
Vergaderjaar 2005–2006

30 550 XII

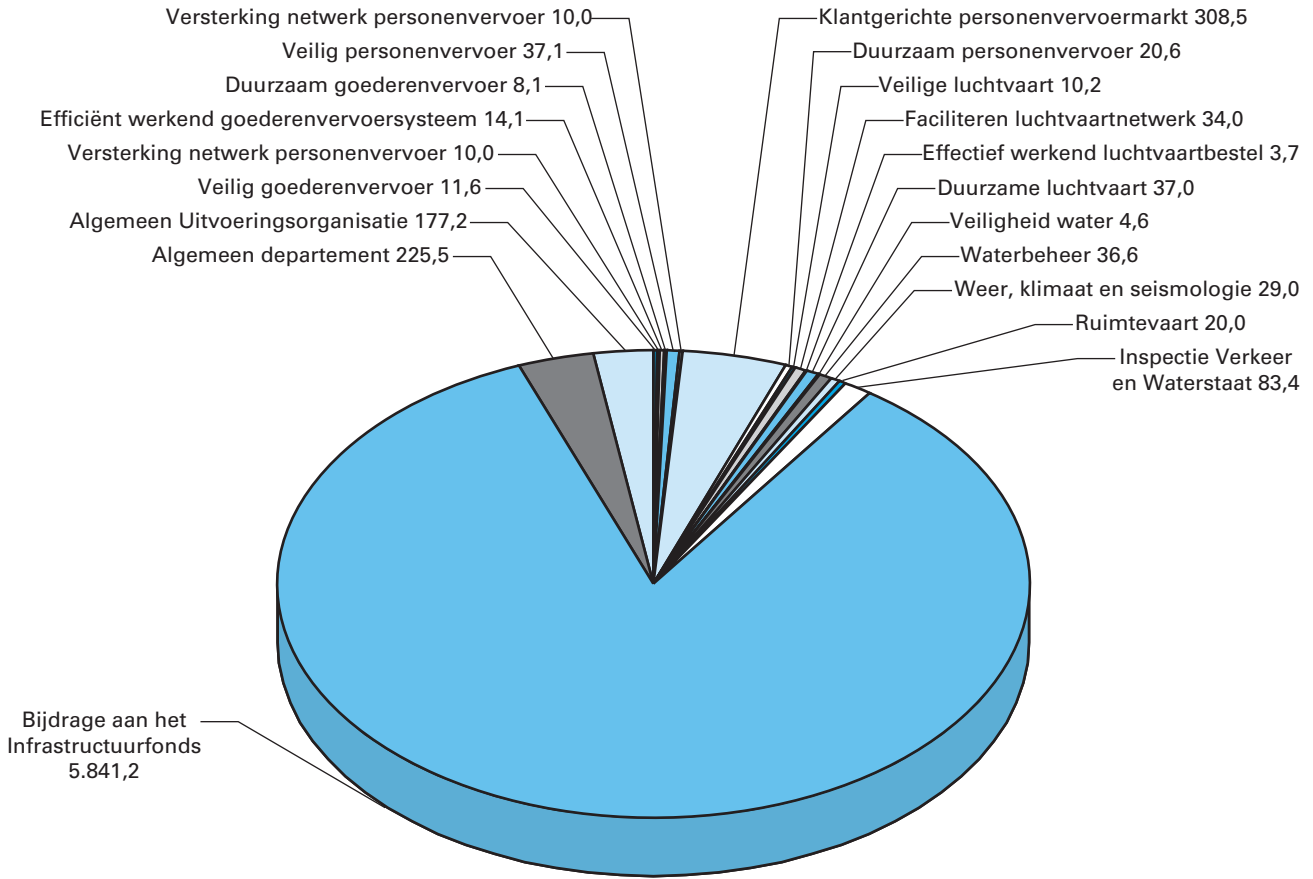
Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005

Nr. 1

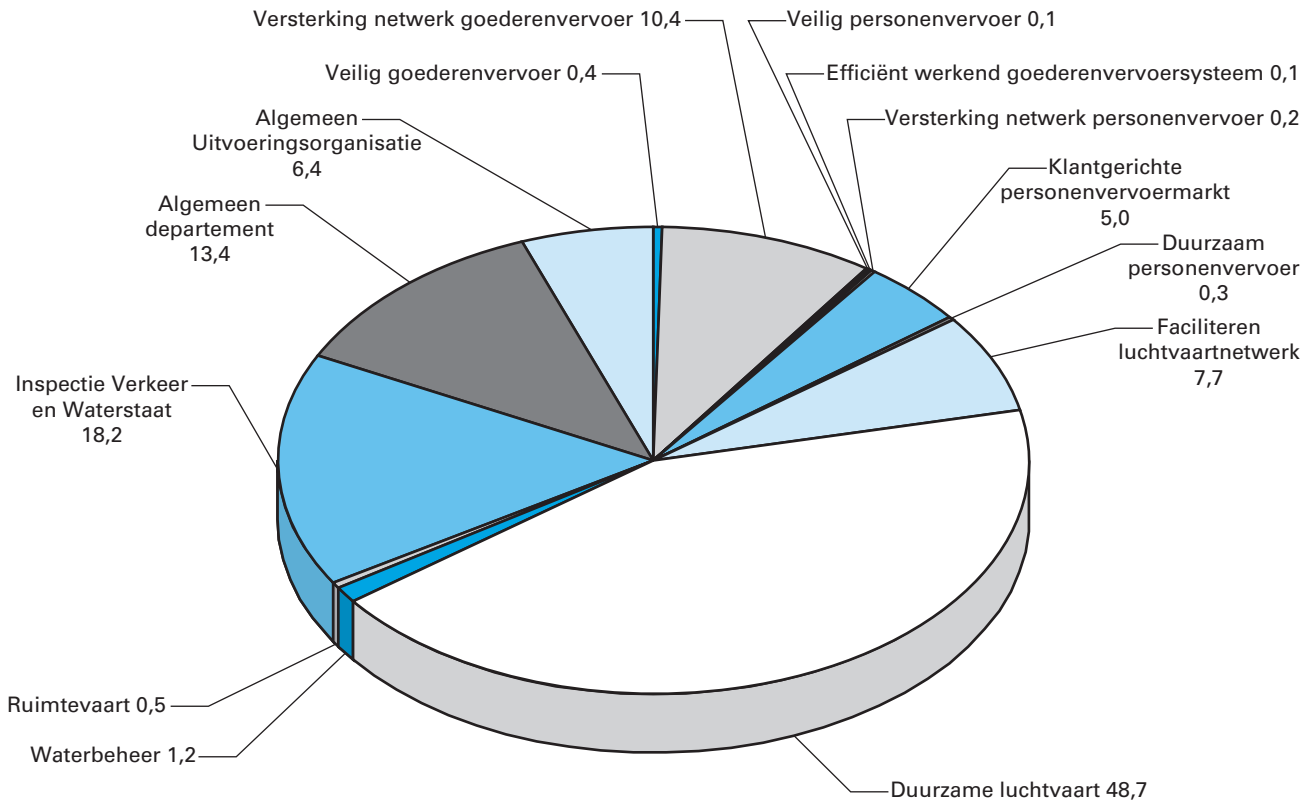
JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATER-STAAT (XII)

