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna te houden. De Watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. Dit procesinstrument is vanaf het moment van ondertekening van de startovereenkomst van toepassing op alle ruimte-

lijke plannen en besluiten met waterhuishoudkundige aspecten. De grootste winst ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en het opstellen en meenemen van een wateradvies in de besluitvorming. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

Alle inspanningen op het gebied van de normering van wateroverlast zijn er de komende jaren op gericht dat provincies en gemeenten de definitieve taakstellende afspraken als resultaat van de besluitvorming vastleggen in provinciale beleids- en streekplannen (uiterlijk in 2007), respectievelijk in structuren bestemmingsplannen. De ruimtelijke opgave voor wateroverlast, watertekort en waterkwaliteit wordt de komende jaren in beeld gebracht, afgewogen en gereserveerd in de beleids-, streek-, omgevings- en bestemmingsplannen, met als doel voldoende fysieke ruimte te creëren om het watersysteem op orde te brengen en te houden.

### **Partners voor Water**

Partners voor Water (PvW) is een samenwerkingsverband van de ministeries van Buitenlandse Zaken, Economische Zaken, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Ontwikkelingssamenwerking, Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Dit programma valt onder de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). Het programma beoogt door versterkte samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen te bevorderen dat de Nederlandse expertise op het gebied van integraal waterbeheer optimaal wordt ingezet in het buitenland. Diverse Nederlandse partners hebben hun krachten gebundeld in het Netherlands Water Partnership (NWP).

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

De MR heeft in maart 2003 tot het voornemen besloten om het programma door te zetten na 2004. De doelstelling wordt echter aangescherpt waardoor het programma zich nog meer op de bevordering van de samenwerking binnen de Nederlandse watersector zal gaan richten.

#### *Financiële stimulering*

De aanpak wordt meer gericht op partnerships en innovatieve financieringsmodellen. Voorts worden de financieringsvoorwaarden van het programma zelf aangescherpt.

#### *Uitvoering en handhaving*

Thematisch zal PvW zich meer richten op zaken waar Nederland expertise heeft en waarvoor verplichtingen zijn aangegaan. Bijvoorbeeld op de World summit on sustainable development (WSSD) in Johannesburg (augustus 2002) en het Wereld waterforum 3 (WWF3) in Kyoto (maart 2003). Op basis hiervan zal gekozen worden voor samenwerking in een beperkt aantal landen.

De beleidsafstemming tussen de departementen wordt voor deze landen versterkt ten aanzien van samenwerkingsovereenkomsten, buitenlandse missies, detacheringen en een optimale inzet van de buitenlandse posten. Voorts wordt de afstemming tussen PvW en programma's, zoals het Programma Samenwerking Opkomende Markten/PSOM, de Ontwikkelingsrelevante Exporttransacties/ORET, de Milieurelevante Exporttransacties/MILIEV, het Milieuprogramma van OS en met Duurzame Daadkracht (Nederlandse uitvoering van WSSD afspraken), verbeterd. Ook voor relevante internationale waterconferenties wordt gezamenlijk de Nederlandse inzet bepaald.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Tussentijdse evaluatie wordt voorzien, de exacte datum is hiervoor nog niet vastgesteld. Tevens wordt bezien of indicatoren kunnen worden ontwikkeld om het programma te monitoren.

#### **Leven met water**

Op 28 november 2003 heeft de ministerraad een besluit genomen over de toekenning van middelen aan de derde investeringsimpuls in de kennisinfrastructuur (ICES/KIS-3). In het kader van het thema hoogwaardig ruimtegebruik is het penvoerderschap van het thema Leven met Water ondergebracht bij Verkeer en Waterstaat. Het belang van Verkeer en Waterstaat is drieledig: het verkrijgen van strategische kennis (toegepast onderzoek) ten behoeve van het waterbeleid, de versterking van de relatie tussen VenW en de externe kennisinfrastructuur en het versterken van het innovatief vermogen van VenW op het waterbeleid.

#### *Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling*

In het NBW is afgesproken om zowel op de korte als de lange termijn de beschikbare kennis te delen en tezamen kennisontwikkeling te bevorderen. Provincies, gemeenten, waterschappen en het Rijk zullen gezamenlijk invulling geven aan het ICES/KIS-3 thema «Leven met Water» en zetten middelen in voor de co-financiering van dit programma met proefprojecten. De proefprojecten worden zo op- en ingezet dat praktijkkennis wordt vergaard. De praktijkgerichte innovatie richt zich met name op functiecombinaties met water.

#### *Financiële stimulering*

Ter stimulering van de ontwikkeling van de kennis op het gebied van water en de kennisinfrastructuur is vanuit het FES in totaal een subsidie van 22 miljoen euro beschikbaar gesteld. Deze subsidie valt onder het Besluit Subsidies Investerings Kennisinfrastructuur (Bsik).

#### *Uitvoering en handhaving*

De uitvoering van «Leven met Water» betreft het artikel 14.01.07 zoals in de tabel «Budgettaire gevolgen van beleid» is weergegeven.

#### *Monitoring en beleidsevaluaties*

Drie jaar na de vaststelling van de beschikking (2007) zal een tussen-evaluatie plaatsvinden. Na afloop van het programma zal in 2010 de eindevaluatie plaatsvinden.



### 14.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000) |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>14 Waterbeheer</b>                                    | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                                    | <b>35 030</b> | <b>28 970</b> | <b>37 014</b> | <b>35 180</b> | <b>34 014</b> | <b>33 294</b> | <b>35 934</b> |
| <b>Uitgaven</b>  | <b>30 793</b> | <b>31 867</b> | <b>37 843</b> | <b>34 309</b> | <b>34 014</b> | <b>33 294</b> | <b>35 934</b> |
| <b>14.01 Programma-uitgaven</b>                          | <b>26 929</b> | <b>28 215</b> | <b>34 393</b> | <b>31 039</b> | <b>30 845</b> | <b>30 125</b> | <b>32 765</b> |
| <i>14.01.07 Leven met water</i>                          |               | <i>3 100</i>  | <i>2 940</i>  | <i>3 690</i>  | <i>3 690</i>  | <i>2 970</i>  | <i>5 610</i>  |
| <i>14.01.08 Partners voor water</i>                      | <i>7 500</i>  | <i>6 279</i>  | <i>13 386</i> | <i>9 694</i>  | <i>9 694</i>  | <i>9 694</i>  | <i>9 694</i>  |
| <i>14.01.99 Overige programma-uitgaven</i>               | <i>19 429</i> | <i>18 836</i> | <i>18 067</i> | <i>17 655</i> | <i>17 461</i> | <i>17 461</i> | <i>17 461</i> |
| <b>14.02 Apparaatsuitgaven</b>                           | <b>3 864</b>  | <b>3 652</b>  | <b>3 450</b>  | <b>3 270</b>  | <b>3 169</b>  | <b>3 169</b>  | <b>3 169</b>  |
| <i>Apparaatsuitgaven</i>                                 | <i>3 864</i>  | <i>3 652</i>  | <i>3 450</i>  | <i>3 270</i>  | <i>3 169</i>  | <i>3 169</i>  | <i>3 169</i>  |
| <b>14.03 Ontvangsten</b>                                 | <b>593</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    |

De inspanning van de Inspectie met betrekking tot deze doelstelling wordt verantwoord op artikel 18 IVW (domein waterbeheer).

In onderstaande tabel is aangegeven welke bedragen voor waterbeheer worden uitgegeven.

| Overzicht uitgaven domeinen IVW (x € 1000) |              |              |
|--|--------------|--------------|
|  | 2004         | 2005         |
| <i>Domein Waterbeheer</i>                  | <i>5 478</i> | <i>5 223</i> |

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft het artikel 02.02. Voor de rijkswateren is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de uitvoering, voor de regionale wateren zijn het de waterschappen.

| Tabel: overzicht uitgaven waterbeheren op het Infrastructuurfonds (x € 1000) |                           |         |         |         |         |         |         |
|--|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Art.   | Omschrijving:             | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| IF 02.02   | Waterbeheren en vaarwegen | 677 825 | 782 887 | 761 232 | 855 932 | 883 576 | 897 872 |

#### 14.4 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |             |               |             |               |             |               |             |               |             |               |
|---|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| 14 Waterbeheer  | 2005        |               | 2006        |               | 2007        |               | 2008        |               | 2009        |               |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |             | 37 843        |             | 34 309        |             | 34 014        |             | 33 294        |             | 35 934        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  |             | 3 450         |             | 3 270         |             | 3 169         |             | 3 169         |             | 3 169         |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  |             | <b>34 393</b> |             | <b>31 039</b> |             | <b>30 845</b> |             | <b>30 125</b> |             | <b>32 765</b> |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |             |               |             |               |             |               |             |               |             |               |
| 4. juridisch verplicht  | 57%         | 19 497        | 38%         | 11 711        | 33%         | 10 129        | 29%         | 8 862         | 34%         | 11 156        |
| 5. complementair noodzakelijk   | 16%         | 5 615         | 20%         | 6 317         | 23%         | 7 071         | 24%         | 7 209         | 22%         | 7 279         |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 18%         | 6 244         | 31%         | 9 694         | 31%         | 9 694         | 33%         | 9 694         | 30%         | 9 694         |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 9%          | 3 037         | 11%         | 3 317         | 13%         | 3 951         | 14%         | 4 360         | 14%         | 4 636         |
| 8. beleidsmatig nog niet gevuld   | 0%          | 0             | 0%          | 0             | 0%          | 0             | 0%          | 0             | 0%          | 0             |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b> | <b>34 393</b> | <b>100%</b> | <b>31 039</b> | <b>100%</b> | <b>30 845</b> | <b>100%</b> | <b>30 125</b> | <b>100%</b> | <b>32 765</b> |

##### *Juridische verplichtingen*

Voor het uitvoeren van beleid op dit artikel worden voornamelijk verplichtingen aangegaan voor onderzoek op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie.

##### *Complementair noodzakelijk*

Is voornamelijk gebaseerd op het benodigd budget voor het uitvoeren van het programma door Rijkswaterstaat.

##### *Bestuurlijk gebonden*

Heeft voornamelijk betrekking op het nog niet juridisch verplichte deel van Partners voor Water.

##### *Beleidsmatig gereserveerd*

Dit betreft met name de middelen welke nodig zijn voor beleidsvoorbereiding en evaluatieonderzoek.

#### 14.5 VBTB-paragraaf

In 2004 worden de doelen en bijbehorende prestatie-indicatoren intern geëvalueerd. Dit zal uiteindelijk moeten leiden tot een structuur waarin beter onderscheid wordt gemaakt in onderwerpen waar VenW op kan worden afgerekend en onderwerpen waar andere partijen, zoals waterschappen en provincies verantwoordelijk zijn (in begroting 2006).

## 16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

### 16.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling is bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu door het beschikbaar stellen van informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

### 16.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Om de algemene doelstelling te bereiken is de wisselwerking tussen dienstverlening en onderzoek van cruciaal belang. Dit wordt als volgt tot uitdrukking gebracht:

«Dienstverlening en wetenschap: in samenhang en harmonie».

De dienstverlening betreft het leveren van weersverwachtingen en -adviezen, data, modeloutput, (beleids)adviezen, klimaatrapportages, klimaatscenario's en de communicatie daaromtrent. Een goede dienstverlening aan de Nederlandse samenleving is essentieel. Het KNMI is immers een instituut met een publieke taak. Financiers en gebruikers van onze producten zullen terecht veel aandacht voor dienstverlening verlangen. Het KNMI heeft daarbij ook een opdracht als onderzoeksinstituut, met als taak strategisch onderzoek, adviesgericht onderzoek en de ontwikkeling van modellen en methodes. Met hoogwaardig onderzoek wordt geanticipeerd op toekomstige, maatschappelijk relevante vragen. Dit onderzoek versterkt tevens de (inter)nationale positie.

De operationele doelstellingen van het KNMI dragen tevens bij aan diverse operationele beleidsdoelstellingen van andere VenW onderdelen (zie onderstaande tabel).

| Relatie geoperationaliseerde doelstellingen KNMI met VenW |   |
|---|---|
| Artikel   | Doelstelling  |
| Artikel 1   | Veilig goederenvervoer (interne veiligheid wegverkeer en water)   |
| Artikel 5   | Veilig personenvervoer (reductie verkeersslachtoffers weg)  |
| Artikel 9   | Veiligheid luchtvaart   |
|   | Faciliteren luchtvaartnetwerk (verhogen kwantitatieve capaciteit luchthaven en verhogen beschikbare capaciteit luchtruim) |
| Artikel 14  | Waterkeren (versterken waterkeringen)   |

De algemene doelstelling valt uiteen in de volgende geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen:

- Veiligheid;
- Economie;
- Duurzaam milieu.

De drie hieronder nader uitgewerkte operationele doelstellingen hebben een sterke onderlinge relatie. Een groot deel van de beleidsinstrumenten, prestatiegegevens en beleidsevaluaties is dan ook niet te koppelen aan 1 specifieke doelstelling, maar aan meerdere. Wel vallen alle prestatiegegevens onder het beleidsinstrument «bijdrage aan het agentschap KNMI» (financiële stimulering).

## **Veiligheid**

### **a. Toelichting**

Bij deze doelstelling gaat het om het bijdragen aan minder ongelukken en terugdringen van risicovolle situaties ten gevolge van het weer op de weg, in de lucht en op het water. Daarnaast gaat het om het bijdragen aan minder ongevallen, letsel en gezondheidsrisico's als gevolg van het weer voor de burger in het algemeen bij wonen, werken en recreëren. Tenslotte gaat het om een bijdrage aan de beperking van de veiligheidsrisico's als gevolg van calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt (b.v. verspreiding van gassen tijdens een chemisch ongeval).

De doelgroepen zijn de burger, brandweer, politie, waterbeheerders en wegbeheerders.

De bijdrage van derden betreft het doorgeven van weeralarmen.

### **b. Beleidsinstrumenten**

Een groot deel van de beleidsinstrumenten, prestatiegegevens en beleidsevaluaties is niet te koppelen aan 1 specifieke doelstelling, maar aan meerdere. Vandaar de beleidsinstrumenten in een aparte paragraaf zijn weergegeven.

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met betrekking tot deze doelstelling een systeemverantwoordelijkheid.

De prestatiegegevens in dit artikel hebben de volgende veronderstellingen in effectbereiking: op korte termijn hebben fluctuaties in de weersomstandigheden per jaar invloed op al dan niet behalen van de norm van de prestatiegegevens, op de lange termijn is dit de klimaatverandering.

Er worden een aantal risico's gezien met betrekking tot het realiseren van deze doelstelling. Het gaat daarbij om risico's bij het op peil houden van de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening; risico's bij het realiseren van een optimale kennisbasis; risico's met betrekking tot de toegankelijkheid van meteorologische data en kennis en risico's bij het verder uitwerken van het thema «Weer en klimaat in relatie tot Verkeer en Vervoer in de 21ste eeuw».

Het KNMI levert met betrekking tot deze beleidsdoelstelling slechts een bijdrage en is daarbij met betrekking tot het doorgeven van weeralarmen bovendien afhankelijk van derden.

## **Economie**

### **a. Toelichting**

Hierbij gaat het om het waar mogelijk voorkomen of minimaliseren van de economische schade als gevolg van het weer. Waarbij het bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's optimaal gebruik maken van de Nederlandse infrastructuur en het bijdragen aan het optimaliseren van economische processen en infrastructuur voor het

wegverkeer, scheepvaartverkeer, luchtverkeer en bij activiteiten waar informatie over weer, klimaat en seismologie van belang is.

De doelgroepen zijn burgers, bedrijven en wegbeheerders.

#### **b. Beleidsinstrumenten**

Een groot deel van de beleidsinstrumenten, prestatiegegevens en beleidsevaluaties is niet te koppelen aan 1 specifieke doelstelling, maar aan meerdere. Vandaar de beleidsinstrumenten in een aparte paragraaf zijn weergegeven

#### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met betrekking tot deze doelstelling vooral een systeemverantwoordelijkheid.

Op korte termijn hebben fluctuaties in de weersomstandigheden per jaar invloed op het al dan niet behalen van de norm van de prestatiegegevens, op de lange termijn is dit de klimaatverandering.

#### **Duurzaam milieu**

##### **a. Toelichting**

Hierbij gaat het om een adequate informatievoorziening bij de bestrijding van (chemische en nucleaire) calamiteiten; zorgdragen voor «droge voeten», ook in de toekomst (later in de 21ste eeuw) en het beschermen van de nationale vitale infrastructuur tegen veranderingen in het klimaat doordat tijdig op eventuele veranderingen geanticipeerd kan worden.

Dat geldt dus zowel voor de korte termijn (nu, de komende uren, de komende dagen) als voor de lange termijn (gevolgen over tientallen jaren van klimaatveranderingen). Daarbij hangen veiligheid, economie en duurzaam milieu nauw samen. Bijvoorbeeld: het bijdragen aan een duurzaam milieu kan de gevolgen van klimaatveranderingen helpen beperken. Deze gevolgen (bijv. zeespiegelrijzing) kunnen zeer schadelijk zijn voor zowel veiligheid als economie.

Het objectief vaststellen van de outcome is lang niet altijd mogelijk. Waar mogelijk wordt gestreefd naar objectivering en kwantificering. Voorsnog is de aandacht gericht op het objectiveren en kwantificeren van de output.

Doelgroepen zijn de beleidsmakers en rampenbestrijders.

##### **b. Beleidsinstrumenten**

Een groot deel van de beleidsinstrumenten, prestatiegegevens en beleidsevaluaties is niet te koppelen aan 1 specifieke doelstelling, maar aan meerdere. Vandaar de beleidsinstrumenten in een aparte paragraaf zijn weergegeven.

### **c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming**

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met betrekking tot deze doelstelling een systeemverantwoordelijkheid.

#### *16.3 Beleidsinstrumenten*

##### *Financiële stimulering*

Het betreft hier enerzijds deelname aan internationale meteorologische organisaties: Voor de deelname van Nederland aan een aantal internationale meteorologische organisaties waarvan de Wereld Meteorologische Organisatie de belangrijkste is, wordt jaarlijks een contributie betaald. Dit wordt uit HGIS gelden gefinancierd. Verder worden contributies betaald aan het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) en aan EUMETNET, EUMETSAT en het ECMWF.

Anderzijds gaat het hier om een bijdrage aan het KNMI agentschap: De bijdrage van VenW stelt het KNMI in staat om bovengenoemd doel (bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu) te bereiken. Hiervoor stelt het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data beschikbaar op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Deze informatie, data en kennis wordt permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. De financiële bijdrage aan het KNMI is terug te vinden in de begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI, zoals opgenomen in de agentschapparaagraaf.

Om eerder genoemde doelen (bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu) te bereiken levert het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Het KNMI heeft haar productenpakket ingedeeld in een zevental productgroepen.

- Meteorologische data en kennis;
- Algemene en maritieme weersverwachtingen;
- Luchtvaartverwachtingen;
- Kennis klimaatsysteem;
- Seismologische data en kennis;
- Voorlichting;
- Beleidsadviezen.

Voor iedere productgroep wordt de output gemonitord. Onderstaand zijn prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van dit productenpakket opgenomen.

Momenteel wordt gewerkt aan een herijking van onze prestatiegegevens, mede naar aanleiding van de vernieuwde instellingseisen. Hierbij worden naast outputkengetallen ook doelmatigheidskengetallen ontwikkeld. Oplevering is voorzien voor december 2004. Het resultaat hiervan zal zichtbaar worden in de volgende begroting.

| Inputindicatoren                |       |       |       |       |       |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                 | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  |
| Personeel                       |       |       |       |       |       |
| ● aantal fte's                  | 443,9 | 421,7 | 395,4 | 381,9 | 374,9 |
| ● materiële kosten per fte (k€) |       | 35,6  | 36,8  | 37,5  | 39,1  |
| Ziekteverzuim                   | 5,4%  | 5%    | 5%    | 5%    | 5%    |
| Huisvesting*                    |       |       |       |       |       |
| ● aantal m <sup>2</sup> per fte |       | 46,6  | 49,7  | 51,4  | 52,4  |
| ● huurkosten per fte (k€)       |       | 8,8   | 9,4   | 9,7   | 9,9   |

\* basis van bruto vloeroppervlak (inclusief kelders, gangen etc.)

- Productgroepen

*Meteorologische data en kennis:*

Deze productgroep omvat de meteorologische basisgegevens en de kennis die nodig is om deze gegevens te onderhouden en verder te ontwikkelen. Tot de basisgegevens worden gerekend: waarnemingen en modelgegevens, zowel actueel als historisch. Basisgegevens en kennis zijn, als onderdeel van de meteorologische data- en kennisinfrastructuur, extern beschikbaar voor professionele gebruikers.

| Prestatiegegevens modelverwachtingen met betrekking tot de kwaliteit van de output |   |      |      |      |      |      |      |
|--|---|------|------|------|------|------|------|
| Kengetal   | Toelichting   | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Vershil tussen waargenomen wind en berekende wind.                                 | Gebiedsgemiddelde over Nederland en omgeving berekend voor windrichting en -snelheid voor prognose 24 uur vooruit. Eenheid: m/s | 3,7  | 3,5  | 3,4  | 3,3  | 3,3  | 3,3  |
| Vershil tussen waargenomen en berekende neerslaghoeveelheid.                       | Gebiedsgemiddelde over Nederland voor 12 tot 36 uur vooruit. Eenheid: mm.   | 2,3  | 2,3  | 2,2  | 2,2  | 2,1  | 2,1  |

Toelichting kwaliteit modelverwachtingen:

- Verschil tussen waargenomen wind en berekende wind.  
Dit is de gemiddelde verschilvector tussen modelprognose en gemeten wind (snelheid en richting). Een vector staat in dit geval voor een 2-assig veld met als assen de windsnelheid en windrichting. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 24 uur vooruit, gemiddeld over een gebied dat Nederland en de Noordzee omvat.
- Verschil tussen waargenomen en berekende neerslaghoeveelheid.  
Dit is de standaarddeviatie tussen modelprognose en gemeten gebiedsgemiddelde neerslag. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 12 tot 36 uur vooruit en voor het gebied Nederland

| Prestatiegegevens dataverstrekkingen met betrekking tot de kwantiteit van de output |  |        |        |        |        |        |        |
|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Kengetal  | Toelichting  | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Gebruik van KNMI-gegevens.  | Aantal externe afnemers van operationele waarnemingen en modeldata maal gemiddeld aantal datasets per jaar.  | 25 x 4 | 30 x 4 | 40 x 5 | 50 x 5 | 50 x 5 | 50 x 5 |
| Index geregistreeerde klimatologische verstrekkingen.                               | Gewogen en genormaliseerde som van verstrekkingen per brief of mail, telefonische inlichtingen, internetgebruik en verstrekkingen aan de media. Norm: 2002 = 100 | 125    | 130    | 135    | 135    | 140    | 140    |

| Prestatiegegevens dataverstrekkingen met betrekking tot de beschikbaarheid van de output |  |        |        |       |       |       |       |
|--|--|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Kengetal   | Toelichting  | 2004   | 2005   | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Beschikbaarheid gegevens neerslagradars.   | Maximaal aantal keren per jaar <i>maal</i> maximale duur in uren van het geheel ontbreken van radarinformatie voor Nederland.<br>Norm: 2002 = 2 x 12 | 2 x 10 | 2 x 10 | 2 x 8 | 2 x 8 | 2 x 6 | 2 x 6 |

#### *Algemene en maritieme weersverwachtingen*

Deze productgroep omvat het algemene weerbericht voor de Nederlandse samenleving; Algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en wegverkeer, het weeralarm, bestaande uit waarschuwingen voor (levens)bedreigende weeromstandigheden en meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt. Naast de hierboven genoemde verwachtingen en waarschuwingen worden in het kader van de *zelfvoorziening Rijksoverheid* voor een aantal overheidsinstanties verwachtingen gemaakt.

| Prestatiegegevens kwaliteit Algemene weersverwachtingen en adviezen |  |   |   |   |   |   |   |
|---|--|---|---|---|---|---|---|
| Kengetal  | Toelichting  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| PIV: Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving                       | Het betreft een gestapelde «Critical Succes Index» waarmee een objectief kwaliteitsoordeel wordt vastgesteld bij het opstellen en uitgeven van verwachtingen en waarschuwingen.<br>Het getalsmatige resultaat ligt tussen 0 (slecht) en 10 (maximale score). | 6   | 7   | 7   | 7   | 8   | 8   |
| Afnemers tevredenheid   | Oordeel van de afnemers.   | redelijk                                      | redelijk                                      | groot   | groot   | groot   | groot   |
| Inter-/extranetgebruik bij «waarschuwingen en weeralarmen»          | Het aantal malen dat de door productgroep 2 geleverde informatie op KNMI-Internet en de KNMI-Extranetten wordt opgevraagd bij extreme weersomstandigheden «waarschuwingen en weeralarmen»<br>Het betreft page views per gebeurtenis.                         | Internet:<br>1 000 000<br>Extranet:<br>20 000 | Internet:<br>1 300 000<br>Extranet:<br>25 000 | Internet:<br>1 500 000<br>Extranet:<br>25 000 | Internet:<br>2 000 000<br>Extranet:<br>30 000 | Internet:<br>2 500 000<br>Extranet:<br>35 000 | Internet:<br>2 500 000<br>Extranet:<br>40 000 |



#### Toelichting kwaliteit Algemene weersverwachtingen en adviezen

- Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving (PIV).

De verwachtingen en waarschuwingen zijn vooruitlopend op weeromstandigheden met een aanzienlijke impact op het functioneren van grote delen van de Nederlandse maatschappij, zowel op het gebied van veiligheid als de economie. In deze indicator zijn de volgende waarschuwingen, respectievelijk elementen uit de weersverwachting opgenomen: weeralarm, verwachtingen m.b.t. hoge waterstanden aan de Zeeuwse Kust, en windwaarschuwingen voor de scheepvaart op de ruime binnenwateren. Aan elk element van de indicator wordt een weegfactor toegekend die een afspiegeling is van de te verwachten maatschappelijke impact.

#### *Luchtvaartverwachtingen*

Deze productgroep omvat levering van luchtvaartmeteorologische producten aan grote en kleine luchtvaart, luchtverkeersbegeleiding en luchthavens, conform de ministeriële regeling. Daarnaast omvat de productgroep automatische producten, individuele consulten en adviezen voor luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverreikers en onderzoek aan de meteorologische invloeden op het beheer van luchthavens en de uitvoering van luchtvaartoperaties.

| Prestatiegegevens kwaliteit luchtvaartverwachtingen |      |      |      |      |      |      |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Kengetal  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Tijdigheid TAF (%)                                  | >98  | >98  | >99  | >99  | >99  | >99  |
| Tijdigheid TREND (%)                                | >98  | >98  | >99  | >99  | >99  | >99  |
| Afwijkingen TAF/FC zicht (%)                        | <=8  | <=6  | <=6  | <=6  | <=6  | <=5  |
| Afwijkingen TREND zicht (%)                         | <=4  | <=3  | <=3  | <=3  | <=3  | <=3  |
| Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%)                  | <6   | <6   | <=5  | <4   | <4   | <=3  |
| Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%)                   | <3   | <3   | <2   | <2   | <2   | <=2  |

#### Toelichting kwaliteit Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen

- 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 vallen.
- 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.

#### *Kennis klimaatsysteem*

Deze productgroep omvat bijdragen aan de internationale waarneeminfrastructuur, onderzoek naar klimaat en klimaatveranderingen, het ontwikkelen van modellen en het opstellen van klimaatvoorspellingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen. Tenslotte draagt de productgroep bij aan de wetenschappelijke basis van het Nederlands beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering en luchtkwaliteit.

| Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel |  |      |      |      |      |      |      |
|---|--|------|------|------|------|------|------|
| Kengetal  | Toelichting  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Gereviewde publicaties  | Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek. | 70   | 70   | 70   | 70   | 70   | 70   |

#### *Seismologische data en kennis*

Deze productgroep omvat het onderhouden van seismische stations en het doen van onderzoek op het gebied van de seismologie. Daarbij draagt deze productgroep bij aan de handhaving van het kernstopverdrag door toezicht met seismische waarnemingen.

| Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit seismologische data en kennis |  |      |      |      |      |      |      |
|---|--|------|------|------|------|------|------|
| Kengetal  | Toelichting  | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Gereviewde publicaties  | Het betreft publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften en is daarmee een maatstaf voor kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek. | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    |

#### *Voorlichting*

Deze productgroep omvat het verzorgen van voorlichting op het gebied van weer, klimaat en seismologie ten behoeve van beleidsmakers en draagt bij aan onderwijs op alle niveaus en het algemene publiek.

#### *Beleidsadviezen*

Het KNMI coördineert het ruimtevaartbeleid (aardobservatie) van VenW en vertegenwoordigt de Nederlandse Staat in internationale overlegorganen, te weten de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO), het Europese Centrum voor Weersvoorspellingen op Middellange Termijn (ECMWF), de Europese Meteorologische Satelliet Organisatie (EUMETSAT) en het Intergouvernementele Panel voor Klimaatverandering (IPCC).

De financiële bijdrage aan het KNMI is terug te vinden in de begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI, zoals opgenomen in de agentschapparaagraaf.

| Monitoring en beleidsevaluaties                  |                                     |                   |  |                                    |
|--|-------------------------------------|-------------------|--|------------------------------------|
| Evaluatie-onderwerp                              | A. Startdatum<br>B. Einddatum       | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie                     |
| Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen | januari 2003<br>december 2003       | 2002              | Evalueren of de genoemde beleidsdoelstellingen goed hanteerbaar zijn als stuurmiddel. Eventueel nieuwe ontwikkelen die wel handvatten bieden om te sturen. | Ex post/ex-ante evaluatieonderzoek |
| KNMI-wet   | A. Januari 2007<br>B. December 2007 | 2002–2006         | Evalueren van de KNMI wet in zijn geheel. En met name de toegankelijkheid van het algemeen weerbericht.  | Ex post                            |
| Onderzoek  | A. Januari 2004<br>B. Juni 2004     | 1999–2003         | Evalueren of de resultaten van het onderzoek zijn bereikt  | Ex post                            |

#### 16.4 Budgettaire gevolgen van het beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |               |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>16 Weer, klimaat en seismologie</b>        | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>31 696</b> | <b>29 538</b> | <b>30 361</b> | <b>28 106</b> | <b>29 112</b> | <b>28 003</b> | <b>29 173</b> |
| <b>Uitgaven</b>                               | <b>31 053</b> | <b>30 274</b> | <b>29 625</b> | <b>28 842</b> | <b>28 376</b> | <b>28 739</b> | <b>29 173</b> |
| <b>16.01 Programma-uitgaven</b>               | <b>763</b>    | <b>814</b>    | <b>816</b>    | <b>816</b>    | <b>816</b>    | <b>816</b>    | <b>816</b>    |
| <i>16.01.01 Algemene weersverwachtingen</i>   | <i>39</i>     | <i>78</i>     | <i>80</i>     | <i>80</i>     | <i>80</i>     | <i>80</i>     | <i>80</i>     |
| Contributies                                  | 39            | 78            | 80            | 80            | 80            | 80            | 80            |
| <i>16.01.08 deel HGIS</i>                     | <i>724</i>    | <i>736</i>    | <i>736</i>    | <i>736</i>    | <i>736</i>    | <i>736</i>    | <i>736</i>    |
| <b>16.02 Apparaatsuitgaven</b>                | <b>30 290</b> | <b>29 460</b> | <b>28 809</b> | <b>28 026</b> | <b>27 560</b> | <b>27 923</b> | <b>28 357</b> |
| Apparaatsuitgaven                             | 30 290        | 29 460        | 28 809        | 28 026        | 27 560        | 27 923        | 28 357        |
| <b>16.03 Ontvangsten</b>                      |               |               |               |               |               |               |               |

De programma uitgaven bestaan uit contributies. Voor de deelname van Nederland aan de Wereld Meteorologische Organisatie wordt jaarlijks een contributie betaald. Dit wordt door Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) van het Ministerie van Buitenlandse Zaken gefinancierd.

De apparaatuitgaven betreffen de bijdrage van VenW aan het agentschap KNMI.

## 16.5 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |             |            |             |            |            |            |             |            |             |            |
|---|-------------|------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|
| 16 Weer, klimaat en seismologie   | 2005        |            | 2006        |            | 2007       |            | 2008        |            | 2009        |            |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 29 625      |            | 28 842      |            | 28 376     |            | 28 739      |            | 29 173      |            |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 28 809      |            | 28 026      |            | 27 560     |            | 27 923      |            | 28 357      |            |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>816</b>  |            | <b>816</b>  |            | <b>816</b> |            | <b>816</b>  |            | <b>816</b>  |            |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |             |            |             |            |            |            |             |            |             |            |
| 4. juridisch verplicht  | 90%         | 736        | 0%          | 0          | 0%         | 0          | 0%          | 0          | 0%          | 0          |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%          | 0          | 0%          | 0          | 0%         | 0          | 0%          | 0          | 0%          | 0          |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 0%          | 0          | 0%          | 0          | 0%         | 0          | 0%          | 0          | 0%          | 0          |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 10%         | 80         | 100%        | 816        | 31%        | 816        | 100%        | 816        | 100%        | 816        |
| 8. beleidsmatig nog niet gevuld   | 0%          | 0          | 0%          | 0          | 0%         | 0          | 0%          | 0          | 0%          | 0          |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b> | <b>816</b> | <b>100%</b> | <b>816</b> | <b>31%</b> | <b>816</b> | <b>100%</b> | <b>816</b> | <b>100%</b> | <b>816</b> |

### *Juridische verplichtingen*

Dit betreft de contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie. Deze wordt om de 2 jaar opnieuw voor de komende 2 jaar aangegaan.

### *16.6 VBTB-paragraaf*

In het kader van VBTB loopt bij het KNMI reeds enige tijd een project die helderheid tracht te geven in de relatie tussen de prestatie-indicatoren en de beleidsdoelstellingen. De resultaten hiervan zijn zichtbaar gemaakt in de begroting 2004 en 2005.

Voor de begroting 2006 zal het inzicht vergroot worden in de WWW-vragen door de relatie tussen de beleidsinstrumenten en de prestatie-indicatoren toe te lichten.

## 17 RUIMTEVAART

### 17.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor het artikel is het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur (zowel in de ruimte als op de grond) teneinde de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's), die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling en telecommunicatie, voor zover deze het terrein van Verkeer en Waterstaat betreft, te garanderen.

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor aardobservatie, een taak die sinds 1988 aan het KNMI is gedelegeerd. 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

De algemene beleidsdoelstelling bestaat uit de volgende nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling:

- (inter)nationale ruimtevaartprogramma's.

#### **(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's**

##### **a. Toelichting**

Bij deze doelstelling gaat het om het bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – in eerste instantie gericht op aardobservatie als onderdeel van geo-informatie.

Specifieke institutionele en private doelgroepen hiervoor zijn onder andere operationele meteorologie, kust-, en waterbeheer, oceanografie, klimaat-, en milieuonderzoek en kartering. De doelstelling voor de Nederlandse deelname aan (inter)nationale satellietprogramma's heeft een gebruikers-, politieke en industrieel/technologische dimensie. Voor VenW zijn alleen de (institutionele en wetenschappelijke) gebruikersdimensie en de politieke dimensie van direct belang.

Daarnaast gaat het bij deze doelstelling om bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling, de exploitatie, het gebruik en de marktwerking van Europese programma's gericht op navigatie en plaatsbepaling.

De specifieke doelgroepen hiervoor zijn onder andere de vervoerssector (auto, rail, scheepvaart, luchtvaart) en defensie.

In het aardobservatiebeleid 2002–2010 word aangegeven dat de hierin geformuleerde beoogde effecten voor aardobservatie elke 5 jaar door een onafhankelijke commissie geëvalueerd worden, te beginnen in 2005.

Bij de formulering van de doelstelling zullen de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, aansluiten bij de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

## b. Beleidsinstrumenten

Er zijn nog geen beleidsevaluaties die een rol hebben gespeeld bij het formuleren van beleidsmaatregelen.

### *Financiële stimulering*

- **Contributies aan (inter)nationale ruimtevaartprogramma's:**  
Met betrekking tot de geo-informatie betreft dit de deelname aan het samenhangende Europese aardobservatieprogramma van ESA (European Space Agency) en EUMETSAT (Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten). Daarnaast zijn er nog enkele nationale programma's zoals OMI, Gebruikersondersteuning en Noordwijk Space Expo.

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).

- **Specificaties van programma's**  
In de onderstaande tabel zijn de lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2003, in € 1000) opgenomen. 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 31/12/2003, x € 1000)   |                     |              |
|---|---------------------|--------------|
| Omschrijving programma's  | Verplichtingenstand | Looptijd t/m |
| 1 EUMETSAT-GB<br>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   | 10 851              | 2019         |
| 2 EUMETSAT-MTP<br>Verlenging van het huidige MTP-programma van de EUMETSAT organisatie als overbrugging naar de volledige beschikbaarheid van de tweede generatie Meteosat satellieten (MSG). Dit Meteosat Transition Program (MTP-programma) moet de operationele dienstverlening garanderen totdat het grondsegment (ook bij de gebruikers) geheel geschikt is voor de gegevens van MSG.  | 661                 | 2006         |
| 3 EUMETSAT-MSG<br>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). | 19 601              | 2015         |
| 4 EUMETSAT-EPS<br>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 VenW, en OCenW. De ontwikkeling van OMI wordt begeleid door een wetenschappelijk team. De kosten voor deze wetenschappelijke ondersteuning worden gezamenlijk gefinancierd door VenW, EZ en OCenW.                                     | 26 952              | 2019         |

**Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/2003, x € 1000)**

| Omschrijving programma's  | Verplichtingenstand | Looptijd t/m |
|---|---------------------|--------------|
| 5 ESA-DUP<br>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.   | 184                 | 2006         |
| 6 ESA-METOP-1 fase C/D<br>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.  | 463                 | 2011         |
| 7 ESA Envelope Programme<br>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 raamwerkprogramma bestaat uit fasen. Elke 5 jaar wordt de inhoud van een volgende fase vastgesteld. | 14 207              | 2011         |
| 8 EWM/GMES<br>Global Monitoring for Environment and Security is een gezamenlijk initiatief van de Europese Commissie en ESA en beoogd de realisatie van een Europese capaciteit voor gegevensvoorziening voor het voorkomen van en de ondersteuning bij reddingsactie in geval van klimaat- en milieugerelateerde rampen. De ESA-bijdrage (onderdeel van het Earth Watch programma EWM) bestaat uit de levering van gegevens uit bestaande en toekomstige aardobservatieprogramma's (GMES Service Element).   | 1 033               | 2008         |
| 9 EWM/Infoterra/terrasar<br>Deelname aan het gebruikersdeel van het Infoterra/TerraSar programma van ESA (Earth Watch programma)  | 227                 | 2006         |
| 10 MSG<br>De ontwikkeling van de eerste MSG-satelliet wordt deels gefinancierd via ESA. Voor 2003 betreft de verplichting het afsluiten van de ESA-activiteiten na de lancering van MSG-1 in augustus 2002.   | 184                 | 2006         |
| 11 OMI<br>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 VenW, OCenW en EZ.                                   | 3 243               | 2008         |
| 12 Galileo<br>Europees initiatief tot de ontwikkeling en bouw van een onafhankelijk plaatsbepalingsstelsel. Bijdrage aan het gebruikerssegment om de kans voor Nederlandse bedrijven te vergroten om hierin een marktsegment te veroveren.  | 4 574               | 2006         |

### c. Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

Bij bovenstaande beleidsdoelstellingen heeft het Ministerie van Verkeer & Waterstaat een systeemverantwoordelijkheid.

| Monitoring en beleidsevaluaties |                                     |                   |  |                |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp             | A. Startdatum<br>B. Einddatum       | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Aardobservatie beleid           | A. Januari 2005<br>B. December 2005 | 1999–2004         | Evaluëren van de resultaten van het aardobservatiebeleid | Ex-post        |

In het aardobservatiebeleid 2002–2010 wordt aangegeven dat de hierin geformuleerde beoogde effecten voor aardobservatie elke 5 jaar door een onafhankelijke commissie geëvalueerd worden, te beginnen in 2005.