Aangeboden 17 mei 2006

Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2005 (in mln €)



Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2005 (in mln. €)



Inhoudsopgave		blz.
A.	Algemeen	6
1.	Voorwoord	6
2.	Verzoek tot déchargeverlening	7
3.	Leeswijzer	11
B.	Het Beleidsverslag	13
4.	Beleidsprioriteiten	13
5.	Beleidsartikelen	27
6.	Niet-beleidsartikelen	154
7.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	161
C.	De Jaarrekening	164
8.	Verantwoordingsstaten	164
	8.1 De departementale verantwoordingsstaat 2005 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	165
	8.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2005 van de baten-lastendienst KNMI	165
	8.3 De departementale saldibalans per 31 december 2005	165
	8.4 De balans per 31 december 2005 van de baten-lastendienst KNMI	176
Bijlage 1:	Toezichtrelaties/Bijlage ZBO's en RWT's	179
Bijlage 2:	Aanbevelingen Algemene Rekenkamer	183
Bijlage 3:	Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens	186
Bijlage 4:	Afkortingenlijst	187

DEEL A. ALGEMEEN

1. VOORWOORD

Ambities zijn mooi, maar ze moet ook vertaald worden in concrete prestaties.

En die prestaties moeten inzichtelijk en controleerbaar zijn. Dat is ook de kern van de inmiddels op alle ministeries ingeburgerde VBTB-methode. Op deze wijze legt de overheid verantwoording af voor haar ambities en keuzes van beleid.

Het jaar 2005 stond voor mijn departement vooral in het teken van de Nota Mobiliteit: mijn lange termijnvisie op verkeer en vervoer. Na het uitbrengen van deel 1 in 2004 hebben verschillende partijen een reactie gegeven. Zo bracht het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit een advies over prijsbeleid uit. Deze en andere reacties op de Nota hebben we gebruikt voor het kabinetsstandpunt (PKB deel 3) en de Uitvoeringsagenda. Met succes, want inmiddels hebben de Tweede en de Eerste Kamer de Nota Mobiliteit behandeld en PKB deel 3a aanvaard.

Ondanks de natuurlijke aandacht van dit ministerie voor de lange termijn, moeten we ook de acute problemen aanpakken. Dus werken we nog harder aan het inhalen van achterstallig onderhoud. In de periode 2004 tot en met 2007 wordt maar liefst 1 300 kilometer vervangen.

We geven ook veel prioriteit aan de luchtkwaliteitsproblematiek. Bouwprojecten, zoals wegen, lopen vertraging op door de Europese normen. Daarom nemen we maatregelen voor schone lucht, zoals subsidies op roetfilters. Ook proberen we met juridische aanpassingen, zoals het Besluit Luchtkwaliteit 2005, weer ruimte te maken voor de economie.

Een andere prioriteit die ik wil noemen is verkeersveiligheid. We zijn het meest verkeersveilige land ter wereld. In 2004 haalde we al de doelstelling van 2010. Ik ben heel blij met deze ontwikkeling, want elke verkeersdode is er één te veel.

Over al deze beleidsprioriteiten en meer leest u in dit verslag. Samen met het verslag van het Infrastructuurfonds bieden wij het parlement en de samenleving een venster op ons werk.

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

2. VERZOEK TOT DECHARGEVERLENING

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

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2005 gevoerde financiële beheer met betrekking tot de uitvoering van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

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

- a. het gevoerde financieel- en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in de jaarverslagen en jaarrekeningen;
- d. de departementale saldibalansen;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2005; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden;
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2005: de slotwet is als afzonderlijk kamerstuk gepubliceerd;

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

- c. Het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2005 met betrekking tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 83 van de Comptabiliteitswet 2001. Dit rapport, dat betrekking heeft op het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk, wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aangeboden;
- d. De verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2005 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2005 alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2005 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001);

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

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

mede namens

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

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

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

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

3. LEESWIJZER

Voor u ligt het jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) over het jaar 2005.

In het eerste deel van Het Beleidsverslag (B) wordt verantwoording afgelegd over de beleidsprioriteiten van VenW. Hiermee wordt direct de vraag inzichtelijk gemaakt (en beantwoord), in hoeverre VenW zijn toezeggingen uit de begroting 2005 heeft kunnen waarmaken (VBTB).

Uit hoofde van de leesbaarheid is ten aanzien van de structuur gekozen voor dezelfde vier hoofdlijnen als in de beleidsagenda, namelijk:

- 1) Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid
- 2) Veiligheid
- 3) Kwaliteit leefomgeving
- 4) Effectief besturen en ordenen

In het tweede deel van het Beleidsverslag worden onder de Beleidsartikelen zowel de niet-financiële als de financiële gegevens gepresenteerd. Verder bevat dit deel informatie over de gerealiseerde effecten dan wel de geleverde concrete beleidsprestaties, waar mogelijk voorzien van prestatiegegevens.

Overigens moet daarbij worden vermeld dat VenW bij het verkrijgen van de prestatie-indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen dan dat het jaarverslag moet worden opgesteld. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen deze gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

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

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

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

Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2005 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2005 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

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

Het beleidsverslag eindigt met de bedrijfsvoeringparagraaf waarin verslag wordt gedaan over opmerkelijke zaken in de bedrijfsvoering, zoals bijvoorbeeld het financieel- en materieelbeheer en de daarvoor bijgehouden administraties.

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

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

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

Als laatste is onder de jaarrekening opgenomen de balans per 31 december 2005 met toelichting van de baten-lastendienst het KNMI.

Ten slotte zijn vier bijlagen aan het jaarverslag toegevoegd. De eerste bijlage inzake toezichtrelaties bevat een onderdeel inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's). In de tweede bijlage wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij de financiële verantwoording over 2004 en de maatregelen die VenW heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2005 in de jaren daarna te voorkomen. Bijlage drie bevat een overzicht van de uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement. De laatste bijlage bevat een afkortingenlijst.

DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG: SLAGVAARDIG OP WEG NAAR BETROUWBARE EN VOORSPELBARE BEREIKBAARHEID

Bij de start van het kabinet-Balkenende II heeft het kabinet een aantal concrete doelen geformuleerd die duidelijk maken waar de investeringen in 2007 toe moeten leiden. De uitvoering van dat beleidsprogramma is in volle gang. Terugkijkend kunnen we zeggen dat 2005 een actief jaar is geweest. We hebben belangrijke stappen gezet op het gebied van het aanpakken van de achterstanden op onderhoud, van onze hoogwaterbescherming met het vaststellen van de PKB Ruimte voor de Rivier en van het lange termijn mobiliteitsbeleid met het door de Eerste en Tweede Kamer vaststellen van de Nota Mobiliteit. Op deze manier werkt VenW continu aan nieuwe evenwichten tussen doelstellingen op korte en lange termijn en tussen de belangen van mobiliteit, economie, veiligheid, ruimte en duurzaamheid.

Een toelichting op de concrete infrastructuurprojecten kunt u lezen in het Infraprioriteitenverslag 2005.

4. Beleidsprioriteiten

4.1 Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

Langere termijn tot 2020: Nederland in beweging houden

In de begroting 2005 is de ontwikkeling van beleidsdoelen en indicatoren voor Anders Betalen voor Mobiliteit gekoppeld aan de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit deel 1¹ heeft het kabinet aangegeven dat het introductie van een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als kosteneffectief middel wordt gezien om de bereikbaarheid te verbeteren. Om de mening van maatschappelijke belangengroepen goed mee te kunnen nemen in de besluitvorming is het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht. Het platform is gevraagd een voorstel te presenteren. VenW heeft dit platform gefaciliteerd en verschillende onderzoeken gecoördineerd en begeleid. Het Platform heeft in mei 2005 een breed gedragen visie uitgebracht op het punt van prijsbeleid. De Commissie Winsemius (het OV-beraad) kwam met een vergelijkbaar document voor het openbaar vervoer.

Het rapport van het Platform² en de visie van het OV-beraad zijn verwerkt in het kabinetsstandpunt Nota Mobiliteit deel 3³, dat is vastgesteld door de Eerste en Tweede Kamer.

Conform de Nota Mobiliteit zal invoering van een kilometerprijs plaatsvinden onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en motorrijtuigbelasting. Het wegverkeer (de gebruikers) zal dan in totaliteit per autokilometer niet zwaarder worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het prijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrastructuurfonds zonder een meer dan evenredige daling van de algemene middelen van dit fonds. Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt. Deze knelpunten komen aan de orde in de eerstvolgende behandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Het OV-beraad heeft een visie op het gehele OV gepresenteerd met bijzondere aandacht voor het oplossend vermogen van het OV in stedelijke

¹ Kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 6.

² Bijlage bij kamerstuk 2004–2005, 29 644, nr. 10.

³ Kamerstukken II 2004–2005, 29 644, nr. 12–13.

gebieden. In het OV-beraad zijn regio's, vervoerders en consumentenorganisaties vertegenwoordigd. Het OV-beraad acht het van belang de negatieve beeldvorming rond het OV te doorbreken met een visie die de potenties van het OV aangeeft, een realistische en zakelijke aanpak niet schuwt en concrete richtingen aangeeft om het OV te versterken. Op 18 mei 2005 heeft het OV-beraad een advies⁴ uitgebracht dat is verwerkt in deel 3 van de Nota Mobiliteit.

Een belangrijk punt is de zorg voor soepele overstapmogelijkheden voor reizigers die van meerdere vervoersvormen gebruik maken; zowel binnen het OV als tussen het OV en de auto of fiets.

Nu het parlement de Nota Mobiliteit heeft aanvaard, vormt dit plan voortaan het kader voor de maatregelen van VenW voor het in beweging houden van Nederland.

Belangrijke stappen zijn daarmee gezet met de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid voor de lange termijn, voor de periode tot en met 2020. Met de Nota Mobiliteit ziet de overheid mobiliteit voortaan als een «noodzakelijk goed» voor economie en maatschappij. Randvoorwaarde is dat mobiliteit veilig en met zo min mogelijk effecten op de leefomgeving mogelijk moet worden gemaakt. Via selectieve uitbreiding van infrastructuur, een andere wijze van betalen voor mobiliteit, het beter op elkaar afstemmen van de verschillende openbaar vervoersvormen en een reeks andere maatregelen komt het doel – een betrouwbaar, vlot en veilig mobiliteitssysteem – in zicht. In 2020 zal het aantal files terug zijn op het niveau van 1992 en zal het aantal verkeersdoden gehalveerd zijn. In 2010 rijden treinen in negentig procent van de gevallen op tijd en dalen emissies van NO_x en fijn stof met bijna de helft respectievelijk een derde. Daarnaast is, conform het gedachtegoed van de Nota Mobiliteit, gestart met het opstellen van netwerkanalyses in de stedelijke netwerken van de Nota Ruimte⁵. De gezamenlijke overheden monitoren de ontwikkelingen, doelen en maatregelen in de Nationale Mobiliteitsmonitor.

Korte termijn tot 2010: Nederland weer in beweging brengen

In 2005 begon VenW met de voorbereidingen van de *midterm review* (MTR) beheer en onderhoud. Dit is een tussentijdse evaluatie van de Plannen van aanpak Beheer en Onderhoud⁶. De evaluatie gaat over de periode 2004–2005 en geeft een doorkijk naar het jaar 2006. Het doel van de MTR is om antwoord te geven op de vraag of het onderhoud volgens de plannen van aanpak verloopt, of dat we de plannen van aanpak moeten bijstellen. De uitkomsten van de MTR en de eventuele gevolgen maakt VenW zichtbaar in de begroting van 2007.