#### 17.3 Budgettaire gevolgen van het beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)              |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>17 Ruimtevaart</b>                                      | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                                      | <b>2 439</b>  | <b>16 782</b> | <b>4 917</b>  | <b>9 051</b>  | <b>13 331</b> | <b>13 168</b> | <b>13 331</b> |
| <b>Uitgaven</b>  | <b>16 405</b> | <b>16 842</b> | <b>14 865</b> | <b>13 472</b> | <b>13 331</b> | <b>13 331</b> | <b>13 331</b> |
| <b>17.01 Programma-uitgaven</b>                            | <b>16 405</b> | <b>16 842</b> | <b>14 865</b> | <b>13 472</b> | <b>13 331</b> | <b>13 331</b> | <b>13 331</b> |
| <i>17.01.01 (Intern) nationale ruimtevaart-programma's</i> | <i>16 405</i> | <i>16 842</i> | <i>14 865</i> | <i>13 472</i> | <i>13 331</i> | <i>13 331</i> | <i>13 331</i> |
| Contributies   | 16 405        | 16 842        | 14 865        | 13 472        | 13 331        | 13 331        | 13 331        |
| <b>17.03 Ontvangsten</b>                                   | <b>687</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    | <b>454</b>    |



## 17.4 Budgetflexibiliteit

| Tabel Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |      |        |      |        |      |        |      |        |      |        |
|---|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|
| 17 Ruimtevaart  |      | 2005   |      | 2006   |      | 2007   |      | 2008   |      | 2009   |
| 0. Totaal geraamde kasuitgaven (ontw.begr.2004)                                   |      | 14 486 |      | 13 168 |      | 13 168 |      | 13 168 |      |        |
| 1a Mutatie Voorjaarsnota  |      | 190    |      | 130    |      | –      |      | –      |      |        |
| 1b Nieuwe mutaties  |      | 189    |      | 174    |      | 163    |      | 163    |      |        |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  |      | 14 865 |      | 13 472 |      | 13 331 |      | 13 331 |      |        |
| 2. Waarvan apparaatssuitgaven   |      |        |      |        |      |        |      |        |      |        |
| 3. Dus programma-uitgaven   |      | 14 865 |      | 13 472 |      | 13 331 |      | 13 331 |      | 13 331 |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |      |        |      |        |      |        |      |        |      |        |
| 4. Juridisch verplicht  | 100% | 14 865 | 97%  | 13 034 | 99%  | 13 168 | 97%  | 12 884 | 61%  | 8 131  |
| 5. Complementair noodzakelijk   | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      |
| 6. Bestuurlijk gebonden (maar niet uridisch)                                      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      |
| 7. Beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 0%   | 0      | 3%   | 438    | 1%   | 163    | 3%   | 447    | 39%  | 5 200  |
| 8. Beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      | 0%   | 0      |
| 9. Totaal (= 3)   | 100% | 14 865 | 100% | 13 472 | 100% | 13 331 | 100% | 13 331 | 100% | 13 331 |

### Juridische verplichtingen

Dit 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 dalende percentage vanaf 2004 vastgelegd in verplichtingen wordt veroorzaakt door het aflopen van deze 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).

### 18.1 Algemene beleidsdoelstelling

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen door burgers en ondernemers, en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

Zij doet dit vanuit een streven naar een veilig, leefbaar en 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.

#### **Toezichtinstrumenten**

Teneinde de algemene beleidsdoelstelling te realiseren, hanteert IVW vier toezichtinstrumenten:

- *Toelaten/continueren*  
Onder toelating wordt verstaan: het toetsen of bedrijven, burgers, technische objecten en systemen voldoen aan de gestelde eisen, het eventueel geven van extra voorschriften en het verlenen van toestemming voordat zij tot het starten en verrichten van bepaalde handelingen over mogen gaan. Het proces van toelating en continueren leidt tot de (her)afgifte van een vergunning, dan wel het weigeren van een vergunning of een beperking van een vergunning.
- *Inspecteren*  
Inspecties zijn onderzoeken in het kader van toezicht, die gericht zijn op het daadwerkelijk kennismaken van de feitelijke stand van zaken in het domein. Inspecties kunnen bijvoorbeeld bestaan uit desk research, monitoring op kengetallen, controles ter plaatse, bezoeken van inspectieteams aan bedrijven, incidentenonderzoek en beoordelingen van geaggregeerde informatie. Onderscheiden worden inspecties die verplicht zijn in het kader van de continuering van vergunningen (ex ante); inspecties bij vergunninghouders die ex-post plaatsvinden om te beoordelen of men zich houdt aan de voorwaarden die verbonden zijn aan een vergunning en of de wet wordt nageleefd; generiek gerichte inspecties, die los staan van vergunningen en die zich richten op alle actoren, dus ook op niet-Nederlandse vergunninghouders.
- *Advies en expertise*  
IVW beschikt over kennis van zaken om met gezag toezicht te kunnen houden. Deze expertise wordt zo mogelijk op basis van zakelijke samenwerking ter beschikking gesteld aan andere organisaties, met name de beleidsdirecties binnen Verkeer en Waterstaat.
- *Berichtgeving*  
Met behulp van het instrument berichtgeving worden het publiek, sector, andere overheidsorganisaties en andere onderdelen van Verkeer en Waterstaat in staat gesteld met kennis van zaken te handelen. IVW publiceert haar bevindingen in het *Jaarbericht* en publicaties die speciaal op bedrijven of het publiek zijn gericht. Dit gebeurt via de website van IVW, maar ook in de vorm van bekendmakingen in de Staatscourant over toezichtaspecten en schriftelijke informatie die beschikbaar is tijdens controles. Daarnaast beschikt IVW

over een VervoersInformatie Centrum (VIC), waar vragen kunnen worden gesteld over wet- en regelgeving en het toezicht in de verschillende domeinen. Het VIC geeft tevens informatiebladen uit, die ingaan op veelgestelde vragen.

### **Toezicht in beweging**

De Inspectie Verkeer en Waterstaat wil zich verder ontwikkelen tot een toezicht-organisatie, die effectief en efficiënt kan optreden en die ontvankelijk is voor ontwikkelingen in de samenleving en daar alert op weet te reageren met een flexibele, integrale aanpak. Het programma *Toezicht in beweging* bouwt voort op het Hoofdlijnenakkoord en het Actieprogramma Andere Overheid. Daarbij is tevens de Kaderstellende kabinetsvisie op toezicht van belang.

De lijnen waarlangs IVW zich wil ontwikkelen, zijn te karakteriseren als volgt:

- Eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven;
- Integraal beeld per domein;
- Actief in Europa;
- Maatschappelijke oriëntatie;
- Samenwerking met andere toezichthouders;
- Flexible response;
- Één inspectieprogramma;
- Digitaal toezicht.

Aan deze streefbeelden wordt per domein van toezicht in een toezicht-arrangement invulling gegeven. De herziening van de toezichtarrangementen, die in 2003 is gestart, zal de komende jaren worden voortgezet. Mogelijkheden tot verbetering van het toezicht op de korte termijn zullen worden geïmplementeerd. De relatie tussen het toezicht en de wet- en regelgeving is onderwerp van het VenW-programma *Beter Geregeld*.

### **Nieuwe taken en prioriteiten in het toezicht**

In 2005 wordt een aantal nieuwe taken toegevoegd aan het takenpakket van IVW, die het gevolg zijn van politieke of maatschappelijke prioriteiten en van veelal in internationaal verband overeen gekomen nieuwe regelgeving. Deze nieuwe taken dienden te worden ingepast binnen de bestaande kaders, hetgeen een herbezinning op de taken van IVW noodzakelijk heeft gemaakt. Daarbij was prioriteren in de zin van «oud voor nieuw» nadrukkelijk aan de orde.

De herbezinning heeft geleid tot de volgende strategische keuzes ten aanzien van het werkpakket voor 2005:

- Aan de taken op het terrein van de koopvaardij, de luchtvaart en de spoorwegveiligheid moet hoge prioriteit worden toegekend: de nieuwe zowel als de bestaande taken op die terreinen worden met voorrang opgepakt.
- De ruimte daarvoor wordt voor een belangrijk deel gevonden door een herinrichting van het toezicht op taxivervoer en goederenvervoer over de weg. Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ontzien en wordt gehandhaafd op het niveau van 2004.
- Daarnaast heeft binnen de scheepvaart- en luchtvaartdomeinen een extensivering of afstoting van taken plaatsgehad om nieuwe taken en prioriteiten in het toezicht te kunnen inpassen.

Daarbij wordt gestreefd naar kostendekkendheid in de uitvoering van bestaande en nieuwe taken op het terrein van toelating/continuering.

### *Wegvervoerdomeinen*

In de wegvervoerdomeinen (taxivervoer, busvervoer en goederenvervoer) wordt voortvarend gewerkt aan de invoering van de Digitale Tachograaf, alsmede aan de invoering van de bestuurlijke boete als handhavingsinstrument, de boodcomputertaxi en het getuigschrift vakbekwaamheid taxichauffeurs. Door een herschikking van het toezicht en de daarbij behorende middelen in de domeinen taxivervoer en goederenvervoer over de weg wordt ruimte gevonden om de nieuwe taken in de scheepvaart- en luchtvaartdomeinen voortvarend op te pakken.

### *Scheepvaartdomeinen*

In de scheepvaartdomeinen past IVW in 2005 nieuwe taken in die verband houden met het toezicht op de havenbeveiliging en havenontvangstinstallaties, handhaving van de naleving van de richtlijn veilig laden en lossen van bulkschepen, MARPOL Annex IV (sanitair afval) en het verbod op organische tinverbindingen, alsmede werkzaamheden in het kader van de Mutual Recognition Agreements.

Naast de nieuwe taken is ook de werkwijze in het toezicht op de koopvaardij van belang. Over dit thema zijn in 2004 gesprekken gevoerd tussen de vertegenwoordigers van de Nederlandse Reders (KVNR), IVW en de Minister, die leidden tot een gezamenlijk ondertekende intentieverklaring. In 2005 zal IVW gevolg geven aan de afspraken uit de intentieverklaring.

### *Luchtvaartdomeinen*

In de luchtvaartdomeinen is de uitdaging om een scherp oog te houden voor de omvang van de taken in die domeinen en om de ambities van IVW als toezichthouder op de luchtvaartsector in overeenstemming te brengen met de veranderende positie in de internationale luchtvaartwereld. Daarnaast zal IVW in 2005 nadere uitwerking geven aan de afspraken die de Staatssecretaris met vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart heeft gemaakt (TK, vergaderjaar 2003–2004, 29 200, nr. 80).

Het bovenstaande is voor IVW aanleiding om de toezichtarrangementen en het daarbij behorende takenpakket in de luchtvaartdomeinen te herzien. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan wettelijk voorgeschreven taken en daaruit voortvloeiende vraaggestuurde activiteiten, waarbij de intensiteit van deze activiteiten aangepast zal worden binnen de juridische mogelijkheden. Waar relevant worden taken verschoven naar EASA. Verder dient het toezicht te verschuiven van productgericht naar systeemgericht toezicht.

In het domein luchthavens en luchtruim ligt de nadruk op het toezicht op Schiphol, waarbij het toezicht op de overige luchthavens anders wordt ingericht. In het domein luchtvaartmaatschappijen wordt prioriteit gegeven aan SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft), passend bij de internationale afspraken, waarbij vluchtinspecties en SANA- en SAGA-inspecties worden geëxtensieerd. Daarnaast is uitbesteding van een aantal taken op het terrein van examens en brevetten aan de orde.

Het toezicht dat IVW uitoefent is, zo blijkt uit het voorgaande, op allerlei vlakken in beweging. Deze beweging is in de begroting 2005 waar mogelijk tot uitdrukking gebracht in de navolgende teksten en prestatie-indicatoren.

## 18.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

De vertaling van de algemene beleidsdoelstelling naar operationele doelstellingen vindt plaats via de indeling in twaalf domeinen, te weten:

1. Taxivervoer;
2. Busvervoer;
3. Goederenvervoer;
4. Luchthavens en luchtruim;
5. Luchtvaartmaatschappijen;
6. Luchtvaarttechnische bedrijven;
7. Koopvaardij;
8. Binnenvaart;
9. Visserij;
10. Rail;
11. Tram/Metro;
12. Waterbeheer.

### Domein Taxivervoer

#### a. Operationele doelstellingen

Het toezicht in het domein taxivervoer richt zich op taxiondernemingen, taxichauffeurs, taxivoertuigen en passagiers. De Inspectie Verkeer en Waterstaat streeft naar een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden. Naast het uitbannen van taxivervoer zonder ondernemersvergunning of het misbruik van vergunningen streeft IVW ook naar een betere naleving van de eisen inzake de vakbekwaamheid van ondernemers, inzake kwaliteitseisen voor de chauffeur en inzake rij- en rusttijden.

De gegevens in onderstaande tabel geven aan dat het totaal en gemiddeld aantal overtredingen, geconstateerd tijdens bedrijfsonderzoeken, in 2003 toegenomen is ten opzichte van 2002.

| Bedrijfsonderzoeken taxivervoer |       |       |
|---------------------------------|-------|-------|
|                                 | 2002  | 2003  |
| Aantal bedrijfsonderzoeken      | 119   | 138   |
| Totaal aantal overtredingen     | 3 817 | 6 597 |
| Gemiddeld aantal overtredingen  | 32,1  | 47,8  |

Uit onderstaande tabel blijkt dat het overtredingspercentage bij wegcontroles in het taxivervoer in 2003 is gedaald ten opzichte van 2002. IVW streeft naar het percentage overtredingen in het taxivervoer te reduceren.

| Wegcontroles taxivervoer |       |       |
|--------------------------|-------|-------|
|                          | 2002  | 2003  |
| Aantal wegcontroles      | 5 373 | 4 767 |
| Overtredingspercentage   | 39,8  | 34    |

## b. Toezichtinstrumenten

Het toezicht op het taxivervoer wordt met ingang van 2005 anders ingericht, op basis van een toezichtarrangement. De aangrijpingspunten voor de inrichting van het toezicht zijn:

- directe handhaving vindt met name plaats in de vier grote steden. Daarbij wordt gestreefd naar integratie van de handhavingstaak in reguliere politietaken;
- klachten en incidentmeldingen dienen als indicatie van de noodzaak tot ingrijpen;
- het leveren van een actieve bijdrage aan zelfregulering door middel van certificering, zoals het KIWA-keurmerk Taxibedrijven;
- vereenvoudiging van de werkwijze bij de vergunningverlening.

### ● Toelating/continuering

#### *Getuigschrift vakbekwaamheid*

Vanaf 1 juli 2004 dienen taxichauffeurs in het bezit te zijn van een getuigschrift vakbekwaamheid taxichauffeur. Voorafgaand aan afgifte van een chauffeurspas toetst IVW of de aanvrager in het bezit is van bedoeld getuigschrift.

#### *Ondernemingsvergunning en chauffeurspas*

Een ondernemingsvergunning wordt verleend indien de aanvrager kan aantonen vakbekwaam en betrouwbaar te zijn. Chauffeurspassen voor taxichauffeurs worden afgegeven wanneer een geldig rijbewijs, een recente geneeskundige verklaring en een recente verklaring omtrent gedrag en – per 1 juli 2004 – een getuigschrift vakbekwaamheid kan worden overlegd. De piek in de uitgifte van chauffeurspassen in 2005 komt voort uit de invoering van het getuigschrift vakbekwaamheid.

| Toelating/continuering Taxivervoer |                           | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
|------------------------------------|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Taxiondernemingen                  | Ondernemingsvergunningen  | 525    | 400    | 600    | 400    | 400    | 400    | 400    |
| Taxichauffeurs                     | Chauffeurspassen          | 13 414 | 15 000 | 31 000 | 17 000 | 17 000 | 17 000 | 17 000 |
| Taxivoertuigen                     | Vergunningbewijzen        | 4 213  | 4 500  | 12 200 | 3 000  | 750    | 600    | 600    |
|                                    | Toetsing taxivergunningen | 0      | 0      | 2 200  | 3 000  | 750    | 600    | 600    |

### ● Inspecties

Inspecties behelzen zowel preventieve als repressieve controles op naleving van wet- en regelgeving. De controles vinden plaats bij taxi-ondernemingen en op de weg, en zijn gericht op de arbeids-, rij- en rusttijden, vereiste documenten, aantal passagiers en voertuigeisen. Bij bedrijfscontroles komen zowel de arbeidstijden als de bepalingen van de Wet personenvervoer 2000 (WP 2000) aan de orde. Wegcontroles vinden aselekt en gedurende het jaar plaats en hebben een repressief karakter.

#### *Boordcomputer*

De voorgenomen invoering van de boordcomputer met smartcard in 2006 zal het voor toezichthoudende diensten eenvoudiger maken controles op de naleving van het Arbeidstijdenbesluit en de Wet personenvervoer 2000 uit te voeren en zal het risico op frauduleuze praktijken minimaliseren.

### *Last onder dwangsom en bestuurlijke boete*

Vanaf 2003 legt IVW in het geval van sommige overtredingen van de WP 2000 een last onder dwangsom op aan taxiondernemingen. De dwangsom is verschuldigd als een overtreding nog niet is beëindigd of opnieuw wordt begaan. De eerste ervaringen met dit instrument wijzen erop dat het een effectief middel is om ernstige (vergunninggerelateerde) overtredingen of recidive terug te dringen.

Vanaf 2004 worden bestuurlijke boetes als handhavinginstrument ingezet bij overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Ten behoeve van de afhandeling van de opgelegde bestuurlijke boetes heeft IVW een boetekantoor ingericht. IVW verwacht dat de invoering van de bestuurlijke boete een gunstig effect zal hebben op naleving van de regels.

| Inspecties Taxivervoer |                                   |       |       |       |       |       |       |       |
|------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein              | Instrument                        | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Taxiondernemingen      | Bedrijfscontroles en -onderzoeken | 213   | 265   | 265   | 625   | 625   | 625   | 625   |
| Taxichauffeurs         | Wegcontroles                      | 4 813 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 |
| Taxivoertuigen         |                                   |       |       |       |       |       |       |       |

- Kennis, advies en berichtgeving

IVW besteedt in 2005 veel aandacht aan voorlichting, door middel van de uitgifte van een taxinieuwsbrief, brochures en door deelname aan landelijke taxidagen, de AutoRAI en andere bijeenkomsten. Voorlichting tijdens weg- en bedrijfscontroles beoogt de preventieve werking van controles te vergroten. IVW publiceert aanwijzingen, waarin de wettelijke verplichtingen voor taxichauffeurs en ondernemers worden benoemd, alsmede de uitgangspunten die IVW hanteert in de handhaving van de regelgeving.

Taxichauffeurs en ondernemers kunnen bij de Taxi Informatielijn terecht met vragen over benodigde certificaten en vergunningen, over vakbekwaamheid en eisen die gesteld worden aan het voertuig. Taxipassagiers kunnen bij het Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi klachten over taxivervoer indienen. Deze worden geregistreerd en doorgezonden aan de betreffende taxiondernemer.

Tenslotte wordt informatie uitgewisseld, kennis gedeeld en worden onderzoeken afgestemd in landelijke handhavingplatforms, waarin OM, IVW, UWV, Sociale Dienst, Belastingdienst, Regiopolitie en Koninklijke Marechaussee participeren.

| Programma-evaluaties: artikel 18 Domein taxivervoer |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                                 | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Toezichtarrangement<br>Taxivervoer                  | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement taxivervoer | Ex post        |

## Domein Busvervoer

### a. Operationele doelstellingen

Het toezicht in het domein busvervoer richt zich op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen en beoogt een betrouwbare, vakbekwame en veilige collectief personenvervoermarkt binnen en buiten Nederland. De Inspectie Verkeer en Waterstaat wil voorkomen dat vervoerders met beperkte vergunning zich begeven op de markt van onbeperkte vergunninghouders. Daarnaast streeft IVW naar eerlijke concurrentievoorwaarden voor in Nederland gevestigde ondernemingen en goede (sociale) werkomstandigheden. IVW handhaaft in dit domein het Arbeidstijdenbesluit Vervoer, de Wet personenvervoer 2000 en de Wegenverkeerswet 1994.

Uit de navolgende tabel blijkt dat het aantal overtredingen, geconstateerd tijdens bedrijfscontroles in het domein busvervoer, in 2003 fors gedaald is ten opzichte van 2002. IVW zet zich in voor een verdere reductie van het aantal overtredingen.

| Bedrijfscontroles busvervoer |      |      |
|------------------------------|------|------|
|                              | 2002 | 2003 |
| Aantal bedrijfscontroles     | 102  | 103  |
| Aantal overtredingen         | 800  | 380  |

In onderstaande tabel is het aantal wegcontroles in het busvervoer in 2002 en 2003 en de bijbehorende overtredingpercentages in beeld gebracht. De overtredingen betreffen vooral te korte rusttijden, te lange rijtijden en tachografen die niet doorlopend in bedrijf zijn gehouden.

| Wegcontroles busvervoer |                  |       |                  |      |                    |      |               |      |
|-------------------------|------------------|-------|------------------|------|--------------------|------|---------------|------|
|                         | Besloten vervoer |       | Geregeld vervoer |      | Ongeregeld vervoer |      | Pendelvervoer |      |
|                         | 2002             | 2003  | 2002             | 2003 | 2002               | 2003 | 2002          | 2003 |
| Aantal inspecties       | 903              | 1 064 | 111              | 93   | 268                | 306  | 233           | 417  |
| Overtredingpercentage   | 17,4             | 16,8  | 18,0             | 19,4 | 11,1               | 11,8 | 14,2          | 12,2 |



## b. Toezichtinstrumenten

- Toelating/continuering

IVW draagt bij aan de veiligheid in de busbranche door toezicht te houden op onder andere de naleving van de Wet personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Eerlijke concurrentie wordt gewaarborgd door bij toetreding tot de markt te toetsen aan dezelfde voorwaarden: vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en kredietwaardigheid. Vanaf augustus 2005 moeten nieuwe bussen en vrachtwagens zijn uitgerust met een digitale tachograaf. Het busvervoer kent in het «Keurmerk Touringcar Bedrijf» een zelfregulerend systeem.

| Toelating/continuering Busvervoer               |                                       |       |       |       |       |       |       |       |
|---|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein                                       | Instrument                            | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Busondernemingen<br>Buschauffeurs<br>Voertuigen | Vergunning Collectief Personenvervoer | 2 486 | 5 108 | 5 095 | 7 215 | 4 215 | 4 215 | 4 215 |
|   | Passen Digitale Tachograaf            | 0     | p.m.  | 12000 | 6 000 | 6 000 | 6 000 | 6 000 |
|   | Reisbladenboeken                      | 2 486 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 |

In 2006 moeten alle busvervoervergunninghouders beschikken over een Collectief Personenvervoer Vergunning (CPV). De CPV geeft toegang tot de nationale markt van personenvervoer per bus en vervangt de aparte vergunningen voor openbaar vervoer en besloten busvervoer. Voor de toegang tot het busvervoer binnen de Europese Unie is een communautaire vergunning (CV) vereist. Bij omzetting van oude vergunningen naar de CPV worden de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid opnieuw getoetst. Door de omzetting en toetsing van de CPV en de verlenging van de CV gelijktijdig te laten plaatsvinden, wil IVW bereiken dat de ondernemer voor zijn vergunningen slechts eens in de vijf jaar administratieve handelingen hoeft te verrichten.

- Inspecties

IVW handhaaft de Wet Personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer door het uitvoeren van bedrijfs- en wegcontroles. Elke busonderneming wordt eens in de vijf jaar onderworpen aan een uitgebreide bedrijfscontrole. Hierbij toetst IVW onder meer de voorwaarden verbonden aan vergunningverlening, de naleving van de rij- en rusttijden en de arbeidsomstandigheden. Daarnaast kunnen ook resultaten van wegcontroles leiden tot bedrijfsonderzoeken. Tijdens bedrijfscontroles worden vaak afspraken gemaakt over een betere naleving van wet- en regelgeving. Niet-nakoming van afspraken leidt tot een proces-verbaal. Gedurende het jaar vinden aselechte wegcontroles plaats.

| Inspecties Busvervoer       |                                  |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------------|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein                   | Instrument                       | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Busondernemingen            | Bedrijfscontrole                 | 212   | 200   | 200   | 200   | 200   | 200   | 200   |
|                             | Onderzoek beperkte verg. houders | 55    | 40    | 40    | 40    | 40    | 40    | 40    |
| Buschauffeurs en voertuigen | Reguliere wegcontroles           | 1 880 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 |
|                             | Pendelcontrole                   | 0     | 0     | 500   | 500   | 500   | 500   | 500   |

- Kennis, advies en berichtgeving

Buschauffeurs en ondernemers kunnen bij het Vervoer Informatie Centrum terecht met vragen over certificaten, benodigde documentatie, over de wet- en regelgeving zoals de vakbekwaamheid en de zitplaatsverdeling.

## **Domein Goederenvervoer**

### **a. Operationele doelstellingen**

Van het totale binnenlandse goederenvervoer vindt 80 procent plaats over de weg. De resterende 20 procent wordt verzorgd door spoor en binnenvaart. In het domein goederenvervoer is het toezicht gericht op ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten, op chauffeurs en overig personeel, vrachtwagens, gevaarlijke stoffen en overige goederen.

Verkeer en Waterstaat stelt zich tot doel het relatieve aandeel van het goederenvervoer in het aantal doden en gewonden in het wegverkeer te laten afnemen en zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met het aandeel van het goederenvervoer in het totale verkeer. IVW draagt bij aan het behalen van deze doelstelling door toezicht te houden op de naleving van de Wet goederenvervoer over de weg, het Arbeidstijdenbesluit Vervoer en de bepalingen uit de Wegenverkeerswet.

Verder houdt IVW toezicht op gelijke concurrentievoorwaarden, goede arbeidsomstandigheden en duurzaamheid in het goederenvervoer in Nederland. IVW handhaaft in dit domein tevens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het daarbij behorende Besluit vervoer gevaarlijke stoffen, de regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG), de internationale vervoersvoorschriften (ADR/ADNR/RID) en het Voertuigreglement ter voorkoming van overbelading.

In 2003 heeft IVW 22 444 integrale wegcontroles verricht, waarbij in 22,2 procent van de gevallen één of meer overtredingen werden geconstateerd. Dit is een stijging van 2,2 procentpunt ten opzichte van 2002. IVW zet zich in om deze ontwikkeling af te remmen.

### **b. Toezichtinstrumenten**

Het toezicht op het goederenvervoer over de weg wordt anders ingericht, op basis van een toezichtarrangement dat de volgende uitgangspunten kent:

- Een optimale mix van wegcontroles en bedrijfscontroles;
  - Optimale benutting van Weigh in Motion; reductie van wegcontroles op overbelading;
  - Integratie van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen en ARBO-aspecten in reguliere inspecties;
  - Een nauwe samenwerking tussen KLPD en IVW waar het gaat om de wijze waarop de 1 procentnorm volgens EU-verordening 3820/85 op het vlak van controles op de rij- en rusttijden wordt behaald.
- Toelating/continuering

#### *Digitale Tachograaf*

Op grond van Europese verordeningen hadden nieuwe vrachtwagens en bussen in de Europese Unie vanaf medio 2004 uitgerust moeten zijn met

een digitale tachograaf. De invoering daarvan is echter met een jaar uitgesteld, als gevolg van onder andere technische problemen bij tachograafproducenten. In 2005 geeft IVW prioriteit aan de invoering van de digitale tachograaf met bijbehorende smartcards. Medio 2005 zal het toezicht op naleving van de rij- en rusttijden met behulp van de digitale tachograaf zijn ingebed in het handhavingsbeleid, met de notie dat de analoge en digitale tachograaf nog vele jaren naast elkaar zullen bestaan. IVW heeft een uitvoeringsorganisatie ingericht, welke de komende tien jaar circa 600 000 passen voor de digitale tachograaf zal uitgeven. In de jaren 2005 en 2006 zal een piek in de uitgifte van passen voor de digitale tachograaf optreden.

| Toelating/continuering Goederenvervoer |  |        |        |        |        |        |        |        |
|--|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Subdomein                              | Instrument                               | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Chaufeurs en overig personeel          | Verklaringen van dienstbetrekking        | 42 756 | 50 000 | 50 000 | p.m.   | p.m.   | p.m.   | p.m.   |
|  | Verklaringen van ter beschikkingstelling | 750    | 1 000  | 1 000  | p.m.   | p.m.   | p.m.   | p.m.   |
|  | Passen Digitale Tachograaf               | 0      | p.m.   | 79 311 | 73 404 | 33 283 | 27 210 | 15 280 |
| Goederen                               | Ontheffingen gevaarlijke stoffen         | 11     | 10     | 10     | 10     | 10     | 10     | 10     |

IVW geeft verklaringen van dienstbetrekking af ten behoeve van voertuigbemanningen. Deze verklaringen worden uitsluitend afgegeven aan medewerkers van een beroepsgoederenvervoerder die beschikt over de juiste vergunningen. Ook uitzendbureaus komen hiervoor in aanmerking. In dat geval gaat het om verklaringen van terbeschikkingstelling.

- Inspecties

Op grond van Europese verordening nr. 3820/85 is IVW gehouden om in het kader van rij- en rusttijden minimaal 1 procent van het totaal aantal werkdagen van chauffeurs in het goederen- en personenvervoer van binnen en buiten de EU in een periode van twee jaar te controleren.

#### *Bedrijfsonderzoeken*

Bij bedrijfsonderzoeken bij ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer worden de rij- en rusttijden over een langere periode (twee weken) gecontroleerd, met behulp van steekproefsgewijs verzamelde tachograafschijven, alsmede de arbeidsomstandigheden op grond van de Arbowet.

#### *Wegcontroles*

Tijdens wegcontroles wordt op alle relevante wetgeving gecontroleerd, om de last voor de onder toezicht staande zoveel mogelijk te beperken. Wegcontroles op overbelading bestaan enerzijds uit aselechte controles op het onderliggende wegennet en op de hoofdwegen, waarbij de voertuigen worden gewogen. Daarnaast worden gerichte controles op overbelading uitgevoerd, op basis van risicoanalyse, waarbij gebruik gemaakt wordt van gegevens die met behulp van het Weigh in Motion systeem zijn verzameld. Dit systeem bestaat uit meetlussen in het wegdek die het gewicht van het voertuig bepalen, alsmede uit camera's die de kentekenplaat van het voertuig registreren.

#### *Gevaarlijke stoffen*

Veilig vervoer van gevaarlijke stoffen begint bij de afzender of producent. De afzender is onder meer verantwoordelijk voor een juiste indeling,

verpakking en etikettering van gevaarlijke stoffen. IVW verricht broncontroles bij afzenders/producenten om te bewerkstelligen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig begint. Deze vinden vooral per branche plaats. Worden er onregelmatigheden geconstateerd, dan dient de afzender deze op te lossen voordat het vervoer plaatsvindt. Daarnaast wordt jaarlijks een basismeting verricht om de huidige mate van naleving van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen in beeld te brengen en wordt door middel van thema-acties nadruk gelegd op specifieke onderdelen van dit vervoer.

| Inspecties Goederenvervoer           |                                     |        |        |        |        |        |        |        |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Subdomein                            | Instrument                          | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Ondernemingen in het goederenvervoer | Bedrijfsonderzoeken                 | 1 412  | 1 300  | 1 300  | 1 300  | 1 300  | 1 300  | 1 300  |
|                                      | Bedrijfsonderzoeken Weigh in Motion | 0      | 600    | 600    | 600    | 600    | 600    | 600    |
| Chauffeurs, vrachtwagens en goederen | Wegcontroles op overbelading        | 2 542  | 1 300  | 1 300  | 1 300  | 1 300  | 1 300  | 1 300  |
|                                      | Integrale wegcontroles              | 14 002 | 12 750 | 12 750 | 12 750 | 12 750 | 12 750 | 12 750 |
| Goederen                             | Broncontroles gevaarlijke stoffen   | 206    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    |
|                                      | Basismetingen                       | 5 961  | 7 500  | 7 500  | 7 500  | 7 500  | 7 500  | 7 500  |

- Kennis, advies en berichtgeving

IVW besteedt in 2005 onder andere veel aandacht aan voorlichting over de digitale tachograaf. Door de uitgifte van brochures, door deelname aan bijeenkomsten in het domein goederenvervoer en door voorlichting tijdens weg- en bedrijfscontroles wordt beoogd de naleving van wet- en regelgeving te bevorderen. Dit streven wordt ondersteund door de aanwijzingen die IVW uitgeeft, en waarin de wettelijke verplichtingen voor chauffeurs en ondernemers worden benoemd, alsmede de uitgangspunten die IVW hanteert met betrekking tot de handhaving van de regelgeving. Chauffeurs en ondernemers kunnen bij het Vervoersinformatie Centrum terecht met vragen over benodigde documentatie, over de eisen die gesteld worden aan het voertuig en over het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals de verpakkingsvoorschriften.

## Domein Luchthavens en luchtruim

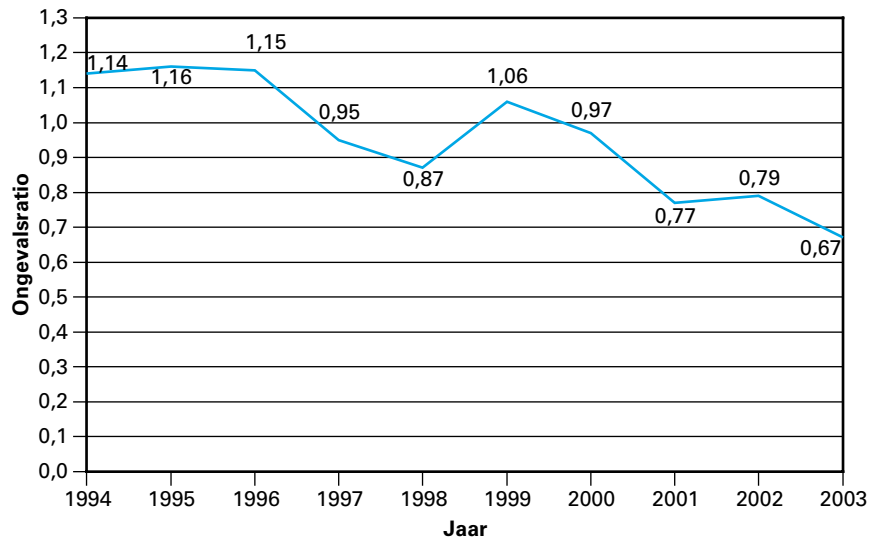
### a. Operationele doelstellingen

Het toezicht in het domein luchthavens en luchtruim richt zich op de luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de regionale, kleine en groene luchtvaartterreinen en luchtvaartmeteorologie. Het doel is het waarborgen en waar mogelijk verhogen van de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en van de veiligheid in het luchtruim. Tevens is het doel het bevorderen van de naleving van de milieuvorschriften waar het gaat om het beperken van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en verminderen van de geluidsproductie in de omgeving van luchthavens. Daarnaast is het doel het waarborgen van de beschikbaarheid van luchthaven- en luchtruimcapaciteit hetgeen onder andere tot uitdrukking komt in het waarborgen van een eerlijke verdeling van start- en landingsmogelijkheden op luchthavens. Ten slotte richt het toezicht in dit domein zich op de vakbekwaamheid van verkeersleiders en de kwaliteit van opleidingsinstellingen die opleiden tot verkeersleider.

Als maat voor de veiligheid in de luchtvaart wordt gehanteerd de zogenoemde fatale ongevalratio. Dit is het aantal fatale ongevallen per

miljoen vluchten. Een fataal ongeval is een ongeval waarbij tenminste één persoon aan boord dodelijk letsel oploopt. De onderstaande figuur geeft het verloop van deze ratio weer over de afgelopen jaren met vliegtuigen van meer dan 5700 kg. startgewicht.

**Figuur «Fatale ongevallenratio wereldwijd per miljoen vluchten». Bron: NLR**



**Tabel «Aantal ongevallen en ernstige incidenten in 2003 in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland» Bron: Jaarbericht IVW 2003**

| Vliegtuigtype                | Ernstige ongevallen | Incidenten | slachtoffers | (Zwaar) gewonden |
|------------------------------|---------------------|------------|--------------|------------------|
| Commerciële verkeersvluchten | –                   | 19         | 0            | 0                |
| Helikopters                  | 2                   | –          | 0            | 0                |
| Privé/zakenluchtvaart        | 12                  | –          | 4            | 1                |
| Zweefvliegtuigen             | 11                  | 3          | 1            | 0                |
| Heteluchtballonnen           | 2                   | –          | 0            | 5                |

## b. Toezichtinstrumenten

- Toelating/continuering

### *Meldingsplicht*

In juni 2005 wordt nieuwe Europese regelgeving inzake de aanscherping van de meldingsplicht van voorvallen in de luchtvaart van kracht. Deze maatregel is gericht op de verhoging van de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en van de veiligheid in het luchtruim.

### *Milieuvoorschriften*

Ter bevordering van de naleving van milieuvoorschriften en beperking van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en geluid houdt IVW op de luchthavens inspecties die toezien op naleving milieuregels, die zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit en de Wet luchtvaart. IVW brengt hier elk half jaar verslag over uit.

### «Slots»

Om de beschikbaarheid van luchthaven- en luchtruimcapaciteit beter te kunnen waarborgen heeft IVW op basis van EU-regelgeving vanaf 2005 een handhavingstaak met betrekking tot «slots»-misbruik. Terwijl «slots» juist het middel zijn om de geluidsbelasting te kunnen beheersen, blijken enkele luchtvaartmaatschappijen stelselmatig «dagslots» te gebruiken voor de nachtperiode, waardoor de geluidsbelasting in de nacht hoger wordt dan gewenst. Het zogenaamde «offslot»-vliegen kan tevens consequenties hebben voor andere vluchten.

### Institutionele reorganisatie

Voor een betere benutting van het Europese luchtruim wordt een institutionele reorganisatie doorgevoerd. Nu nog verschillen de verantwoordelijkheden, regels en procedures van de verkeersleiding per land. De Europese Unie streeft naar uniformering door de creatie van een gezamenlijk Europees luchtruim, de Single European Sky. Een onderdeel van de implementatie van de Single European Sky vormt de instelling van een nationale toezichthouder NSA (National Supervisory Authority). IVW wordt in Nederland aangewezen als nationale toezichthouder.

| Toelating/continuering Luchthavens en luchtruim |  |       |       |       |       |       |       |       |
|---|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein                                       | Instrument                                       | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Luchthavens                                     | Vergunningen/ontheffingen                        | 210   | 200   | 150   | 140   | 190   | 150   | 150   |
|   | Luchtruimontheffingen/vergunningen divers        | 150   | 150   | 30    | 30    | 30    | 30    | 30    |
|   | Initiële afgifte brevetten FISO's                | 25    | 25    | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    |
| Luchtruim                                       | Brevetten verkeersleiders/wijzigingen            | 1 504 | 1 595 | 1 595 | 1 595 | 1 595 | 1 595 | 1 595 |
|   | Toelaten plannen opleidingen                     | –     | 30    | 30    | 5     | 5     | 5     | 5     |
|   | Toelaten plannen vakbekwaamheid                  | –     | –     | 1     | –     | –     | –     | –     |
|   | Certificatie luchtvaartnavigatie dienstverleners | –     | –     | 3     | –     | –     | –     | –     |

### Certificaten en brevetten

Luchthavens in Nederland worden thans gecertificeerd. Om een certificaat te verkrijgen toont de exploitant van een luchtvaartterrein aan dat door een geborgd veiligheidsmanagementsysteem en de implementatie en naleving daarvan, de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van het luchtvaartterrein in overeenstemming zijn met het operationele gebruik van het luchtvaartterrein en de daarvoor geldende regels. Brevetten voor verkeersleiders worden afgegeven wanneer zij onder andere voldoen aan de eisen gesteld in het besluit Bewijzen van Bevoegdheid.

#### • Inspecties

Inspecties behelzen de controle op naleving van wet- en regelgeving. De controles zijn met name gericht op de nationale luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en in mindere mate op regionale, kleine en groene luchtvaartterreinen.

De milieu en veiligheidsregels zijn opgenomen in Hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart; Stb. 2002, 374, alsmede in de toekomstige wijziging hiervan in het kader van de Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL). De Wet Luchtvaart voorziet in een nieuwe ordening in de relatie tussen de

overheid en de sectorpartijen (exploitanten, verleners van luchtverkeerdienstverlening en luchtvaartmaatschappijen). De Wet Luchtvaart verplicht de sectorpartijen zelf en in onderlinge samenwerking de voorzieningen te treffen om te bewerkstelligen dat de in het Luchthavenverkeersbesluit neergelegde grenswaarden niet worden overschreden. Deze aan de betrokkenen gelaten vrijheid wordt alleen door de inspecteur-generaal ingeperkt op het moment dat het hen niet is gelukt om zelf of in onderling verband de nodige voorzieningen te treffen.

IVW houdt ook toezicht op de naleving van de regels in het Luchthavenverkeersbesluit alsmede op de infrastructuur, waarvan de wettelijke basis wordt gevormd door de Wet Luchtvaart en de Regeling Toezicht Luchtvaart en voorschriften op basis van het verdrag van Chicago (ICAO, Annex 14).

| Inspecties Luchthavens en luchtruim |   |      |      |      |      |      |      |      |
|-------------------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Subdomein                           | Instrument                                      | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Luchthavens                         | Inspecties inrichting en uitrusting vliegvelden | 51   | 48   | 48   | 48   | 48   | 48   | 48   |
|                                     | Veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen       | 65   | 91   | 61   | 61   | 61   | 61   | 61   |
|                                     | Inspecties grondafhandeling                     | 100  | 100  | 73   | 80   | 87   | 80   | 67   |
|                                     | Goedkeuring gebruiksplannen                     | 13   | 13   | 13   | 13   | 13   | 13   | 13   |
|                                     | Rapportages naleving milieuregels               | 38   | 41   | 41   | 41   | 41   | 41   | 41   |
| Luchtruim                           | Inspecties toezicht luchtruim                   | 3    | 4    | 4    | 5    | 4    | 4    | 5    |
|                                     | Veiligheidsinspecties luchtruim                 | –    | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   |
|                                     | Examen Commissie Luchtverkeersdienstverlening   | 50   | 40   | 30   | 30   | 30   | 30   | 30   |
|                                     |   |      |      |      |      |      |      |      |

| Tabel evaluaties: artikel 18 Domein luchthavens en luchtruim |                               |                   |   |                |
|--|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp  | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Toezichtarrangement Luchthavens en luchtruim                 | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | Doorlichting en herziening toezichtarrangement Luchthavens en luchtruim   | Ex post        |
| Toezichtarrangement Schiphol                                 | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | Ontwikkelen toezichtkader voor Schiphol met inbegrip van een organisatorische configuratie die efficiënt en zichtbaar is. | Ex post        |

## Domein Luchtvaartmaatschappijen

### a. Operationele doelstellingen

Het toezicht in het domein luchtvaartmaatschappijen richt zich op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, ballonvaartbedrijven, rondvluchtbedrijven, opleidingsinstellingen en vluchtnabootsers. Het doel is het waarborgen van de veiligheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten (vliegtuigen, luchtballons, vluchtnabootsers, e.d.), (rond)vluchten en luchtvaartvertoningen. Daarnaast ziet IVW toe op de vakbekwaamheid van personen werkzaam in de luchtvaart en de kwaliteit van opleidingsin-

stellingen in de luchtvaart. Daarnaast houdt IVW toezicht op de naleving van regelgeving met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Daarbij geldt dat de regels van toepassing zijn op het vliegen met gevaarlijke stoffen, maar ook op het vervoer op de luchthaven, naar en van het vliegtuig. Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht bestrijkt de hele transportketen, waarin vele partijen een rol spelen: de afzender, de expediteur-luchtvrachtagent, de grondafhandelaar, de luchtvaartmaatschappij en de ontvanger.

## **b. Toezichtinstrumenten**

- Toelating/continuering

### *Vergunningen*

De luchtvaartmaatschappijen moeten het veilige vervoer kunnen aantonen op basis van drie vergunningen, bestaande uit de exploitatievergunning, de operationeel/technische vergunningen en de erkenning vervoer gevaarlijke stoffen (indien van toepassing).

De exploitatievergunning ziet voornamelijk toe op de financiële situatie. Aan de hand van een bedrijfsplan moet worden aangetoond dat er voldoende financiële zekerheden zijn, dat onderhoud en trainingen kunnen worden betaald. De exploitatievergunning wordt eens in de vijf jaar opnieuw beoordeeld.

De luchtvaartmaatschappij toont aan de hand van goedgekeurde handboeken, waarin de maatschappijprocedures zijn opgenomen, aan dat de operatie en het onderhoud veilig zijn belegd. Aan deze handboeken kan de luchtvaartmaatschappij bevoegdheden ontleen. Hierbij kan worden gedacht aan de te gebruiken typen luchtvaartuigen, het gebied van de operatie (Europa/wereldwijd) en speciale autorisaties, bijvoorbeeld het starten en landen onder slechtweersomstandigheden. De operationele/technische vergunning heeft bij afgifte een geldigheid van maximaal één jaar; verlenging kan voor maximaal twee jaar. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, die een charter willen uitvoeren naar Schiphol, dienen daarvoor per vlucht toestemming te hebben.

Luchtvaartmaatschappijen dienen te beschikken over een erkenning, welke voorziet in een kwalitatief hoogstaand en veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Erkenningen zijn vereist voor Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, welke binnen Nederland gevaarlijke stoffen vervoeren.



| Toelating/continuering Luchtvaartmaatschappijen |  |        |        |        |        |        |        |        |
|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Subdomein                                       | Instrument   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Luchtvaartmaatschappijen                        | Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-AOC)                        | 124    | 164    | 164    | 164    | 164    | 164    | 164    |
|   | Vergunning tot vluchtuitvoering (VtV-NL)                         | 166    | 152    | 152    | 152    | 152    | 152    | 152    |
|   | Ontheffing art. 16d eigen vervoer                                | 40     | 40     | 40     | 40     | 40     | 40     | 40     |
|   | Vergunningen luchtvaartvertoningen                               | 40     | 25     | 25     | 25     | 25     | 25     | 25     |
|   | Kwalificatie/registratie vliegeropleiding                        | 68     | 68     | 68     | 68     | 68     | 68     | 68     |
|   | Herautorisatie geneeskundige instelling                          | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |
|   | Kwalificatie vluchtnabootsers                                    | 72     | 72     | 72     | 72     | 72     | 72     | 72     |
|   | Overige beschikkingen/ontheffingen                               | 425    | 470    | 470    | 470    | 470    | 470    | 470    |
|   | (Her)autorisaties (luchtvaart) artsen                            | 9      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      | 4      |
|   | Ontheffingen gevaarlijke stoffen lucht                           | 112    | 100    | 100    | 100    | 100    | 100    | 100    |
| Personen werkzaam in de luchtvaart              | Afgifte bevoegdheden vliegend personeel                          | 15 250 | 12 250 | 13 850 | 13 850 | 13 850 | 13 850 | 13 850 |
|   | Medische verklaringen  | 14 000 | 11 000 | 11 000 | 11 000 | 11 000 | 11 000 | 11 000 |
|   | Toelatingsbewijzen examens theorie, morse en RT                  | 1 400  | 1 400  | 500    | 500    | 500    | 500    | 500    |
|   | Theorie/praktijkexamens  | 10 550 | 11 500 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 |
|   | Bevoegdverklaringen personeel in de luchtverkeersdienstverlening | –      | –      | 580    | 580    | 580    | 580    | 580    |

Het aantal toelatingsbewijzen neemt vanaf 2005 af, aangezien de toelatingsbewijzen theorie vanaf 1 april 2004 door het CBR worden afgegeven. Ook het aantal theorie-examens zal in 2005 afnemen.

- Inspecties

#### *Nederlandse Luchtvaartmaatschappijen*

De continuering van een exploitatievergunning is gebaseerd op beoordeling van door de luchtvaartmaatschappij opgestelde documentatie. Voor de Vergunning tot Vluchtuitvoering (VtV-AOC) bestaat een uitgebreide inspectiesystematiek, onder andere vastgelegd in het Inspectieprogramma Divisie Luchtvaart. De organisatie van de operatie en het trainen/checken door een luchtvaartmaatschappij wordt in de geldigheidsperiode van de VtV-AOC integraal beoordeeld.

Operationeel worden zowel het trainen/checken door de luchtvaartmaatschappij als de vluchtuitvoering beoordeeld; de brevettering van de vliegers vormt daar onderdeel van. Ook worden bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op Schiphol SANA-inspecties (Safety Assessment National Aircraft) uitgevoerd, waarbij steekproefsgewijs de operatie van en het onderhoud door de luchtvaartmaatschappijen, alsmede de brevettering van de vliegers wordt beoordeeld.

#### *Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen*

Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Nederlandse luchthavens aandoen worden onderworpen aan onaangekondigde SAFA inspecties. Hierbij wordt de operatie van en het onderhoud door luchtvaartmaatschappijen, alsmede de brevettering van de vliegers beoordeeld. Het programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) maakt deel uit van het Europese programma van de Joint Aviation Authority (JAA). Het programma wil de veiligheid in de luchtvaart vergroten via gerichte inspecties op buitenlandse vliegtuigen die de nationale luchthavens aandoen.

### *Gevaarlijke stoffen*

In 2003 is de Regeling Meldings- en informatieplicht vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht van kracht geworden, die het wettelijk verplicht stelt om incidenten aan IVW te melden. IVW gaat ervan uit dat deze specifiek op het vervoer van gevaarlijk stoffen door de lucht gerichte regeling wordt geïncorporeerd in de implementatie van de EU-richtlijn 2003/42. Deze richtlijn bevat een algemene meldplicht voor voorvallen in de luchtvaart. De inspecties op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen vinden plaats door middel van zogenaamde broncontrole en fysieke inspecties. Alle erkenninghouders voor het (lucht)vervoer van gevaarlijke stoffen worden tweejaarlijks bezocht in het kader van een broncontrole, die bestaat uit een inspectie naar de opleidingsstatus van de betrokken personen, alsmede naar de procedures ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierdoor worden mogelijke overtredingen op voorhand vastgesteld, waardoor correctie voorafgaand aan het vervoer mogelijk is. Fysieke inspecties worden uitgevoerd aan boord van de luchtvaartuigen, waarbij zaken aan de orde komen als stuwage en segregatie van de gevaarlijke stoffen, juiste documentatie aan boord, opleiding vliegend personeel en de verstrekte erkenning.

| Inspecties Luchtvaartmaatschappijen |   |        |        |       |       |       |       |       |
|-------------------------------------|---|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein                           | Instrument                                    | 2003   | 2004   | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Luchtvaartmaatschappijen            | Inspecties VtV-AOC                            | 313    | 347*   | 312   | 312   | 312   | 312   | 312   |
|                                     | Inspecties SAFA-, SAGA- & SANA                | 270    | 360    | 309   | 325   | 325   | 309   | 293   |
|                                     | Integrale inspecties gevaarlijke stoffen      | 2 452  | 1 750  | 1 750 | 1 750 | 1 750 | 1 750 | 1 750 |
|                                     | Boordcontroles gevaarlijke stoffen            | 265    | 275    | 275   | 300   | 300   | 300   | 300   |
|                                     | Broncontroles gevaarlijke stoffen             | 172    | 100    | 100   | 100   | 100   | 100   | 100   |
|                                     | Transit-vrachtinspecties gevaarlijke stoffen  | 236    | 200    | 225   | 250   | 250   | 250   | 250   |
|                                     | Segmentselectie controles gevaarlijke stoffen | 106    | 100    | 150   | 150   | 150   | 150   | 150   |
|                                     | Controle op consistentie lading/documenten    | 102    | 125    | 150   | 150   | 150   | 150   | 150   |
| Ballonvaartbedrijven                | Inspecties (VtV-NL)                           | 10     | 10     | 35    | 50    | 50    | 50    | 50    |
|                                     | Inspecties herkwalificatie vluchtnabootsers   | n.v.t. | n.v.t. | 101   | 101   | 101   | 101   | 101   |
| Vluchtnabootsers                    |   | n.v.t. | n.v.t. | 101   | 101   | 101   | 101   | 101   |
| Luchtvaartmaatschappijen            | Inspecties luchtvaartvertoningen              | 6      | 4      | 2     | 2     | 2     | 2     | 2     |
| Opleidinginstellingen               | Inspecties vliegeropleidingen                 | 122    | 100    | 80    | 80    | 80    | 80    | 80    |

\* In een brief aan de Tweede Kamer van 15 juni 2004 (TK vergaderjaar 2003–2004, 29 200, nr. 138) is vermeld dat het aantal inspecties in 2004 toeneemt in verband met het uitvoeren van extra cabin safety inspecties.

## **Domein Luchtvaarttechnische bedrijven**

### **a. Operationele doelstellingen**

Het toezicht in het domein luchtvaarttechnische bedrijven richt zich op organisaties die vliegtuigen en vliegtuigonderdelen ontwerpen, bouwen en onderhouden en op de ontwerpen zelf. Daarnaast ziet IVW toe op de vakbekwaamheid van onderhouds- en ontwerp-personeel en op organisaties die onderhoudspersoneel opleiden. Het doel is het waarborgen van de veiligheid van luchtvaartproducten en -ontwerpen, de kwaliteit van opleidingsinstellingen en de vakbekwaamheid van onderhouds- en ontwerp-personeel.

## **b. Toezichtinstrumenten**

- Toelating/continuering

### *Erkenningen*

Internationaal worden erkenningen onderscheiden voor de productie en het onderhoud van vliegtuigen of vliegtuigonderdelen en erkenningen voor onderhoudsmanagement en het opleiden van onderhoudstechnici. Sinds de komst van de *European Aviation Safety Agency* (EASA) zijn deze erkenningen gebaseerd op Europese verordeningen, die grotendeels overeenkomen met de JAA-normen. Daarnaast bestaat nog een klein aantal nationale erkenningen.

Met de komst van EASA worden de JAA-regelgeving en alle overige regels op het gebied van de luchtwaardigheid verankerd in Europese wetgeving. Om een soepele transitie van bevoegdheden van de nationale luchtvaartautoriteiten naar de EASA te bewerkstelligen zijn overgangsafspraken gemaakt. Zolang de EASA in ontwikkeling is (maximaal 42 maanden), is IVW aangewezen als *Lead Authority* voor een aantal Amerikaanse producten. Tevens blijft IVW werkzaamheden uitvoeren ten behoeve van de wereldwijde Fokker-vloot.

Tot de invoering van Joint Aviation Requirement (JAR)-66 in 2001 verstrekte IVW alleen AML's (Aircraft Maintenance License) aan onderhoudstechnici in de kleine luchtvaart. In de grote luchtvaart verkregen de technici hun licenties via de erkende bedrijven waar ze werkzaam waren. Het toezicht hierop verliep via de bedrijfserkenning. Joint Aviation Requirement (JAR)-66 vereist dat ook de onderhoudstechnici voor de grote luchtvaart, naast de bedrijfslicentie, een door de overheid verstrekt bevoegdheidsbewijs bezitten. In 2001 is gestart met de omzetting van de ongeveer tweeduizend bedrijfslicenties naar JAR-66 AML's. Een en ander moet formeel op 28 september 2005 zijn afgerond.

### *Certificatie*

Luchtvaartuigen worden alleen tot het luchtvaartsysteem toegelaten indien ze gecertificeerd zijn. Initiële en successieve certificering vindt plaats als aan alle vastgestelde technische criteria op het gebied van ontwerp, productie, onderhoudsmanagement en onderhoud is voldaan. Eenzelfde principe wordt gehanteerd met betrekking tot organisaties en opleidingen. Aan de hand van erkenningsnormen wordt vastgesteld of een ontwerp-, productie-, onderhoudsmanagement-, onderhouds- of opleidingsorganisatie tot het luchtvaartveiligheidssysteem kan worden toegelaten. Ook ten aanzien van personen geldt deze benadering, met dien verstande dat het eerstelijnstoezicht op bevoegde personen is belegd bij de organisaties waarbij deze personen werkzaam zijn.

| Toelating/continuering Luchtvaarttechnische bedrijven |  |       |       |       |       |       |       |       |
|---|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein   | Instrument   | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Luchtvaarttechnische bedrijven                        | Ontwerp-, productie- en onderhouds-erkenningen         | 245   | 250   | 255   | 270   | 280   | 280   | 280   |
| Opleidingsinstellingen luchtvaartonderhoud            | Erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel | 4     | 9     | 10    | 11    | 12    | 13    | 13    |
| Luchtvaartuigen/luchtwaardigheid                      | Bewijzen van luchtwaardigheid en ontheffingen          | 2 250 | 2 300 | 2 500 | 2 550 | 2 600 | 2 650 | 2 700 |
|   | Certificaties luchtvaartuigproducten                   | 540   | 355   | 355   | pm    | pm    | pm    | pm    |
|   | Geluidscertificaten en noise statements                |       | 550   | 900   | 1 000 | 400   | 100   | 100   |
| Onderhouds- en ontwerp-personeel                      | Bevoegdverklaringen onderhoudspersoneel                | 2 225 | 700   | 1 150 | 1 450 | 1 400 | 1 450 | 1 500 |

- Inspecties

| Inspecties Luchtvaarttechnische bedrijven  |            |      |      |      |      |      |      |      |
|--|------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Subdomein                                  | Instrument | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Luchtvaarttechnisch bedrijf                | Inspecties | 507  | 525  | 482  | 521  | 530  | 521  | 521  |
| Opleidingsinstellingen luchtvaartonderhoud | Inspecties | 73   | 78   | 219* | 237  | 254  | 272  | 289  |

\* Het aantal inspecties erkenningen opleidingsinstellingen onderhoudspersoneel is toegenomen als gevolg van het feit dat meer inspecties plaatsvinden ten behoeve van de goedkeuring van examenvragen.

- Kennis, advies en berichtgeving

De benodigde kennis voor het toelatings- en inspectieproces zal op peil worden gehouden door investeringen in opleiding en training, alsmede door participatie in het internationale luchtvaartnetwerk. Tevens zal worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe inspectiemethoden en toezichtarrangementen. Met name de ontwikkeling van zogenaamde «risk-based»-inspecties staat de komende jaren centraal, alsmede het ontwerpen van een methode voor het toezicht op de zogenaamde «human factors» in vliegtuigonderhoudbedrijven. In de periode 2003–2007 wordt geïnvesteerd in de implementatie van EU-regelgeving en de omzetting naar het EASA-stelsel.

### Domein Koopvaardij

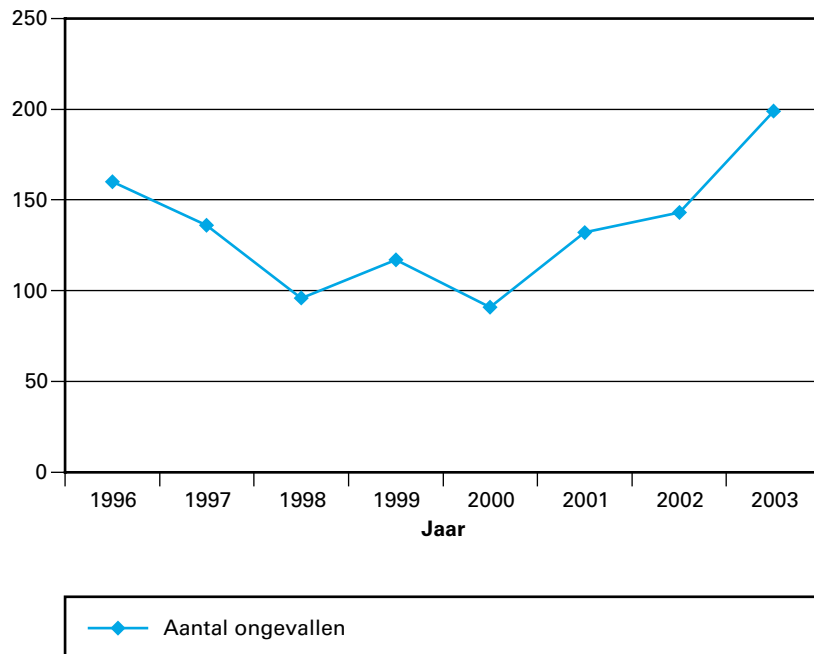
#### a. Operationele doelstellingen

In het domein koopvaardij wordt toezicht gehouden op Nederlandse rederijen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, technische staat van Nederlandse en buitenlandse schepen, de bedrijfsvoering aan boord en op de wal, goederen en classificatiebureaus. Het toezicht op schepen die op de Nederlandse Antillen en Aruba zijn geregistreerd, is de verantwoordelijkheid van de scheepvaartinstanties van de Nederlandse Antillen en Aruba. Deze inspecties vallen, volgens de Schepenwet, een rijkswet, onder de verantwoordelijkheid van het hoofd van de Scheepvaartinspectie, zijnde de Inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat.

Het toezicht is gericht op het voorkomen van scheepsrampen, ongevallen, incidenten, milieuvervuiling en overlast.

De ontwikkeling van het aantal aan IVW gemelde ongevallen met of aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen is weergegeven in onderstaande grafiek.

#### Aantal ongevallen met of aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen



Bron: Jaarbericht IVW 2003

De stijging van het aantal ongevallen in 2003 komt voort uit een verbeterde systematiek bij het melden en registreren. In het aantal dodelijke slachtoffers lijkt zich vanaf 2000 een gestaag dalende tendens voor te doen (1 dodelijk slachtoffer in 2003). Het risico op het optreden van ongevallen, incidenten, milieuvervuiling en overlast hangt sterk samen met de technische staat van de schepen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, de vakbekwaamheid en betrouwbaarheid van ondernemingen en de belading.

IVW stelt zich ten doel het kwaliteitsniveau van de Nederlandse handelsvloot dusdanig te beïnvloeden, dat Nederland tot de tien best presterende vlaggenstaten in Paris MOU-verband blijft behoren. In 2003 stond Nederland op de zesde plaats in de ranglijst van vlaggenstaten, gebaseerd op gegevens verzameld tijdens Port State Control-inspecties. De relatief jonge leeftijd van de vloot, de goed opgeleide bemanning, de strikte regelgeving en het toezicht hierop dragen daartoe bij.

#### b. Toezichtinstrumenten

Teneinde bovengenoemde doelstellingen te bereiken, houdt de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht op de (technische) staat van schepen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, op de bedrijfsvoering aan boord en op de wal en op de (be)lading, waarbij de Inspectie Verkeer en Waterstaat intervenueert wanneer wet- en regelgeving niet wordt nageleefd.

Het toezicht in het domein koopvaardij en de daarbijbehorende werkwijze ondergaan in 2005 belangrijke veranderingen. Ondermeer zal gevolg gegeven worden aan de intentieverklaring die ondertekend is door de Minister en de KVNR. In dat kader zal IVW certificerende inspecties zoveel mogelijk uitbesteden aan de classificatiebureaus, met gelijktijdige versterking van het tweedelijnstoezicht op de classificatiebureaus, het vlaggestaattoezicht versterken en de dienstverlening aan reders verbeteren. Verder zal IVW een aantal taken (waaronder scheepsmetingen, keuren van tekeningen) extensiveren of uitbesteden aan de markt. De sector wordt betrokken bij de herziening van het toezichtarrangement koopvaardij.

- Toelating/continuering

De Inspectie Verkeer en Waterstaat beoordeelt in het kader van de International Safety Management (ISM)-code het veiligheidsmanagementsysteem van rederijen. Bij een voldoende beoordeling ontvangen Nederlandse scheepsrederijen een Document of Compliance, aan de schepen wordt een bijbehorend Safety Management Certificate (SMC-certificaat) afgegeven.

Scheepscertificaten worden afgegeven nadat is aangetoond dat aan de geldende regelgeving is voldaan. De inspecties van schepen onder de vlag van het koninkrijk ten behoeve van (her)certificatie wordt gedaan door de IVW, de scheepvaartinspecties van de Nederlandse Antillen en Aruba of door classificatiebureaus. De inspecties van schepen onder Nederlandse vlag ten behoeve van (her)certificatie wordt gedaan door IVW of door classificatiebureaus. IVW legt zich vooral toe op schepen die nieuw onder Nederlandse vlag zijn gekomen («invlaggen» of nieuwbouw). Bij deze schepen kan relatief veel invloed worden uitgeoefend op uitrusting, constructie en ontwikkeling van de veiligheidssystemen aan boord van schepen. Deze systemen zijn van groot belang voor de praktische veiligheid en milieubescherming aan boord van de schepen.

IVW houdt toezicht op de kwaliteit van de bemanning op grond van met name de Zeevaartbemanningswet. In dat kader geeft IVW vaarbevoegdheidsbewijzen en monsterboekjes uit. Sinds 1 september 2003 is het op grond van een tweetal vrijstellingsregelingen mogelijk om in de koopvaardij en zeegaande waterbouw ook kapiteins met een nationaliteit van buiten de Europese Unie in te zetten.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geeft IVW diverse ontheffingen af. Elk zeeschip dat explosieve stoffen vervoert en dat een Nederlandse haven wil binnenvaren, moet dit melden aan IVW. De hoeveelheid explosieve stoffen die een schip aan boord mag hebben, is beperkt. Heeft een schip meer dan de toegestane hoeveelheid aan boord en wil het toch de haven binnenvaren, dan is een ontheffing nodig van IVW. Bij de beoordeling van de aanvraag houdt IVW rekening met de hoeveelheid vervoerde stof, de zwaarte van de mogelijke explosie en de ligplaats. Ook geeft IVW ontheffingen af voor samenlading van gevaarlijke stoffen die volgens de wet niet samen mogen worden geladen. IVW is tevens de bevoegde autoriteit voor het autoriseren van de classificatie van vuurwerk.

| Toelating en continuering Koopvaardij |                                |       |       |       |       |       |       |       |
|---------------------------------------|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein                             | Instrument                     | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| NL scheepsrederij                     | DOC-certificaten               | 253   | 250   | 250   | 250   | 250   | 250   | 250   |
| Schepen                               | Scheepscertificaten            | 6 776 | 7 860 | 7 100 | 7 100 | 7 120 | 7 140 | 7 160 |
| Bemanning                             | Monsterboekjes                 | 4 122 | 3 500 | 3 500 | 3 500 | 3 500 | 3 500 | 3 500 |
|                                       | Vaarbevoegdheidsbewijzen       | 4 654 | 4 500 | 4 500 | 4 500 | 6 500 | 4 500 | 4 500 |
| Goederen/Gevaarlijke stoffen          | Toestemming IMDG               | 15    | 600   | 600   | 600   | 600   | 600   | 600   |
|                                       | Toestemming RVGZ               | 735   | 450   | 450   | 450   | 450   | 450   | 450   |
|                                       | Exsam                          | 356   | 560   | 560   | 560   | 560   | 560   | 560   |
|                                       | Autorisaties vuurwerkartikelen | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    |
| Classificatiebureaus                  | aantal                         | 8     | 8     | 8     | 8     | 8     | 8     | 8     |

- Inspecties

#### *Schepen onder Nederlandse vlag*

Veel van het directe toezicht op schepen onder de vlag van het koninkrijk onder Nederlandse vlag wordt uitgevoerd door classificatiebureaus. Het gaat dan vooral om inspecties in het kader van certificering, gericht op constructie, machinerie en installaties van schepen. Deze classificatiebureaus, die door IVW worden erkend, rapporteren hun bevindingen aan IVW. Wanneer Nederlandse schepen niet voldoen aan de gestelde eisen wordt de betrokken rederij hierop aangesproken. Zo nodig wordt een schip «aan de ketting gelegd». Vanaf 2005 worden certificerende inspecties zoveel mogelijk overgedragen aan classificatiebureaus. In het domein koopvaardij zijn acht door het koninkrijk gemachtigde classificatiebureaus actief. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren stabiel zal blijven. De IVW houdt toezicht op de juiste uitvoering van taken door classificatiebureaus door middel van product- en procescontroles.

#### *Buitenlandse schepen*

IVW is op grond van Paris MOU verplicht om ten minste 25% van alle individuele buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen, te inspecteren. Tevens geldt vanaf 2003 een stringenter inspectieregime (conform EU-richtlijn 2001/106/EG), dat gericht is op vergroting van de pakkans van «sub-standard» schepen (schepen die niet voldoen aan de internationale conventies). In dat kader is IVW gehouden om ten minste 95% van een specifieke groep schepen, die jaarlijks de Nederlandse havens aandoet, uitgebreid te inspecteren. Deze groep bestaat vooral uit oudere tankers, vrachtschepen (bulkcarriers) en passagiersschepen. In het geval van overtredingen kan IVW gebruikmaken van diverse sanctiemogelijkheden: aanhouding, het opleggen van vertrekverbod en het opleggen van een vergoeding van de inspectiekosten.

#### *Bemanning*

Controle op de kwaliteit en samenstelling van de bemanning op schepen vindt enerzijds plaats tijdens vlaggenstaatsinspecties en anderzijds door middel van de beoordeling van bemanningsplannen. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat scheepsbeheerders primair verantwoordelijk zijn voor een veilige en milieuverantwoorde vaart en zelf na dienen te gaan welke bemanning daarvoor noodzakelijk is. IVW beoordeelt de bemanningsplannen op haalbaarheid binnen de wettelijke kaders van milieu, veiligheid en arbeids- en rusttijden. Bemanningsplannen moeten periodiek vernieuwd en beoordeeld worden.

### *Gevaarlijke stoffen*

IVW inspecteert schepen op de naleving van de voorschriften voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee, zoals gegeven door de International Maritime Dangerous Goods-code (IMDG-code). IVW voert haar inspecties bij voorkeur uit daar waar het transport overgaat van de ene naar de andere modaliteit: daar liggen de grootste risico's, alsmede de beste mogelijkheden tot ingrijpen.

### *Classificatiebureaus*

Op grond van EU-verordening 2001/105/EC controleert IVW ten minste één keer in de twee jaar de lokale kantoren van door de lidstaat erkende classificatiebureaus. Hierbij is het contract, waarin onder andere is vastgelegd welke wetgeving door het classificatiebureau gecontroleerd behoort te worden, de basis voor de controle. Bevindingen worden gerapporteerd aan de European Maritime Safety Agency.

| Inspecties Koopvaardij              |                                   |       |        |        |        |        |        |        |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Subdomein                           | Instrument                        | 2003  | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| NL Schepen                          | Certificerende inspecties         | 3 267 | 3 200  | p.m.   | p.m.   | p.m.   | p.m.   | p.m.   |
| Buitenlandse<br>Koopvaardij-schepen | Aantal PSC-inspecties             | 1 355 | >1 405 | >1 405 | >1 405 | >1 405 | >1 405 | >1 405 |
| Bemanning                           | Beoordeling bemanningsplannen     | 279   | 150    | 150    | 150    | 150    | 150    | 150    |
| Goederen/Gevaarlijke<br>stoffen     | Inspecties gevaarlijke stoffen    | 2 300 | 2 400  | 2 400  | 2 400  | 2 400  | 2 400  | 2 400  |
|                                     | Broncontroles gevaarlijke stoffen | 150   | 150    | 150    | 150    | 150    | 150    | 150    |
| Classificatiebureaus                | Aantal inspecties                 | 8     | 8      | 8      | 8      | 8      | 8      | 8      |

| Evaluatietabel artikel 18: Domein koopvaardij |                               |                   |   |                |
|---|-------------------------------|-------------------|---|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                           | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie  | Type evaluatie |
| Toezichtarrangement<br>Koopvaardij            | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | Doorlichting en<br>herziening van het<br>toezichtarrangement<br>koopvaardij Ex post |                |

## **Domein Binnenvaart**

### **a. Operationele doelstellingen**

Het toezicht in het domein binnenvaart is gericht op rederijen, binnenvaartschepen, bemanning, (gevaarlijke) lading en erkende deskundigenorganisaties. De Inspectie Verkeer en Waterstaat levert een bijdrage aan het bewaken en bevorderen van de interne en externe veiligheid, evenwichtige marktverhoudingen, duurzaam vervoer en aanvaardbare sociale werkomstandigheden voor schipper en bemanning.

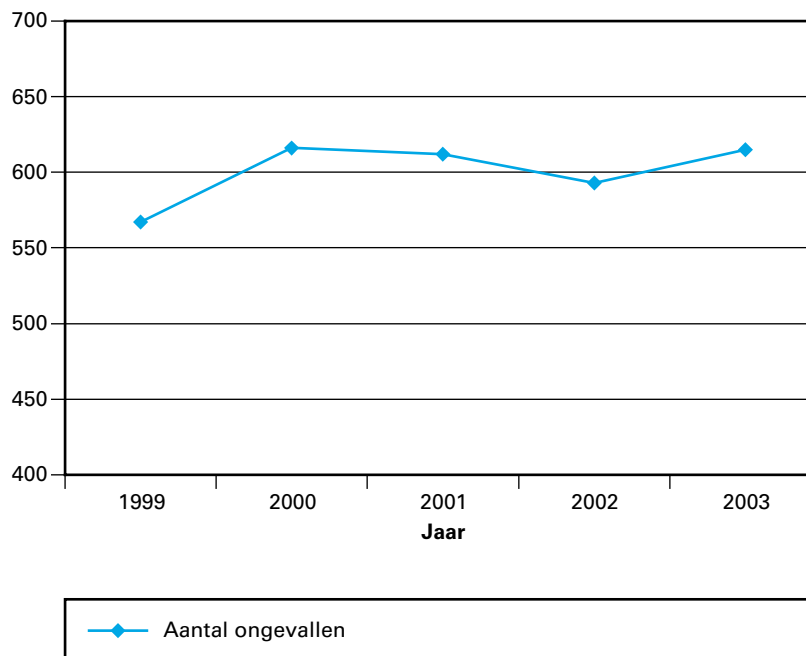
Verkeer en Waterstaat stelt zich ten doel de interne veiligheid op de binnenwateren tenminste te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Het risico van het optreden van ongevallen wordt beïnvloed door de technische staat van het schip, de vakbekwaamheid van schipper en bemanning, de bemanningssterkte en -samenstelling, de mate waarin



vaar- en rusttijden worden nageleefd, de aanwezigheid van reddings- en beschermingsmiddelen en de wijze waarop het schip is beladen en – niet in deze laatste plaats – haar lading.

De ontwikkeling van het aantal ongevallen in de binnenvaart is weergegeven in onderstaande grafiek.

#### Aantal ongevallen in de binnenvaart



Bron: ONOVIS, de door AVV bijgehouden database over ongevallen in de binnenvaart.

In 2003 vonden 615 ongevallen plaats in de binnenvaart, waarbij één dodelijk slachtoffer te betreuren viel. Sinds 2000 schommelt het aantal ongevallen rond de 600 per jaar. De binnenvaart blijft een relatief zeer veilige sector, zeker in vergelijking met het wegtransport. Daar waar in de binnenvaart in 2002 twee dodelijke ongevallen plaatsvonden, vielen bij vervoerprestaties van vergelijkbare omvang in het wegverkeer in dat jaar 118 dodelijke slachtoffers bij ongevallen met vrachtauto's.

#### b. Toezichtinstrumenten

In de loop van 2005 zal het herziene toezichtarrangement binnenvaart zijn beslag krijgen. De samenwerking met andere toezichthouders in het domein binnenvaart, zoals het KLPD, staat daarbij voorop. Het doel is het toezicht zoals dat uitgeoefend wordt door verschillende instanties te integreren en te optimaliseren.

- Toelating/continuering

##### *Vergunningen*

Voor de toelating tot het beroep voor binnenvaartondernemer is ofwel een vergunning voor beroepsgoederenvervoer of personenvervoer over de binnenwateren vereist, ofwel een inschrijving voor het zogeheten eigen vervoer. De vergunningen en inschrijvingen worden afgegeven door

IVW, waarbij onder meer de vakbekwaamheid binnen de onderneming wordt getoetst. Daarmee wordt beoogd een goede bedrijfsuitoefening bij het vervoer van goederen en personen per binnenschip te waarborgen.

#### *Bemanningsdocumenten*

Bemanningsleden van een binnenvaartschip dienen te beschikken over een dienstboekje, waarin het aantal vaarten wordt opgetekend. Uitgezonderd zijn de schipper en bezitters van een groot vaarbewijs of een rijnpatent in het algemeen. Aan boord van ieder schip dient een vaartijdenboek aanwezig te zijn, waarin de vaartijden van het schip en gevaaren routes bijgehouden moeten worden. Tevens dient er aan boord van de meeste schepen een vergunningsbewijs aanwezig te zijn als bewijs van het feit dat de rederij waar het schip aan verbonden is voldoet aan de geldende eisen. Dienstboekjes en vaartijdenboeken worden vanaf 1 januari 2005 afgegeven door de Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart, onder verantwoordelijkheid van IVW.

#### *Vervoergevaarlijke stoffen*

IVW verleent in specifieke gevallen ontheffingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De basis hiervoor ligt in de ADNR en nationale wetgeving. Ontheffingen worden vooral afgegeven indien de veiligheids-winst niet in verhouding staat tot de kosten die gemaakt moeten worden bij het volledig voldoen aan wet- en regelgeving.

| Toelating/continuering Binnenvaart |                              |        |        |        |        |        |        |        |
|------------------------------------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Subdomein                          | Instrument                   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Rederijen                          | Vergunningen goederenvervoer | 89     | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    | 120    |
| Binnenvaartschepen                 | Scheepscertificaten          | 4 515  | 3 171  | 3 740  | 3 740  | 3 740  | 3 740  | 3 740  |
|                                    | CRB mutaties                 | 24 447 | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 25 000 |
| Bemanning                          | Dienstboekjes                | 2 048  | 2 200  | P.m.   | P.m.   | P.m.   | P.m.   | P.m.   |
|                                    | Vaartijdenboekjes            | 1 063  | 800    | P.m.   | P.m.   | P.m.   | P.m.   | P.m.   |
|                                    | Ontheffing Wvbb              | 20     | 20     | 20     | 20     | 20     | 20     | 20     |
| Goederen/Gevaarlijke stoffen       | Ontheffing ADNR              | 0      | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      |
| Erkende deskundigen-organisatie    | Erkenningen                  | 17     | 17     | 10     | 10     | 10     | 10     | 10     |

- Inspecties

#### *Bedrijfsbezoeken*

Aan rederijen in de binnenvaart worden regelmatig bedrijfsbezoeken gebracht. Daarbij worden zaken beoordeeld zoals die op het niveau van de rederij aanwezig behoren te zijn, zoals de vergunning. Ook indirect aan de binnenvaart gerelateerde bedrijven kunnen object zijn van inspectie.

#### *Integrale controles*

Het merendeel van de op handhaving gerichte inspecties in het domein binnenvaart wordt uitgevoerd door het KLPD, waarbij IVW, indien daarom wordt verzocht, ondersteuning biedt. De inspecties die IVW zelf uitvoert, bestaan uit integrale controles waarbij de voorschriften ten aanzien van de binnenvaartonderneming, de bemanning en het vervoer van gevaarlijke stoffen worden getoetst. Deze integrale controles vinden tijdens alle stadia van vervoer plaats.

### *Deskundigenorganisaties*

Op dit moment zijn er 17 erkende deskundigen organisaties, de verwachting is echter dat in 2005 een aantal van deze organisaties met elkaar fuseert.

### *Meldingsplicht*

Aanvaringen en ongelukken aan boord van binnenschepen dienen te worden gemeld aan de Raad van de Transportveiligheid die vervolgens beslist of er wel of geen onderzoek zal worden ingesteld. Incidentmeldingen zijn voor IVW een belangrijke bron van informatie. Op basis daarvan kan worden nagegaan waar de risico's het grootst zijn en kunnen ongevallen worden voorkomen.

| Inspecties Binnenvaart  |                                      |       |       |       |       |       |       |       |
|---|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein   | Instrument                           | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Rederijen<br>Bemanning, binnenvaartschepen en goederen/gevaarlijke stoffen<br>Binnenvaartschepen<br>Erkende deskundigenorganisaties | Bedrijfsbezoeken                     | 0     | 40    | 40    | 40    | 40    | 40    | 40    |
|   | Integrale controles                  | 1 932 | 1 400 | 1 400 | 1 400 | 1 400 | 1 400 | 1 400 |
|   | Inspecties t.b.v. scheepscertificaat | 4 860 | 6 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 |
|   | Inspecties                           | 17    | 17    | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    |

| Evaluatietabel artikel 18: Domein Binnenvaart |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                           | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Toezichtarrangement Binnenvaart               | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement binnenvaart | Ex post        |

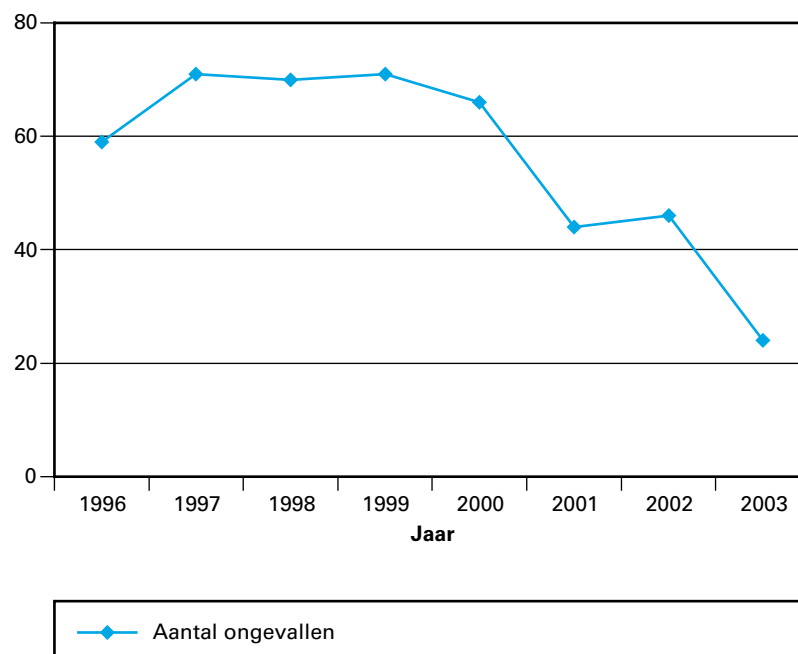
## **Domein Visserij**

### **a. Operationele doelstellingen**

Het toezicht in het domein visserij is gericht op vissersschepen, reders en bemanning. Het risico op het optreden van aanvaringen, ongevallen en incidenten in de visserij hangt nauw samen met de combinatie van varen en werken én met de kwantiteit en kwaliteit van de bemanning.

Uit de onderstaande grafiek blijkt dat het aantal bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat geregistreerde ongevallen in de visserij de laatste jaren aanmerkelijk is gedaald. In 2003 zijn 24 ongevallen gemeld. De aard van de ongevallen is de laatste jaren minder ernstig en het aantal gewonden is gedaald. Het veiligheidsbewustzijn bij reders en bemanning is gegroeid. IVW streeft ernaar om zowel het aantal als de ernst van ongevallen in de visserij verder te reduceren, door middel van een intensief inspectieregime en vergroting van het veiligheidsbewustzijn bij rederijen en bemanning.