In juni 2004 besloot het kabinet tot het Interdepartementale Beleidsonderzoek (IBO) «Beleid en onderhoud infrastructuur». De centrale vraagstelling van het IBO is hoe de besluitvorming rond onderhoud beter kan worden onderbouwd, zodat een goede prioriteitenstelling kan worden bevorderd (gelet op het maatschappelijk nut van Infrastructuur). Tevens komt de vraag aan de orde of de onderhoudsgelden efficiënt worden aangewend. Door de complexiteit van het onderwerp liep de uitvoering van het IBO in 2005 enige vertraging op. Het IBO is naar verwachting in de eerste helft van 2006 afgerond. Daarna wordt een kabinetsstandpunt ingenomen over de conclusies van het IBO.

⁴ Kamerstukken II 2004–2005, 29 644, nr. 9.

⁵ Kamerstuk 2004–2005, 29 435, nr. 154.

⁶ Bijlage bij kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1.

⁷ Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1.

Weg

In het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen⁷ staat dat we in de periode 2004 tot en met 2007 1 300 kilometer asfalt extra gaan

vervangen. Om de daarmee gepaard gaande verkeersoverlast in 2006 te beperken, besloot VenW een deel van het achterstallig onderhoud te vervroegen van 2006 naar 2005. Uiteindelijk is in 2005 145 kilometer weg extra vervangen. Tot en met 2005 hebben we daarmee het achterstallig onderhoud met ruim 11 procent verminderd. De doelstelling van het kabinet om het achterstallig wegonderhoud met circa 45 procent te verminderen ten opzichte van het begin van deze kabinetsperiode is daarmee nog steeds haalbaar.

Het afgelopen jaar liepen verschillende projecten uit de Spoedwet wegverbreding vertraging op door problemen met luchtkwaliteit. Zoals in 2005 is toegezegd is de inzet in 2006 om ondanks de vertraging van de Spoedwetprojecten en de intensieve onderhoudsplannen, de weggebruiker met slechts zes procent meer vertraging wordt geconfronteerd. Voor de exacte voortgang van de Spoedwetprojecten wordt verwezen naar de voortgangsrapportage Spoedwet Wegverbreding (ZSM), die jaarlijks in oktober verschijnt. Het dossier luchtkwaliteit heeft voor het kabinet een zeer hoge prioriteit.

Spoor

Op 1 januari 2005 is een geheel nieuwe institutionele ordening van de spoorsector formeel geïmplementeerd. Dit houdt in dat de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in werking zijn getreden, evenals alle bijbehorende lagere regelgeving. Op basis van de Wet personenvervoer 2000 is de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) verleend. Op basis van de Spoorwegwet is de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur aan ProRail verleend. Om dit mogelijk te maken is de fusie van de drie voormalige taakorganisaties (Railinfrabeheer, Railverkeersleiding en Railned) per 1 januari 2005 formeel een feit geworden. Met de concessies vindt de aansturing vanuit het departement voortaan plaats in een publiekrechtelijke in plaats van privaatrechtelijke context. De concessies bevatten concrete verplichtingen, die de basis vormen voor de jaarlijkse uitvoeringsplannen. De Tweede Kamer heeft in 2005 ingestemd met de uitvoeringsplannen, genaamd het Beheer- en Vervoerplan 2005.

In de begroting betrof de doelstelling voor punctualiteit 85 procent. De NS heeft in 2005 een punctualiteit gerealiseerd van 84,7 procent. Naar aanleiding van de halfjaarinzichten heeft NS onderzocht waarom de punctualiteit is achtergebleven bij 2004. Dit onderzoek heeft de NS extern laten toetsen. De belangrijkste oorzaken van de achteruitgang betroffen een om veiligheidsredenen gewijzigde vertrekprocedure en meer dagen met slecht weer en grote verstoringen. NS meldt in het vervoerplan 2006 te verwachten dat in 2007 de aankomstpunctualiteit uitkomt in de range van 87 tot 89 procent. Dit is conform de doelstelling in de begroting 2006 van VenW.

In de begroting 2005⁸ is opgenomen dat voor het meten van verstoringen aan de spoorinfrastructuur een betere maatstaf dan alleen het aantal TAO's (Treindienstaantastende Onregelmatigheden) zal worden ontwikkeld. Uitgangspunt hierbij is de ervaren Klanthinder als gevolg van ongeplande niet beschikbare treindiensten. In het beheerplan 2005 is een eerste stap gemaakt met het ontwikkelen van deze maatstaf, uitgedrukt als het aantal verstoringen maal de gemiddelde tijd om de verstoring te verhelpen. In 2006 wordt deze maatstaf verder ontwikkeld om de ernst van de hinder voor treindiensten tot uitdrukking te laten komen. De reali-

⁸ Kamerstuk 2004–2005, 30 300 XII.

satie van de maatstaf bedroeg in 2005 12 354 uur. Dit is ten opzichte van het jaar 2000 (20 176 uur) een afname met 39 procent. Deze duidelijk verbeterde prestatie staat in contrast met de grote verstoringen. Dit contrast onderstreept het belang van het verder doorontwikkelen van deze maatstaf.

Waterwegen

In 2005 is voortvarend voortgegaan met de uitvoering van het Plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswaterwegen. Een aantal projecten is in uitvoering gegaan en de voorbereiding van de grote onderhoudsprojecten is voorspoedig verlopen. In 2005 is bijvoorbeeld in het kader van regulier onderhoud preventief onderhoud met betrekking tot «veiligheid en bereikbaarheid grote zeehavens» uitgevoerd. Wel is er in het Beheerplan voor de Rijkswateren een aantal functies (hoofdvaarwegen, ecologie en waterkwaliteit, overige vaarwegen en recreatie) als minder prioritair aangeduid. Binnen deze functies heerst een correctief onderhoudsregime. Dit betekent dat op beperkte schaal vast onderhoud wordt uitgevoerd maar dat onveilige situaties worden voorkomen. De meeste vaarwegprojecten uit het aanlegprogramma waren benuttingsprojecten, gericht op selectieve uitbreiding (sluizen, ligplaatsen) of verdieping/verbreding van de vaarweg. Van een aantal lopende benuttingsprojecten is de oplevering vertraagd. In het Infrastructuurverslag 2005 wordt op de afzonderlijke projecten nader ingegaan.

Luchtvaart

Binnen het project Luchtvaart en Level Playing Field keek VenW in 2005 naar de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector (Schiphol en luchtvaartbedrijven) en de invloed van de overheid daarop. Het gaat om de effecten van overheidsheffingen en regelgeving op de kostenniveaus en de efficiency van de bedrijfsprocessen. Uit dit onderzoek is gebleken dat Schiphol in 2004 een relatief goedkope luchthaven was als het gaat om luchthavengelden en overheidsheffingen. In 2005 is deze positie door de stijging van onder andere security-kosten mogelijk onder druk komen te staan.

Uit onderzoeken komt naar voren dat in 2004 in algemene zin sprake was van een redelijk level playing field, maar dat er op (deel)terreinen verbeteringen mogelijk zijn. Dat betreft bijvoorbeeld verdere harmonisatie op het gebied van security en douane op EU-niveau, aandacht voor de kosten van securitymaatregelen, het verbeteren van de overheidsprocessen zoals visumverstrekking en paspoortcontrole en het vroegtijdig betrekken en informeren van de sector over nieuwe regels. Deze verbeterpunten worden opgepakt in het project Stroomlijnen Overheidsinterventies Luchtvaart (SOL).

In november 2005 is de voortgangsrapportage van het project mainport Schiphol⁹ met de Kamer besproken. Naar aanleiding van deze bespreking is op 16 december 2005 een achtergronddocument met beleidsinformatie naar de Kamer gestuurd¹⁰. In dit document worden met name «facts and figures» gepresenteerd van een groot aantal aspecten van de mainport Schiphol. Het kabinet wil zo een feitenbasis neerleggen voor het debat over de toekomst de mainport. Het Schipholbeleid dat vanaf 2003 van kracht is, is in 2005 geëvalueerd. Er is getoetst of Schiphol zich aan de afspraken heeft gehouden voor geluidhinder, risico's en luchtverontreinigende stoffen, of het beleid effectief is en of er verbetering mogelijk is. Het eindrapport van de evaluatie is in februari 2006 aan de Kamer aangeboden.

⁹ Kamerstuk 2004–2005, 29 665, nr. 17.

¹⁰ Kamerstuk 2005–2006, 26 959, nr. 107.

Daarnaast is in juni 2005 door de Tweede Kamer een wetsvoorstel¹¹ aangenomen dat een nieuw reguleringskader biedt voor Schiphol. Met dat voorstel zijn publieke belangen als «voorkomen machtsmisbruik» en «continuïteit van de luchthaven» beschermd, zodat een deel van de aandelen kan worden vervreemd. Daarna is gedebatteerd over de vraag hoe de aandelenverkoop eruit gaat zien. Verschillende experts hebben daarbij geïnformeerd en geadviseerd. Zo heeft de minister van Financiën een onderzoek laten uitvoeren naar de voor- en nadelen van zowel een beursgang als een onderhandse plaatsing van aandelen. De uitkomsten hiervan zijn in september aan de Kamer gerapporteerd¹². Op verzoek van de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat heeft een hoorzitting plaatsgevonden en zijn kamervragen gesteld. Tijdens een debat in januari 2006 heeft de Minister van Financiën aangekondigd de combinatie van een beursgang en een onderhandse plaatsing als vervreemdingswijze nader uit te werken. De Tweede Kamer wordt hierover nog geïnformeerd. Verder zal de Eerste Kamer zich in 2006 buigen over het wetsvoorstel tot borging van de publieke belangen.

Van 12 tot 24 mei 2005 heeft de Inspectie VenW de toestemming voor Onur Air ingetrokken om op Nederland te mogen vliegen. Om de situatie te verbeteren, hebben de Joint Aviation Authorities (JAA) namens de vier betrokken landen (Zwitserland, Frankrijk Duitsland en Nederland), samen met de Turkse counterparts, een actieplan vastgesteld. Volgens de JAA is dit actieplan eind 2005 uitgevoerd. Het verscherpte toezicht blijft echter vooralsnog van kracht om te toetsen of de verbeteringen structureel van aard zijn. Deze casus leverde een belangrijke impuls voor het vaststellen van een Europese zwarte lijst. De lijst is in maart 2006 gepubliceerd.

4.2 Veiligheid

Verkeersveiligheid

Nederland behoort tot de wereldtop van meest verkeersveilige landen en wil die positie houden. De verkeersveiligheids cijfers over 2004 (881 verkeersdoden) laten een scherpe daling van het aantal doden zien ten opzichte van 2003 (1 088). De doelstelling voor 2010 is zelfs al gehaald. Het is echter te vroeg om de doelen voor 2010 en 2020 aan te passen. Daarvoor moet eerst duidelijk zijn dat er sprake is van een trend. Als dat medio 2006, wanneer de ongevalcijfers 2005 bekend worden, het geval blijkt te zijn, zullen we onze ambities bijstellen.

In 2005 nam VenW verschillende initiatieven op het gebied van verkeersveiligheid. Zo is de «I love»-campagne van start gegaan en is per 1 oktober 2005 de kentekenplicht voor bromfietsen ingevoerd. Per 1 januari 2006 is het maximale alcoholpromillage voor beginnende bestuurders verlaagd naar 0,2 promille. Omdat een relatief groot percentage van het aantal verkeersdoden valt te betreuren bij ongevallen waarbij vracht- of bestelauto's zijn betrokken, sloot VenW in 2005 een convenant «Veilig bestelverkeer» met de transportsector. In het convenant zijn afspraken gemaakt over onder andere een proef snelheidsbegrenzing, een safety-scan en rijstijltraining. Op het gebied van de dode hoek worden innovatieve systemen beproefd en wordt de voorlichting aan zowel bestuurders als andere weggebruikers, geïntensiveerd.

Sociale veiligheid openbaar vervoer

In de regio Rotterdam is in 2005 een proef gestart met de OV-Chipkaart op de metro en op de bus. Het systeem functioneert inmiddels naar behoren. Van de 19 decentrale overheden hebben er 12 uitgesproken dat ze de

¹¹ Kamerstuk 2004–2005, 28 074 A.

¹² Kamerstuk 2004–2005, 28 165, nr. 26.

OV-Chipkaart vóór 1 januari 2008 zullen invoeren. Met de introductie van de OV-Chipkaart op nationale schaal kan de reiziger comfortabel met één kaart door de OV-keten reizen. Comfortabel én veiliger. Zwartrijders worden met de komst van de chipkaart geweerd.