**Bij de IVW geregistreerde ongevallen met of aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen**



Bron: Jaarbericht IVW 2003

**b. Toezichtinstrumenten**

In 2005 zal het toezicht op de visserij nader beschouwd worden. Doel is na te gaan in hoeverre het toezicht kan worden geoptimaliseerd. De mogelijkheid om inspecties uit te besteden aan erkende organisaties zal daarbij worden overwogen.

- Toelating/continuering

IVW is betrokken bij de toelating tot de markt, het onder Nederlandse vlag brengen en het certificeren van zeevissersschepen. Bemanningsleden van vissersschepen moeten volgens het Zeevisvaartbemanningsbesluit beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs. Hiermee wordt beoogd de kwaliteit van de bemanning te bevorderen.

| Toelating/continuering Visserij |                          |        |       |       |       |       |       |       |
|---------------------------------|--------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein                       | Instrument               | 2003   | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Vissersschepen<br>Bemanning     | Scheepscertificaten      | 1 344  | 1 400 | 1 400 | 1 400 | 1 400 | 1 400 | 1 400 |
|                                 | Vaarbevoegdheidsbewijzen | n.v.t. | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |

- Inspecties

Inspecties in het domein Visserij vinden voornamelijk plaats in het kader van (her)certificeringen. Gemiddeld vijf maal per jaar wordt elk vissers-

chip gecontroleerd op de mate waarin wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften, waarna IVW een scheepscertificaat verstrekt of verlengt. In het geval van incidenten in de visserij verricht IVW voorlopige onderzoeken in het kader van de Schepenwet, eventueel vooruitlopend op een onderzoek door de Raad voor de Scheepvaart.

| Inspecties Visserij |            |       |       |       |       |       |       |       |  |
|---------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| Subdomein           | Instrument | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |  |
| Vissersschepen      | Inspecties | 2 520 | 2 800 | 2 800 | 2 800 | 2 800 | 2 800 | 2 800 |  |

| Tabelevaluaties artikel 18: Domein Visserij |                               |                   |  |                |
|---|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                         | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Toezichtarrangement Visserij                | A: 2004<br>B: 2006            | 2004–2006         | Doorlichting en herziening van het toezichtarrangement visserij. | Ex post        |

## Domein Rail

### a. Toelichting

#### *Operationele doelstellingen*

Het toezicht in het domein Rail richt zich op de Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders; machinisten en overig personeel; railvoertuigen; reizigers en goederen; Prorail en notified bodies. Het doel is het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door het railverkeer. Het toezicht richt zich op de veiligheid van gebruikers en reizigers, maar uitdrukkelijk ook op de veiligheid van personeel, kruisend verkeer en mensen op en rond de sporen.

Het domein Rail wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat beschouwd als één geïntegreerd systeem waarin infrastructuur, materieel en exploitatie in zeer nauwe onderlinge verwevenheid bepalend zijn voor de veilige afwikkeling van de treindienst. Het uitgangspunt daarbij is dat de eerstelijns verantwoordelijkheid voor de uitvoering van veilig spoorvervoer bij de vervoerders ligt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd tot het stellen van veiligheidseisen aan (de veiligheid c.q. toelating van) materieel, het ontwerp van de railinfrastructuur, de opleiding van het personeel en de veiligheidszorg in vervoerbedrijven én ziet toe op de naleving daarvan.

De doelstellingen ten aanzien van de veiligheid van het railverkeerssysteem worden voor een belangrijk deel gegeven in de Kadernota Railveiligheid (TK, vergaderjaar 1998–1999, 26 699, nr. 2). IVW stelt jaarlijks een trendanalyse op, waarin de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor wordt geanalyseerd. De analyse wordt verricht op basis van ongevalstatistieken, afgezet tegen de veiligheidsnormering zoals gedefinieerd in de Kadernota Railveiligheid. De Kadernota richt zich specifiek op de volgende «risicodragers»: reizigers, personeel, overweg-

gebruikers, personen die zich onbevoegd op het spoor bevinden, personen die suïcide plegen, personen die zich in de omgeving van het spoor bevinden (externe veiligheid). De trendanalyse wordt ook aangeboden aan de Tweede Kamer, en vervult een belangrijke rol in de evaluatie van de effecten van de toezichtactiviteiten van IVW en van het VenW-brede beleid op de veiligheid in het domein Rail.

Uit de trendanalyse blijkt:

- dat het aantal dodelijke slachtoffers onder rangeerders en baanwerkers structureel hoger is dan in de Kadernota Railveiligheid als acceptabel wordt beschouwd;
- dat het aantal rood seinpassages (STS) toeneemt;
- een mogelijke trendbreuk ten aanzien van de overwegveiligheid, het aantal dodelijke slachtoffers onder overweggebruikers is in 2003 voor het eerst sinds 1999 weer gestegen;
- dat spoorvandalisme in toenemende mate een probleem vormt;
- dat een ander belangrijk onderwerp de tunnelveiligheid is, de potentiële gevolgen van een tunnelongeval kunnen zo groot zijn dat permanente aandacht vereist is.

## **b. Toezichtinstrumenten**

De Inspectie Verkeer en Waterstaat levert een bijdrage aan het behalen van de doelstellingen door het bewaken en bevorderen van het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur, de juiste toepassing van veiligheidsvoorschriften, de samenhang tussen objecten van toezicht, de veiligheid en interoperabiliteit van de voertuigen en de infrastructuur, de bekwaamheid van het veiligheidspersoneel en de deugdelijkheid van de bedrijfsvoering.

### ● Toelating/continuering

IVW verstrekt de machtigingen die individuele objecten van toezicht toegang geven tot het railverkeerssysteem, met als doel te verzekeren dat deze voldoen aan de geldende (veiligheids)eisen. IVW verleent vergunning aan vervoerders en infrabeheerders voor het rijden van treinen en voor het beheer van de infrastructuur. Tevens wordt vergunning verleend aan bedrijven die toeleverende veiligheidsgerelateerde (niet technische) diensten en keuringen verrichten. Verder worden, door middel van machtigingen, railvoertuigen technisch vrijgegeven voor ingebruikname. In het verlengde hiervan wordt toezicht gehouden op Nederlandse keuringsinstanties en op bedrijven die fabricage en onderhoud aansturen en/of uitvoeren.

| Toelating/continuering Rail |   |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Subdomein                   | Instrument  | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Spoorwegondernemingen       | Veiligheidsattesten spoorwegondernemingen                 | 18   | 14   | 14   | 14   | 14   | 14   | 14   |
|                             | Inzetcertificaten spoorvoertuigen                         | 31   | 40   | 40   | 40   | 40   | 40   | 40   |
|                             | Verklaringen van geen bezwaar spoorvoertuigen             | 108  | 90   | 80   | 80   | 80   | 80   | 80   |
| Infrastructuurbeheerders    | Toets veiligheidsmanagementsysteem ProRail                | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    |
|                             | Veiligheidsbeoordeling grote projecten en nieuwe systemen | 5    | 5    | 5    | 5    | 4    | 3    | 3    |
|                             | Veiligheidsbeoordeling wijzigingen bestaande systemen     | 11   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   | 10   |
|                             | Planbeoordelingen overwegen                               | 88   | 225  | 225  | 225  | 150  | 150  | 150  |
|                             | Regime brugopeningen                                      | 65   | 65   | 65   | 65   | 65   | 65   | 65   |
| Keuringsinstanties          | Erkenningcertificaten keuringsinstanties en werkplaatsen  | 31   | 25   | 25   | 25   | 25   | 25   | 25   |
| Alle subdomeinen            | Ontheffingen  | 42   | 24   | 23   | 23   | 23   | 23   | 23   |

- Inspecties

IVW voert gerichte integrale inspecties uit, enerzijds om vast te stellen in hoeverre onder toezicht staanden voldoen aan de normen op basis waarvan toegang kan worden verleend tot de markt, en anderzijds om de naleving van wet- en regelgeving te toetsen. Tevens onderzoekt zij ongevallen en incidenten op het spoor.

#### *Veiligheid van baanwerkers*

De inspecties ten aanzien van de veiligheid van baanwerkers en rangeerders richten zich enerzijds op het veiligheidsmanagement en anderzijds op de naleving van veiligheidsregels bij werkzaamheden. De inspecties van werkzaamheden aan de infrastructuur worden uitgevoerd in samenwerking met de Arbeidsinspectie.

#### *Vandalisme op het spoor*

De inspectieactiviteiten van IVW richten zich ook op de toegankelijkheid van de spoorbaan voor vandalen en op «good housekeeping» van ProRail en de voor ProRail werkende aannemers. Volgens machinisten zijn er relatief veel aanrijdingen met materiaal voor spooronderhoud, dat onbeheerd langs de baan wordt achtergelaten.

#### *Cabineproces*

In relatie tot de STS-problematiek bestaan de inspectieactiviteiten enerzijds uit het initiëren van structurele maatregelen door de betrokken branchepartijen ProRail en de vervoerders en anderzijds uit inspecties van het cabineproces. De structurele maatregelen zijn zowel gericht op het verminderen van de mogelijke gevolgen van het passeren van rode seinen als op het creëren van randvoorwaarden voor de machinist die minder snel leiden tot het maken van fouten.

#### *Gevaarlijke stoffen*

IVW inspecteert het vervoer van gevaarlijke stoffen op emplacementen, bij containerterminals en op bedrijfsterreinen met een spooraansluiting. Hierbij controleert IVW de gevaarlijke lading die afzenders aanbieden (broncontroles) of waarvan het vervoer al is aangevangen. Tevens houdt

IVW toezicht op de naleving van de regels die de VSG/RID aan laad- en loshandelingen stelt.

| Inspecties Rail   |                                |       |       |       |       |       |       |       |
|---|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subdomein   | Instrument                     | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| – Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders, | Vooronderzoeken                | 1 490 | 1 600 | 1 600 | 1 600 | 1 600 | 1 600 | 1 600 |
|   | Bedrijfsonderzoeken            | 780   | 800   | 800   | 800   | 800   | 800   | 800   |
| – Machinisten en overig personeel, Railvoertuigen,                    | Ongevalsonderzoeken uitgebreid | 17    | 30    | 30    | 30    | 30    | 30    | 30    |
|   | Ongevalsonderzoeken standaard  | 271   | 240   | 240   | 240   | 240   | 240   | 240   |
| – Reizigers en goederen,  | Thema inspecties               | 11    | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    |
| – Prorail (infrastructuur),   | Standaardinspecties            | 2     | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    |
| – Notified bodies.  | Actuele inspecties             | 4     | 50    | 50    | 50    | 50    | 50    | 50    |
| Goederen/Gevaarlijke stoffen  | Inspecties gevaarlijke stoffen | 1 293 | 700   | 700   | 700   | 700   | 700   | 700   |

| Evaluatietabel artikel 18: Domein Rail |                               |                   |  |                |
|--|-------------------------------|-------------------|--|----------------|
| Evaluatie-onderwerp                    | A. Startdatum<br>B. Einddatum | Evaluatie-periode | Doel evaluatie   | Type evaluatie |
| Toezichtarrangement Rail               | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | Doorlichting en herziening toezichtarrangement rail  | Ex post        |
| Tunnelveiligheid                       | A: 2003<br>B: 2005            | 2003–2005         | De wijziging en aanvulling van wet- en regelgeving op het vlak van tunnelveiligheid is aanleiding voor de (her-)inrichting van het toezicht op tunnelveiligheid. | Ex post        |

## Domein Tram/Metro

### a. Toelichting

De Inspectie Verkeer en Waterstaat implementeert in 2005 een toezichtarrangement voor het domein tram en metro, in samenwerking met de vervoersbedrijven, lokale overheden en DGP. Vooruitlopend op de implementatie van het toezichtarrangement heeft IVW een aantal activiteiten voor 2005 gepland.

### b. Toezichtinstrumenten

- Toelating/continuering

IVW beoordeelt de veiligheid van nieuwe tram- en metrolijnen voordat deze in gebruik worden genomen. In 2005 zal IVW betrokken zijn bij de beoordeling van een aantal projecten in het domein tram/metro, waaronder de Noord/Zuidlijn, de RijnGouweLijn en RandstadRail.



- Inspectie/handhaving

In het domein tram/metro is één thema-inspectie gepland met als onderwerp tunnelveiligheid. Hiernaast worden twee standaard en vijf actuele inspecties voorzien in het jaar 2005. De standaard inspecties zullen zich met name richten op de veiligheid van baanwerkers en de overwegveiligheid.

| Inspecties Tram/Metro |                      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Subdomein             | Instrument           | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Tram/Metro            | Thema inspecties     | –    | –    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    |
|                       | Standaard inspecties | –    | –    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    |
|                       | Actuele inspecties   | –    | –    | 5    | 5    | 5    | 5    | 5    |

## Domein Waterbeheer

### a. Operationele doelstellingen

Het doel is het waarborgen van de veiligheid op het gebied van waterkwantiteit en -kwaliteit, een duurzaam gebruik van de watersystemen in Nederland, rechtsgelijkheid en rechtszekerheid voor gebruikers/burgers en een geloofwaardige overheid. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft verschillende verantwoordelijkheden op het gebied van vergunningverlening en handhaving. De waterwet- en regelgeving kent een tweedeling tussen watermilieuwetten en overige waterwetten.

Het toezicht in het domein waterbeheer richt zich op de beheerder van de Rijkswateren, namelijk Rijkswaterstaat (RWS), die onder meer taken heeft op het gebied van vergunningverlening, handhaving en uitvoering van de waterwetten. Op het gebied van vergunningverlening van watermilieuwetten (Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewateren, Wet bodembescherming, Wet op de waterhuishouding en Wet milieubeheer) geeft IVW door middel van richtlijnen aan wat de handelingsvrijheid van RWS is. Situaties buiten dit uitvoeringskader worden aan IVW voorgelegd, waarbij Rijkswaterstaat beslist.

Als het gaat om handhaving van de watermilieuwetten is IVW eindverantwoordelijk voor de inhoud en geeft zij kaders aan waarbinnen de RWS-directies opereren. Voor activiteiten «eigen dienst» RWS treedt IVW op als bevoegd gezag voor alle waterwetten en draagt zorg voor onafhankelijke en adequate vergunningverlening.

Naar verwachting zal in 2005 het toezicht op de lagere overheden worden geformaliseerd. In 2003 is middels het evaluatieonderzoek «risicovolle riooloverstorten» al een stap in deze richting gezet. Verdere invulling van het toezicht op de lagere overheden zal na de formalisering gestalte krijgen.

### b. Toezichtinstrumenten

IVW voert, naast het afgeven van kaders en richtlijnen, periodiek audits uit om te toetsen of de waterwet- en regelgeving op de juiste wijze worden toegepast. Ook krijgt IVW op deze manier zicht op de kwaliteit van de

uitvoering. Een belangrijke taak van IVW is het verhogen van de kwaliteit en de professionaliteit van de vergunningverlening en handhaving. Dit doet zij door het ontwikkelen van landelijk uniforme werkwijzen en in samenwerking met Rijkswaterstaat zorgdragen voor implementatie hiervan. De feitelijke uitvoering van de toezichtstaken op en rond de rijkswateren is de taak van RWS.

| Output waterbeheer |  |      |      |      |      |      |      |      |    |
|--------------------|--|------|------|------|------|------|------|------|----|
| Subdomein          | Instrument   | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |    |
| RWS                | Aantal integrale inspecties en evaluatie onderzoeken | 3    | 5    | 6    | 6    | 6    | 6    | 6    | 6  |
|                    | Aantal afgegeven vergunningen eigen werken           | 90   | 90   | 85   | 80   | 75   | 75   | 75   | 75 |

De indicatoren voor het domein waterbeheer zijn in ontwikkeling. Het streven is om in 2005 nulmetingen te verrichten ten behoeve van de in de begroting op te nemen prestatie-indicatoren. De ambitie van IVW is om de eigen prestaties binnen het domein waterbeheer te verbinden met (de trend in de) outputindicatoren van de waterbeheerders. Het idee is dat de daaruit volgende prestatie-indicatoren de kwaliteit van het door de waterbeheerders uitgevoerde toezicht zullen weergeven als resultaat van de aansturing door IVW. Door de aansturing van Rijkswaterstaat is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (mede)verantwoordelijk voor de verhoging van de kwaliteit en de professionaliteit van zowel de vergunningverlening als de handhaving van de Waterwet- en regelgeving.

De 12 domeinen die in dit artikel beschreven zijn, hebben een relatie met de beleidsartikelen in deze begroting. In onderstaande tabel wordt deze relatie per domein weergegeven. In de tabel wordt ook aangegeven hoe het totale budget van IVW over de domeinen verdeeld is.

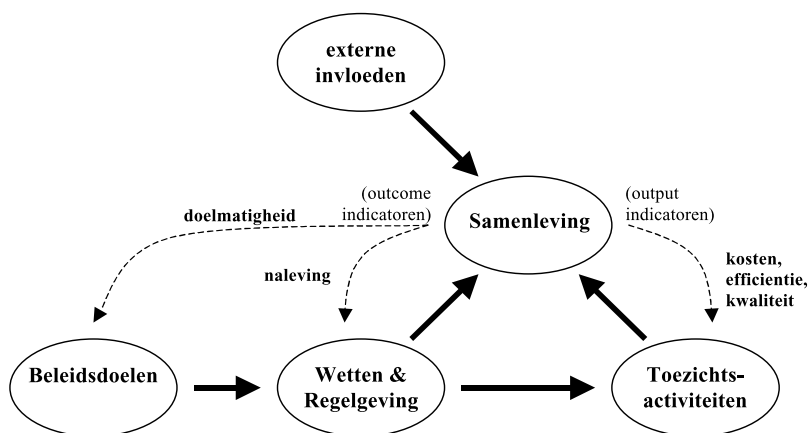
## Tabel verdeling van het totale budget naar domeinen en relatie met beleidsartikelen

| Overzicht van budgettaire verdeling naar domeinen (x € 1000) |         |         |                            |
|--|---------|---------|----------------------------|
|  | 2004    | 2005    | Relatie met beleidsartikel |
| Uitgaven   | 107 542 | 103 287 |                            |
| Uitgaven per domein van toezicht                             |         |         |                            |
| Domein Koopvaardij   | 10 987  | 11 129  | 03.01.02                   |
| Domein Binnenvaart   | 6 532   | 6 204   | 03.01.02                   |
| Domein Visserij  | 2 094   | 1 945   | 01.01.03                   |
| Domein Taxivervoer   | 5 846   | 7 217   | 07.01.03                   |
| Domein Busvervoer  | 4 497   | 4 135   | 07.01.02                   |
| Domein Goederenvervoer                                       | 13 327  | 10 904  | 03.01                      |
| Domein Luchthavens en luchtruim                              | 8 649   | 8 955   | 09.01/02                   |
| Domein Luchtvaartmaatschappijen                              | 8 615   | 8 329   | 09.01/03                   |
| Domein Luchtvaarttechnische bedrijven                        | 8 964   | 8 612   | 12.01.02                   |
| Domein Rail  | 6 692   | 6 660   | 07.01.01                   |
| Domein Tram/Metro  | 168     | 168     |                            |
| Domein Waterbeheer   | 5 478   | 5 223   | 14.01                      |
| Domeinoverstijgende uitgaven                                 |         |         |                            |
| – Digitale Tachograaf  | 4 914   | 7 713   | 03.01.99                   |
| – Financiële Stimulering                                     | 7 077   | 7 177   | 03.01.02                   |
| – Bureau Bestuurlijke Boete                                  | 1 500   | 1 300   |                            |
| – Overige uitgaven   | 12 203  | 7 615   |                            |

### 18.3 Veronderstellingen in effectbereiking, doelmatigheid en raming

De samenleving wordt beïnvloed door wet- en regelgeving (en hun bekendheid), de toezichtactiviteiten en de externe invloeden. Met andere woorden: intensivering van toezichtactiviteiten leidt niet gegarandeerd tot een grotere naleving. Hetzelfde geldt (in sterkere mate) voor de doelmatigheid. De relatie tussen naleving van wet- en regelgeving en het bereiken van de beleidsdoelen waarvoor deze zijn opgesteld kan vrij indirect of niet aanwezig zijn. Onderstaande figuur geeft de relatie weer tussen de beleidsdoelen, de wet- en regelgeving, de toezichtactiviteiten, de samenleving en de externe invloeden.

#### «Externe invloed op de output- en outcome-indicatoren»



De output van IVW wordt gevormd door haar activiteiten. Een output-indicator moet als prestatie-indicator kenmerken van die output vastleggen, zodat deze kunnen worden gebruikt om over die activiteiten te kunnen oordelen en om beslissingen t.a.v. die activiteiten te kunnen nemen. Naast de omvang van de activiteit hangen de kenmerken die van belang zijn onder andere af van het type activiteit. De outcome van IVW wordt gevormd door het resulterende nalevingsniveau (outcome IVW) en anderzijds de mate waarin beleidsdoelen worden bereikt (outcome Beleid). Op basis van de outcome-indicator kan bepaald worden of de portefeuille aan activiteiten moet worden herzien.

#### 18.4 Tabel budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1000) |                |                |                |               |               |               |               |
|--|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>18 Inspectie Verkeer en Waterstaat</b>                | 2003           | 2004           | 2005           | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Verplichtingen</b>                                    | <b>113 276</b> | <b>100 286</b> | <b>101 040</b> | <b>98 006</b> | <b>90 726</b> | <b>92 549</b> | <b>97 619</b> |
| <b>Uitgaven</b>  | <b>99 135</b>  | <b>107 542</b> | <b>103 287</b> | <b>98 977</b> | <b>93 767</b> | <b>97 253</b> | <b>97 253</b> |
| <b>18.01 Progr. Uitg.</b>                                |                | 19 735         | 20 923         | 21 523        | 18 527        | 22 013        | 22 013        |
| Inspectie  |                | 7 744          | 6 033          | 6 174         | 6 415         | 6 415         | 6 415         |
| Financiële stimulering                                   |                | 7 077          | 7 177          | 9 046         | 8 315         | 11 728        | 11 728        |
| digitale tachograaf                                      |                | 4 914          | 7 713          | 6 303         | 3 797         | 3 870         | 3 870         |
| <b>18.02 Apparaatsuitgaven</b>                           | <b>88 938</b>  | <b>87 807</b>  | <b>82 364</b>  | <b>77 454</b> | <b>75 240</b> | <b>75 240</b> | <b>75 240</b> |
| <b>18.03 Ontvangsten</b>                                 | <b>14 779</b>  | <b>17 425</b>  | <b>28 341</b>  | <b>28 805</b> | <b>26 892</b> | <b>26 485</b> | <b>26 485</b> |
| Ontvangsten digitale tachograaf                          |                | 7              | 6 213          | 5 320         | 2 632         | 2 225         | 2 225         |
| Ontvangsten Bestuurlijke Boete                           |                | 1 500          | 3 400          | 3 400         | 3 400         | 3 400         | 3 400         |
| Overige ontvangsten                                      |                | 15 918         | 18 728         | 20 085        | 20 860        | 20 860        | 20 860        |

#### 18.5 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x €1000)  |             |               |             |               |             |               |             |               |             |               |
|--|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| <b>18 Inspectie Verkeer en Waterstaat</b>  |             | 2005          |             | 2006          |             | 2007          |             | 2008          |             | 2009          |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven   |             | 103 287       |             | 98 977        |             | 93 767        |             | 97 253        |             | 97 253        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven   |             | 82 364        |             | 77 454        |             | 75 240        |             | 75 240        |             | 75 240        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>   |             | <b>20 923</b> |             | <b>21 523</b> |             | <b>18 527</b> |             | <b>22 013</b> |             | <b>22 013</b> |
| Waarvan op 1 januari 2005:   |             |               |             |               |             |               |             |               |             |               |
| 4. juridisch verplicht   | 59%         | 12 345        | 65%         | 13 990        | 64%         | 11 857        | 61%         | 13 428        | 61%         | 13 428        |
| 5. complementair noodzakelijk  | 35%         | 7 323         | 29%         | 6 242         | 30%         | 5 558         | 33%         | 7 264         | 33%         | 7 264         |
| 6. bestuurlijk gebonden (niet juridisch)   | 6%          | 1 255         | 6%          | 1 291         | 6%          | 1 112         | 6%          | 1 321         | 6%          | 1 321         |
| 7. beleidsmatig gerserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | %           |               | %           |               | 0%          |               | 0%          |               | 0%          |               |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld  | %           |               | %           |               | %           |               | %           |               | %           |               |
| <b>9. Totaal (=3)</b>  | <b>100%</b> | <b>20 923</b> | <b>100%</b> | <b>21 523</b> | <b>100%</b> | <b>18 527</b> | <b>100%</b> | <b>22 013</b> | <b>100%</b> | <b>22 013</b> |

### 18.6 VBTB-paragraaf

IVW heeft onderzocht hoe de aansluiting tussen de algemene beleidsdoelstelling, de operationele doelstellingen en instrumenten in VBTB-termen kan worden gestroomlijnd. Voor een aantal domeinen is het gelukt een verbetering in artikel 18 aan te brengen. De operationele doelstellingen per domein zijn meer dan in voorgaande jaren in termen van output en outcome geformuleerd.

| Artikel 18  |   |
|---|---|
| Toezegging  | Hoe verwerkt?   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeterde outputindicatoren</li><li>• in toenemende mate outcome-indicatoren presenteren</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Om een idee te geven van de outcome waarop IVW zich richt, zijn waar mogelijk gegevens opgenomen over het aantal inspecties/controles versus het aantal/percentage overtredingen.</li><li>• De tabel budgettaire verdeling naar domeinen draagt bij aan de beantwoording van de drie W-vragen en aan het creëren van een integraal beeld van de inspanningen van V&amp;W op de verschillende operationele doelstellingen.</li><li>• Door weer te geven aan welke voorwaarden onder toezicht staanden moeten voldoen om toegang tot de markt te krijgen en te behouden, is getracht een plausibele relatie te leggen tussen operationele doelstellingen en instrumenten.</li></ul> |

## 5. DE NIET-BELEIDSARTIKELLEN

### 19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS en BDU

#### 19.1 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord. Dergelijke brede doeluitkeringen zijn niet zinvol toe te rekenen aan de beleidsartikelen.

#### 19.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen

Dit artikel bestaat uit de volgende bijdragen:

- Bijdrage aan het IF;
- Bijdrage aan de BDU.

#### **Bijdrage aan IF**

In de infrastructuuragenda zijn de uitvoeringsprioriteiten opgenomen ten behoeve van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds, waarbij zo veel mogelijk de samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW is aangegeven. De bijdragen zelf zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

#### **Bijdrage aan de BDU**

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

Als gevolg van de brede doeluitkering behoeven de decentrale overheden over slechts één uitkering verantwoording aan de minister af te leggen in plaats van over minstens vijf. Ook zullen de decentrale overheden voor de burger veel transparanter kunnen handelen, omdat er geen onduidelijke verzameling subsidierelaties tussen verschillende overheidslagen meer bestaat.

De samenhang en afstemming van het verkeers- en vervoerbeleid wordt gewaarborgd door de lijn die loopt van het rijksbeleid in de Nota Mobiliteit naar de daarbinnen passende PVVP's en RVVP's (Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan; Regionaal Verkeer en Vervoer Plan), en via monitoring en het overleg in het NMB (nationaal mobiliteitsberaad). De beleidsdoelstellingen die worden nagestreefd zijn reeds verwoord in de beleidsartikelen 05, 06 en 07 van deze begroting.

Het jaar 2005 is een overgangsjaar waarin in het kader van de nota Mobiliteit met de regio's afspraken zullen worden gemaakt over de ambities/doelstellingen en de monitoring hiervan. De nota Mobiliteit en daarmee de weerslag van de met de regio gemaakte afspraken zal worden verwerkt in de begroting 2006. De in artikel 07 in de programmering

opgenomen beleidsevaluatie BDU Verkeer en vervoer is gericht op de werking van de wet, dus op de effecten van de bundeling van de budgetten en op de invoering van de nieuwe verdeelsleutel die in de komende jaren zal worden ontwikkeld.

| Extracomptabel overzicht Boekingen BDU (loon- en prijspeil 2004) |             |   |      |           |           |           |           |
|--|-------------|---|------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Art.ond  | Instrument  | Item  | 2004 | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      |
| 05.01.01   | subsidies   | Kennisplatform Verkeer en Vervoer             |      | 400       | 400       | 400       |           |
| 05.01.01   | bijdr. Lo   | Doelbijdragen aan provincies                  |      | 7 488     | 7 488     | 7 488     | 7 488     |
| 05.01.03   | bijdr. Lo   | Sociale veiligheid                            |      | 51 006    | 51 057    | 51 057    | 51 057    |
| 06.01.03   | subsidies   | Kennisplatform-Verdi                          |      | 91        | 91        | 91        | 91        |
| 06.01.03   | bijdr. Lo   | Vervoersmanagementregio's                     |      | 3 515     | 3 515     | 3 515     | 3 515     |
| 06.01.03   | bijdr. Lo   | Verdi personeel/niet zijnde provinciefonds    |      | 2 777     | 2 775     | 2 775     | 2 775     |
| 06.01.99   | bve         | Kennisplatform Verkeer en Vervoer             |      | 400       | 400       | 400       | 600       |
| 07.01.01   | exploitatie | Nog te decentraliseren lijn Zutphen-Apeldoorn |      | 1 066     | 1 066     | 1 066     | 1 066     |
| 07.01.02   | bijdr. Lo   | Rijksbijdr. Reg. OV en reg. Spoorvervoer      |      | 1 058 724 | 1 053 551 | 1 045 271 | 1 109 498 |
| 07.01.99   | bve         | Kennisplatform Verkeer en Vervoer             |      | 400       | 400       | 400       | 600       |
| Sub-totaal: Binnen Hfd.st. XII naar 19.02                        |             |   |      | 1 125 867 | 1 120 743 | 1 112 463 | 1 176 690 |
| IF 01.03.03  |             | Duurz.Veilig, fase 2                          |      | 20 428    | 20 428    | 73 297    | 73 297    |
| IF 01.03.05  |             | GDU (Pu en Duu)                               |      | 289 108   | 289 927   | 298 919   | 359 128   |
| Sub-totaal: Uit het IF naar 19.02                                |             |   |      | 309 536   | 310 355   | 372 216   | 432 425   |
| Totaal 19.02   |             |   |      | 1 435 403 | 1 431 098 | 1 484 679 | 1 609 115 |

### 19.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 19 Bijdrage aan infrastructuurfonds en BDU    | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             | 2009             |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>4 101 552</b> | <b>3 649 076</b> | <b>6 895 487</b> | <b>6 099 511</b> | <b>6 108 818</b> | <b>6 023 164</b> | <b>6 119 549</b> |
| <b>Uitgaven</b>                               | <b>4 101 552</b> | <b>3 649 076</b> | <b>5 464 389</b> | <b>6 045 930</b> | <b>5 985 442</b> | <b>5 999 371</b> | <b>6 119 549</b> |
| 19.01 Bijdrage aan het IF                     | 4 101 552        | 3 649 076        | 4 028 986        | 4 614 832        | 4 500 763        | 4 390 256        | 4 473 741        |
| 19.02 Bijdrage aan de BDU                     |                  |                  | 1 435 403        | 1 431 098        | 1 484 679        | 1 609 115        | 1 645 808        |

### 19.4 Budgetflexibiliteit

Uitgangspunt van de Brede Doeluitkering is een verandering in de bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de decentrale overheden, namelijk decentralisatie. De ontvangers van de brede doeluitkering, zijnde de provincies en de 7 kaderwetgebieden, kunnen nu zelf prioriteiten

stellen en oplossingen bieden voor regionale en lokale verkeer- en vervoerproblemen, omdat ze de beschikking hebben over een totaalbudget zonder schotten. De uitgaven op grond van de doeluitkering zijn als bestuurlijk gebonden verplichtingen aan te merken. De rijksoverheid stelt de kaders voor het verkeer- en vervoerbeleid vast in de (concept) Nota Mobiliteit. Verder wordt verwezen naar de beschrijving die is opgenomen in de leeswijzer.



## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

### 20.1 Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.2 Nader geoperationaliseerde doelstellingen en beleidsinstrumenten

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

### 20.3 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |      |       |       |      |       |       |       |
|---|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| 20 Nominaal en onvoorzien                     | 2003 | 2004  | 2005  | 2006 | 2007  | 2008  | 2009  |
| Verplichtingen                                | 0    | 4 758 | 1 799 | - 87 | 2 035 | 1 033 | 1 033 |
| Uitgaven                                      | 0    | 4 758 | 1 799 | - 87 | 2 035 | 1 033 | 1 033 |
| Onvoorzien                                    | 0    | 4 758 | 1 799 | - 87 | 2 035 | 1 033 | 1 033 |

### 20.4 Budgetflexibiliteit

Niet van toepassing op dit beleidsartikel.

## 21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

### 21.1 De departementale staftaken

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten verantwoord die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- programma-uitgaven (artikel 21.01);
- apparaatuitgaven (artikel 21.02).

#### **Programma-uitgaven**

De programma-uitgaven van het algemeen departement worden op artikel 21 onderverdeeld in 8 artikelonderdelen:

##### *Voorlichting (21.01.01)*

Dit betreffen departementale voorlichtingsactiviteiten, uitgevoerd door de directie Communicatie. Het gaat dan om ministeriebrede campagnes zoals «van A naar Beter» en «Arbeidsmarktcommunicatie».

##### *Externe oriëntatie (21.01.02)*

VenW hecht waarde aan de mening van derden ten aanzien van het door haar gevoerde beleid. In dit kader zijn advies- en overlegorganen ingesteld. Het betreft hier organisaties als de Nationale Havenraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat, Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

##### *Departementaal onderzoek en ontwikkeling (21.01.03)*

Deze uitgaven betreffen VenW-brede onderzoeken en studies ten behoeve van de departementale afstemming. Het gaat om onderwerpen als interne strategievorming en onderzoek in de sfeer van organisatie(ontwikkeling) en informatie.

##### *Internationale Zaken (21.01.04)*

Dit betreffen activiteiten ter versterking van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk en optreden van VenW met het oog op verbetering van de internationale positie van Nederland.

##### *Bijdrage aan derden (21.01.05)*

VenW doet op dit artikelonderdeel een bijdrage aan de volgende instellingen:

- Het Koninklijk Huis;
- Raad voor de Transportveiligheid;
- Het Nederland Antarctisch programma betreffende onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek naar de ozonproblematiek;
- De CEMT (Conferentie van Europese transportministers);
- Wetenschappelijke instituten
- (Apparaatuitgaven van) de UWV.

De Raad voor de Transportveiligheid zal naar verwachting eind 2004 overgaan in de nieuw te vormen Ongevallenraad, welke zal worden ondergebracht bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Met deze overgang zal vanuit VenW van dit artikel-

onderdeel structureel een bedrag van ongeveer € 5.3 miljoen overgaan naar BZK ten behoeve van de Ongevallenraad. De voorwaarden waarop dit gebeurt zullen worden opgenomen in het overdrachtsprotocol.

#### *Generieke informatiesystemen (21.01.06)*

Op dit artikelonderdeel worden alleen activiteiten en investeringen met betrekking tot de vervanging, de implementatie, het beheer en het onderhoud van informatiesystemen ten behoeve van het gehele departement verantwoord (zoals de invoer van SAP en het beheer en onderhoud van de huidige financiële informatiesystemen).

#### *HGIS (21.01.08)*

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven verantwoord die worden gedaan in het kader van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). Deze uitgaven betreffen het postennetwerk van VenW in het buitenland. Op een zestal posten zijn VenW-medewerkers aangesteld als (adjunct) Verkeersattaché.

#### *Regeringsvliegtuig (21.01.10)*

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord in verband met het onderhoud en de exploitatie van een vliegtuig voor de regering en de leden van het Koninklijk Huis. Hiertoe is een contract (tot en met 2005) afgesloten tussen de Staat en Martinair. Bezien zal worden op welke wijze en met wie vanaf 2006 een verbintenis zal worden aangegaan.

### **Apparaatuitgaven**

De apparaatuitgaven die op het Algemeen Departementartikel worden verantwoord, zijn onder te verdelen in apparaatuitgaven:

- in verband met de strategische staftaken (21.02.01);
- in verband met de bestuursneutrale staftaken (21.02.02);
- departementsonderdelen (21.02.03 tot en met 21.02.07)

#### *Strategische staftaken (Centrale Diensten/21.02.01)*

De strategische planning- en controltaken worden uitgevoerd door de Centrale Diensten (CenD).

Door de oprichting van een Shared Services Organisatie (SSO) binnen VenW, waarin de departementale facilitaire zaken zijn belegd, richten de Centrale Stafdiensten zich enkel nog op de strategische planning en control taken, te weten:

- de politieke en ambtelijke leiding van het ministerie van VenW ondersteunen en adviseren bij de besturing van de departementale organisatie, de beleidsdossiers/thema's, het kennisbeleid en bij de departementale strategie;
- uitvoeren van wet- en regelgeving zoals deze zijn beschreven in de Comptabiliteitswet, het Besluit Taak Centrale Directies Financieel Economische Zaken (FEZ) en het Besluit Departementale Accountantsdienst (DAD);
- het ondersteunen van de departementsleiding en de Directeuren-Generaal op het gebied van wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering en het bewaken van de kwaliteit van de juridische functie van VenW;
- woordvoering, communicatie en de communicatie over de beleidsprioriteiten, het internationale beleid en de grote projecten;
- de departementsleiding adviseren over organisatie-, informatie- en sturingsvraagstukken die voor het functioneren van het ministerie als geheel van belang zijn;

- vernieuwing van personeelsbeleid voor het gehele departement;
- de interne coördinatie van de VenW-brede inbreng in interdepartementaal en internationaal overleg, en voor de externe vertegenwoordiging van het ministerie bij sectoroverstijgende thema's.

De apparaatuitgaven betreffen derhalve uitgaven ten behoeve van de gemeenschappelijke staven (Hoofddirectie Juridische Zaken, Directie Internationale Zaken, Directie Communicatie en de Audit Dienst), van de corporate staf (bestaande uit de nieuw te vormen directies «Bestuursondersteuning» en «Bedrijfsvoering en Besturing»), maar ook uitgaven ten behoeve van (voormalige) personeelsleden van het gehele departement (post-actieven, flankerend beleid, departementaal sociaal beleid, wachtgeldregeling, WWV en functioneel leeftijdsontslag).

*Bestuursneutrale staftaken (SSO/21.02.02)*

Hieronder vallen de stafdiensten verenigd in een Shared Services Organisatie die taken uitvoeren voor het gehele departement of delen daarvan. Belangrijke taken zijn:

- het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg voor de huisvesting van belangrijke delen van het departement en facilitaire advisering;
- verzorgen van ICT-dienstverlening;
- bestuursneutrale taken op personeel gebied;
- bestuursneutrale taken op financieel gebied.

Op artikel 21.02.02 worden derhalve de uitgaven verantwoord in verband met de uitvoering van deze taken door SSO.

*Apparaatuitgaven departementsonderdelen (21.02.03 t/m 21.02.07)*

Op deze artikelonderdelen worden de apparaatuitgaven van de beleidsdirecties verantwoord die niet toe te rekenen zijn aan beleidsdoelstellingen. Deze uitgaven hebben voornamelijk betrekking op de uitgaven van de directeuren generaal van DG Personenvervoer, DG Luchtvaart, DG Goederenvervoer, DG Water en de daaraan verbonden stafondersteuning.

*21.2 Prestatiegegevens*

Binnen VenW vindt momenteel een grote reorganisatie plaats, met name bij de stafdiensten. Taken van de stafdiensten kunnen wijzigen wat weer grote gevolgen kan hebben voor onderstaande prestatie-indicatoren. In de begroting van 2006 zullen nieuwe prestatie-indicatoren worden gepresenteerd.

| <b>Volume ambtelijk Departementale staf in fte's en prijs</b>                    |                |                |                |                |                |                |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|  | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           |
| <b>Geraamde begrotingssterkte ministerie van Verkeer en Waterstaat (fte)</b>     | <b>13 553</b>  | <b>13 131</b>  | <b>12 766</b>  | <b>12 411</b>  | <b>12 401</b>  | <b>12 401</b>  |
| <b>Geraamde begrotingssterkte departementale staf (fte)</b>                      | <b>946</b>     | <b>881</b>     | <b>858</b>     | <b>833</b>     | <b>831</b>     | <b>831</b>     |
| Bestuursneutrale staftaken (SSO)   | 388            | 345            | 344            | 341            | 341            | 341            |
| Strategische staftaken (CEND)  | 558            | 536            | 514            | 492            | 490            | 490            |
| <b>Verhouding volume departementale staf vs volume personeel totaal VenW (%)</b> | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      |
| <b>Geraamde begrotingssterkte VenW (x € 1000)</b>                                | <b>760 977</b> | <b>740 213</b> | <b>721 752</b> | <b>702 458</b> | <b>701 443</b> | <b>701 443</b> |
| <b>Geraamde begrotingssterkte departementale staf (x € 1000)</b>                 | <b>57 217</b>  | <b>54 437</b>  | <b>53 361</b>  | <b>52 236</b>  | <b>51 283</b>  | <b>51 283</b>  |
| Bestuursneutrale staftaken (SSO)   | 19 017         | 17 437         | 17 861         | 18 236         | 18 783         | 18 783         |
| Strategische staftaken (CEND)  | 38 200         | 37 000         | 35 500         | 34 000         | 32 500         | 32 500         |
| <b>Verhouding volume departementale staf vs volume personeel totaal VenW (%)</b> | <b>8%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      | <b>7%</b>      |
| gemiddelde prijs per fte VenW (x € 1000)   | 56             | 56             | 57             | 57             | 57             | 57             |
| gemiddelde prijs per fte departementale staf (x € 1000)                          | 60             | 62             | 62             | 63             | 62             | 62             |

| Huisvestingsuitgaven bestuurskern (x € 1000) |        |        |        |        |        |        |        |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Huisvestingsuitgaven* Bestuurskern**         | 41 206 | 35 777 | 35 777 | 35 777 | 35 777 | 35 777 | 35 015 |

\* Onder de huisvestingsuitgaven bestuurskern worden de huurgelden, exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurale voorzieningen gerekend.

\*\* Tot de Bestuurskern wordt gerekend: Centrale Stafdiensten, IVW, DGW, DGP, DGL, HKW, DGG en SSO.

| Aantal uitkeringsgerechtigden binnen VenW dat gebruik maakt van diverse regelingen |        |        |        |        |        |        |        |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Postactieven   | 26 889 | 23 578 | 20 219 | 14 147 | 10 647 | 10 647 | 10 647 |
| Aantal uitkeringsgerechtigden Postactieven   | 1 250  | 1 067  | 925    | 853    | 787    | 787    | 787    |

### 21.3 Programma beleidsevaluaties

Onder het programma beleidsevaluaties vallen de volgende voorlichtingscampagnes.

| Tabel beleidsevaluaties artikel 21: Algemeen Departement |  |   |                                       |                 |
|--|--|---|---------------------------------------|-----------------|
| Evaluatie-onderwerp                                      | A. Startdatum<br>B. Einddatum                        | Evaluatie-periode   | Doel evaluatie                        | Type evaluatie  |
| Nederland leeft met Water                                | Continu  | voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep | effectmeting campagne op de doelgroep | Ex ante/Ex post |
| Van A naar Beter   | Gestopt in 2003<br>Vanaf 1 apr 2004<br>gecontinueerd | voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep | effectmeting campagne op de doelgroep | Ex ante/Ex post |
| Arbeidsmarktcommunicatie                                 | Gestopt in 2003<br>Vanaf 1 jan 2004<br>gecontinueerd | voor, tijdens (tracking methodiek) en na campagne per doelgroep | effectmeting campagne op de doelgroep | Ex ante/Ex post |

21.4 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000)            |                |                |                |                |                |                |                |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 21 Algemeen Departement                                  | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           |
| <b>Verplichtingen</b>                                    | <b>246 449</b> | <b>207 773</b> | <b>196 243</b> | <b>197 231</b> | <b>194 420</b> | <b>193 090</b> | <b>192 498</b> |
| <b>Uitgaven</b>  | <b>234 172</b> | <b>230 828</b> | <b>205 930</b> | <b>201 808</b> | <b>195 694</b> | <b>193 260</b> | <b>192 498</b> |
| <b>21.01 Programma-uitgaven</b>                          | <b>61 493</b>  | <b>60 672</b>  | <b>45 792</b>  | <b>42 942</b>  | <b>44 721</b>  | <b>44 655</b>  | <b>44 655</b>  |
| 21.01.01 Voorlichting                                    | 4 788          | 6 096          | 5 734          | 5 250          | 5 244          | 5 244          | 5 244          |
| 21.01.02 Externe orientatie                              | 1 626          | 1 738          | 1 737          | 1 737          | 1 737          | 1 737          | 1 737          |
| 21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling        | 1 537          | 1 275          | 1 276          | 754            | 753            | 753            | 753            |
| 21.01.04 Internationale Zaken                            | 2 999          | 2 276          | 1 300          | 1 225          | 1 225          | 1 225          | 1 225          |
| 21.01.05 Bijdragen derden                                | 23 277         | 13 211         | 12 565         | 12 517         | 12 517         | 12 517         | 12 517         |
| 21.01.06 Generieke informatiesystemen                    | 23 909         | 29 014         | 17 278         | 15 557         | 16 531         | 16 465         | 16 465         |
| 21.01.08 HGIS  | 0              | 1 985          | 2 145          | 2 145          | 2 145          | 2 145          | 2 145          |
| 21.01.10 Regeringsvliegtuig                              | 3 357          | 5 077          | 3 757          | 3 757          | 4 569          | 4 569          | 4 569          |
| <b>21.02 Apparaatsuitgaven</b>                           | <b>172 679</b> | <b>170 156</b> | <b>160 138</b> | <b>158 866</b> | <b>150 973</b> | <b>148 605</b> | <b>147 843</b> |
| 21.02.01 Strategische beleids, planning en controletaken | 50 585         | 85 302         | 80 979         | 84 446         | 84 468         | 84 467         | 84 467         |
| 21.02.02 Departementale- en facilitaire taken            | 96 597         | 63 744         | 59 147         | 55 536         | 47 740         | 45 373         | 44 611         |
| 21.02.03 Personeel en materieel DGP                      | 9 172          | 7 765          | 7 430          | 7 050          | 6 994          | 6 994          | 6 994          |
| 21.02.04 Personeel en materieel DGL                      | 4 276          | 3 162          | 2 956          | 2 852          | 2 851          | 2 851          | 2 851          |
| 21.02.05 Personeel en materieel DGG                      | 8 072          | 6 627          | 6 130          | 5 479          | 5 397          | 5 397          | 5 397          |
| 21.02.07 Personeel en materieel DGWater                  | 3 977          | 3 556          | 3 496          | 3 503          | 3 523          | 3 523          | 3 523          |
| <b>21.03 Ontvangsten</b>                                 | <b>22 765</b>  | <b>17 217</b>  | <b>10 033</b>  | <b>11 783</b>  | <b>11 783</b>  | <b>10 163</b>  | <b>16 403</b>  |
| 21.03.01 Ontvangsten DGP                                 | 503            | 279            | 279            | 279            | 279            | 279            | 279            |
| 21.03.02 Ontvangsten DGL                                 | 1 089          | 2 060          | 1 040          | 1 040          | 1 040          | 1 040          | 1 040          |
| 21.03.03 Ontvangsten DGG                                 | 745            | 91             | 91             | 91             | 91             | 91             | 91             |
| 21.03.04 Overige ontvangsten                             | 7 042          | 1 683          | 1 683          | 1 683          | 1 683          | 1 683          | 1 683          |
| 21.03.05 Bijdrage FES                                    | 13 295         | 13 104         | 6 940          | 8 690          | 8 690          | 7 070          | 13 310         |
| 21.03.06 Ontvangsten DGW                                 | 91             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              |

21.5 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 21 Algemeen Departement   | 2005          |               | 2006          |               | 2007          |               | 2008          |               | 2009          |               |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 205 930       |               | 201 808       |               | 195 694       |               | 193 260       |               | 192 498       |               |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 160 138       |               | 158 866       |               | 150 973       |               | 148 605       |               | 147 843       |               |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>45 792</b> |               | <b>42 942</b> |               | <b>44 721</b> |               | <b>44 655</b> |               | <b>44 655</b> |               |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 4. juridisch verplicht  | 90%           | 41 350        | 83%           | 35 824        | 73%           | 32 726        | 73%           | 32 670        | 73%           | 32 670        |
| 5. complementair noodzakelijk   |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     |               |               |               |               | 10%           | 4 569         | 10%           | 4 569         | 10%           | 4 569         |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 10%           | 4 442         | 17%           | 7 118         | 17%           | 7 426         | 17%           | 7 416         | 17%           | 7 416         |
| <b>9. Totaal (=3)</b>   | <b>100%</b>   | <b>45 792</b> | <b>100%</b>   | <b>42 942</b> | <b>100%</b>   | <b>44 721</b> | <b>100%</b>   | <b>44 655</b> | <b>100%</b>   | <b>44 655</b> |

*Juridisch verplicht*

De aangegane individuele- en jaarverplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen van uitgaven op het gebied van voorlichtingscampagnes, materieel, automatisering, departementale leiding, Raden en Commissies van Verkeer en Waterstaat, onderzoek en projecten betreffende centrale diensten en andere departementsonderdelen van Verkeer en Waterstaat en het regeeringsvliegtuig.

*Bestuurlijk gebonden*

Dit betreffen de gelden die in de begroting zijn gereserveerd in verband met een nog af te sluiten contract ten behoeve van het regeeringsvliegtuig (vanaf 2007).

*Beleidsmatig nog niet ingevuld*

Dit betreft de geraamde verplichtingen die nog administratief vastgelegd dienen te worden. Deze ogenschijnlijke ruimte is noodzakelijk om het ingezette beleid tot uitvoering te brengen. Het betreft de geraamde uitgaven van ICT-projecten namelijk de implementatie van SAP-payroll en de uitgaven ten behoeve van digitaal archiefbeheer.



## 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. Verder worden op dit artikel de exploitatiebijdragen verantwoord.

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 aan een beleidsonderdeel. Anticiperend onderzoek is van strategisch belang en richt zich op het ontwikkelen en in stand houden van kennis voor de langetermijnontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden. De kennisontwikkeling richt zich op alle aspecten die in relatie staan met kernactiviteiten van RWS. Beleidsvoorbereiding en -evaluatie droge infrastructuur betreft onderzoek, advisering en beleidsondersteunende activiteiten ten behoeve van het zoeken van oplossingsrichtingen voor vraagstukken betreffende droge infrastructuur. Deze taken zijn probleemoverstijgend en daarmee niet eenduidig aan één beleidsartikel toe te delen.

### 22.2 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Niet van toepassing.

### 22.3 Nadere toelichting bij de Programma- en apparaatsuitgaven

#### *Exploitatiebijdragen*

Op dit artikelonderdeel worden jaarlijkse bijdragen verantwoord ten behoeve van de groenvoorziening Schiphol, de kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen en de exploitatiekosten van de Noordzeekanaalveren. De uitgaven ten behoeve van de exploitatie van de Westerscheldetunnel die tot vorig jaar binnen dit artikel waren opgenomen zijn met ingang van deze begroting verplaatst naar artikel 01.01.04 van het infrastructuurfonds. De reden van deze overheveling heeft te maken met het omzetten van de bijdrage aan de Westerschelde veren (na opening van de tunnel in maart 2003) naar een bijdrage ten behoeve van exploitatie van de tunnel.

| Geraamde exploitatiebijdrage per project in 2005 (in € miljoen) |      |
|---|------|
| Groenvoorziening Schiphol                                       | 3,8  |
| Kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen                 | 1,7  |
| Exploitatie Veren NZ kanalen                                    | 4,6  |
| Totaal  | 10,1 |

#### *Beleidsvoorbereiding en -evaluatie Verkeer en Vervoer*

Onder beleidsvoorbereiding en -evaluatie (BVE) zijn de volgende onderdelen te onderscheiden, die met name te maken hebben met capaciteitsinzet van DG RWS ten behoeve van:

- 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.
- beleidsondersteuning en advisering van de beleids-DG's binnen VenW bijvoorbeeld door projectactiviteiten ter voorbereiding of invulling van beleidsthema's (zoals verkenningen rond beleid, begeleiding van pilots, ketenbenadering, instrumentontwikkeling voor beleid, introductie Nota Mobiliteit en dergelijke).

#### *Anticiperend onderzoek*

Het anticiperend onderzoek bestaat uit innovatieprogramma's en bijdragen aan grote technologische instituten.

Binnen de innovatieprogramma's worden onderscheiden:

- de grote droge en natte innovatieprogramma's «Wegen naar de toekomst» en «Water als Innovatiebron»;
- de ontwikkelfunctie die tot doel heeft het innovatief vermogen van Rijkswaterstaat duurzaam te versterken;
- bijdragen aan de hoger onderwijsprogramma's om specifieke en ervaringskennis over te dragen in lesprogramma's van hoger onderwijs;
- dienst specifiek onderzoek dat tot doel heeft om een aanjaagfunctie te hebben voor het verder uitwerken van innovatieve ideeën binnen de specialistische diensten.

De eigen specialistische diensten zetten bovenstaande programma's zoveel mogelijk op en voeren ze zoveel mogelijk uit in samenwerking met externe instituten.

De bijdragen aan externe technologische kennisinstituten bestaan uit missiesubsidies aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium en de Stichting Grondmechanica Delft.

#### *Leenovereenkomst infrastructuur*

Door de regio wordt de provinciale weg N11 versneld uitgevoerd. Om dit financieel mogelijk te maken is bij eerste suppletore wet 2002 een leenovereenkomst tussen de betrokken partijen gesloten. Hier tegenover staat een even hoge ontvangst van het ministerie van Financiën voor de financiering van de leenovereenkomst.

#### *Overige programma-uitgaven*

Betreft uitgaven ten gunste van het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI), voor het Departementale Coördinatie Centrum (DCC) en voor grensoverschrijdende netwerkoeverleg.

#### *Apparaatsuitgaven*

De apparaatsuitgaven 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.

Naast de salarisuitgaven 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 apparaatsuitgaven.

Deze uitgaven tezamen worden aangemerkt als uitgaven die betrekking hebben op de algemeen ondersteunende functies. Alle overige apparaatsuitgaven die betrekking hebben op de uitvoering van het programma, vallen onder de divisie programma-artikelen van hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds.

In dit artikel zijn tevens de extra uitgaven opgenomen voor de herbouw van het Smedinghuis.

#### *Ontvangsten*

##### *Indirecte uitvoeringsontvangsten*

Dit betreft ontvangsten voor personeel, materieel en automatisering van Rijkswaterstaat, voor zover deze niet kunnen worden toebedeeld aan andere artikelonderdelen. Het betreft onder andere ontvangsten inzake ouderbijdragen kinderopvang en ontvangsten uit het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds met betrekking tot langdurig zieken.

##### *Ontvangsten exploitatiebijdragen*

Dit betreft de ontvangsten (betaling erfpachtcanon) van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest-Nederland.

##### *Bijdragen Anticiperend Onderzoek en buitenlandactiviteiten*

Het betreft hier alle bijdragen van derden voor activiteiten die RWS op Hoofdstuk XII verricht, zoals onder andere bijdragen van andere departementen en lagere overheden, de Europese Unie en andere instellingen.

## 22.4 Budgettaire gevolgen van beleid

| Overzicht van budgettaire gevolgen (x € 1000) |                |                |                |                |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie</b>     | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           |
| <b>Verplichtingen</b>                         | <b>286 053</b> | <b>206 647</b> | <b>195 810</b> | <b>161 006</b> | <b>160 519</b> | <b>162 313</b> | <b>166 466</b> |
| <b>Uitgaven:</b>                              | <b>313 848</b> | <b>220 325</b> | <b>181 755</b> | <b>166 859</b> | <b>166 466</b> | <b>166 466</b> | <b>166 466</b> |
| <b>22.01. Programma-uitgaven</b>              | <b>146 312</b> | <b>72 827</b>  | <b>43 471</b>  | <b>43 205</b>  | <b>42 999</b>  | <b>42 999</b>  | <b>42 999</b>  |
| – 22.01.01 Exploitatiebijdragen               | 54 340         | 30 101         | 10 104         | 10 104         | 10 104         | 10 104         | 10 104         |
| – 22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie  | 16 473         | 18 072         | 17 843         | 17 557         | 17 246         | 17 246         | 17 246         |
| – 22.01.03 Anticiperend onderzoek             | 16 921         | 17 511         | 12 756         | 12 776         | 12 881         | 12 881         | 12 881         |
| – 22.01.04 Leenovereenkomst Infra             | 51 336         |                |                |                |                |                |                |
| – 22.01.08 Buitenlandactiviteiten RWS         | 7 240          | 4 915          |                |                |                |                |                |
| – 22.01.99 Overige programma-uitgaven         |                | 2 228          | 2 768          | 2 768          | 2 768          | 2 768          | 2 768          |
| <b>22.02. Apparaatsuitgaven</b>               | <b>167 538</b> | <b>147 498</b> | <b>138 284</b> | <b>123 654</b> | <b>123 467</b> | <b>123 467</b> | <b>123 467</b> |
| <b>22.03. Ontvangsten</b>                     | <b>63 698</b>  | <b>13 254</b>  | <b>10 948</b>  | <b>10 948</b>  | <b>10 948</b>  | <b>10 948</b>  | <b>10 948</b>  |
| – ontvangsten indirecte app.uitgaven          | 6 795          | 8 906          | 8 906          | 8 906          | 8 906          | 8 906          | 8 906          |
| – ontvangsten exploitatiebijdragen            | 535            | 2 042          | 2 042          | 2 042          | 2 042          | 2 042          | 2 042          |
| – bijdragen AO en buitenlandactiviteiten      | 5 032          | 2 306          |                |                |                |                |                |
| – Leenovereenkomst Infra                      | 51 336         |                |                |                |                |                |                |

## 22.5 Budgetflexibiliteit

| Budgetflexibiliteit (x € 1000)  |               |        |               |        |               |        |               |        |               |        |
|---|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| 22 Algemeen uitvoeringsorganisatie  | 2005          |        | 2006          |        | 2007          |        | 2008          |        | 2009          |        |
| 1. Totaal geraamde kasuitgaven  | 181 755       |        | 166 859       |        | 166 466       |        | 166 466       |        | 166 466       |        |
| 2. Waarvan apparaatsuitgaven  | 138 284       |        | 123 654       |        | 123 467       |        | 123 467       |        | 123 467       |        |
| <b>3. Dus programma-uitgaven</b>  | <b>43 471</b> |        | <b>43 205</b> |        | <b>42 999</b> |        | <b>42 999</b> |        | <b>42 999</b> |        |
| Waarvan op 1 januari 2005:  |               |        |               |        |               |        |               |        |               |        |
| 4. juridisch verplicht  | 66%           | 28 691 | 65%           | 28 083 | 62%           | 26 659 | 61%           | 26 229 | 61%           | 26 229 |
| 5. complementair noodzakelijk   | 0%            |        | 0%            |        | 0%            |        | 0%            |        | 0%            |        |
| 6. bestuurlijk gebonden (maar niet juridisch)                                     | 17%           | 7 390  | 17%           | 7 345  | 17%           | 7 310  | 18%           | 7 740  | 17%           | 7 310  |
| 7. beleidsmatig gereserveerd (o.g.v. een wettelijke regeling of beleidsprogramma) | 17%           | 7 390  | 17%           | 7 777  | 21%           | 9 030  | 21%           | 9 030  | 22%           | 9 460  |
| 8. beleidsmatig nog niet ingevuld   | 0%            |        | 0%            |        | 0%            |        | 0%            |        | 0%            |        |
| 9. Totaal (=3)  | 100%          | 43 471 | 100%          | 43 205 | 100%          | 42 999 | 100%          | 42 999 | 10%           | 42 999 |

De aangegane verplichtingen betreffen voornamelijk verplichtingen voor exploitatiebijdragen en subsidies aan derden. Ook kosten van personeel materieel en automatisering bij de uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat maken er deel van uit. Het deel dat niet vastgelegd is in verplichtingen, betreft het deel van de middelen dat uitgaven met een meer incidenteel karakter mogelijk moet maken.

## 6. BEDRIJFSVOERING

De «Veranderopgave VenW: meer kwaliteit, minder mensen» leidt tot verbetering van de sturing en beheersing van de bedrijfsvoering op een meer vereenvoudigde, pragmatische en effectieve wijze door stroomlijning van de bedrijfsprocessen voor beleid, uitvoering en handhaving. Ook de invoering van een nieuw geautomatiseerd bedrijfsvoeringssysteem voor het gehele departement maakt daarvan deel uit.

De Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ontwikkelen zich naar diensten met een baten-lasten stelsel: publieksgerichte dienstverleners, helder aangestuurd en bedrijfsmatig werkend. De verbetering van de afstemming tussen beleid, uitvoering en inspecties wordt verder vormgegeven.

In het kader van het actieprogramma «Beter geregeld» wordt ingezet op het reduceren van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. (zie beleidsagenda: Overzicht voorgenomen reducties AL in 2005 voor het bedrijfsleven).

In het kader van de «Veranderopgave» worden voorts de Directoraten-Generaal Goederenvervoer en Luchtvaart samengevoegd tot één Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart. Ook vindt een heroriëntatie plaats van de centrale diensten door verdere gebruikmaking van shared services en stroomlijning van de stafondersteuning.

In het Ondernemingsplan 2004–2008 van Rijkswaterstaat zijn in het kader van «Huis op Orde» maatregelen en acties opgenomen die moeten leiden tot een bedrijfsvoering die vertrouwen geeft aan politiek en samenleving. De doelstellingen uit het ondernemingsplan zijn:

1. Het operationaliseren van het nieuwe sturingsmodel en het bedrijfsmodel Rijkswaterstaat per 1 januari 2004;
2. De invoering van de agentschapstatus en het baten-lastenstelsel en op 1 januari 2006, proefdraaien per 1 januari 2005;
3. De versterkte invoering van het zogenoemde Professioneel Opdrachtgeverschap als dominante werkwijze.

Dit alles gepaard gaande met centrale sturing en inhoudelijke prioritering en vereenvoudiging en uniformering van de werkprocessen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat staat de komende jaren voor belangrijke veranderingen. De kern is dat de IVW voor de uitdaging staat toe te groeien naar een moderne inspectie-organisatie, met meer kwaliteit, meer synergie en minder mensen. Om dat waar te kunnen maken wordt opnieuw gekeken naar de inhoud van het werk. Dat gebeurt door toezichtarrangementen op te stellen per domein van toezicht: koopvaardij, taxi, luchtvaartmaatschappijen, etc.

Naast veranderingen in de inhoud van het werk zal ook sprake zijn van veranderingen in de structuur en de cultuur van de IVW-organisatie. Daarbij past ook het inhoud geven aan de samenwerking met andere inspecties en de ontwikkeling richting een dienst met een baten-lastenstelsel in 2007.

Voor 2004 is een verbeterplan opgesteld voor het financieel beheer met concrete maatregelen, tijdpaden en verantwoordelijken. Doel is om in 2005 te komen tot een structurele verbetering.

In 2005 zal het KNMI voldoen aan de aangescherpte instellingseisen voor een dienst met een baten lasten stelsel.

In de onderstaande tabel wordt de personele reductie voor VenW zichtbaar gemaakt. Deze tabel geeft de totale reductie weer, die in 2007 geëffectueerd moet zijn, uitgesplitst naar beleid (inclusief centrale diensten), uitvoering en handhaving. Daarvan is zichtbaar gemaakt welke reductie reeds voor de Veranderopgave VenW is doorgevoerd (met name uit hoofde van taakstelling Balkenende I) en welke reductie nog uit hoofde van de Veranderopgave VenW (inclusief taakstelling Balkenende II) ingevuld dient te worden. Het grootste deel van de reductie zal naar verwachting in 2004 worden gerealiseerd.

| <b>Personele reductie VenW</b> |                       |                       |                               |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|
|                                | Totale reductie fte's | Reeds ingevulde fte's | Reductie fte's Veranderopgave |
| Beleid                         | 417                   | 248                   | 169                           |
| Uitvoering                     | 2 200                 | 400                   | 1 800                         |
| Handhaving                     | 152                   | 102                   | 50                            |
| <b>Totaal</b>                  | <b>2 769</b>          | <b>750</b>            | <b>2 019</b>                  |

Voortvloeiend uit de taakstelling externe inhuur (Balkenende II), die volledig is doorvertaald in de begroting 2004, is een interdepartementaal vervolg traject gestart rondom de inhuur van externen. VenW zal deze interdepartementale lijn volgen, waar gestreefd zal worden naar een meer dan tot nu toe selectieve inzet van externen.

## 7. BATEN-LASTENDIENST

### **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**

Sinds de privatisering van de commerciële taken in 1999 richt het KNMI zich volledig op de publieke taken. Deze taken zijn vastgelegd in de wet op het KNMI, die op 1 maart 2002 in werking is getreden. De daarbij behorende Ministeriele regeling is op 5 juli 2002 in werking getreden.

De taken van het KNMI zijn (Wet op het KNMI, Artikel 3):

- a) het beschikbaar maken, houden en stellen van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving;
- b) het beschikbaar maken, houden en stellen van KNMI-gegevens;
- c) het beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaart-meteorologische inlichtingen;
- d) het verrichten van onderzoek;
- e) het adviseren van onze Minister op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- f) deel te nemen in internationale organisaties op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- g) het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen.

#### **Beleidsdoelstelling**

De taken van het KNMI zijn gericht op de algemene beleidsdoelstelling van het KNMI: Bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu met informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

#### **Producten**

Om de bovengenoemd algemene beleidsdoelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie». Deze informatie, data en kennis wordt permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek.

Informatie, data en kennis moeten ook effectief op de plaatsen terecht komen waar ze daadwerkelijk nodig zijn (bij de burgers die beslissingen moeten nemen). Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol.

Het KNMI heeft de «Informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie» ingedeeld in zeven productgroepen:

- Meteorologische data en kennis
- Algemene en maritieme weersverwachtingen
- Luchtvaartverwachtingen
- Kennis klimaatsysteem
- Seismologische data en kennis
- Voorlichting
- Beleidsadviezen

De outputkengetallen zijn opgenomen bij artikel 16 Weer, Klimaat en Seismologie. Alle daar genoemde kengetallen hebben betrekking op het Agentschap KNMI.

Momenteel wordt gewerkt aan een herijking van deze prestatiegegevens, mede naar aanleiding van de vernieuwde instellingseisen. Hierbij worden naast outputkengetallen ook doelmatigheidskengetallen ontwikkeld. Oplevering is voorzien voor december 2004. Het resultaat hiervan zal zichtbaar worden in de volgende begroting.

| De begroting van baten en lasten (x € 1 000) van het agentschap KNMI |                    |                |               |               |               |               |               |
|--|--------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|  | realisatie<br>2003 | 2004           | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| <b>Baten</b>   |                    |                |               |               |               |               |               |
| opbrengst VenW   | 30 477             | 29 460         | 28 809        | 28 026        | 27 560        | 27 923        | 28 357        |
| opbrengst overige departementen                                      |                    |                |               |               |               |               |               |
| opbrengst derden   | 15 655             | 11 812         | 11 631        | 11 631        | 11 631        | 11 631        | 11 631        |
| rentebaten   | 36                 | 15             | 15            | 15            | 10            | 15            | 15            |
| buitengewone baten   | 1 390              | 91             | 91            | 91            | 91            | 91            | 89            |
| exploitatiebijdragen   |                    |                |               |               |               |               |               |
| <b>Totaal baten</b>  | <b>47 558</b>      | <b>41 378</b>  | <b>40 546</b> | <b>39 763</b> | <b>39 292</b> | <b>39 660</b> | <b>40 092</b> |
| <b>Lasten</b>  |                    |                |               |               |               |               |               |
| apparaatskosten  |                    |                |               |               |               |               |               |
| personele kosten   | 28 809             | 24 769         | 23 676        | 23 416        | 23 058        | 22 822        | 22 822        |
| materiele kosten   | 14 141             | 15 018         | 14 296        | 13 711        | 13 794        | 14 006        | 14 006        |
| rentelasten  | 417                | 415            | 385           | 385           | 415           | 415           | 415           |
| afschrijvingskosten  |                    |                |               |               |               |               |               |
| materieel  | 2 018              | 2 075          | 2 006         | 1 993         | 1 993         | 2 023         | 2 021         |
| immaterieel  |                    |                |               |               |               |               |               |
| dotaties voorzieningen   | 235                | 345            | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           |
| buitengewone lasten  | 63                 |                |               |               |               |               |               |
| <b>Totaal lasten</b>   | <b>45 683</b>      | <b>42 622</b>  | <b>40 563</b> | <b>39 705</b> | <b>39 460</b> | <b>39 466</b> | <b>39 464</b> |
| <b>Saldo van baten en lasten</b>                                     | <b>1 875</b>       | <b>- 1 244</b> | <b>- 17</b>   | <b>58</b>     | <b>- 168</b>  | <b>194</b>    | <b>628</b>    |

## Toelichting op de begroting van baten en lasten

### Baten

| Opbrengsten agentschap KNMI |                    |                 |                 |
|-----------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
|                             | realisatie<br>2003 | begroot<br>2004 | begroot<br>2005 |
| Opbrengsten VenW            | 30 477             | 29 460          | 28 809          |
| Opbrengsten luchtvaart      | 10 117             | 10 505          | 10 505          |
| Overige opbrengsten         | 5 538              | 1 307           | 1 126           |
| Rentebaten                  | 36                 | 15              | 15              |
| Buitengewone baten          | 1 390              | 91              | 91              |
| <b>Totaal opbrengsten</b>   | <b>47 558</b>      | <b>41 378</b>   | <b>40 546</b>   |



### *Opbrengst luchtvaart*

De opbrengsten van de luchtvaart worden jaarlijks opnieuw geraamd, de werkelijke opbrengsten worden vastgesteld op basis van nacalculatie.

### *Buitengewone baten*

Dit betreft t/m 2009 de vrijval van de egalisatierekening huisvesting van jaarlijks € 91k.

### **Lasten**

#### *Personeel*

In de onderstaande tabel is het aantal fte's ambtelijke personeel weergegeven en de gemiddelde prijs per fte ambtelijk personeel. Fte's zijn gemiddelde streefcijfers per jaar.

| <b>Personeel</b>          |                    |                  |                 |                 |                 |                 |
|---------------------------|--------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                           | realisatie<br>2003 | begroot<br>2004* | begroot<br>2005 | begroot<br>2006 | begroot<br>2007 | begroot<br>2008 |
| Kosten (x € 1 000)        | 24 526             | 24 769           | 23 676          | 23 416          | 23 058          | 22 822          |
| fte                       | 443,9              | 421,7            | 395,4           | 381,9           | 374,9           | 374,9           |
| Kosten per fte(x € 1 000) | 53,6               | 56,4             | 59,9            | 61,3            | 61,5            | 60,9            |

\* Rijksbegroting 2004.

Er is geen budget voor inhuur van personeel.

#### *Materieel*

De geraamde huisvestingskosten bedragen € 5,8 miljoen waarvan huur € 3,9 miljoen.

Onderhoudskosten waarneeminstrumenten en computerapparatuur en systemen € 2,3 miljoen.

Contributies en bijdragen € 2.0 miljoen. De overige materiële kosten zijn opgedeeld in algemene, public relations, communicatie, reiskosten en diensten derden.

#### *Afschrijvingen materieel*

De investeringen van het KNMI in voornamelijk computer, en waarneemapparatuur bedraagt jaarlijks € 2,0 miljoen. Door jaarlijks het investeringsniveau constant te houden zijn ook de afschrijvingskosten per jaar € 2,0 miljoen.

De volgende afschrijvingstermijnen zijn gehanteerd per groep van activa:

- grond/terreinen wordt niet afgeschreven;
- gebouwen 40 jaar;
- Installaties en inventaris 3–10 jaar.

#### *Rente*

De rente vloeit voort uit rente,- en aflossingsdragend vermogen. Het rentepercentage varieert van 3,72 tot 5,27%.

## Dotatie voorziening

De dotatie voorziening betreft de kosten van ww-uitkeringen.

## Productgroepen

| Kosten per product agentschap KNMI      |                 |               |               |
|---|-----------------|---------------|---------------|
|   | realisatie 2003 | begroot 2004  | begroot 2005  |
| Meteorologische data en Kennis          | 16 833          | 17 780        | 17 544        |
| Algemene & Maritieme weersverwachtingen | 7 023           | 6 424         | 6 807         |
| Luchtvaartverwachtingen                 | 8 962           | 9 298         | 8 842         |
| Kennis klimaatsysteem                   | 10 832          | 9 598         | 9 169         |
| Seismologische data en kennis           | 1 289           | 1 072         | 1 173         |
| Voorlichting                            | 227             | 217           | 228           |
| Beleidsadviezen                         | 258             | 279           | 234           |
| Niet aan productgroepen toegewezen      | 259             | 200           | 200           |
| <b>Totaal KNMI</b>                      | <b>45 683</b>   | <b>44 868</b> | <b>44 197</b> |
| Waarvan:                                |                 |               |               |
| Extern gefinancierde projecten          |                 | 3 439         | 3 384         |
| <b>Saldo</b>                            |                 | <b>41 429</b> | <b>40 813</b> |
| Nog in te vullen bezuinigingen          |                 | - 1 193       | - 250         |
| <b>Totaal kosten</b>                    |                 | <b>42 622</b> | <b>40 563</b> |

## Toelichting

| Overzicht vermogensontwikkeling (in € 1 000) van het KNMI |              |            |            |            |            |            |              |
|---|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
|   | 2003         | 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009         |
| <b>1. Eigen vermogen per 1/1</b>                          | 4            | 1 879      | 635        | 618        | 676        | 508        | 702          |
| 2. Saldo van baten en lasten                              | 1 875        | - 1 244    | - 17       | 58         | - 168      | 194        | 628          |
| 3a. uitkering aan moederdepartement                       | 0            | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0            |
| 3b. bijdrage moederdepartement                            | 0            | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0            |
| 3c. overige mutaties                                      | 0            | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0            |
| <b>4. Eigen vermogen per 31/12</b>                        | <b>1 879</b> | <b>635</b> | <b>618</b> | <b>676</b> | <b>508</b> | <b>702</b> | <b>1 330</b> |

Het Eigen Vermogen is door een eenmalige actie agv verkoop onroerend goed in 2003 weer aangevuld tot een redelijk niveau . De besparingen en investeringen t.b.v. het vernieuwingsprogramma gaan vanaf medio 2004 in waardoor in 2004 een belangrijk deel van het Eigen Vermogen wordt verbruikt. Het KNMI streeft naar een redelijk niveau van het Eigen Vermogen per 2009.

**Kasstroomoverzicht (in € 1000) van het agentschap KNMI**

|   | realisatie<br>2003 | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
|---|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1. Rekening courant RIC 1 januari                 | 2 810              | 2 280   | 961     | 1 002   | 1 225   | 1 158   | 1 484   |
| 2. Totaal operationele kasstroom                  | 2 429              | 828     | 1 989   | 2 051   | 1 825   | 2 217   | 2 649   |
| 3a. -/- totaal investeringen                      | - 1 300            | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 |
| 3b. +/- totaal desinvesteringen                   | 733                | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| 3. Totaal investeringskasstroom                   | - 567              | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 | - 2 000 |
| 4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.   | 0                  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| 4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart. | 0                  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| 4c. -/- aflossingen op leningen                   | - 2 392            | - 2 147 | - 1 948 | - 1 829 | - 1 892 | - 1 891 | - 2 206 |
| 4d. +/- beroep op leenfaciliteit                  | 0                  | 2 000   | 2 000   | 2 000   | 2 000   | 2 000   | 2 000   |
| 4. totaal financieringskasstroom                  | - 2 392            | - 147   | 52      | 171     | 108     | 109     | 206     |
| 5. Rekening courant RIC 31 december (=1+2+3+4)    | 2 280              | 961     | 1 002   | 1 225   | 1 158   | 1 484   | 1 927   |

(maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)

**Toelichting***Investeringskasstroom*

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen. De ruimte om te investeren is in 2002 gesteld op een niveau van € 2.0 miljoen per jaar.

*Financieringskasstroom*

In 2003 zijn de investeringen betaald uit eigen middelen van het KNMI. Als gevolg hiervan is de aflossing op leningen vanaf 2005 lager dan het beroep op de leenfaciliteit.

## 8. DE VERDIEPINGSBIJLAGE

### 01 VEILIG GOEDERENVERVOER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |        |         |               |       |       |        |        |
|---|----------|--------|---------|---------------|-------|-------|--------|--------|
| 01 Veilig goederenvervoer   | t/m 2002 | 2003   | 2004    | 2005          | 2006  | 2007  | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |        | 18 771  | 12 269        | 9 497 | 9 221 | 11 376 |        |
| 1e suppl. wet 2004  |          |        | - 1 616 | - 726         | - 726 | - 726 | - 631  |        |
| Nieuwe mutaties   |          |        | - 2 835 | 86            | 248   | 746   | 548    | 548    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 35 987   | 17 149 | 14 320  | <b>11 629</b> | 9 019 | 9 241 | 11 293 | 11 301 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |        |         |               |        |        |        |        |
|---|--|--------|---------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 01 Veilig goederenvervoer                                   |  | 2003   | 2004    | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |        | 22 866  | 15 701        | 12 132 | 11 376 | 11 376 |        |
| 1e suppl. wet 2004  |  |        | - 1 051 | - 631         | - 631  | - 631  | - 631  |        |
| Nieuwe mutaties   |  |        | - 3 042 | 160           | 315    | 806    | 556    | 556    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 19 310 | 18 773  | <b>15 230</b> | 11 816 | 11 551 | 11 301 | 11 301 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)     |     |         |            |       |      |      |      |
|---|-----|---------|------------|-------|------|------|------|
| Verplichtingen/uitgaven                     |     | 2004    | 2005       | 2006  | 2007 | 2008 | 2009 |
| 1. Dekking VenW problematiek                |     | - 3 300 |            |       |      |      |      |
| 2. Overboeking project RIS naar RWS         |     | - 900   | - 900      | - 450 |      |      |      |
| 3. Tunnelveiligheid                         |     | 300     | 100        |       |      |      |      |
| 4. Externe veiligheid                       |     | 200     | 750        | 600   | 650  | 400  | 400  |
| 5. Corporate Veiligheid en Security (prog.) | 360 |         |            |       |      |      |      |
| 6. Prijsbijstelling                         |     | 230     | 144        | 104   | 96   | 96   | 96   |
| 7. Loonbijstelling                          |     | 68      | 70         | 65    | 64   | 64   | 64   |
| 8. Efficiency taakstelling sector Rijk      |     |         | - 4        | - 4   | - 4  | - 4  | - 4  |
| <b>Totaal</b>                               |     | - 3 042 | <b>160</b> | 315   | 806  | 556  | 556  |

- ad 1 Deze mutatie betreft de bijdrage ten behoeve van de generale problematiek.
- ad 2 Het budget voor het project River Information Services (RIS) is in het verleden toegevoegd aan dit artikel. Dit project zal worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Derhalve worden de gelden overgeboekt naar het artikel IF 02.02 Waterbeheer en vaarwegen.

- ad 3 Voor tunnelveiligheid is in het kader van de veiligheidseisen aanvullend onderzoek noodzakelijk gebleken, waardoor het project een langere tijd in beslag zal nemen. Dekking is ten lasten van VenW brede beeld gebracht.
- ad 4 Voor externe veiligheid is extra budget noodzakelijk, met name voor de projecten clusteraanpak gevaarlijke stoffen/ontwikkelen bronbeleid, regulering vervoer gevaarlijke stoffen (voortvloeiend uit een toezegging aan de Tweede Kamer) en het project causale modellering. Dekking is ten lasten van VenW brede beeld gebracht.
- ad 5 In het kader van de ontwikkeling van de Corporate Strategy Externe Veiligheid worden activiteiten verricht ten behoeve van de ontwikkeling van een gemeenschappelijk VenW-beeld op dit terrein. Tot nu toe was geen budget voor programma-uitgaven beschikbaar. Daarin wordt thans voorzien. Dekking is ten lasten van VenW brede beeld gebracht.
- ad 6 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 7 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 8 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (X € 1000) |       |         |            |         |         |         |         |
|--|-------|---------|------------|---------|---------|---------|---------|
| <b>01 Veilig goederenvervoer</b>                               | 2003  | 2004    | 2005       | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |       | 9 902   | 9 602      | 9 602   | 9 602   | 9 602   |         |
| 1e suppl. wet 2004   |       | - 517   | - 517      | - 517   | - 517   | - 517   |         |
| Nieuwe mutaties  |       | - 8 123 | - 8 123    | - 8 123 | - 8 123 | - 8 123 | - 8 123 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 5 984 | 1 262   | <b>962</b> | 962     | 962     | 962     | 962     |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |         |                |         |         |         |         |
|---|--|---------|----------------|---------|---------|---------|---------|
| Ontvangsten                             |  | 2004    | 2005           | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| 1. Overboeking VBS-tarief naar IF 02.02 |  | - 8 123 | - 8 123        | - 8 123 | - 8 123 | - 8 123 |         |
| <b>Totaal</b>                           |  | - 8 123 | <b>- 8 123</b> | - 8 123 | - 8 123 | - 8 123 | - 8 123 |

- ad 1 Tot nu toe zijn op artikel 01.03 de ontvangsten voor het Verkeersbegeleidingstarief opgenomen. De uitgaven die inhoudelijk samenhangen met deze ontvangsten worden reeds verantwoord op het Infrastructuurfonds. Deze ontvangsten worden met ingang van deze begroting ook op artikel IF 02.02 Waterbeheer en vaarwegen opgenomen.