Decentrale overheden worden in staat gesteld om concessies aan te besteden op grond van betrouwbare vervoergegevens en kunnen een eigen tariefbeleid voeren.

Externe veiligheid

In juli 2005 heeft VenW het tweede deel van de nota «Tunnelveiligheid»¹³ aan de Kamer aangeboden. Hiermee ligt het beleid tot en met 2010 vast. De implementatie van beleid vindt deels plaats via regelgeving. Zo ontving de Kamer in augustus het wetsontwerp Wet Aanvullende regels Veiligheid Wegtunnels¹⁴. Alle regelgeving voor wegtunnels is daarmee, als de Eerste Kamer akkoord gaat, klaar voor invoering. De regelgeving voor raitunnels zal in 2006 zijn beslag krijgen.

In november heeft VenW samen met VROM, de nota «Vervoer gevaarlijke stoffen» aan de Tweede Kamer aangeboden¹⁵. De maatregelen die in deze agenderende nota worden voorgesteld moeten ertoe leiden dat het vervoer van gevaarlijke stoffen duurzaam mogelijk blijft. Daarbij wordt een balans gezocht tussen belangen op het gebied van vervoer, veiligheid, milieu en ruimtelijke ontwikkeling. De nota is het product van overleg met provincies, gemeenten, bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsinstanties. Zij zullen ook actief bij de uitwerking van de nota worden betrokken.

Hoogwaterbescherming

2005 was een belangrijk jaar voor de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. Op 15 april 2005 heeft de ministerraad deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier vastgesteld¹⁶. Inspraak leverde ongeveer 3 000 reacties op, die VenW samen met de uitkomsten van nader onderzoek, heeft gebruikt om de PKB op een aantal punten aan te passen. Zo is in deel 3 onder andere de dijkverlegging bij Lienden (Neder-Rijn) geschrapt. Hiervoor in de plaats komen uiterwaardmaatregelen in combinatie met dijkversterking. Ook voor de Neder-Rijn/Lek is een nieuw maatregelenpakket ontwikkeld. In december stemde de ministerraad in met de delen 2 en 3 van de PKB¹⁷. Dit betekent een investering van ruim twee miljard euro in het riviereengebied tot en met 2015. Met het maatregelenpakket investeert het kabinet in het voorkomen van overstromingen en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het riviereengebied. Daarnaast is de vijfjaarlijkse toets in het kader van de Wet op de Waterkering nagenoeg afgerond. Deze geeft inzicht in de staat van dijken en waterkeringen bijvoorbeeld langs Markermeer en IJsselmeer.

Hoewel met de PKB de veiligheid voor de Rijntakken wordt zeker gesteld, heeft VenW in 2005 de eerste stappen gezet voor een discussie over de veiligheid tegen overstromen. De Kamer is in november geïnformeerd over de tussenresultaten van het onderzoek Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)¹⁸. In dit onderzoek is inzichtelijk gemaakt welke faalmechanismen van belang zijn naast de kans dat het water over de dijk stroomt. In het debat over de nieuwe risicobenadering zal moeten worden gezien of deze faalmechanismen voldoende zijn onderkend, of ze deel moeten gaan uitmaken van een wettelijke norm of dat we er op een andere wijze mee om moeten gaan.

Tenslotte was 2005 ook het jaar van de verwoestingen en overstromingen door de orkaan Katrina in de Verenigde Staten (VS). Hiermee werd de

¹³ Kamerstuk 2004–2005, 29 296, nr. 3.

¹⁴ Kamerstuk 2005–2006, 29 296, nr. 3.

¹⁵ Kamerstuk 2005–2006, 30 373, nr. 2.

¹⁶ Kamerstuk 2004–2005, 30 080, nrs. 1 en 2.

¹⁷ Kamerstuk 2004–2005, 30 080, nrs. 3 en 4.

¹⁸ Kamerstuk 2005–2006, 27 625 nr. 57.

noodzaak duidelijk om niet alleen preventieve, technische maatregelen te nemen, maar om ook voorbereid te zijn op extreme gebeurtenissen. Onderzoek wees uit dat in Nederland betere informatievoorziening naar burgers en slagvaardiger samenwerking tussen overheidsdiensten permanente investeringen eisen. Alleen zo kunnen vóór en tijdens een extreme gebeurtenis (evacuatie, hulpdiensten) de gevolgen (slachtoffers en schade) worden beperkt. De reeds bestaande kennisuitwisseling met de VS is door Katrina verbreed, geïntensiveerd en op een hoger plan gebracht.

Security

De terroristische aanslagen in 2005, onder andere in de Londense metro in juli, hebben bewezen dat terrorismebestrijding een serieuze aanpak verdient.

Op het gebied van «Waterkeren en beheren» en «Transport» leverde VenW een actieve bijdrage aan het Kabinetsbrede dossier Bescherming Vitale Infrastructuur. De beleidsbrief¹⁹ van de minister van BZK, vormt de inhoudelijke en bestuurlijke start van een gestructureerde Rijksbrede aanpak.

Daarnaast is in overleg met provincies en gemeenten een VenW-breed beleidsplan «Opleiden en oefenen» ontwikkeld. Er vinden regelmatig rampenoefeningen plaats. Ook werkte VenW mee aan internationale regelgeving en de implementatie daarvan in Nederland. Zo is bijvoorbeeld grote voortgang geboekt bij de afronding van een nieuwe EU-Richtlijn voor de beveiliging van het hele havengebied.

Ten slotte heeft VenW delen van de vitale infrastructuur aangesloten op het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding. Het gaat om de mainports Schiphol en Rotterdam, de spoorsector en het stads- en streekvervoer. Aansluiting op dit systeem betekent dat deze sectoren samen met de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding maatregelen hebben ontwikkeld om zich te beschermen tegen terroristische aanslagen. Voor het spoor is in 2005 gedurende langere periode een verhoogde dreiging («lichte dreiging») afgekondigd geweest. Voor de mainport Schiphol is sprake van een continu verhoogde alertering op het niveau «lichte dreiging».

4.3 Kwaliteit leefomgeving

Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is tweeledig. Aan de ene kant bestaat het uit bijdragen aan het (lokaal) voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit (emissienormen), aan de andere kant gaat het om het voldoen aan de doelstellingen om verkeersemisseries te beperken (nationale emissieplafonds).