## 02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |       |         |              |         |         |         |         |
|---|----------|-------|---------|--------------|---------|---------|---------|---------|
| 02 Versterking netwerk goederen-<br>vervoer                       | t/m 2002 | 2003  | 2004    | 2005         | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |       | 8 318   | 7 221        | 8 718   | 14 127  | 14 127  |         |
| 1e suppl. wet 2004  |          |       | 1 229   | - 455        | - 1 400 |         |         |         |
| Nieuwe mutaties   |          |       | - 2 054 | - 92         | - 370   | - 6 183 | - 5 883 | - 5 883 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 12 386   | 8 693 | 7 493   | <b>6 674</b> | 6 948   | 7 944   | 8 244   | 9 944   |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |        |         |              |         |         |         |         |
|---|--|--------|---------|--------------|---------|---------|---------|---------|
| 02 Versterking netwerk goederen-<br>vervoer                 |  | 2003   | 2004    | 2005         | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |        | 14 509  | 11 874       | 12 546  | 14 127  | 14 127  |         |
| 1e suppl. wet 2004  |  |        | 105     |              |         |         |         |         |
| Nieuwe mutaties   |  |        | - 2 054 | - 2 092      | - 2 071 | - 4 183 | - 4 183 | - 4 183 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 11 818 | 12 560  | <b>9 782</b> | 10 475  | 9 944   | 9 944   | 9 944   |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)        |         |                |         |         |         |         |  |
|--|---------|----------------|---------|---------|---------|---------|--|
| Verplichtingen/uitgaven                        | 2004    | 2005           | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |  |
| 1. Dekking generale problematiek VenW          | - 197   | - 151          | - 103   | - 28    | - 28    | - 28    |  |
| 2. FES-correctie                               | - 2 269 | - 2 269        | - 2 269 | - 4 445 | - 4 445 | - 4 445 |  |
| 3. Corporate veiligheid en security (apparaat) | 176     | 176            | 176     | 176     | 176     | 176     |  |
| 4. Prijsbijstelling                            | 184     | 144            | 161     | 194     | 194     | 194     |  |
| 5. Loonbijstelling                             | 52      | 54             | 53      | 52      | 52      | 52      |  |
| 6. Efficiency taakstelling sector Rijk         |         | - 3            | - 3     | - 3     | - 3     | - 3     |  |
| 7. Kennistaakstelling                          |         | - 43           | - 86    | - 129   | - 129   | - 129   |  |
| <b>Totaal</b>                                  | - 2 054 | <b>- 2 092</b> | - 2 071 | - 4 183 | - 4 183 | - 4 183 |  |

- ad 1 Deze mutatie betreft de bijdrage ten behoeve van de centrale problematiek.
- ad 2 In het verleden zijn uitgaven te hoog geraamd in verband met extrapolatie. Deze raming wordt nu gecorrigeerd.
- ad 3 Voor de portefeuille Corporate Veiligheid en Security (CVS) zijn naast programma-uitgaven (zie artikel 1) ook apparaatuitgaven

benodigd. Vorig jaar is deze toevoeging abusievelijk meerjarig achterwege gebleven. Dekking is ten lasten van het VenW brede beeld gebracht.

- ad 4 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 5 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 6 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiele uitgaven.
- ad 7 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de 1<sup>e</sup> suppletore wet 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie vanaf 2005 wordt veroorzaakt door een technische mutatie ten behoeve van de correctie FES-middelen.

### 03 EFFICIENT GOEDERENVERVOERSYSTEEM

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |        |         |               |        |        |        |        |
|---|----------|--------|---------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 03 Efficiënt goederenvervoer                                      | t/m 2002 | 2003   | 2004    | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |        | 14 342  | 15 068        | 16 876 | 17 230 | 17 230 |        |
| Amendments  |          |        | - 500   |               |        |        |        |        |
| 1e suppl. wet 2004  |          |        | - 1 207 | - 996         | - 683  | - 16   | 99     |        |
| Nieuwe mutaties   |          |        | 1 190   | 1 005         | 249    | 255    | 255    | 255    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 14 300   | 16 514 | 13 825  | <b>15 077</b> | 16 442 | 17 469 | 17 584 | 17 584 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 03 Efficiënt goederenvervoer                                |  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |        | 16 540 | 17 256        | 16 897 | 17 230 | 17 230 |        |
| Amendments  |  |        | - 500  |               |        |        |        |        |
| 1e suppl. wet 2004  |  |        | 726    | 403           | 144    | 122    | 99     |        |
| Nieuwe mutaties   |  |        | 1 189  | 1 005         | 249    | 255    | 255    | 255    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 18 267 | 17 955 | <b>18 664</b> | 17 290 | 17 607 | 17 584 | 17 584 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |       |              |      |      |      |      |
|---|--|-------|--------------|------|------|------|------|
| Verplichtingen/uitgaven                 |  | 2004  | 2005         | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| 1. Reductie Administratieve lasten      |  | 950   | 750          |      |      |      |      |
| 2. Prijsbijstelling                     |  | 176   | 200          | 192  | 199  | 199  | 199  |
| 3. Loonbijstelling                      |  | 63    | 58           | 60   | 59   | 59   | 59   |
| 4. Efficiency taakstelling sector Rijk  |  |       | - 3          | - 3  | - 3  | - 3  | - 3  |
| <b>Totaal</b>                           |  | 1 189 | <b>1 005</b> | 249  | 255  | 255  | 255  |

- ad 1 Per 1 oktober 2003 is de Projectdirectie administratieve lastenvermindering en innovatie regelgeving (ALIN) ingesteld om VenW in staat te stellen te voldoen aan de afspraken in het Hoofdlijnenakkoord 2003 (Balkenende II) met betrekking tot de reductie administratieve lasten. De projectdirectie verricht VenW-brede werkzaamheden. Dekking is ten lasten van VenW brede beeld gebracht.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.



ad 4 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiëncykorting op materiële uitgaven.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |      |      |      |      |      |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| 03 Efficiënt goederenvervoersysteem                            | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |      |      |      |      |      |      |      |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 222  |      |      |      |      |      |      |

## 04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |        |       |              |         |       |        |        |
|---|----------|--------|-------|--------------|---------|-------|--------|--------|
| 04 Duurzaam goederenvervoer                                       | t/m 2002 | 2003   | 2004  | 2005         | 2006    | 2007  | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |        | 6 506 | 8 579        | 10 166  | 9 674 | 10 400 |        |
| 1e suppl. wet 2004  |          |        | - 672 | - 96         | - 1 077 | - 500 |        |        |
| Nieuwe mutaties   |          |        | 1 894 | - 492        | - 822   | 158   | 158    | 158    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 13 713   | 10 409 | 7 728 | <b>7 991</b> | 8 267   | 9 332 | 10 558 | 10 558 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |       |        |               |         |        |        |        |
|---|--|-------|--------|---------------|---------|--------|--------|--------|
| 04 Duurzaam goederenvervoer                                 |  | 2003  | 2004   | 2005          | 2006    | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |       | 14 572 | 12 105        | 11 811  | 10 400 | 10 400 |        |
| 1e suppl. wet 2004  |  |       | - 83   |               | - 1 000 | - 500  |        |        |
| Nieuwe mutaties   |  |       | 219    | 183           | 178     | 158    | 158    | 158    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 8 858 | 14 708 | <b>12 288</b> | 10 989  | 10 058 | 10 558 | 10 558 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |      |            |      |      |      |      |
|---|--|------|------------|------|------|------|------|
| Verplichtingen/uitgaven                 |  | 2004 | 2005       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| 1. Prijsbijstelling                     |  | 198  | 161        | 159  | 140  | 140  | 140  |
| 2. Loonbijstelling                      |  | 21   | 22         | 19   | 18   | 18   | 18   |
| <b>Totaal</b>                           |  | 219  | <b>183</b> | 178  | 158  | 158  | 158  |

ad 1 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

ad 2 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

## 05 VEILIG PERSONENVERVOER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |         |          |               |          |          |          |          |
|---|----------|---------|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|
| 05 Veilig Personenvervoer   | t/m 2002 | 2003    | 2004     | 2005          | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |         | 55 410   | 99 307        | 76 390   | 80 719   | 80 871   |          |
| 1e Suppl. wet 2004  |          |         | - 542    | - 95          | - 95     |          |          |          |
| Nieuwe mutaties   |          |         | - 12 400 | - 49 956      | - 57 711 | - 53 954 | - 53 554 | - 53 554 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 88 399   | 112 532 | 42 468   | <b>49 256</b> | 18 584   | 26 765   | 27 317   | 27 317   |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |         |         |               |          |          |          |          |
|---|--|---------|---------|---------------|----------|----------|----------|----------|
| 05 Veilig Personenvervoer                                   |  | 2003    | 2004    | 2005          | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |         | 83 845  | 84 801        | 84 283   | 80 871   | 80 871   |          |
| Nieuwe mutaties   |  |         | 22 810  | - 45 956      | - 57 711 | - 53 954 | - 53 554 | - 53 554 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 112 124 | 106 655 | <b>38 845</b> | 26 572   | 26 917   | 27 317   | 27 317   |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |               |                 |                 |                 |                 |                 |
|---|--|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Uitgaven                                |  | 2004          | 2005            | 2006            | 2007            | 2008            | 2009            |
| 1. Regionale bereikbaarheid             |  | 1 000         | 4 000           |                 |                 |                 |                 |
| 2. Pilot chipcard                       |  |               | 7 700           |                 |                 |                 |                 |
| 3. Interim regeling Duurzaam veilig     |  | 20 587        |                 |                 |                 |                 |                 |
| 4. Vorming BDU                          |  |               | - 58 894        | - 58 945        | - 58 945        | - 58 545        | - 58 545        |
| 5. SWOV                                 |  |               |                 |                 | 3 810           | 3 810           | 3 810           |
| 6. Loonbijstelling 2004                 |  | 635           | 631             | 629             | 590             | 590             | 590             |
| 7. Prijsbijstelling 2004                |  | 588           | 607             | 605             | 591             | 591             | 591             |
| <b>Totaal</b>                           |  | <b>22 810</b> | <b>- 45 956</b> | <b>- 57 711</b> | <b>- 53 954</b> | <b>- 53 554</b> | <b>- 53 554</b> |

- ad 1 Door middel van deze mutatie wordt invulling gegeven aan de motie Haersma Buma (Kamerstukken II, 29 200 XII, nr. 31), namelijk het beschikbaar stellen van totaal € 5 mln. voor sociale veiligheid uit de impuls Regionale Bereikbaarheid uit artikel IF 01.03.
- ad 2 Deze mutatie heeft betrekking op een deel van de middelen van het amendement Dijkstra (Kamerstukken II, 28 600, XII, nr. 21) voor de pilots chipcard die in 2003 niet tot betaling zijn gekomen, maar waarvoor nu betaling wordt voorzien in 2005. Financiering geschiedt door generale compensatie binnen VenW.

- ad 3 Het betreft een overboeking vanuit IF 01.03.03 (Duurzaam Veilig) ten behoeve van de uitvoering van de Interimregeling Duurzaam Veilig die met 1 jaar is verlengd en op dit artikel moet worden verantwoord.
- ad 4 Deze overboeking naar artikel 19, onderdeel 02 Brede Doeluitkering, heeft betrekking op de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU); zie algemene toelichting leeswijzer.
- ad 5 Dit betreft de overheveling van de bijdrage aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ad € 3,41 mln. vanuit artikel 22. Daarnaast komt € 0,4 mln. uit artikel IF 01.03, conform de doorwerking van amendement 28 600 XII, nr. 24 op de begroting 2003. De bijdrage past binnen de doelstelling van artikel 5 Veilig Personenvervoer en is daarom m.i.v. de begroting 2004 (t/m 2006) op dit artikel verantwoord. Nu worden de begrotingsbedragen vanaf 2007 opgenomen.
- ad 6 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 7 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie voor het jaar 2004 wordt veroorzaakt door een aantal technische mutaties, die onder andere samenhangen met de vorming van de BDU en de verplichting voor de impuls bereikbaarheid die in 2004 (zie ad 1) wordt aangegaan.

## 06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |        |        |               |         |         |         |         |
|---|----------|--------|--------|---------------|---------|---------|---------|---------|
| 06 Versterking netwerk Personenvervoer                            | t/m 2002 | 2003   | 2004   | 2005          | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |        | 18 016 | 21 035        | 20 595  | 20 506  | 20 506  |         |
| 1e Suppl. wet 2004  |          |        | - 381  |               |         |         |         |         |
| Nieuwe mutaties   |          |        | 4 684  | - 8 466       | - 8 471 | - 8 472 | - 8 672 | - 8 672 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 20 585   | 16 326 | 22 319 | <b>12 569</b> | 12 124  | 12 034  | 11 834  | 11 834  |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |        |        |               |         |         |         |         |
|---|--|--------|--------|---------------|---------|---------|---------|---------|
| 06 Versterking Netwerk Personenvervoer                      |  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |        | 22 053 | 21 035        | 20 595  | 20 506  | 20 506  |         |
| Nieuwe mutaties   |  |        | 4 320  | - 8 466       | - 8 471 | - 8 472 | - 8 672 | - 8 672 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 22 852 | 26 373 | <b>12 569</b> | 12 124  | 12 034  | 11 834  | 11 834  |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |              |                |                |                |                |                |
|---|--|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Uitgaven                                |  | 2004         | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           |
| 1. Vorming BDU                          |  |              | - 6 783        | - 6 781        | - 6 781        | - 6 981        | - 6 981        |
| 2. Verdi personeel                      |  |              | - 2 000        | - 2 000        | - 2 000        | - 2 000        | - 2 000        |
| 3. Aanloopkosten GDU                    |  | 4 000        |                |                |                |                |                |
| 4. Loonbijstelling 2004                 |  | 118          | 122            | 117            | 116            | 116            | 116            |
| 5. Prijsbijstelling 2004                |  | 202          | 195            | 193            | 193            | 193            | 193            |
| <b>Totaal</b>                           |  | <b>4 320</b> | <b>- 8 466</b> | <b>- 8 471</b> | <b>- 8 472</b> | <b>- 8 672</b> | <b>- 8 672</b> |

- ad 1 Deze mutatie betreft de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), die op artikel 19, onderdeel 02 BDU, wordt verantwoord (zie algemene toelichting leeswijzer).
- ad 2 Dit betreft de structurele overheveling van gelden naar het Gemeentefonds ten behoeve van de compensatie als gevolg van de herverdeeleffecten van het inzakken van de integratieuitkering in het Gemeentefonds. Deze compensatie is noodzakelijk door het beëindigen van de gemeenschappelijke regelingen op basis van de Kaderwet bestuur in verandering. Hierdoor wordt ook de integratieuitkering beëindigd met ongewenste neveneffecten.

- ad 3 Deze mutatie betreft een overboeking vanuit IF 01.03.01, zodat aan de kaderwetgebieden een vergoeding kan worden verstrekt voor de aanloopkosten die door de kaderwetgebieden zijn gemaakt in het kader van decentralisatie van taken (GDU).
- ad 4 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 5 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie wordt met name veroorzaakt door een technische mutatie.

## 07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |           |             |             |                |           |             |             |         |
|---|-----------|-------------|-------------|----------------|-----------|-------------|-------------|---------|
| 07 Klantgerichte personenvervoermarkt                             | t/m 2002  | 2003        | 2004        | 2005           | 2006      | 2007        | 2008        | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |           |             | 1 360 554   | 1 374 455      | 1 391 741 | 1 316 737   | 1 344 273   |         |
| Nieuwe mutaties   |           | - 1 011 322 | - 1 152 996 | - 1 121 392    | 1 058 289 | - 1 151 026 | - 1 171 460 |         |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 1 844 072 | 1 363 155   | 349 232     | <b>221 459</b> | 270 349   | 258 448     | 193 247     | 172 813 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |           |           |                |             |             |             |             |             |
|---|-----------|-----------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 07 Klantgerichte personenvervoermarkt                       |           | 2003      | 2004           | 2005        | 2006        | 2007        | 2008        | 2009        |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |           |           | 1 363 356      | 1 328 687   | 1 333 455   | 1 298 773   | 1 344 273   |             |
| Nieuwe mutaties   |           |           | 44 067         | - 1 127 119 | - 1 095 961 | - 1 082 684 | - 1 164 076 | - 1 171 460 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 1 503 647 | 1 407 423 | <b>201 568</b> | 237 494     | 216 089     | 180 197     | 172 813     |             |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |        |                    |             |             |             |             |
|---|--|--------|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Uitgaven                                |  | 2004   | 2005               | 2006        | 2007        | 2008        | 2009        |
| 1. Vorming BDU                          |  |        | - 1 060 190        | - 1 055 017 | - 1 046 737 | - 1 111 164 | - 1 111 164 |
| 2. ProRail naar IF                      |  |        |                    | - 76 893    | - 76 893    | - 76 893    | - 76 893    |
| 3. Regeling De Boer                     |  | 13 050 |                    |             |             | - 13 050    |             |
| 4. Uitplaatsing ProRail                 |  | 5 500  |                    |             |             |             |             |
| 5. Enveloppe regionale bereikbaarheid   |  |        |                    | 16 000      | 24 000      | 20 000      |             |
| 6. Pilot chipcard                       |  |        | - 7 700            |             |             |             |             |
| 7. Smartcard taxi                       |  |        | - 2 300            |             |             |             |             |
| 8. Contract Railned                     |  | 5 600  |                    |             |             |             |             |
| 9. Centrale problematiek VenW           |  |        |                    |             | - 2 380     | - 2 985     | - 3 419     |
| 10. Loonbijstelling 2004                |  | 12 198 | 12 789             | 12 867      | 12 523      | 12 971      | 12 971      |
| 11. Prijsbijstelling 2004               |  | 7 719  | 7 271              | 7 274       | 7 091       | 7 333       | 7 333       |
| 12. Kennistaakstelling                  |  |        | - 96               | - 192       | - 288       | - 288       | - 288       |
| <b>Totaal</b>                           |  | 44 067 | <b>- 1 127 119</b> | - 1 095 961 | - 1 082 684 | - 1 164 076 | - 1 171 460 |

- ad 1 Deze mutatie betreft de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), die op artikel 19 (onderdeel 02 BDU) wordt verantwoord (zie algemene toelichting leeswijzer).
- ad 2 De taakorganisaties Railinfrabeheer, Verkeersleiding en Railned zijn samengevoegd tot de taakorganisatie ProRail. Vanaf 2005 worden alle uitgaven van ProRail verantwoord op het Infrastructuurfonds, omdat sprake is van één beheervergoeding

voor Prorail. De mutatie betreft de uitgaven die voorheen nog op dit artikel werden verantwoord maar nu overgeboekt worden naar artikel IF 01.02 Railwegen.

- ad 3 Dit betreft de kasschuif voor de regeling De Boer die tijdelijk wordt gefinancierd uit het Infrastructuurfonds (artikel IF 01.03 Regionale/lokale infrastructuur). In 2004 moeten de regionale overheden conform het betalingsregiem van de regeling De Boer (extra investeringsimpuls infrastructuur in het stads- en streekvervoer 1996–2000) worden gecompenseerd.
- ad 4 De mutatie heeft betrekking op de uitgaven die aan ProRail moeten worden vergoed voor de kosten van de uitplaatsing van ProRail. Het betreft uitgaven die samenhangen met het loskomen uit de NS-organisatie, die direct voortvloeien uit de Spoorwegwet en voor materiële integratie. De compensatie komt vanuit artikel IF 01.02 Railwegen.
- ad 5 Deze mutatie betreft de overboeking die voortvloeit uit de invulling van de enveloppe regionale bereikbaarheid (artikel IF 01.03 Regionale/lokale infrastructuur). Uit deze enveloppe worden middelen beschikbaar gesteld voor de chipcard.
- ad 6 Deze mutatie heeft betrekking op de dekking van de in 2005 benodigde middelen voor de uitvoering van de pilot chipcard (zie toelichting artikel 05 mutatie 2). De mutatie is onderdeel van de generale problematiek geweest binnen VenW.
- ad 7 Deze mutatie betreft de overboeking naar artikel 18 IVW ten behoeve van de invoering van de smartcard taxi. De financiering is geschied door generale compensatie binnen VenW.
- ad 8 Deze mutatie betreft de overboeking van artikel IF 01.02.02 in verband met de voor het contract Railned benodigde middelen. Railned (onderdeel van ProRail) is verantwoordelijk voor de capaciteitstoewijzing op het spoor.
- ad 9 Deze mutatie betreft een bijdrage aan de centrale problematiek binnen VenW.
- ad 10 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 11 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 12 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de 1<sup>e</sup> suppletore wet 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie voor het jaar 2004 wordt veroorzaakt door een aantal technische mutaties, die onder andere samenhangen met de vorming van de BDU. Daarnaast is bij de regeling De Boer (zie ad 3.) alleen sprake van een verschuiving in de uitgaven.



| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |       |      |            |      |      |      |      |
|--|-------|------|------------|------|------|------|------|
| 07 Klantgerichte personenvervoermarkt                          | 2003  | 2004 | 2005       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |       | 643  | 643        | 643  | 643  | 643  |      |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 1 739 | 643  | <b>643</b> | 643  | 643  | 643  | 643  |

## 08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |        |        |              |        |       |       |        |
|---|----------|--------|--------|--------------|--------|-------|-------|--------|
| 08 Duurzaam Personenvervoer                                       | t/m 2002 | 2003   | 2004   | 2005         | 2006   | 2007  | 2008  | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |          |        | 8 314  | 7 769        | 52 550 | 7 133 | 7 133 |        |
| Amendement  |          |        | 500    |              |        |       |       |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |          |        | - 421  | - 210        | - 210  | - 210 | - 210 |        |
| Nieuwe mutaties   |          |        | 30 233 | 93           | 33     | 13    | 4     |        |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 42 151   | 19 296 | 38 626 | <b>7 652</b> | 52 373 | 6 936 | 6 927 | 23 591 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |  |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 08 Duurzaam Personenvervoer                                 |  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |  |        | 24 774 | 21 856        | 17 908 | 16 672 | 16 097 |        |
| Amendement  |  |        | 500    |               |        |        |        |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |  |        | - 300  | - 210         | - 210  | - 210  | - 210  | - 210  |
| Nieuwe mutaties   |  |        | 4 433  | 4 093         | 5 033  | 5 013  | 4 104  | 7 704  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 |  | 20 332 | 29 407 | <b>25 739</b> | 22 731 | 21 475 | 19 991 | 23 591 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |              |              |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Verplichtingen/Uitgaven                 | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| 1. Bijdrage FES: Transumo               | 4 200        | 4 000        | 5 000        | 5 000        | 4 100        | 7 700        |
| 2. Loonbijstelling 2004                 | 41           | 43           | 37           | 36           | 36           | 36           |
| 3. Prijsbijstelling 2004                | 192          | 150          | 96           | 77           | 68           | 68           |
| 4. Taakstelling inkoop                  | 0            | - 100        | - 100        | - 100        | - 100        | - 100        |
| <b>Totaal</b>                           | <b>4 433</b> | <b>4 093</b> | <b>5 033</b> | <b>5 013</b> | <b>4 104</b> | <b>7 704</b> |

- ad 1. Dit betreft de uit het FES (ICES/KIS-3 programma) beschikbaar gestelde middelen (totaal € 30 mln.) voor het onderzoeksprogramma «Transitie duurzame mobiliteit (Transumo)». Deze middelen worden in 2004 geheel als verplichting vastgelegd. Het kennisinvesteringsprogramma Transumo stimuleert duurzame mobiliteit voor personen en goederen. De ontwikkeling, zowel technologisch als niet-technologisch, naar een vraaggestuurd systeem staat hierbij voorop. Geïntegreerd verkeersmanagement moet leiden tot een betere bereikbaar-

heid, meer veiligheid en minder milieubelasting. Doel van Transumo is het bij elkaar brengen van publieke, private en kennispartijen.

- ad 2. Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2004.
- ad 3. Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2004.
- ad 4. Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden (PIA) uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).

## 09 VEILIGE LUCHTVAART

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |       |               |       |       |       |       |
|---|--------|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|
| 09 Veilige luchtvaart   | 2003   | 2004  | 2005          | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |        | 6 342 | 7 524         | 7 428 | 7 498 | 7 498 |       |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | - 181 | 39            | 39    | 39    | 39    | 39    |
| Nieuwe mutaties   |        | 96    | 3 121         | 120   | 119   | 119   | - 775 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 11 476 | 6 257 | <b>10 684</b> | 7 587 | 7 656 | 7 656 | 6 762 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |       |              |       |       |       |       |
|---|--------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| 09 Veilige luchtvaart                                       | 2003   | 2004  | 2005         | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |        | 6 459 | 7 641        | 7 545 | 7 498 | 7 498 |       |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 39    | 39           | 39    | 39    | 39    | 39    |
| Nieuwe mutaties   |        | 96    | 1 621        | 1 620 | 119   | 119   | - 775 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 11 253 | 6 594 | <b>9 301</b> | 9 204 | 7 656 | 7 656 | 6 762 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)        |           |              |              |            |            |            |              |
|--|-----------|--------------|--------------|------------|------------|------------|--------------|
| Verplichtingen/kas                             | 2004      | 2005         | 2006         | 2007       | 2008       | 2009       |              |
| 1. Externe veiligheidsmaatregelen MAA          | 1 500     | 1 500        |              |            |            |            |              |
| 2. Prijsbijstelling 2004                       | 89        | 114          | 114          | 114        | 114        | 114        | 114          |
| 3. Loonbijstelling 2004                        | 7         | 7            | 6            | 5          | 5          | 5          | 5            |
| 4. Aankoop/sloop veiligheidssloopzone Schiphol |           |              |              |            |            |            | - 894        |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>96</b> | <b>1 621</b> | <b>1 620</b> | <b>119</b> | <b>119</b> | <b>119</b> | <b>- 775</b> |

- ad 1 Dit betreft de bijdrage aan de externe veiligheidsmaatregelen met betrekking tot Maastricht Aachen Airport. Het bedrag is overgeboekt van 11.01.99 overige programma-uitgaven.
- ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 4 Deze mutatie betreft het beëindigen van het project aankoop/sloop veiligheidssloopzone Schiphol. De gelden zijn toegevoegd aan artikel 12 ten behoeve van de luchtvaartproblematiek aldaar.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |      |      |           |      |      |      |      |
|--|------|------|-----------|------|------|------|------|
| 09 Veilige luchtvaart  | 2003 | 2004 | 2005      | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |      | 33   | 33        | 33   | 33   | 33   |      |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 305  | 33   | <b>33</b> | 33   | 33   | 33   | 33   |

## 10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 10 Faciliteren luchtvaartnetwerk                                  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |        | 28 256 | 28 162        | 27 258 | 26 134 | 26 134 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 80     |               |        |        |        |        |
| Nieuwe mutaties   |        | 25 261 | 419           | 22     | - 258  | - 258  | - 258  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 27 918 | 53 597 | <b>28 581</b> | 27 280 | 25 876 | 25 876 | 25 886 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 10 Faciliteren luchtvaartnetwerk                            | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |        | 28 256 | 28 162        | 27 258 | 26 134 | 26 134 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 80     |               |        |        |        |        |
| Nieuwe mutaties   |        | 2 919  | 419           | 22     | - 248  | - 248  | - 248  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 29 070 | 31 255 | <b>28 581</b> | 27 280 | 25 886 | 25 886 | 25 886 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |       |            |       |       |       |       |       |
|---|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Verplichtingen/kas                      | 2004  | 2005       | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |       |
| 1. Sociaal plan NLR 2004                | 2 500 | 0          | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| 2. Beëindiging Kostenconvenant Schiphol | 0     | 0          | - 382 | - 636 | 636   | - 636 | - 636 |
| 3. Prijsbijstelling 2004                | 141   | 141        | 129   | 113   | 113   | 113   | 113   |
| 4. Loonbijstelling 2004                 | 278   | 278        | 275   | 275   | 275   | 275   | 275   |
| <b>Totaal</b>                           | 2 919 | <b>419</b> | 22    | - 248 | - 248 | - 248 | - 248 |

ad 1 Dit betreft de bijdrage van VenW aan het Sociaal Plan van het NLR voor 2004. Compensatie is afkomstig van artikel 11.01.99 overige programma uitgaven.

ad 2 Dit betreft de beëindiging van de uitvoering van het Kostenconvenant Schiphol.

ad 3 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

ad 4 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties kan worden verklaard door een eenmalige verhoging van de verplichtingen als gevolg van het administratief vastleggen in jaar t-1 van de subsidie NLR voor het jaar t.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |       |              |       |       |       |       |
|--|--------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| <b>10 Faciliteren luchtvaartnetwerk</b>                        | 2003   | 2004  | 2005         | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |        | 3 306 | 3 306        | 3 306 | 3 306 | 3 306 |       |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 11 581 | 3 306 | <b>3 306</b> | 3 306 | 3 306 | 3 306 | 3 306 |

## 11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |          |              |         |         |         |         |
|---|--------|----------|--------------|---------|---------|---------|---------|
| 11 Effectief werkend luchtvaartbestel                             | 2003   | 2004     | 2005         | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |        | 17 407   | 12 656       | 12 592  | 12 560  | 12 560  |         |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | - 91     | - 68         | - 45    | - 23    |         |         |
| Nieuwe mutaties   |        | - 10 745 | - 6 652      | - 6 654 | - 6 654 | - 5 154 | - 5 154 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 22 983 | 6 571    | <b>5 936</b> | 5 893   | 5 883   | 7 406   | 7 406   |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |         |              |         |         |         |         |
|---|--------|---------|--------------|---------|---------|---------|---------|
| 11 Effectief werkend luchtvaartbestel                       | 2003   | 2004    | 2005         | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |        | 17 407  | 12 656       | 12 592  | 12 560  | 12 560  |         |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | - 91    | - 68         | - 45    | - 23    |         |         |
| Nieuwe mutaties   |        | - 6 545 | - 6 652      | - 6 654 | - 6 654 | - 5 154 | - 5 154 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 34 729 | 10 771  | <b>5 936</b> | 5 893   | 5 883   | 7 406   | 7 406   |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)           |                |                |                |                |                |                |     |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----|
| Verplichtingen/kas                                | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           |     |
| 1. Compensatie tbv Sociaal Plan NLR 2004 art. 10  | - 2 500        | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0   |
| 2. Compensatie tbv Externe veiligheid MAA art. 09 | 0              | - 1 500        | - 1 500        | 0              | 0              | 0              | 0   |
| 3. Compensatie bijdr.burgermede-gebr. van art. 12 | 350            | 300            | 300            | 300            | 300            | 300            | 300 |
| 4. Verlaging schades                              | - 4 500        | - 5 500        | - 5 500        | - 7 000        | - 5 500        | 5 500          |     |
| 5. Prijsbijstelling 2004                          | 90             | 32             | 31             | 31             | 31             | 31             | 31  |
| 6. Loonbijstelling                                | 15             | 16             | 15             | 15             | 15             | 15             | 15  |
| <b>Totaal</b>                                     | <b>- 6 545</b> | <b>- 6 652</b> | <b>- 6 654</b> | <b>- 6 654</b> | <b>- 5 154</b> | <b>- 5 154</b> |     |

- ad 1      Aanvankelijk stond er een hoger bedrag geraamd ten behoeve van schades regionale en kleine luchtvelden. Volgens de meeste recente prognoses zullen de kosten lager uitvallen, dit zal als dekking worden ingezet voor de bijdrage van VenW aan het Sociaal Plan van het NLR voor 2004 op artikel 10.
- ad 2      Aanvankelijk stond er een hoger bedrag geraamd ten behoeve van schades regionale en kleine luchtvelden. Volgens de meeste recente prognoses zullen de kosten lager uitvallen, dit zal



worden ingezet als compensatie voor de externe veiligheid Maastricht Aachen Airport op artikel 9.

- ad 3 Dit betreft de middelen die overgeboekt worden van artikel 12 ten behoeve van het burgermedegebruik van militaire velden en het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens.
- ad 4 Aanvankelijk stond er een hoger bedrag geraamd ten behoeve van schades regionale en kleine luchtvelen. Volgens de meeste recente prognoses zullen de kosten lager uitvallen.
- ad 5 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 6 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties kan worden verklaard door een eenmalige verplichtingenverlaging van de baanverlenging Eelde, waarvan de verplichting reeds in 2004 is aange- gaan.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |       |      |           |      |      |      |      |
|--|-------|------|-----------|------|------|------|------|
| 11 Effectief werkend luchtvaartbestel                          | 2003  | 2004 | 2005      | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |       | 25   | 25        | 0    | 0    | 0    |      |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 6 356 | 25   | <b>25</b> | 0    | 0    | 0    | 0    |

## 12 DUURZAME LUCHTVAART

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |         |               |        |         |        |        |
|---|--------|---------|---------------|--------|---------|--------|--------|
| 12 Duurzame luchtvaart  | 2003   | 2004    | 2005          | 2006   | 2007    | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |        | 29 003  | 32 676        | 29 215 | 30 104  | 30 104 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 1 000   | 5 000         | 20 000 | 20 000  | 20 000 | 20 000 |
| Nieuwe mutaties   |        | - 3 676 | 18 397        | 4 288  | - 2 050 | 1 514  | 2 408  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 56 967 | 26 327  | <b>56 073</b> | 53 503 | 48 054  | 51 618 | 52 512 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |         |         |               |        |         |        |        |
|---|---------|---------|---------------|--------|---------|--------|--------|
| 12 Duurzame luchtvaart                                      | 2003    | 2004    | 2005          | 2006   | 2007    | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |         | 111 136 | 32 676        | 29 215 | 30 104  | 30 104 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |         | 1 000   | 5 000         | 20 000 | 20 000  | 20 000 | 20 000 |
| Nieuwe mutaties   |         | - 3 676 | 18 397        | 4 288  | - 2 050 | 1 514  | 2 408  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 156 246 | 108 460 | <b>56 073</b> | 53 503 | 48 054  | 51 618 | 52 512 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)       |                |               |              |                |              |              |  |
|---|----------------|---------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--|
| Verplichtingen/kas                            | 2004           | 2005          | 2006         | 2007           | 2008         | 2009         |  |
| 1. GIS-1                                      | - 996          | - 1 219       | - 994        | - 760          | - 453        | - 453        |  |
| 2. GIS-2                                      | - 3 753        | 21 779        | 7 065        | 0              | 0            | 0            |  |
| 3. Woonschepen Schiphol                       | - 2001         | - 241         | 192          | 155            | - 45         | - 45         |  |
| 4. Schades/aankoop/sloop geluidszone Schiphol | - 203          | - 866         | 148          | 857            | 4 314        | 5 208        |  |
| 5. Geluidsisolatie regionale luchthavens      | 3 346          | - 881         | - 1 720      | - 1 728        | - 1 728      | - 1 728      |  |
| 6. Bijdrage burgermedegebruik                 | - 350          | - 300         | - 300        | - 300          | - 300        | - 300        |  |
| 7. Prijsbijstelling 2004                      | 272            | 278           | 215          | 207            | 207          | 207          |  |
| 8. Loonbijstelling 2004                       | 9              | 10            | 8            | 8              | 8            | 8            |  |
| 9. Kennistaakstelling                         |                | - 163         | - 326        | - 489          | - 489        | - 489        |  |
| <b>Totaal</b>                                 | <b>- 3 676</b> | <b>18 397</b> | <b>4 288</b> | <b>- 2 050</b> | <b>1 514</b> | <b>2 408</b> |  |

ad 1 Omdat de van Schiphol ontvangen afdrachten geluidsheffingen GIS-1 worden doorgestort naar de stichting GIS fase-1, is de mutatie voor de uitgaven globaal gelijk aan de mutatie voor de ontvangsten (zie art. 12.03).

ad 2 Deze mutatie betreft het actualiseren van de GIS-2 raming, met name door een kasschuif via het Infrastructuurfonds en door

een toevoeging vanuit het generale beeld, aangezien in eerdere jaren onderuitputting ten gunste van het generale beeld is gekomen.

- ad 3 Volgens de meest recente inzichten blijkt deze circa 2 mln. lager uit zullen vallen, tevens vinden er enkele verschuivingen plaats in de programmering.
- ad 4 Deze mutatie betreft een actualisatie van de programmering van de aankoop, sloop en schadebetalingen ten behoeve van de geluidsisolatie rondom Schiphol.
- ad 5 De totale kosten vallen naar verwachting lager uit, waardoor per saldo middelen afgeboekt worden. Deze middelen zullen gebruikt worden om de luchtvaartproblematiek binnen dit artikel te dekken.
- ad 6 Dit betreft de middelen die overgeboekt worden naar artikel 11 ten behoeve van het burgermedegebruik van militaire velden en het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens.
- ad 7 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 8 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 9 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de VJN 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |          |        |         |               |        |        |        |        |
|---|----------|--------|---------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 12 Duurzame luchtvaart  | t/m 2002 | 2003   | 2004    | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                    |          |        | 47 871  | 53 540        | 55 131 | 56 415 | 56 415 |        |
| Nieuwe mutaties   |          |        | - 4 721 | 10 072        | 10 809 | 10 888 | 12 284 | 12 284 |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                    | 37 543   | 37 255 | 43 150  | <b>63 612</b> | 65 940 | 67 303 | 68 699 | 68 699 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)   |         |               |         |         |         |        |  |
|---|---------|---------------|---------|---------|---------|--------|--|
| Ontvangsten                               | 2004    | 2005          | 2006    | 2007    | 2008    | 2009   |  |
| 1. Ontvangsten GIS 1                      | - 1 117 | - 1 219       | - 995   | - 406   | 201     | 201    |  |
| 2. Ontvangsten GIS 2                      | - 3 500 | - 3 605       | - 4 092 | - 4 602 | - 3 813 | 3 813  |  |
| 3. Ontvangsten regionale luchthavens      | - 104   | - 104         | - 104   | - 104   | - 104   | - 104  |  |
| 4. Ontvangsten overige Schiphol projecten |         | 15 000        | 16 000  | 16 000  | 16 000  | 16 000 |  |
| <b>Totaal</b>                             | - 4 721 | <b>10 072</b> | 10 809  | 10 888  | 12 284  | 12 284 |  |

- ad 1–3 Deze mutaties betreffen een aanpassing van de verwachte opbrengsten uit geluidsheffingen door een teruggang in het aantal vluchten als gevolg van de oorlog in Irak, de uitbraak van de SARS-epidemie en de verslechterde wereldwijde en nationale economische situatie. Naar aanleiding hiervan is het voor de begroting gehanteerde groeipercentage van het aantal vluchten per jaar verlaagd van 3% naar 2%. De gehanteerde tarieven zijn vanaf 2005 gebaseerd op het wetswijzigingsvoorstel artikel 77 Luchtvaartwet.
- ad 4 Om naast de uitgaven voor GIS 1,2 en 3 ook de uitgaven voor de overige Schiphol projecten (woonschepen, behandeling en uitbetaling van schadeclaims en aankoop en sloop van woningen binnen de LIB-veiligheidsloopzone) te kunnen doorbelasten aan de sector, is met het wetswijzigingsvoorstel artikel 77 Luchtvaartwet een nieuwe heffing geïntroduceerd. Met deze nieuwe heffing kunnen alleen die uitgaven worden doorbelast welke VenW maakt na invoering van de wetswijziging.

### 13 VEILIGHEID WATER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |       |       |              |       |       |       |       |
|---|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| 13 Veiligheid water   | 2003  | 2004  | 2005         | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |       | 6 262 | 7 554        | 7 791 | 7 950 | 7 950 |       |
| 1e Suppl. wet 2004  |       | - 31  |              |       |       |       |       |
| Nieuwe mutaties   |       | 97    | 35           | - 46  | - 106 | - 106 | - 106 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 5 680 | 6 328 | <b>7 589</b> | 7 745 | 7 844 | 7 844 | 7 844 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |       |       |              |       |       |       |       |
|---|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| 13 Veiligheid Water   | 2003  | 2004  | 2005         | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |       | 7 159 | 8 160        | 8 024 | 7 950 | 7 950 |       |
| 1e Suppl. wet 2004  |       |       |              |       |       |       |       |
| Nieuwe mutaties   |       | 97    | 35           | - 46  | - 106 | - 106 | - 106 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 6 469 | 7 256 | <b>8 195</b> | 7 978 | 7 844 | 7 844 | 7 844 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |      |           |       |       |       |       |       |
|---|------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Verplichtingen/uitgaven                 | 2004 | 2005      | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |       |
| 1. Loonbijstelling                      | 42   | 52        | 51    | 51    | 51    | 51    | 51    |
| 2. Prijsbijstelling                     | 59   | 67        | 66    | 66    | 66    | 66    | 66    |
| 3. Taakstelling inkoop                  | - 4  | - 12      | - 12  | - 12  | - 12  | - 12  | - 12  |
| 4. Efficiency taakstelling sector Rijk  |      | - 12      | - 31  | - 31  | - 31  | - 31  | - 31  |
| 5. Kennistaakstelling                   |      | - 60      | - 120 | - 180 | - 180 | - 180 | - 180 |
| Totaal                                  | 97   | <b>35</b> | - 46  | - 106 | - 106 | - 106 | - 106 |

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.
- ad 5 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlo-

pend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de VJN 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |      |      |      |      |      |      |      |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| 13 Veiligheid Water  | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |      | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |      |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 17   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |

## 14 WATERBEHEER

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 14 Waterbeheer  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |        | 29 394 | 28 535        | 27 559 | 26 466 | 26 466 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | - 6 68 | 4 382         | 3 690  | 3 690  | 2 970  |        |
| Nieuwe mutaties   |        | 244    | 4 097         | 3 931  | 3 858  | 3 858  | 3 858  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 35 030 | 28 970 | <b>37 014</b> | 35 180 | 34 014 | 33 294 | 35 934 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 14 Waterbeheer  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |        | 28 523 | 27 664        | 26 688 | 26 466 | 26 466 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 3 100  | 6 082         | 3 690  | 3 690  | 2 970  |        |
| Nieuwe mutaties   |        | 244    | 4 097         | 3 931  | 3 858  | 3 858  | 3 858  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 30 793 | 31 867 | <b>37 843</b> | 34 309 | 34 014 | 33 294 | 35 934 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |      |              |       |       |       |       |
|---|------|--------------|-------|-------|-------|-------|
| Verplichtingen/uitgaven                 | 2004 | 2005         | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
| 1. loonbijstelling                      | 127  | 137          | 134   | 132   | 132   | 132   |
| 2. prijsbijstelling                     | 186  | 184          | 181   | 180   | 180   | 180   |
| 3. Van artikel 22.01.08                 |      | 4 515        | 4 515 | 4 515 | 4 515 | 4 515 |
| 4. Naar 22.01.99 RWS Buitenland         |      | - 500        | - 500 | - 500 | - 500 | - 500 |
| 5. Naar 22.01.03 (MOU Indonesië)        | - 50 | - 50         | - 50  |       |       |       |
| 6. Taakstelling inkoop                  | - 19 | - 43         | - 43  | - 43  | - 43  | - 43  |
| 7. Efficiency taakstelling sector Rijk  |      | - 26         | - 66  | - 66  | - 66  | - 66  |
| 8. Kennistaakstelling                   |      | - 120        | - 240 | - 360 | - 360 | - 360 |
| Totaal                                  | 244  | <b>4 097</b> | 3 931 | 3 858 | 3 858 | 3 858 |

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Deze mutatie betreft het overboeken van HGIS-gelabeld budget op artikel 22 naar artikel 14.01.08 ten behoeve van het programma Partners voor Water.
- ad 4 Dit betreft een technische mutatie van artikel 14.01.99 naar artikel 22.01.99.

- ad 5 Deze mutatie betreft de co-financiering van DGW aan het Memorandum of Understanding met Indonesië, via artikel 22.01.03 (Rijkswaterstaat).
- ad 6 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 7 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.
- ad 8 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de 1<sup>e</sup> suppletore wet 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |      |      |            |      |      |      |      |
|--|------|------|------------|------|------|------|------|
| 14 Waterbeheer   | 2003 | 2004 | 2005       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |      | 454  | 454        | 454  | 454  | 454  |      |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 593  | 454  | <b>454</b> | 454  | 454  | 454  | 454  |



## 16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |        |        |               |        |        |         |        |
|--|--------|--------|---------------|--------|--------|---------|--------|
| 16 Weer klimaat en seismologie                                     | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008    | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                       |        | 29 363 | 30 565        | 28 803 | 29 927 | 28 896  |        |
| 1e suppl. wet 2004   |        | 117    | 117           | 134    | 134    | 134     |        |
| Nieuwe mutaties  |        | 58     | - 321         | - 831  | - 949  | - 1 027 | 143    |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                       | 31 696 | 29 538 | <b>30 361</b> | 28 106 | 29 112 | 28 003  | 29 173 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |        |        |               |        |        |        |        |
|--|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 16 Weer, klimaat en seismologie                              | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                 |        | 30 095 | 29 833        | 29 535 | 29 195 | 29 195 |        |
| 1e suppl. wet 2004   |        | 117    | 117           | 134    | 134    | 134    |        |
| Nieuwe mutaties  |        | 62     | - 325         | - 827  | - 953  | - 590  | - 156  |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                 | 31 053 | 30 274 | <b>29 625</b> | 28 842 | 28 376 | 28 739 | 29 173 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |       |              |       |       |       |       |  |
|---|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|--|
| Verplichtingen/uitgaven                 | 2004  | 2005         | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |  |
| 1. Technische mutatie                   |       |              |       |       | 362   | 796   |  |
| 2. Centrale problematiek                | - 324 | - 255        | - 176 | - 47  | - 47  | - 47  |  |
| 3. Loonbijstelling 2004                 | 215   | 234          | 230   | 226   | 226   | 226   |  |
| 4. Prijsbijstelling 2004                | 183   | 184          | 183   | 182   | 183   | 183   |  |
| 5. Taakstelling inkoop                  | - 12  | - 25         | - 25  | - 25  | - 25  | - 25  |  |
| 6. Efficiency taakstelling sector Rijk  |       | - 213        | - 539 | - 539 | 539   | - 539 |  |
| 7. Kennis taakstelling                  |       | - 250        | - 500 | - 750 | - 750 | - 750 |  |
| Totaal                                  | 62    | <b>- 325</b> | - 827 | - 953 | - 590 | - 156 |  |

- ad 1 Deze mutatie betreft een begrotingsbijstelling naar aanleiding van afspraken die in het verleden zijn gemaakt.
- ad 2 Deze mutatie betreft de bijdrage van het KNMI aan de Centrale problematiek.
- ad 3 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 4 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

- ad 5 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 6 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.
- ad 7 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de 1<sup>e</sup> Suppletoire wet 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

## 17 RUIMTEVAART

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000) |          |       |        |              |       |        |        |        |
|---|----------|-------|--------|--------------|-------|--------|--------|--------|
| 17 Ruimtevaart  | t/m 2002 | 2003  | 2004   | 2005         | 2006  | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004  |          |       | 4 538  | 4 538        | 8 747 | 13 168 | 13 168 |        |
| 1e suppl. wet 2004  |          | 0     | 0      | 0            | 0     | 0      | 0      |        |
| Nieuwe mutaties   |          | 0     | 12 244 | 379          | 304   | 163    |        | 163    |
| Stand ontwerp-begroting 2005  | 106 565  | 2 439 | 16 782 | <b>4 917</b> | 9 051 | 13 331 | 13 168 | 13 331 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1 000) |  |        |        |               |        |        |        |        |
|---|--|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 17 Ruimtevaart  |  | 2003   | 2004   | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                  |  |        | 16 437 | 14 486        | 13 168 | 13 168 | 13 168 |        |
| 1e suppl. Wet 2004  |  |        | 190    | 190           | 130    | 0      | 0      |        |
| Nieuwe mutaties   |  |        | 215    | 189           | 174    | 163    | 163    | 163    |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                  |  | 16 405 | 16 842 | <b>14 865</b> | 13 472 | 13 331 | 13 331 | 13 331 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |  |      |            |      |      |      |      |
|---|--|------|------------|------|------|------|------|
| Verplichtingen/uitgaven                 |  | 2004 | 2005       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| 1. Prijsbijstelling                     |  | 215  | 189        | 174  | 163  | 163  | 163  |
| Totaal                                  |  | 215  | <b>189</b> | 174  | 163  | 163  | 163  |

ad 1 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

Het verschil tussen de verplichtingen en uitgaven mutatie betreft een doorgeschoven verplichting vanuit 2003 in het kader van de deelname aan het EUMETSAT programma MSG-4.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |  |      |      |            |      |      |      |      |
|---|--|------|------|------------|------|------|------|------|
| 17 Ruimtevaart  |  | 2003 | 2004 | 2005       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                    |  |      | 454  | 454        | 454  | 454  | 454  |      |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                    |  | 687  | 454  | <b>454</b> | 454  | 454  | 454  | 454  |

## 18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |         |         |                |        |         |         |        |
|---|---------|---------|----------------|--------|---------|---------|--------|
| 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat                                | 2003    | 2004    | 2005           | 2006   | 2007    | 2008    | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |         | 106 602 | 98 550         | 97 592 | 96 039  | 96 335  |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |         | - 5 734 | - 1 894        | - 542  | - 2 316 | - 4 275 |        |
| Nieuwe mutaties   |         | - 582   | 4 384          | 956    | - 2 997 | 489     | 489    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 113 276 | 100 286 | <b>101 040</b> | 98 006 | 90 726  | 92 549  | 97 619 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |         |                |        |         |        |        |
|---|--------|---------|----------------|--------|---------|--------|--------|
| 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat                          | 2003   | 2004    | 2005           | 2006   | 2007    | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |        | 107 743 | 98 550         | 97 592 | 96 335  | 96 335 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 353     | 353            | 429    | 429     | 429    |        |
| Nieuwe mutaties   |        | - 554   | 4 384          | 956    | - 2 997 | 489    | 489    |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 99 135 | 107 542 | <b>103 287</b> | 98 977 | 93 767  | 97 253 | 97 253 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)           |         |              |              |            |                |            |            |
|---|---------|--------------|--------------|------------|----------------|------------|------------|
| Uitgaven  | 2004    | 2005         | 2006         | 2007       | 2008           | 2009       |            |
| 1. Loonbijstelling                                | 667     | 713          | 705          | 690        | 690            | 690        |            |
| 2. Prijsbijstelling                               | 431     | 335          | 354          | 348        | 348            | 348        |            |
| 3. Verbetering kwaliteit taxivervoer              |         | 2 300        | 581          | 10         | 10             | 10         |            |
| 4. Digitale Tachograaf                            | - 6 140 | 760          | 2 283        | 301        | 374            | 374        |            |
| 5. Intertemporele schuif investering dienstauto's | 1 749   | - 437        | - 437        | - 437      | - 437          | - 437      |            |
| 6. Intertemporele schuif Baten-Lastendienst       |         | 650          | 350          | - 500      | - 500          | - 500      |            |
| 7. Bureau Bestuurlijke Boete                      | 1 500   | 1 300        | 1 300        | 1 300      | 1 300          | 1 300      |            |
| 8. Innoveren door digitaliseren                   | 2000    |              |              |            |                |            |            |
| 9. Financiële stimulering                         |         |              | - 3 005      | - 3 775    | - 362          | - 362      |            |
| 10. Bijdrage IVW aan centrale problematiek        | - 683   | - 514        | - 355        | - 96       | 96             | - 96       |            |
| 11. Taakstelling inkoop                           | - 78    | - 142        | - 142        | - 142      | - 142          | - 142      |            |
| 12. Efficiency taakstelling sector Rijk           |         | - 563        | - 642        | - 642      | - 642          | - 642      |            |
| 13. Kennistaakstelling                            |         | - 18         | - 36         | - 54       | - 54           | - 54       |            |
| <b>Totaal</b>                                     |         | <b>- 554</b> | <b>4 384</b> | <b>956</b> | <b>- 2 997</b> | <b>489</b> | <b>489</b> |

ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstellingstranche 2004

ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2004

ad 3 Deze mutatie vloeit voort uit een tweetal maatregelen (invoering boordcomputer en getuigschrift vakbekwaamheid chauffeurs) in

het domein taxivervoer, die tot doel hebben de kwaliteit van (de dienstverlening in) het taxivervoer te verhogen.

- ad 4 Door uitstel van de invoering van de digitale tachograaf met een jaar, worden de uitgaven in 2004 (vallen hierdoor lager uit) gespreid over 2005 en latere jaren.
- ad 5 Betreft de financiering (middels een kasschuif) van de vervanging van het wagenpark van de IVW.
- ad 6 Deze mutatie heeft betrekking op de budgetten die in 2005 en 2006 benodigd zijn in het kader van de ontwikkeling van IVW tot Baten-lastendienst. Deze budgetten worden in 2007 en 2008 terugbetaald.
- ad 7 Betreft de ophoging ten behoeve van het oprichten van een bureau Bestuurlijke boete. E.e.a. is reeds in de vorige begroting aangekondigd.
- ad 8 Met deze mutatie wordt een bijdrage geleverd aan de modernisering van het toezicht, de reductie administratieve lasten en de verbetering van publieksgerichte dienstverlening.
- ad 9 In 2003 is door de Minister besloten dat de middelen financiële stimulering ten gunste van VenW brede problematiek moeten worden ingezet. Dat is in 2006, 2007 en 2008 noodzakelijk.
- ad 10 Deze mutatie heeft betrekking op de bijdrage die geleverd moet worden aan de VenW problematiek.
- ad 11 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 12 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.
- ad 13 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de 1<sup>e</sup> suppletoire wet 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |        |         |               |        |        |        |        |
|---|--------|---------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat                              | 2003   | 2004    | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                    |        | 26 565  | 28 021        | 24 609 | 24 654 | 24 654 |        |
| 1e Suppl. wet 2004  |        | 200     | 200           | 200    | 200    | 200    |        |
| Nieuwe mutaties   |        | - 9 340 | 120           | 3 996  | 2 038  | 1 631  | 1 631  |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                    | 14 779 | 17 425  | <b>28 341</b> | 28 805 | 26 892 | 26 485 | 26 485 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |                |            |              |              |              |              |
|---|----------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Ontvangsten                             | 2004           | 2005       | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| 1. Digitale Tachograaf                  | - 10 840       | - 3 280    | 596          | - 1 362      | - 1 769      | - 1 769      |
| 2. Bureau Bestuurlijke Boete            | 1 500          | 3 400      | 3 400        | 3 400        | 3 400        | 3 400        |
| <b>Totaal</b>                           | <b>- 9 340</b> | <b>120</b> | <b>3 996</b> | <b>2 038</b> | <b>1 631</b> | <b>1 631</b> |

- ad 1 Deze mutatie heeft betrekking op de gevolgen van de vertraging in de invoering van de digitale tachograaf.
- ad 2 Vanaf 1 juli 2004 worden bij overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer bestuurlijke boetes opgelegd. De ontvangsten die worden gegenereerd door de oplegging van bestuurlijke boete, zullen ten gunste komen van de departementale begroting.

## 19 BIJDRAGE AAN HET INFRASTRUCTUURFONDS EN BDU

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |           |           |                  |           |           |           |           |
|---|-----------|-----------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Artikel 19 Bijdrage aan het<br>Infrastructuurfonds en BDU         | 2003      | 2004      | 2005             | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |           | 3 968 005 | 4 298 861        | 4 933 698 | 4 915 361 | 4 812 528 |           |
| Amendementen en nota van wijziging                                |           | 1 710     |                  |           |           |           |           |
| 1e suppl. wet 2004  |           | - 221 376 | 70 788           | 58 352    | 47 352    | 82 918    |           |
| Nieuwe mutaties   |           | - 99 263  | 2 525 838        | 1 107 461 | 1 146 105 | 1 127 718 |           |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 4 101 552 | 3 649 076 | <b>6 895 487</b> | 6 099 511 | 6 108 818 | 6 023 164 | 6 119 549 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |           |           |                  |           |           |           |           |
|---|-----------|-----------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Artikel 19 Bijdrage aan het<br>Infrastructuurfonds en BDU   | 2003      | 2004      | 2005             | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |           | 3 968 005 | 4 298 861        | 4 933 698 | 4 915 361 | 4 812 528 |           |
| Amendementen en nota van wijziging                          |           | 1 710     |                  |           |           |           |           |
| 1e suppl. wet 2004  |           | - 221 376 | 70 788           | 58 352    | 47 352    | 82 918    |           |
| Nieuwe mutaties   |           | - 99 263  | 1 094 740        | 1 053 880 | 1 022 729 | 1 103 925 |           |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 4 101 552 | 3 649 076 | <b>5 464 389</b> | 6 045 930 | 5 985 442 | 5 999 371 | 6 119 549 |

**Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)**

| Uitgaven  | Tegen-<br>boekings | 2004            | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             |
|---|--------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1. Taakstelling MR 16-4-2004                    | IF/div.            | - 142000        | - 143 000        | - 159 000        | - 174 000        | - 168 000        |
| 2. Naar 19.02: vorming BDU: deel IF             | IF/01.03           |                 | - 309 536        | - 310 355        | - 372 216        | - 432 425        |
| 3. Loonbijstelling                              | IF/div.            | 6 334           | 7 381            | 7 294            | 7 585            | 7 538            |
| 4. Prijsbijstelling                             | IF/div.            | 66 917          | 68 077           | 74 005           | 80 077           | 77 711           |
| 5. Project RIS en Inland Ecdis                  | 01                 | 900             | 900              | 450              |                  |                  |
| 6. VBS-tarief                                   | M01                | - 8 123         | - 8 123          | - 8 123          | - 8 123          | - 8 123          |
| 7. Uit IF 01.03: amendement SWOV                | 05                 |                 |                  |                  | - 400            | - 400            |
| 8. Uit IF 01.03: Interimregeling DV             | 05                 | - 20 587        |                  |                  |                  |                  |
| 9. Uit IF 01.03: Motie 31 Haersma Buma          | 05                 | - 1 000         | - 4 000          |                  |                  |                  |
| 10. Uit IF 01.03: aanloopkn. GDU (DO)           | 06                 | - 4 000         |                  |                  |                  |                  |
| 11. Uit IF 01.02: contract Railned              | 07                 | - 5 600         |                  |                  |                  |                  |
| 12. Naar IF 01.02: ProRail                      | 07                 |                 | 76 893           | 76 893           | 76 893           | 76 893           |
| 13. Uit IF 01.02: Uitplaatsing ProRail          | 07                 | - 5 500         |                  |                  |                  |                  |
| 14. Uit IF 01.03: Chipcard                      | 07                 |                 |                  | - 16 000         | - 24 000         | - 20 000         |
| 15. Uit IF 01.03: Kasschuif de Boer             | 07                 | - 13 050        |                  |                  |                  | 13 050           |
| 16. Luchtvaartproblematiek                      | div.               |                 | - 8 332          | 4 000            | 4 000            | 332              |
| 17. ZBO-taakstelling                            | 20                 | - 2 586         | - 1 446          | - 4 032          | - 7 653          | - 7 653          |
| 18. Exploitatie WST                             | 22                 | 37 800          | 37 800           | 37 800           | 37 800           | 37 800           |
| 19. Centrale problematiek                       | 21                 | - 7 568         | - 5 704          | - 3 937          | - 1 060          | - 1 060          |
| 20. Div. taakstell.: inkoop, efficiency, kennis | IF/div.            | - 1 200         | - 4 017          | - 5 035          | - 6 053          | - 6 053          |
| 21. Efficiencytaakstelling MR 26-12-2004        | IF/div.            |                 | - 5 556          | - 9 178          | - 12 800         | - 12 800         |
| 22. Fes-bruggetje                               |                    |                 | - 42 000         | - 62 000         | - 62 000         | - 62 000         |
| <b>Sub-totaal 19.01 Bijdrage IF</b>             |                    | <b>- 99 263</b> | <b>- 340 663</b> | <b>- 377 218</b> | <b>- 461 950</b> | <b>- 505 190</b> |
| 21. Vorming BDU                                 | 05                 |                 | 58 894           | 58 945           | 58 945           | 58 545           |
| 22. Vorming BDU                                 | 06                 |                 | 6 783            | 6 781            | 6 781            | 6 981            |
| 23. Vorming BDU                                 | 07                 |                 | 1 060 190        | 1 055 017        | 1 046 737        | 1 111 164        |
| 24. Vorming BDU                                 | IF/01.03           |                 | 309 536          | 310 355          | 372 216          | 432 425          |
| <b>Sub-totaal 19.02 Bijdrage BDU</b>            |                    |                 | <b>1 435 403</b> | <b>1 431 098</b> | <b>1 484 679</b> | <b>1 609 115</b> |
| <b>Totaal</b>                                   |                    | <b>- 99 263</b> | <b>1 094 740</b> | <b>1 053 880</b> | <b>1 022 729</b> | <b>1 103 925</b> |

Om een herhaling aan identieke toelichtingen te voorkomen wordt verwezen naar het artikel dat in de derde kolom van de bovenstaande tabel onder tegenboeking staat aangegeven. De verklaringen zijn terug te vinden in de Verdiepingsbijlage bij de genoemde artikelen. Wat betreft de boekingen t.a.v. de vorming van de BDU wordt voor de volledigheid ook verwezen naar de teksten zoals deze zijn opgenomen bij de betrokken beleidsartikelen en het niet-beleidsartikel 19.02.



## 20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

| Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |          |              |          |          |          |        |
|---|----------|--------------|----------|----------|----------|--------|
| 20 Nominaal en onvoorzien   | 2004     | 2005         | 2006     | 2007     | 2008     | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004   | - 1 679  | - 863        | - 3 563  | - 6 566  | - 6 566  |        |
| 1e Suppl. wet 2004  | - 38 292 | - 37 469     | - 47 929 | - 57 128 | - 52 829 |        |
| Nieuwe mutaties   | 44 729   | 40 131       | 51 405   | 65 729   | 60 428   | 60 428 |
| Stand ontwerpbegroting 2005   | 4 758    | <b>1 799</b> | - 87     | 2 035    | 1 033    | 1 033  |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |               |               |               |               |               |               |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Verplichtingen/uitgaven                 | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          |
| 1. Looncompensatie 2004                 | - 23 244      | - 24 987      | - 24 834      | - 24 686      | - 25 086      | - 25 086      |
| 2. Prijscompensatie 2004                | - 81 625      | - 81 620      | - 87 270      | - 93 157      | - 91 058      | - 91 058      |
| 3. Overig                               | 865           | 880           | - 935         | 1 567         | - 493         | - 493         |
| 4. Taakstelling MR-besluit 22-08-03     | 2 586         | 1 446         | 4 032         | 6 593         | 7 653         | 7 653         |
| 5. Taakstelling MR-besluit 16-04-04     | 142 000       | 143 000       | 159 000       | 174 000       | 168 000       | 168 000       |
| 6. Loonbijstelling                      | 4 147         | 1 412         | 1 412         | 1 412         | 1 412         | 1 412         |
| <b>Totaal</b>                           | <b>44 729</b> | <b>40 131</b> | <b>51 405</b> | <b>65 729</b> | <b>60 428</b> | <b>60 428</b> |

- ad 1      Dit betreft de verdeling van de loonbijstelling over de beleidsartikelen.
- ad 2      Dit betreft de verdeling van de prijsbijstelling over de beleidsartikelen.
- ad 3      Dit betreft afrondingen en diversen.
- ad 4      Dit betreft de definitieve verwerking van de ZBO-taakstelling naar aanleiding van de Ministerraad van 22 augustus 2003 op ProRail. Deze (op dit artikel geparkeerde) efficiency taakstelling wordt nu ten laste gebracht van artikel IF 01.02.04 Railwegen.
- ad 5      In de eerste suppletoire begroting 2004 is de taakstelling naar aanleiding van de Ministerraad van 16 april 2004 (Voorjaarsnota) tijdelijk geparkeerd op dit artikel. Door middel van deze begroting wordt de taakstelling binnen VenW concreet ingevuld.
- ad 6      Dit betreft een compensatie van BZK ten behoeve van de WAO en negatieve arbeidsvoorwaardenruimte.

## 21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |         |         |                |         |         |         |         |
|---|---------|---------|----------------|---------|---------|---------|---------|
| 21 Algemeen departement   | 2003    | 2004    | 2005           | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                       |         | 198 161 | 187 217        | 191 308 | 192 124 | 192 124 |         |
| 1e Suppl. wet 2004  |         | - 3 087 | - 4 576        | - 2 938 | - 57    | 954     |         |
| Nieuwe mutaties   |         | 12 699  | 13 602         | 8 861   | 2 353   | 12      | - 1 147 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                       | 246 449 | 207 773 | <b>196 243</b> | 197 231 | 194 420 | 193 090 | 192 498 |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |         |         |                |         |         |         |         |
|---|---------|---------|----------------|---------|---------|---------|---------|
| 21 Algemeen departement                                     | 2003    | 2004    | 2005           | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                 |         | 198 578 | 187 600        | 191 691 | 192 494 | 192 494 |         |
| 1e Suppl. wet 2004  |         | 14 463  | 3 709          | 1 217   | 1 217   | 1 151   |         |
| Nieuwe mutaties   |         | 17 787  | 14 621         | 8 900   | 1 983   | - 385   | - 1 147 |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                 | 234 172 | 230 828 | <b>205 930</b> | 201 808 | 195 694 | 193 260 | 192 498 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |               |               |              |              |              |                |
|---|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Verplichtingen/uitgaven                 | 2004          | 2005          | 2006         | 2007         | 2008         | 2009           |
| 1. loonbijstelling                      | 1 162         | 1 109         | 1 048        | 1 043        | 1 042        | 1 042          |
| 2. prijsbijstelling                     | 1 349         | 1 301         | 1 450        | 1 478        | 1 511        | 1 511          |
| 3. Centrale problematiek                | 8 772         | 6 624         | 4 571        | 1 231        | 1 231        | 1 231          |
| 4. Begroting Koninklijk Huis            | 415           | 415           | 415          | 415          | 415          | 415            |
| 5. Herhuisvesting BSK                   | 6 800         | 6 800         | 6 000        | 2 400        |              |                |
| 6. Reductie Administratieve Lasten      | 440           | 440           |              |              |              |                |
| 7. correctie huurbudgetten              |               |               |              |              |              | - 762          |
| 8. taakstelling inkoop                  | - 392         | - 917         | - 917        | - 917        | - 917        | - 917          |
| 9. Efficiency taakstelling sector Rijk  |               | - 1 311       | - 3 827      | - 3 827      | - 3 827      | - 3 827        |
| 10. Fes-bijdrage Connekt                | - 759         |               |              |              |              |                |
| 11. HGIS                                |               | 160           | 160          | 160          | 160          | 160            |
| <b>Totaal</b>                           | <b>17 787</b> | <b>14 621</b> | <b>8 900</b> | <b>1 983</b> | <b>- 385</b> | <b>- 1 147</b> |

- ad 1 Deze mutatie betreft de loonbijstelling tranche 2004.
- ad 2 Deze mutatie betreft de prijsbijstelling tranche 2004.
- ad 3 Dit betreft centrale VenW-problematiek. De centrale problematiek heeft voornamelijk betrekking op ICT-investeringen als SAP-payroll, Microsoft Licenties en projectkosten op het gebied van kennis en integriteit.

- ad 4 VenW is wettelijk verplicht declaraties van het Koninklijk Huis te voldoen. De door het Koninklijk Huis ingediende begroting is hoger dan het reeds beschikbare bedrag binnen de VenW begroting.
- ad 5 Deze mutatie houdt verband met het project herhuisvesting van de bestuurskern van Verkeer en Waterstaat. Voor het bewerkstelligen van een intensieve samenwerking tussen de beleidsdirectoraten en de concernstaf is gekozen om deze directoraten inclusief de minister, de staatssecretaris, SG-functie en de Bestuursraad in het pand aan de Plesmanweg te huisvesten. Tevens zal het pand op een aantal punten een sobere renovatie ondergaan.
- ad 6 Per 1 oktober 2003 is de Projectdirectie administratieve lastenvermindering en innovatie regelgeving (ALIN) ingesteld om VenW in staat te stellen te voldoen aan de afspraken in het Hoofdlijnenakkoord 2003 (Balkenende II) met betrekking tot de reductie administratieve lasten. De projectdirectie verricht VenW-brede werkzaamheden. De budgettoevoeging op dit artikel betreft de personele uitgaven. Dekking is ten laste van VenW brede beeld gebracht.
- ad 7 Deze mutatie betreft een rijksbrede correctie van de huurgelden die eind jaren negentig aan de departementale begrotingen zijn toegevoegd.
- ad 8 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 9 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiele uitgaven.
- ad 10 In de slotwet 2003 is voor Connekt € 759 000 meer opgevraagd bij het Fes dan begroot. Dit bedrag wordt verrekend met de binnen het Fes gereserveerde bijdrage voor Connekt in 2004.
- ad 11 Deze mutatie heeft betrekking op de uit het HGIS beschikbaar gestelde middelen ten behoeve van een verkeersattaché in Brussel.

De verplichtingenmutaties wijken enigszins af van de uitgavenmutaties als gevolg van een technische verplichtingverschuiving.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1000) |        |          |               |        |        |        |        |
|--|--------|----------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>21 Algemeen departement</b>                                 | 2003   | 2004     | 2005          | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   |
| Stand ontwerpbegroting 2004                                    |        | 10 164   | 7 744         | 7 744  | 7 652  | 7 652  |        |
| 1e Suppl. wet 2004   |        | 52 986   | 2 826         | 3 576  | 3 576  | 2 856  |        |
| Nieuwe mutaties  |        | - 45 933 | - 537         | 463    | 555    | - 345  | 7 700  |
| Stand ontwerpbegroting 2005                                    | 22 765 | 17 217   | <b>10 033</b> | 11 783 | 11 783 | 10 163 | 16 403 |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000) |          |              |         |         |         |       |
|---|----------|--------------|---------|---------|---------|-------|
| <b>ontvangsten</b>                      | 2004     | 2005         | 2006    | 2007    | 2008    | 2009  |
| 1. FES-correctie                        |          | - 4 537      | - 4 537 | - 4 445 | - 4 445 |       |
| 2. Transumo                             | 4 200    | 4 000        | 5 000   | 5 000   | 4 100   | 7 700 |
| 3. Vermogensconversie RDW en LVNL       | - 50 000 |              |         |         |         |       |
| 4. Fes bijdrage Connekt en EMR          | - 133    |              |         |         |         |       |
| Totaal                                  | - 45 933 | - <b>537</b> | 463     | 555     | - 345   | 7 700 |

- ad 1 In het verleden zijn ten onrechte ontvangsten geëxtrapoleerd. Dit wordt nu gecorrigeerd.
- ad 2 Dit betreft een subsidie van het Fonds Economische Structuurversterking voor het onderzoeksprogramma «transitie duurzame mobiliteit»(Transumo).
- ad 3. In de eerste suppletore begroting 2004 is de Kamer geïnformeerd over het voorstel met betrekking tot het uit hoofde van een vermogensconversie overdragen van het surplus aan eigen vermogen bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Dit is budgettair verwerkt door de ontvangsten te verhogen met respectievelijk € 32 mln. en € 18 mln. Om niet vooruitlopend op de vermogensvoorstellen voor ZBO's (in IBO), al een vermogensconversie uit te voeren, wordt nu afgezien van het voorstel. Eventuele vermogensvoorstellen lopen nu mee in de totale discussie over het IBO VOR. De Kamer wordt hierover nader geïnformeerd via het het IBO rapport en de nog nader op te stellen kabinetsreactie.

## 22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

| Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |           |         |          |                |          |          |          |          |
|--|-----------|---------|----------|----------------|----------|----------|----------|----------|
| 22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie                                 | t/m 2002  | 2003    | 2004     | 2005           | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                       |           |         | 228 778  | 191 075        | 182 084  | 205 515  | 207 697  |          |
| 1e suppl. wet 2004   |           |         | - 12 639 | 14 065         | 2 599    | - 206    | - 206    |          |
| Nieuwe mutaties  |           |         | - 9 492  | - 9 330        | - 23 677 | - 44 790 | - 45 178 | - 45 178 |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                       | 1 206 252 | 286 053 | 206 647  | <b>195 810</b> | 161 006  | 160 519  | 162 313  | 166 466  |

| Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |  |         |          |                |          |          |          |          |
|--|--|---------|----------|----------------|----------|----------|----------|----------|
| 22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie                           |  | 2003    | 2004     | 2005           | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                 |  |         | 276 969  | 227 193        | 212 624  | 218 755  | 230 255  |          |
| Amendementen/NvW   |  |         |          |                |          |          |          |          |
| 1e suppl. wet 2004   |  |         | - 12 735 | - 467          | 1 331    | - 7 111  | - 18 641 |          |
| Nieuwe mutaties  |  |         | - 43 909 | - 44 971       | - 47 096 | - 45 178 | - 45 148 | - 45 178 |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                 |  | 313 848 | 220 325  | <b>181 755</b> | 166 859  | 166 466  | 166 466  | 166 466  |

| Specificatie nieuwe mutaties (x € 1000)   |  |          |                 |          |          |          |          |
|---|--|----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| Uitgaven                                  |  | 2004     | 2005            | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     |
| 1 Looncompensatie                         |  | 1 192    | 1 261           | 1 221    | 1 198    | 1 198    | 1 198    |
| 2 Prijscompensatie                        |  | 2 204    | 1 846           | 1 584    | 1 617    | 1 617    | 1 617    |
| 3 Inkoopstaakstelling                     |  | - 181    | - 444           | - 444    | - 444    | - 444    | - 444    |
| 4 Efficiencytaakstelling sector Rijk      |  |          | - 1 236         | - 1 627  | - 1 627  | 1 627    | - 1 627  |
| 5 Exploitatiebijdrage WST                 |  | - 37 800 | - 37 800        | - 37 800 | 37 800   | - 37 800 | - 37 800 |
| 6 SWOV naar HXII 05                       |  |          |                 |          | - 3 410  | - 3 410  | - 3 410  |
| 7 Bijdrage MOU-UNESCO                     |  | 50       | 50              | 50       |          |          |          |
| 8 Overheveling HGIS middelen naar HXII 14 |  |          | - 4 515         | - 4 515  | 4 515    | - 4 515  | - 4 515  |
| 9 Bijdrage Bureau Buitenland              |  |          | 500             | 500      | 500      | 500      | 500      |
| 10 Desaldering                            |  |          |                 |          |          | 30       |          |
| 11 Problematiek VenW                      |  | - 10 000 | - 4 400         | - 5 600  |          |          |          |
| 12 EMR                                    |  | 626      |                 |          |          |          |          |
| 13 Kennistaakstelling                     |  |          | - 233           | - 465    | - 697    | - 697    | - 697    |
| <b>Totaal</b>                             |  | - 43 909 | <b>- 44 971</b> | - 47 096 | - 45 178 | - 45 148 | - 45 178 |

ad 1 Dit betreft de loonbijstelling tranche 2004.

ad 2 Dit betreft de prijsbijstelling tranche 2004.

- ad 3 Deze mutatie betreft de rijksbrede verwerking van de in de begroting 2004 bij het ministerie van EZ geparkeerde besparing op professioneel inkopen en aanbesteden uit het Hoofdlijnenakkoord (Balkenende II).
- ad 4 Deze mutatie betreft een additionele Rijksbrede efficiencykorting op materiële uitgaven.
- ad 5 Dit betreft een technische overboeking van de exploitatiebijdrage WST van Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds. De middelen worden, als gevolg van de omzetting van de bijdrage ten behoeve van veren naar tunnel, ondergebracht op Beheer en Onderhoud Rijkswegen (IF 01.01.04).
- ad 6 Met deze boeking is het amendement 28 600 XII nr. 24 op de begroting van 2003 t.b.v. de financiering SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) structureel verwerkt.
- ad 7 Betreft overboeking van artikel 14.01.99 voor participatie van DG Water in de financiering van een MOU met UNESCO-IHE.
- ad 8 De HGIS middelen «Partners voor Water» worden overgeboekt naar artikel 14 om alle HGIS-middelen, vallende onder de interdepartementale stuurgroep Partners voor Water, op 1 artikel te verantwoorden.
- ad 9 Het gaat om een bijdrage aan de buitenlandactiviteiten van Rijkswaterstaat, uit artikel 14.
- ad 10 Betreft een saldering van de ontvangsten en uitgaven ten behoeve van de vervroegde aflossing N11.
- ad 11 Betreft de bijdrage aan de generale VenW problematiek.
- ad 12 In de slotwet 2003 is € 626 000 van de bijdrage Fes voor EMR aan het Fes teruggegeven. Dit bedrag wordt in 2004 weer bij het Fes opgevraagd.
- ad 13 Deze mutatie betreft de technische verwerking van een taakstelling opgelegd aan de GTI's (MR 16-4-2004) vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van de uitkomsten van de Commissie Wijffels («Evaluatie Brugfunctie TNO/GTI's»). In de 1<sup>e</sup> suppletoire wet 2005 of ontwerp-begroting 2006 zal verdere verwerking plaatsvinden.

| Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x € 1000) |        |          |               |         |          |          |        |
|---|--------|----------|---------------|---------|----------|----------|--------|
| 22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie                              | 2003   | 2004     | 2005          | 2006    | 2007     | 2008     | 2009   |
| Stand ontwerp-begroting 2004                                    |        | 26 499   | 10 948        | 16 369  | 22 006   | 33 506   |        |
| Amendementen/NvW  |        |          |               |         |          |          |        |
| 1e suppl. wet 2004  |        | - 13 245 |               | - 5 421 | - 11 058 | - 22 588 |        |
| Nieuwe mutaties   |        |          |               |         |          | 30       |        |
| Stand ontwerp-begroting 2005                                    | 63 698 | 13 254   | <b>10 948</b> | 10 948  | 10 948   | 10 948   | 10 948 |

De nieuwe mutatie betreft de saldering ontvangsten met de uitgaven in het kader van de vervroegde aflossing N11.