Voor het invoeren van de Europese richtlijnen voor lokale luchtkwaliteit zijn in het Besluit luchtkwaliteit²⁰ emissienormen vastgelegd. Nederland kan aan het merendeel van die normen goed voldoen, maar de normen voor fijnstof ofwel PM₁₀ (per 2005) en NO₂ (per 2010) vormen een probleem. Voor PM₁₀ is het voldoen aan de normen een landelijk probleem, waarbij maatregelen op lokaal niveau niet of nauwelijks kunnen bijdragen aan het oplossen ervan. Voor NO₂ is het omgekeerde het geval; de problematiek is meer lokaal van aard. In bepaalde gevallen kunnen lokale maatregelen, waaronder verkeer, soelaas bieden. Onderzoek naar kosteneffectieve en maatschappelijk aanvaardbare maatregelen die lokaal aan oplossingen kunnen bijdragen vindt plaats via het Innovatieprogramma lucht (IPL). Dit programma loopt tot en met 2008.

¹⁹ Kamerstuk 2004–2005, 26 643, nr. 75.

²⁰ Kamerstuk 2004–2005, 30 175, nr. 1.

Het luchtkwaliteitsbeleid kent naast de lokale emissieproblematiek ook landelijke verkeeremissies. Het beleid op dit gebied wordt door het ministerie van VROM in samenspraak met VenW vormgegeven. Het gaat hierbij om het verminderen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, met name NO_x , SO_2 , VOS, NO^2 en PM_{10} . In 2010 moet Nederland voldoen aan de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) van de Europese Unie, waarbij voor het verkeer de doelstellingen zijn geformuleerd (behalve voor PM_{10}).

De Nota Mobiliteit benadrukt het belang om te komen tot een verdere aanscherping van nationaal en Europees bronbeleid. Dit is een absolute voorwaarde maar zeker lokaal niet afdoende om op korte termijn aan de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteitsnormen te voldoen. Daarom wordt bij de herziening van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijn onder meer gepleit voor voldoende lange uitsteltermijnen voor landen die, ondanks een maximaal redelijke inspanning, niet tijdig aan de normen kunnen voldoen. Voor verbetering van de luchtkwaliteit bij hardnekkige knelpunt-situaties (de zogenaamde «hotspots») is voor de periode 2011–2015 300 miljoen euro gereserveerd.

In november 2005 heeft VenW, samen met VROM, de subsidieregeling voor de versnelde vervanging of retrofit van dieselmotoren van Nederlandse binnenvaartschepen gepubliceerd. De regeling heeft als doel het verdergaand verminderen van de emissies van de binnenvaartsector. Het subsidieplafond bedraagt tot 31 december 2006 2 miljoen euro.

Verskillende wegenprojecten liepen in 2005 vertraging op als gevolg van luchtkwaliteit. Eén van de oorzaken van luchtverontreiniging is de schadelijke emissie, vandaar dat VenW met VROM, over een groot aantal maatregelen voor de beperking van deze schadelijke emissie overleg voert. Deze maatregelen zullen, aangevuld met nog te nemen maatregelen, worden samengebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit NSL zal ook maatregelen van decentrale overheden bevatten en zal medio 2006 worden opgeleverd.

Zo is bijvoorbeeld aanvullend op de 80 km/u maatregelen bij Overschie op nog vier andere locaties in de Randstad op het hoofdwegennet besloten tot snelheidsbeperkingen. In 2006 zal het onderzoek worden afgerond naar de mogelijke invoering van «compact rijden» in combinatie met snelheidsverlaging op het hoofdwegennet rond de vier grote steden. Wanneer de maatregelen uit het NSL onvoldoende effect hebben, zal het behalen van de mobiliteitsdoelstelling van VenW in gevaar komen.

Integraal waterbeheer

In 2005 werkte VenW aan de zogeheten Decemhernota 2005²¹. Deze eerste van drie jaarlijks uit te brengen nota's staat onder andere in het teken van de voorbereiding op de stroomgebied-beheersplannen die in 2009 klaar moeten zijn. De Decemhernota 2005, die begin 2006 naar de Kamer is gestuurd, beschrijft verder de voortgang van het Nationaal Bestuursakkoord Water/Waterbeleid 21e eeuw (WB21) en de eerste contouren van de invoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Vanwege de in ontwikkeling zijnde Europese normen voor prioritaire stoffen en de bijbehorende methoden van meten en toetsen zijn in opdracht van VenW aanvullende ecotoxicologische toetsen verricht. De eerste resultaten zijn in het informele overleg bij de Europese Commissie ingebracht.

In juli 2005 heeft de ministerraad het Integraal Beheerplan Noordzee 2015²² vastgesteld. Hiermee is een helder beleidskader voor het Noordzee

²¹ Kamerstuk 2005–2006, 27 625, nr. 59.

²² Kamerstuk 2004–2005, 30 195, nr. 1.

beleid en beheer vastgelegd. Het plan geeft voor de Nederlandse Noordzee, met inbegrip van de exclusieve economische zone, uitwerking aan internationale afspraken. Het bevat onder meer een afwegingskader voor de vergunningverlening en een specifiek beschermingsregime voor gebieden met bijzondere ecologische waarden. Verder wordt de coördinerende rol van VenW voor het Noordzeebeleid bevestigd en uitgewerkt.

Ook op het gebied van waterwetgeving is veel totstandgekomen. Volgens planning zijn in 2005 de wetsvoorstellen voor de nieuwe Waterwet en de gewijzigde Waterschapswet door de ministerraad vastgesteld. De Waterwet, die eind december ter advisering aan de Raad van State is gezonden, vervangt alle acht bestaande waterwetten en sluit aan bij een adequate uitvoering van het waterbeheer zoals WB21 en de KRW. In de Waterschapswet is de financiering van het waterbeheer vereenvoudigd en wordt het kiesstelsel van de waterschappen aangepast; van een personenstelsel naar een lijstenstelsel.

4.4 Effectief besturen en ordenen

Voor VenW stond 2005 in het teken van een nieuwe wijze van werken. Voor een belangrijk deel samenhangend met de doelen die VenW zich heeft gesteld in haar Veranderopgave. Speerpunten waren meer professioneel, meer decentraal en op samenwerking gericht, meer de burger centraal stellen en meer focussen op innovatie.