## 9. BIJLAGE MOTIES EN TOEZEGGINGEN

### a. Door de Staten-Generaal aanvaarde moties – peildatum 13 juli 2004

| Omschrijving:   | Vindplaats:  | Stand van zaken:  |
|---|--|---|
| Motie lid Geluk cs met het verzoek aan de regering samen met de provincie Zuid-Holland binnen 2 jaar een verkenning op te stellen van een integrale multifunctionele, duurzame en gefaseerde kustuitbreiding, waarbij veiligheid, nut, noodzaak, maatschappelijk draagvlak, de mogelijkheid van PPS-constructie en een maatschappelijke KBA centraal staan en dit aan de Tweede Kamer voor te leggen. | Begrotingsbehandeling VenW 4/5 en 6-11-03 (29 200 XII, nr. 37) | De Kamer wordt vóór het eind van 2004 geïnformeerd over de resultaten van de eerste fase van deze verkenning.   |
| Motie lid Hofstra c.s. om de taakstelling m.b.t. ziekteverzuim alleen door te voeren in gebieden waar het OV niet is aanbesteed en de korting te laten afhangen van het daadwerkelijke ziekteverzuim.   | Begrotingsbehandeling VenW 4/5 en 6-11-03 (29 200 XII, nr. 39) | De Kamer is bij brief van 5 december 2003 geïnformeerd hoe met deze motie zal worden omgaan. In het AO van 10 december 2003 bleek u met de voorgestelde uitvoeringswijze te kunnen instemmen (namelijk generieke verdeling over 2004 en vanaf 2005 korting afhankelijk van het ziekteverzuim). Stand van zaken brief is naar de Kamer gegaan op 8-juli 2004.  |
| Motie Hofstra c.s. over de snelheidslimiet op snelwegen.  | Begrotingsbehandeling VenW 4/5 en 6-11-03 (29 200 XII, nr. 40) | In de brief van 24 februari 2004 is aangegeven dat uitvoering van deze motie gekoppeld wordt aan een eerdere toezegging tijdens het AO snelheidslimieten om voorstellen te doen voor zekere flexibilisering van de snelheden. De Kamer, zo staat in die brief gemeld, zou uiterlijk 1 juli 2004 de resultaten worden toege-stuurd. Uitvoering van de toezegging vereist echter een Europees aan te besteden onderzoek. Omdat het wenselijk is de uitvoering van de motie gekoppeld te houden aan de gedane toezegging, betekent dit dat ik uw Kamer pas in oktober 2004, en niet zoals eerder toegezegd uiterlijk 1 juli 2004, zal kunnen informeren. Overigens is in het overleg met het ministerie van Justitie over flexibilisering van snelheden ook de motie Verdaas en Hofstra (nr. 30) meegenomen. In een brief van 19 mei 2004 van de minister van Justitie is de Kamer mede namens de minister van VenW hierover geïnformeerd. Deze brief is ook besproken tijdens het AO Puntenstelsel Rijbewijs op 15 juni 2004. |
| Motie Hermans met het verzoek de doorstroming op het onderliggend wegennet te bevorderen en daarvoor een plan van aanpak naar de Tweede Kamer te sturen.  | Begrotingsbehandeling VenW 4/5 en 6-11-03 (29 200 XII, nr. 43) | Dit onderwerp maakt deel uit van de Nota Mobiliteit (waarin ook voortgeborduurd wordt op het rapport van de commissie Luteijn). In oktober 2004 is de Nota Mobiliteit deel 1 gereed die dan vervolgens aan de Kamer kan worden toegestuurd.   |



| Omschrijving:  | Vindplaats:  | Stand van zaken:  |
|--|--|---|
| De motie-Mastwijk c.s. over beschikbaarheid financiële middelen ten behoeve van Mediapark Hilversum/A1.    | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 60) | De regio is verschillende varianten aan het onderzoeken om de bereikbaarheid van het mediapark Hilversum te verbeteren. Al deze voorstellen dienen voorzien te zijn van een verkeerskundige en financiële onderbouwing. Het voorstel dat de regio aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal doen om voor een van de varianten te kiezen, zal een door de gehele regio gedragen voorstel moeten zijn. Door de val van het College van B&W op 10 juni 2004, is de regio nu tijd gegund tot 1 september 2004 om met een voorstel te komen. De Kamer zal omstreeks 15 september 2004 geïnformeerd kunnen worden over de voorstellen van de regio en de reactie daarop. |
| De motie-Mastwijk c.s. over het beschikbaar stellen van 344 miljoen euro voor de spoortunnel Delft na 2010 | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 88) | De Kamer wordt over het verlengde MIT in het algemeen en uitvoering van deze motie in het bijzonder geïnformeerd, gelijktijdig met het uitbrengen van de Nota Mobiliteit (PKB deel I) in oktober 2004.  |
| De motie-Mastwijk c.s. over de N35 in de kom van Nijverdal.  | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 89) | De HID Oost-Nederland heeft het initiatief genomen om in overleg met alle partijen, binnen de gegeven randvoorwaarden en het budget, de oplossing voor het Combiplan Nijverdal te optimaliseren. Naar verwachting wordt de Kamer in juli 2004 nader geïnformeerd. Dit is de Kamer gemeld bij brief van 1 juli 2004.   |
| De gewijzigde motie-Hofstra c.s. over een proefproject dubbeldeksweg.                                      | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 91) | Aan de motie wordt invulling gegeven door opname van een dubbeldekssnelweg als volwaardig alternatief in de mogelijke planstudie A27 Breda-Utrecht. Regionale partijen en de stichting HSW worden daarbij betrokken (de stichting Hoge SnelWeg (HSW) heeft positief gereageerd op dit voorstel). De Kamer is hierover per brief van 1 juli 2004 geïnformeerd.   |
| De motie-Duyvendak c.s. over het beleid inzake gelijkvloerse overgangen.                                   | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 93) | Het beleid ten aanzien van overwegen is onderdeel van het railveiligheidsbeleid. Conform de toezegging in het AO van 27 mei 2004 zal dit najaar de nota aan de Kamer worden toegestuurd.  |

| Omschrijving:  | Vindplaats:  | Stand van zaken:  |
|--|--|---|
| De gewijzigde motie-Hofstra c.s. over het project Haak om Leeuwarden.  | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 100)                          | Uitvoering van de motie zal in principe gestalte krijgen bij de verlenging van het MIT voor de periode 2011–2014. Het project kan echter pas beoordeeld worden als de Trajectnota/MER gereed is. Deze Trajectnota is vertraagd omdat de gemeente Leeuwarden meer tijd nodig heeft voor het vooronderzoek. De Trajectnota zal daarom pas na de zomer van 2004 gereed zijn.                               |
| De gewijzigde motie-Hofstra c.s. over de stationsprojecten Arnhem en Breda.  | Nota-overleg MIT 8-12-03 en 15-12-03<br>(29 200-XII, nr. 101)                          | De motie is betrokken bij de begrotingsvoorbereiding 2005. De Kamer wordt in september 2004 over de besluitvorming geïnformeerd.  |
| Motie Van der Vlies verzoekt de regering uiterlijk in januari 2005 te komen met de resultaten van de monitor over het jaar 2004, samen met een analyse van de eventueel geconstateerde knelpunten, en waar nodig een oplossing hiervoor aan te dragen.   | AO Boven regionaal vervoer gehandicapten 10-03-04 en 16-03-04<br>(29 200 XVI, nr. 199) | Aan deze motie zal ik uitvoering geven door uw Kamer in het najaar 2004 mede namens mijn collega van VWS een stappenplan aan te bieden met daarin een analyse van eventuele knelpunten en oplossingen. Voor wat betreft de monitor over 2004 wil ik aansluiten bij de motie van Miltenburg (29 200 XVI, nr. 200) en wil ik deze dus onderdeel laten zijn van het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat. |
| Motie Van Miltenburg, Mosterd, Tonkens, Van der Vlies, Van Dijken, Van der Ham, Nawijn verzoekt de regering jaarlijks aan de Tweede Kamer te laten weten wat er in het verslagjaar is gedaan om het stads- en streekvervoer en stations meer toegankelijk te maken voor mensen met een functiebeperking. | AO Boven regionaal vervoer gehandicapten 10-03-04 en 16-03-04<br>(29 200 XVI, nr. 200) | Aan de motie zal gevolg worden gegeven door in het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat hierop in te gaan. De eerstvolgende gelegenheid is het jaarverslag over 2004.  |
| Motie Hermans verzoekt de regering jaarlijks, te beginnen met cijfers over 2003 d.m.v. representatief onderzoek van het logboek van VenW de aanrijtijden van bergers te onderzoeken en hiermee de ontwikkelingen te monitoren.   | V.A.O. Bergingsproblematiek 16-03-04<br>(29 200 XII, nr. 120)                          | Naar aanleiding van de motie is de Stichting Incident Management Nederland gevraagd om een monitoringssysteem in te richten. Gelijktijdig is VenW in april 2004 gestart met het invoeren van een voorlopig systeem voor het registreren van gegevens over aanrijtijden van bergers. De eerste indicatieve resultaten van dit systeem kunnen in oktober 2004 aan de Kamer worden gerapporteerd.          |

| Omschrijving:   | Vindplaats:  | Stand van zaken:  |
|---|--|---|
| Motie Luchtenveld, uiterlijk september 2004 aan Tweede Kamer te berichten de ontwikkelingen inzake de bergingsproblematiek, waaronder de wijze waarop gunning op het wegennet en het onderliggend wegennet heeft plaatsgevonden.  | V.A.O. Bergingsproblematiek<br>16-03-04<br>(29 200 XII, nr. 125)       | Ik heb mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gevraagd om de behandeling van het eerste onderdeel (te weten de hulp aan beknelde slachtoffers) over te nemen, omdat dit tot zijn verantwoordelijkheid behoort. Voor het tweede onderdeel (het vrij rijden op de scanner) heb ik al eerder uitgesproken dat scannerrijden ongewenst is. Ik heb de bergers ook opgeroepen zich van scannerrijden te onthouden. Tot slot vraagt de motie de Kamer te informeren over de ontwikkelingen van de gunningen van het bergingswerk. Ik zal de Kamer in het najaar 2004 een brief sturen. |
| Motie Hofstra c.s. over tijdige en volledige realisatie de voorgenomen bediening van de HSL voor Den Haag en Breda.   | V.A.O. HSL-Zuid stemmingen<br>27-04-04<br>(22 026, nr. 193)            | De Kamer is 1 juni 2004 geïnformeerd over een eerste stand van zaken.   |
| Motie lid Van Hijum c.s. roept de regering op om op de uniformiteit in de toepassing van de veiligheids-codes door havens en haventerminals, alsmede in de bekostiging zowel nationaal als in Europees verband krachtig te bevorderen en een toename van de administratieve lasten en andere beperkingen voor zee- en binnenvaart zoveel mogelijk te voorkomen. | Plenaire behandeling Havenbeveiligingswet 17-06-04<br>(29 468, nr. 9)  | Motie is aangemerkt als ondersteuning van het beleid. Uniformiteit wordt bewerkstelligd door de instelling van de Landelijke beoordelingsteams die de beveiliging beoordelen.   |
| De gewijzigde motie-Van Lith c.s. over een gelijk speelveld en uniforme meetmethode voorwaarden nieuw waterbeleid.  | Wetgevingsoverleg EG-kaderrichtlijn water 24-06-04<br>(28 808, nr. 16) | Bij de voorbereiding en bij het stellen van nadere regels t.b.v. de uitvoering van de KRW zal worden toegezien op het zo veel mogelijk bereiken van het gelijke speelveld. Deze actie wordt ingevuld t/m 2009 (Stroomgebieds-beheersplannen). Ten aanzien van uniforme meetmethoden bestaat aarzeling, want maatwerk is gewenst en Nederland kan uniformiteit van meetmethoden in Europees verband niet afdwingen.  |
| Motie Hofstra over de Europese regels inzake APK-keuringen.   | VAO Evaluatie APK 01-07-04<br>(29 467, nr. 5)                          | De Kamer zal hierover eind 2004 worden geïnformeerd.  |
| Motie Gerkens c.s. over de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen.  | VAO Stationsfietsenstallingen 01-07-04<br>(29 200 XII, nr. 141)        | De vervoerconcessie wordt aangepast in lijn met de motie Gerkens.   |

| Omschrijving:  | Vindplaats:   | Stand van zaken:   |
|--|---|--|
| Motie Dijkema c.s. over de uitkomsten van de TCI.  | VAO Zuiderzeelijn 01-07-04<br>(27 658, nr. 13)              | Het feitelijk ondertekenen van de Samenwerkingsovereenkomst zal worden uitgesteld totdat met de Kamer over de Samenwerkingsovereenkomst is gesproken en de Kamer daarbij de resultaten van de TCI heeft kunnen betrekken. De uitkomsten van de TCI is voorzien in november 2004. Bekeken wordt of het werkproces dusdanig kan worden ingericht dat de vertraging voor de start van de prijsvraag in maart 2005 zo veel mogelijk wordt voorkomen. Daarbij zal ook aan de orde moeten komen de navolgende punten uit het AO van 23 en 30 juni 2004, vijf momenten waarop de Kamer expliciet een besluit kan nemen over de vervolgstappen; wat de inhoud is van het dan te nemen besluit en welke ruimte er over blijft in het vervolg van het proces en wat de criteria zijn op basis waarvan de Kamer een besluit moet nemen. |
| Gewijzigde motie Hofstra c.s. gewijzigd over de precieze inhoud van het project  | VAO Zuiderzeelijn 01-07-04<br>(27 658, nr. 14)              | De start van de prijsvraag is voorzien in maart 2005. Voor de Hanzelijn-plus en Intercity worden mogelijkheden voor snelheidsverhogingen naar 200 km/h, inclusief financiële consequenties en PPS-mogelijkheden voor de infrastructuur meegenomen. Bij de besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag kunnen de referentie-alternatieven worden betrokken. Deze besluitvorming is voorzien begin 2006.   |
| Motie Van Hijum/Hofstra over de belastingen op automobilititeit.   | VAO Nota Mobiliteit 01-07-04<br>(29 644, nr. 2)             | Er wordt interdepartementaal een reactie voorbereid. Ambtelijk Financiën werkt voorstel uit.   |
| Motie Van der Staaij/Geluk over het benodigde gemeentelijke instrumentarium ter financiering van de watersysteemtaken.                     | VAO IBO bekostiging waterbeheer 01-07-04<br>(29 428, nr. 2) | In overleg met Ministeries van BZK en VROM zal een verkenning worden uitgevoerd naar de mogelijkheden om de gemeentelijke watersysteemopgaven te bekostigen.   |
| Motie Van Lith/Geluk over informatie over de te kiezen opties, de verbetering van doelmatigheid en voortgang van samenwerking in de regio. | VAO IBO bekostiging waterbeheer 01-07-04<br>(29 428, nr. 3) | Door de staatssecretaris van VROM is tijdens de Kamer behandeling aangegeven dat hij het doel, verhogen doelmatigheid, belangrijker vindt dan het middel. VenW zal samen met VROM uitwerking geven aan mogelijkheden doelmatigheid te vergroten, zonder op voorhand uit te gaan van 1 waterrekening en 1 tarief in de waterketen.  |

**b. Door bewindslieden gedane toezeggingen – Peildatum 13 juli 2004**

| Omschrijving:   | Vindplaats:   | Stand van zaken:  |
|---|---|---|
| De Tweede Kamer ontvangt de nieuwe risicoatlas spoor medio 2004.  | AO Externe veiligheid en transport<br>24-9-03                                     | De risicoatlas zal medio november 2004 gereed zijn.   |
| De Tweede Kamer zal op de hoogte gehouden worden van belangrijke mijlpalen in de ontwikkelingen inzake regulering van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen.   | AO Externe veiligheid en transport<br>24-9-03                                     | Medio 2005 zal een dergelijke regeling te rapporteren zijn.   |
| In de afgelopen jaren is bij aanleg van nieuwe projecten geen rekening gehouden met budgetten van onderhoud die met deze projecten samenhangen. De Minister zegt de Tweede Kamer toe dat voortaan voor elk project dat wordt aangelegd een onderhoudsbudget beschikbaar wordt gesteld. Alles wat gebouwd wordt moet onderhouden worden. | AO Begrotingsonderzoek 22-10-03<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer<br>19-04-04 | Dit is een continu aandachtspunt en loopt mee in de begrotingsvoorbereiding.  |
| De Tweede Kamer ontvangt een communicatieplan inzake doel snelhedenbeleid (m.n. vanwege geluid/emissie).  | AO Snelheidslimieten 23-10-03   | De Kamer ontvangt na de zomer 2004 een brief over de 80 km-wegen waarin dit plan meegaat.   |
| De Tweede Kamer ontvangt de beoordeling door IVW van de overschrijding van regels voor het gebruik van het luchtruim door LVNL.   | AO Schiphol 28-10-03<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer<br>19-04-04            | De Kamer is bij brief van 29 januari 2004 geïnformeerd.   |
| Begin volgend jaar 2004 toesturen aan de Tweede Kamer een verder uitgewerkt plan voor de monitoring en de evaluatie in 2006.  | AO Schiphol 28-10-03<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer<br>19-04-04            | De Kamer is bij brief 18 juni 2004 geïnformeerd. AO is gepland op 2 september 2004.   |
| Samen met VROM en EZ een verkenning maken voor het kustgedeelte bij Scheveningen en daarbij de plannen voor kustuitbreiding die er reeds voorhanden zijn betrekken.   | Begrotingsbehandeling VenW<br>4,5 en 6-11-03                                      | Stand van zaken is weergegeven bij motie Geluk (29 200 XII, nr. 37).  |
| Bij de begroting voor 2005 inzichtelijk maken hoe het onderhoud er uitziet, ook bij grote projecten.  | Begrotingsbehandeling VenW<br>4,5 en 6-11-03                                      | Beheer en Onderhoud is meegenomen in het kader van begroting 2005 en verlenging MIT. De Kamer is met betrekking tot de evaluatie van het ontstaan van onderhoudsachterstanden op 16 juli 2004 per brief geïnformeerd. |
| De Tweede Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over besparingsmogelijkheden door het beheer en onderhoud van de snelwegen over te brengen naar de provincies.  | Begrotingsbehandeling VenW<br>4,5 en 6-11-03                                      | Om de discussie te verhelderen wil VenW wel samen met de betrokken provincies een benchmark opzetten. Die zal in eerste instantie gericht worden op de zogenaamde N-wegen in de noordelijke provincies.               |
| De Minister zal de Tweede Kamer t.z.t. op de hoogte stellen over het verdere verloop m.b.t. het Europese satelliet navigatieproject Galileo. Naast China en de VS zijn er nog andere landen die belangstelling hebben voor samenwerking binnen dit project.   | A.O. Europa-overleg 02-12-03  | Galileo wordt meegenomen in geannoteerde agenda en verslag Transportraad d.d. 11 juni 2004.   |

| Omschrijving:   | Vindplaats:                           | Stand van zaken:   |
|---|---------------------------------------|--|
| De Minister zegt de Tweede Kamer toe met Prorail te zullen overleggen over het handhaven van gelijkvloerse overwegen waar dat uit veiligheidsoogpunt mogelijk is.   | AO Spoor 03-12-03                     | ProRail en VenW onderzoeken in het kader van de uitwerking van de motie Duyvendak, welke overwegen hier wel en niet in aanmerking kunnen komen voor handhaving. De Kamer zal in augustus 2004 hierover worden geïnformeerd.  |
| De Tweede Kamer inzicht geven in de taakstellingen bij RWS en Prorail v.w.b. efficiency en omvang (aantallen fte's).  | AO Spoor 03-12-03                     | De Kamer is hierover bij VJN geïnformeerd. In de begroting 2004 is ook de aanvullende ZBO taakstelling (zgn «augustusbrief-taakstelling» ad € 7,7 mln per jaar vanaf 2007) verwerkt.   |
| Roosendaal heeft een plan voor het stationsgebied toegestuurd naar Minister VenW en Minister VROM. De Tweede Kamer ontvangt een afschrift van de reactie op het plan.   | Nota-overleg MIT 08-12-03 en 15-12-03 | Voortouw VROM. VenW levert input aan.  |
| Met de regio is afgesproken dat na het verschijnen van de Trajectnota/MER in 2004 een standpunt ingenomen zal worden over de toekomstige infrastructurale situatie van de N31.  | Nota-overleg MIT 08-12-03 en 15-12-03 | Koppeling met motie 29 200 XII, nr. 100. De financiële gevolgen van de standpuntbepaling zullen zo veel mogelijk worden meegenomen in het verlengde MIT (2011–2014). De door de gemeente Leeuwarden uit te voeren Tracé/MER wordt pas na de zomer van 2004 verwacht.   |
| Het regioplan BOSE moet worden getoetst op oplossingsvermogen en de Tweede Kamer wordt hierover geïnformeerd.   | Nota-overleg MIT 08-12-03 en 15-12-03 | De provincie Noord-Brabant trekt het regioplan BOSE. Het regioplan BOSE zal naar verwachting in 2005 beschikbaar komen. Het gaat daarbij om een regionaal/lokaal probleem. Pas daarna kan een toets door VenW op oplossingsvermogen plaatsvinden waarna de Kamer kan worden geïnformeerd.                              |
| Met het bedrag van € 88 miljoen dat overblijft van de A2 zullen wij de voorfinanciering voor de regio vergemakkelijken. Dit bedrag zal dus iets verminderd worden. Wij zullen dat aanvullen met de middelen die overblijven op een wegtraject. Over een eventueel voorstel zal ik de Tweede Kamer vanzelfsprekend informeren. | Nota-overleg MIT 08-12-03 en 15-12-03 | De Kamer zal in september 2004 worden geïnformeerd.  |
| Als de Tweede Kamer akkoord gaat, dan het project N525 Hilversum Mediapark op het juiste budget labelen door budget envelop aanleg hoofdwegen te verlagen en het budget regionale bereikbaarheid te verhogen.   | Nota-overleg MIT 08-12-03 en 15-12-03 | Op 10 juni 2004 is het College van BenW van de gemeente Hilversum gevallen waardoor het niet mogelijk is om een gedragen voorstel in te dienen. De provincie en betrokken gemeenten is tot 1 september 2004 uitstel verleend om met een definitief voorstel te komen. Dit is de Kamer op 1 juli 2004 bij brief gemeld. |
| Als de Tracé/mer-procedures A4 Delft – Schiedam zijn afgerond dan komt de Minister terug bij de Tweede Kamer alvorens een besluit tot uitvoering wordt genomen.   | Nota-overleg MIT 08-12-03 en 15-12-03 | Deze toezegging wordt uitgevoerd doordat het standpunt van de Minister in deze, conform het gestelde in de Tracéwet, naar de Kamer zal worden gestuurd. (Voorzien maart 2006)  |

| Omschrijving:   | Vindplaats:  | Stand van zaken:  |
|---|--|---|
| De Minister zegt toe dat in ieder geval de bemanning van vuurtorens met een essentiële veiligheidsfunctie zal worden gehandhaafd.   | AO Noordzee 09-12-03   | Over de voorstellen hieromtrent is een nota in voorbereiding. De Kamer zal te zijner tijd nader worden geïnformeerd.  |
| De Tweede Kamer informeren middels een tabel met de basis in 2003 is van de verdeling van de budgetten over provincies en kaderwetgebieden.   | AO Stad- en streekvervoer 10-12-03   | De Kamer is bij brief van 8 juli 2004 geïnformeerd over de voortgang.   |
| De Tweede Kamer informeren middels een tabel met wat er bruto naar decentrale overheden als OV-bijdrage gaat en wat er netto besteed wordt aan daadwerkelijk vervoer.                                       | AO Stad- en streekvervoer 10-12-03   | De Kamer is bij brief van 8 juli 2004 geïnformeerd over de voortgang.   |
| Bij evaluatie Spoorwegwet/concessiewet meenemen de positie van decentrale overheden binnen de nieuwe situatie van concessieverlening aan NS en ProRail.   | AO AmvB's spoorwegwet en concessiewet 11-12-03   | Wordt meegenomen bij wettelijk verplichte evaluatie in 2006. De Kamer is bij brief 18 juni 2004 geïnformeerd.   |
| Brief aan de Tweede Kamer sturen over gebruiksvergoeding in combinatie met prestatie-regeling, doorrekening in tarieven treinkaartjes, gevolgen voor volume reizigers.                                      | AO AmvB's spoorwegwet en concessiewet 11-12-03 en 17-12-03   | Het overleg hierover is gaande naar verwachting zal de Kamer in september 2004 per brief hierover worden geïnformeerd.  |
| Concessies en plannen gelijktijdig versturen aan Tweede Kamer.  | AO AmvB's spoorwegwet en concessiewet 11-12-03 en 17-12-03   | De Kamer is bij brief 18 juni 2004 geïnformeerd.  |
| In het programma Partners voor Water II wordt een overzicht gegeven van de financiën: de integrale pot en de gelden die ministeries er tegen aan zetten, hierover zal de Tweede Kamer informatie ontvangen. | AO Watermanagement 04-02-04<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer<br>19-04-04                            | Kabinet besluit over de financiering in kader van HGIS/BuZa naar verwachting in augustus/september 2004. Daarna pas nota naar de Kamer.   |
| Zodra het kabinet heeft besloten over de financiering in het kader van HGIS, zal de Tweede Kamer informatie krijgen over Partners voor Water II programma (2005–2009).                                      | AO Watermanagement 04-02-04<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer<br>19-04-04                            | Kabinet besluit over de financiering in kader van HGIS/BuZa naar verwachting in augustus/september 2004. Daarna pas nota naar de Kamer.   |
| De Tweede Kamer ontvangt informatie als de commissie van onderzoek van de Antillen meer dan twee gevallen heeft gevraagd om tuchtrecht in Nederland voor hun schepen.                                       | Plenair debat Tweede Kamer<br>Zeevaartbemanningswet i.v.m. de invoering van tuchtrechtspraak<br>12-02-04 | Is pas aan de orde als die situatie zich voordoet. Dit wordt wel gemonitord.  |
| De Tweede Kamer is toegezegd dat in de begroting voor het komende jaar de gelden beschikbaar zullen zijn voor de aanpak zwakke schakels kust duidelijk in beeld worden gebracht.                            | AO Haringvlietsluizen 18-02-04   | De financiële reeks is hiervoor aangegeven onder de realisatietabel waterkeren (IF 02.01.02).   |
| De Tweede Kamer ontvangt een brief inzake de havenrichtlijn. In Duitsland en België is wel wetgeving om de havenarbeiders enige bescherming te geven, zodat er geen level playing field is.                 | AO Transportraad 19-02-04  | De Kamer is bij brief van 25 juni 2004 geïnformeerd.  |
| De Minister zal automatische voertuiggeleiding inbrengen bij de discussie over het Commissie-voorstel informatie- en communicatietechnologie voor veilige en intelligente voertuigen.                       | AO Transportraad 19-02-04  | Onderwerp is thans geagendeerd in het programma van de ministers-conferentie "Innovation in Infrastructures" (VTE-Raad Rotterdam; 18–20 november 2004). De Kamer ontvangt in september 2004 een brief over de stand van zaken verkeersveiligheid. |

| Omschrijving:  | Vindplaats:  | Stand van zaken:   |
|--|--|--|
| De eindevaluatie Deltaplan grote rivieren zal voor de zomer 2004 naar de Tweede Kamer worden gestuurd.   | AO Maaswerken 19-02-04   | Vanwege situatie m.b.t. Maaskades is helaas onvoldoende prioriteit aan dit onderwerp gegeven. Extra capaciteit wordt nu ingezet om verdere vertraging te voorkomen.  |
| De Tweede Kamer ontvangt een brief als de uitkomsten van gesprek met Vlaanderen over de Vlaamse lokaties Grensmaas en indien opstelling Vlaanderen leidt tot substantiële vertragingen.            | AO Maaswerken 19-02-04   | Toetsing van de voortgang in de VL-NL Maascommissie op 29 september 2004.  |
| De voortgangsrapportage Zand- en Grensmaas over de tweede helft 2003 zal binnen de geldende termijn naar de Tweede Kamer worden gezonden.  | AO Maaswerken 19-02-04   | De Kamer is bij brief 20 april 2004 geïnformeerd.  |
| Wetsvoorstel kentekening bromfiets/snorfiets toezenden aan de Tweede Kamer.  | AO Rijbewijsrevolutie 10-03-04   | Het bromfietsplan is op 9 juli 2004 door de Ministerraad geaccordeerd. Het wetsvoorstel wordt aangeboden aan de Raad van State. Als deze goedkeuring heeft verleend zal de Kamer het wetsvoorstel ontvangen. Invoering van de wet is voorzien op 1 september 2005. |
| De Tweede Kamer ontvangt over de verhoging van de verkeersveiligheid van bromfietzers en de verplichte bromfietsleeftijd van 16 naar 17 jaar nadere voorstellen.                                   | AO Rijbewijsrevolutie 10-03-04<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04  | Na accordering in de Ministerraad (voorzien eind augustus/begin september 2004) wordt het plan naar de Kamer gestuurd.   |
| Gesprek voeren met Driebergen/regio over de gesplitste aansluiting A12.  | AO TK Hanzelijn/RW 31/A12<br>01-04-04  | In september 2004 zal de Kamer over de afronding van het proces worden geïnformeerd.   |
| Brief aan de Tweede Kamer sturen inzake de zogenaamde 15-minuteneis. Bij brand zouden de reizigers dan 15 minuten de tijd hebben om de treinstellen te verlaten.                                   | AO HSL-Zuid 07-04-04   | Uiterlijk september 2004 wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot veiligheid.  |
| De Tweede Kamer heeft al een overzicht ontvangen van de stand van zaken van gemaakte afspraken met de buurlanden over Rijn en Maas.  | AO inzake het kabinetsstandpunt Rampenbestrijdingsstrategie overstromingen Rijn en Maas<br>15-04-04<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04 | Het overzicht van gemaakte afspraken met de buurlanden over Rijn en Maas zal naar verwachting in augustus 2004 gereed zijn. Dit zal aangevuld worden met een passage over het EU-hoogwaterinitiatief n.a.v. de informele milieuraad van 17 en 18 juli 2004.        |
| De Tweede Kamer wil de concept Dienstregeling van de NS voor 2005 zien voordat het definitief wordt. De Tweede Kamer wil expliciet dat er geen omonkeerbare stappen op dit terrein worden genomen. | Procedurevergadering VC VenW<br>Tweede Kamer 16-4-04   | Een maand voor inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling zal NS deze aan VenW aanbieden t.b.v. toetsing aan OC II. De Kamer zal op dat moment de conceptdienstregeling ontvangen met informatie over de verantwoordelijkheid van VenW daarin.                  |
| Het Europees actieprogramma Verkeersveiligheid zal door VenW hoog op de agenda gezet worden tijdens het EU-voorzitterschap.  | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04  | De Kamer ontvangt in september 2004 een brief inzake verkeersveiligheid.   |
| Voor 1 december 2004 de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 naar de Tweede Kamer sturen.   | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04  | De Kamer ontvangt naar verwachting in oktober 2004 een beleidsbrief over de evaluatie en voorstellen voor aanpassing van de wetgeving.   |



| Omschrijving:  | Vindplaats:                                      | Stand van zaken:  |
|--|--|---|
| In PKB Schiphol is afgesproken dat we zouden kijken naar de effecten van de verlenging van het nachtregime van Schiphol. Als de effecten in kaart zijn gebracht, zal een afweging gemaakt worden.  | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04      | Er loopt een onderzoek naar het nachtregime. Half juli 2004 wordt het laatste deel van het onderzoek verwacht.  |
| Voor de zomer 2004 zal er in het kabinet een voorstel worden besproken voor aanvullende regelgeving die de sturing sterker maakt in geval van privatisering Schiphol.  | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04      | Besproken in Ministerraad. Er komt een aanvullend advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.  |
| Binnenkort zal in een beleidsbrief uitgebreid worden teruggekomen op verplichte aanbestedingen en de argumenten van grote steden die worstelen met 2006.   | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04      | Bij de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 zullen deze voorstellen worden meegenomen.   |
| De vernieuwing van het knelpunt bij Zwartsluis start voor 2010.  | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04      | De start van de vernieuwing staat nu gepland zoals terug te vinden in het MIT 2004, na 2008.  |
| Motie Baarda meenemen in de monitoring en evaluatie van Schiphol. Eind dit jaar 2004 een overzicht aan de Tweede Kamer sturen van het aantal gehinderden in het 20 Ke-gebied en daarbuiten. Zonodig een externe commissie de monitoring laten toetsen. | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 20-04-04      | De Eerste Kamer is bij brief van 13 mei geïnformeerd. Een afschrift van deze brief is 17 juni 2004 naar de Tweede Kamer gezonden.   |
| De cijfers over de verkeersslachtoffers door drank en drugs worden nagezonden.   | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 20-04-04      | De Kamer zal in september 2004 worden geïnformeerd.   |
| Er wordt een lijst met de projecten van ZSM 1 en 2 naar de Tweede Kamer gestuurd ("exclusief flexruimte").   | Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 20-04-04      | Brief is op 13 juli aan de Kamer gestuurd.  |
| Brief aan de Tweede Kamer over cijfers voor gebruiksvergoeding voor regiorail stedendriehoek i.r.t. de mogelijkheid van een generieke ingroeieregeling voor de gebruiksvergoedingen voor regionale spoorvervoerprojecten.                              | AO Regiorail Stedendriehoek 22-04-04             | De Kamer is bij brief 18 juni 2004 geïnformeerd. Er komt nog een vervolgbrief die in september 2004 aan de Kamer wordt gestuurd.  |
| De Tweede Kamer zal worden voorzien van een evaluatie van het resultaat van de gemaakte afspraken met minister Castelen.   | AO Luchtvaartverdrag Nederland-Suriname 28-04-04 | De Kamer ontvangt de informatie eind 2004 of uiterlijk eind april 2005.   |
| De Tweede Kamer zal schriftelijke informatie ontvangen naar aanleiding van de vraag naar de bezettingsgraad van vluchten tussen Nederland en Suriname.   | AO Luchtvaartverdrag Nederland-Suriname 28-04-04 | Eind juli, begin augustus 2004 komt er een vervolg wanneer de KLM en SLM maatregelen moeten voorstellen inzake capaciteit en tarieven die door zowel Nederland als Suriname beoordeeld moeten worden teneinde deze info te kunnen verwerken in een terugkoppeling aan de Kamer. |
| De Tweede Kamer ontvangt beleidsbrief inzake aanpassing van wetgeving Wet Personenvervoer 2000.  | AO Concurrentie in het stadsvervoer 28-04-04     | De Kamer ontvangt naar verwachting in oktober 2004 een beleidsbrief over de evaluatie en voorstellen voor aanpassing van de wetgeving.  |
| Bij de evaluatie zullen de personele gevolgen worden betrokken. Bereid om met Werknemersvertegenwoordigers te spreken.   | AO Concurrentie in het stadsvervoer 28-04-04     | In de evaluatiestudie naar de effecten van aanbesteding, welke in het najaar 2004 aan de Kamer wordt aangeboden, worden vakbonden en leden van ondernemingsraden geïnterviewd over de consequenties van de aanbestedingen voor het personeel.                                   |

| Omschrijving:   | Vindplaats:   | Stand van zaken:  |
|---|---|---|
| Brief naar de Tweede Kamer met conclusies v.w.b. wel of geen status van groot project inzake Rijn Gouwe Lijn.   | AO lightrail/GDU 18-05-04   | In augustus 2004 standpunt bekend. Voor 1 september 2004 zal de Kamer worden geïnformeerd.  |
| Brief naar de Tweede Kamer met resultaten over onderzoek naar de uitspraak dat station Vathorst niet door NS zou worden bediend.  | AO lightrail/GDU 18-05-04   | De Kamer is bij brief van 13 juli 2004 geïnformeerd.  |
| De Tweede Kamer ontvangt een brief met daarin informatie of bij de aanbestedingsprocedure c.q. het aangaan van contracten in het kader van GIS gebruik gemaakt is van de zg. "vrijwaringclausule" en als dat niet zo is waarom niet.  | AO Geluidsisolatie Schiphol 19-05-04  | Op dit moment gaat men na wat eigenlijk bedoeld wordt met vrijwaringclausule en daarna ontvangt de Kamer nadere informatie.                       |
| De Tweede Kamer ontvangt het rapport waaruit is gebleken dat bij het belevingsonderzoek 70% van de bewoners tevreden is over de aangebrachte isolatievoorzieningen.   | AO Geluidsisolatie Schiphol 19-05-04<br>Begrotingsbehandeling Eerste Kamer 19-04-04 | De Kamer is bij brief van 14 juni 2004 geïnformeerd.  |
| Verzoek Tweede Kamer om De Cros te betrekken als platform waarin (onder meer) bewoners zijn vertegenwoordigd, naast de al bestaande contacten met bewoners(organisaties).   | AO Geluidsisolatie Schiphol 19-05-04  | Verzoek wordt meegenomen.   |
| De Tweede Kamer ontvangt informatie over de verschillen van aanpak tussen GIS2 en GIS3. Toezenden van het rapport "Lessons learned GIS2".   | AO Geluidsisolatie Schiphol 19-05-04  | Na Rekenkamer rapport in september 2004 gaat het rapport naar de Kamer.   |
| De Tweede Kamer zal nader worden geïnformeerd over fraude bij keuringsbedrijven.  | AO Evaluatie APK 25-05-04   | De Kamer wordt eind 2004 geïnformeerd.  |
| Het pakket maatregelen dat is ontwikkeld om de veiligheid van bestelauto's te vergroten, zal een jaar worden toegepast.   | AO Evaluatie APK 25-05-04   | Eind 2005 zijn de gegevens bekend uit de monitoring van het maatregel-pakket bestelverkeer. Vervolgens zal de Kamer hierover geïnformeerd worden. |
| Bij het kabinet nagaan of men bereid is een notitie met een visie op inspraak op te stellen.  | AO Aanleg en aanpassing van de hoofdinfrastructuur 25-05-04                         | Minister heeft het inmiddels in MR van 28 mei 2004 ingebracht, actie loopt.   |
| Brief naar de Tweede Kamer over buiten toepassing (ook door rechter) laten van wetgeving die na een besluit over projecten van kracht zijn geworden en zorgt voor (extra) vertraging en overzicht geven van procedures/wetten die in besluitvorming over projecten een rol spelen en de sanering die daarop plaatsvindt.  | AO Aanleg en aanpassing van de hoofdinfrastructuur 25-05-204                        | De Kamer wordt daar voor het einde van dit jaar (2004) nader over geïnformeerd.   |
| Een brief met daarin een aantal onderwerpen;<br>a) Stappen plan voor aanpak korte termijn:<br>– aanpak 400 risicovolle seinen<br>– terugdringen STS-en<br>– aanpassen ATB-EG<br>– verbod creëren/maken van nieuwe risicovolle punten<br>* overleg met RvTV over inventarisatie 400 hot spots<br>* aangeven op welke wijze de toegezegde 40 miljoen euro zo efficiënt mogelijk kan worden ingezet<br>* relatie leggen met onderhoudsinvesteringen<br>* ingaan op het ( Belgische) STM-systeem<br>b) Stappenplan voor aanpak lange termijn: ingroeien in EU-systeem(ATB-EG → ATB-NG → ETCS. | AO Spoorveiligheid 27-05-04   | Het stappenplan gaat gelijktijdig met de herziene kadernota railveiligheid naar de Kamer. Najaar 2004.  |
| Trendanalyse 2003 zal voor het zomerreces aan de Tweede Kamer worden aangeboden.  | AO Spoorveiligheid 27-05-04   | De Kamer heeft op 14 juli 2004 de trendanalyse toegestuurd gekregen.  |

| Omschrijving:   | Vindplaats:   | Stand van zaken:   |
|---|---|--|
| Het onderzoeksrapport van de IVW inzake ongeval Amsterdam zal eind juni 2004 gereed zijn en aan de Tweede Kamer worden aangeboden.  | AO Spoorveiligheid 27-05-04                                     | Rapport is op 5 juli 2004 gepresenteerd. Toezending aan de Kamer doet de Inspectie van Verkeer en Waterstaat.  |
| Er zal nog een gesprek belegd worden tussen de Voorzitter van de RvTV en de Minister.   | AO Spoorveiligheid 27-05-04                                     | Het wachten is op het stenogram van het AO, om vervolgens een afspraak te maken. Gesprek zal dan vermoedelijk in augustus/september 2004 plaatsvinden.                     |
| De herziene Kadernota Railveiligheid zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden.   | AO Spoorveiligheid 27-05-04                                     | Brief naar de Kamer najaar 2004.   |
| De Tweede Kamer ontvangt een brief over de toekomst van het alcoholslot.  | AO Puntenstelsel rijbewijs en brief alcohol promillage 15-06-04 | Brief zal uiterlijk in september 2004 naar de Kamer worden gezonden.   |
| De Tweede Kamer ontvangt een met een brief omlijst AVV-rapport over de effectiviteit van de voorgenomen aanpak van het kabinet en de Duitse aanpak van het puntenstelsel.   | AO Puntenstelsel rijbewijs en brief alcohol promillage 15-06-04 | Brief zal in september 2004 naar de Kamer worden gezonden.   |
| Toesturen aan de Tweede Kamer de Rapportage over PPS.   | Wetgevingsoverleg jaarverslagen VenW 2003, 16-06-04             | Voorlopige stand van zaken brief is 7 juli 2004 naar de Kamer gezonden.  |
| De Minister heeft de Tweede Kamer toegezegd dat zij haar best zal doen om de wijziging van de verordening 3820/85 (nieuwe invoeringstermijn augustus 2005) in augustus 2004 onder aandacht van het Europees Parlement te brengen.   | Plenair debat arbeidstijdenwet digitale tachograaf 17-06-04     | In contacten Minister met het Europees Parlement zal zij het onderwerp opbrengen en als follow up zal zij een kort verslagbriefje in het najaar 2004 naar de Kamer sturen. |
| De Tweede Kamer ontvangt een actualisatie van administratieve lasten en advies Actal.   | Plenair debat arbeidstijdenwet digitale tachograaf 17-06-04     | De Kamer zal de actualisatie in augustus 2004 worden toegestuurd.  |
| De Tweede Kamer ontvangt na één jaar een brief met daarin de effecten van de implementatie van de HOI-richtlijn.  | Plenair debat Schepenwetten 17-06-04                            | De Kamer ontvangt medio 2005 de toegezegde brief.  |
| De Tweede Kamer een brief sturen met daarin het overzicht van de voorgestelde wijzigingen door de Raden en Staten op de overeenkomst.   | AO Zuiderzeelijn 23-06-04 en 30-06-04                           | In najaar 2004 als de wijzigingsvoorstellen binnen zijn.   |
| In bestuursovereenkomst een clause opnemen dat als TCI-aanbevelingen aanleiding zijn tot wijziging van de overeenkomst, dit ook mogelijk is. De formulering van de clause zal aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.  | AO Zuiderzeelijn 23-06-04 en 30-06-04                           | In september 2004 als Flevoland en Friesland akkoord zijn.   |
| De staatssecretaris zegt toe het CPB te vragen op basis van de huidige gegevens een quickscan uit te voeren van de kosten. Een volledige financiële analyse inclusief MKBA volgt in 2007/2008 op basis van de stroomgebiedsbeheersplannen. Het criterium van onredelijke kosten wordt in beide gevallen meegenomen. | Wetgevingsoverleg EG-kaderrichtlijn water 24-06-04              | De oplevering zal naar verwachting in november 2004 zijn.  |
| De staatssecretaris zegt toe belangrijke beleidsnotities over de implementatie van de kaderrichtlijn water aan de Tweede Kamer toe te sturen.   | Wetgevingsoverleg EG-kaderrichtlijn water 24-06-04              | De toezegging om belangrijke beleidsnotities aan de Kamer toe te sturen geldt tot en met 2009.   |

## 10. BIJLAGE LIJST VAN ZBO'S EN RWT'S

Dienst Wegverkeer (RDW)  
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)  
Raad voor de Transportveiligheid (RvTV)  
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)  
Examen centrum INNOVAM van de stichting VAM  
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)  
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)  
Stichting Examenbureau Beroepsvervoer (SEB)  
Nederlandse Loodsencorporatie<sup>1</sup> (NLC)  
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)  
Nederlands Loodswezen BV<sup>2</sup>  
Prorail (Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Railned)  
Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs)  
Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB)  
Instantie art 12 Wet Pleziervaartuigen (i.c. HISWA)  
Commissie van Beroep art. 3 Wet Rijonderricht motorrijtuigen<sup>1</sup>  
Commissie van deskundigen voor de Rijnvaart<sup>1</sup>  
Commissie van Beroep Loodsenexamens<sup>1</sup>  
Examencommissie Certificaatloodsen<sup>1</sup>  
Commissie Stuurliedenexamens<sup>1</sup>  
Commissie voor de examens van scheepswerktuigkundigen<sup>1</sup>  
Commissie Zeevisvaartexamens<sup>1</sup>  
Havenbeheerders; rijkshavenbeheerders<sup>1</sup>  
Rijkshavenmeesters<sup>1</sup>  
Bevoegde autoriteiten art. 3 Besluit Rijnvaartpolitierglement<sup>1</sup>  
Bevoegde autoriteiten art. 2 Besluit Reglement Rijnpatenten<sup>1</sup>  
Bevoegde autoriteiten onderzoek schepen op de Rijn<sup>1</sup>  
Keuringsartsen<sup>3</sup>  
Instellingen belast met afnemen examens klein vaarbewijs (i.c. KNBRD, KNMC, ANWB, KNWV, NWB)  
Exploitanten luchthaventerreinen<sup>2</sup>  
Keuringsinstanties art. 8.1 Wet Pleziervaartuigen  
Keuringsinstanties art. 4.1 Wet Scheepsuitrusting  
Erkenningshouders APK (APK – keuringsstations)<sup>1</sup>  
Erkende particuliere onderzoeksbureaus Schepenbesluit<sup>1</sup>  
Landelijke en regionale examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen<sup>1</sup>  
Slotcoördinator Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Uitsluitend ZBO.

<sup>2</sup> Uitsluitend RWT.

Waar niets is aangegeven zijn de organisaties zowel ZBO als RWT.

<sup>3</sup> Keuringsartsen worden in diverse regelingen van VenW genoemd.