Meer professioneel

In 2005 heeft Rijkswaterstaat (RWS) gewerkt aan haar omvorming tot baten-lastendienst. In december 2005 heeft de Ministerraad ingestemd met de instelling van deze baten-lastendienst. RWS zal hierdoor zijn rol als publiekgericht netwerkmanager en professioneel opdrachtgever naar de markt verder kunnen versterken. Daarnaast zijn in 2005 de Directoraten-Generaal Goederenvervoer en Luchtvaart samengevoegd tot één Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart. Tevens zijn de activiteiten om de Inspectie VenW om te vormen naar een baten-lastendienst voortgezet.

Veel van de beleidsdoelen van VenW vragen een internationale aanpak. De centrale doelstelling blijft een *level playing field* voor alle vervoerswijzen. Belangrijke Europese stappen in 2005 waren onder meer het Eurovignet, de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor en een nieuw rij- en rusttijdenbesluit voor het wegvervoer.

Door de recente overstromingen in verschillende EU-landen is de roep ontstaan voor een Europese aanpak van het hoogwaterprobleem. Samen met de Europese commissie en EU-landen en organisaties werkte VenW in 2005 aan de uitwerking van het EU Hoogwaterinitiatief. Dit initiatief bestaat uit drie onderdelen:

1. kennis en informatie-uitwisseling. VenW heeft nadere afspraken gemaakt om een overzicht te krijgen van de onderzoeksbehoefte in de komende jaren en samenwerking te starten voor kennisuitwisseling op het gebied van hoogwatervoorspellingen en het maken van kaarten.
2. het beter benutten van EU-fondsen op het gebied van hoogwaterbescherming voor zowel landelijke als regionale projecten.
3. een adequaat instrumentarium waarmee voor de grensoverschrijdende samenwerking een aantal principes, zoals het niet afwentelen van bovenstroomse problematiek naar benedenstrooms en de kaders voor beleidsafstemming, op gepaste juridische wijze wordt vastgelegd. Nederland heeft een bijdrage geleverd aan de Europese commissie die

hiervoor een voorstel moet doen. Dit voorstel is op 18 januari 2006 aan het Europese parlement en de Raad aangeboden.

Daarnaast heeft VenW zich internationaal sterk gemaakt voor de terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart. De Europese Commissie heeft een Mededeling gepubliceerd over de reductie van de broeikasgassen. Als voorbereiding op de Milieuraad van december 2005 heeft het Nederlandse kabinet zijn standpunt aan de Kamer gemeld. Besloten is om in 2006 verder te werken aan de verdere concretisering van een emissiehandelssysteem voor de luchtvaart.

Begin 2005 is door zowel de Tweede Kamer als het kabinet naar aanleiding van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) geconcludeerd dat het toetsingskader van de TCI op de Zuiderzeelijn (ZZL) van toepassing is. Dat betekent onder andere dat voor het project een Structuurvisie zal worden opgesteld. In het tweede kwartaal van 2005 is het plan van aanpak Structuurvisie ZZL opgesteld²³ en breed (interdepartementaal en regionaal) afgestemd. Op 29 juni 2005 heeft de Kamer unaniem ingestemd met dit plan van aanpak. Hierna is de projectorganisatie van start gegaan met het uitwerken van de structuurvisie conform plan van aanpak.

De Concept- Structuurvisie die in april 2006 gereed zal zijn, zal als basis dienen voor discussie over nut en noodzaak en de besluitvorming daarover. De activiteiten in 2005 waren met name gericht op de probleemanalyse, de uitwerking van alternatieven, het voorbereiden van diverse noodzakelijke onderzoeken, de marktverkenning en breed Bestuurlijk Overleg.

Verder heeft de minister van VenW in 2005 een zogeheten Critical Review Team met deskundigen ingesteld dat als taak heeft ervoor te zorgen dat de Structuurvisie conform het advies van de TCI wordt opgesteld («TCI-proof»). Daarnaast is het gecombineerde opdrachtgeverschap in 2005 belegd bij de departementen VenW, VROM en EZ.

Met de opening van de Betuweroute per 1 januari 2007 voor ogen is in 2005 een aantal belangrijke stappen gezet in versterken van het Nederlandse spoorgoederenvervoer. De bouw van de Betuweroute verloopt volgens planning. Het programma Transmissie moet de overgang van bouw naar exploitatie in goede banen leiden. Onderdeel van dit programma is een proef in het laatste kwartaal van 2006, waarin de betrokken partijen (onder andere beheerder, vervoerder en brandweer) kunnen «droog oefenen» voor de daadwerkelijke exploitatie.

Ook is ten behoeve van een soepele transitie in 2005 een Memorandum of Understanding (MOU) afgesloten met leasemaatschappijen over de ombouw van locomotieven met European Train Control System (ETCS). In de laatste maanden van het jaar is intensief onderhandeld om tot een exploitatieovereenkomst voor de Betuweroute te komen met het samenwerkingsverband van ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam en TowRail.

Meer decentraal en op samenwerking gericht

In 2005 is van drie treindiensten besloten over te gaan tot decentralisatie: Maastricht-Kerkrade, Nijmegen-Roermond en Leeuwarden-Groningen. Daarmee is tot en met 2005 besloten tot decentralisatie van 15 van de oorspronkelijke 33 regionale treindiensten in 1998. Vanwege de grote verwevenheid met het Hoofdrailwegennet (HRN) is tevens besloten dat een aantal regionale treindiensten niet gedecentraliseerd wordt, maar aan

²³ Kamerstuk 2004–2005, 29 293, nr. 30.

dit net wordt toegevoegd. Het betreft de treindiensten Haarlem-Uitgeest, Haarlem-Zandvoort en Hoorn-Alkmaar/Uitgeest. De regionale treindienst Zwolle-Almelo/Enschede is tot 2015 toegevoegd aan het HRN vanwege de realisatie van de combi-tunnel bij Nijverdal.

De regionale aanbesteding van treindiensten is vooral gericht op een efficiëntere besteding van de beschikbare rijksbijdrage in combinatie met kwaliteitsverbeteringen. Het blijkt dat de winnende vervoerder een veel lagere vergoeding voor zijn diensten heeft gevraagd, variërend van 20 tot 50 procent voor hetzelfde aanbod. Dat betekent met name winst voor de reizigers, want de omvang en kwaliteit van het aanbod zijn waarneembaar toegenomen. Voor de regionale overheid heeft het geleid tot een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod (hogere frequenties) of tot kwaliteitsverbeteringen zoals nieuw, lichter en beter toegankelijk railmaterieel. Daarnaast kan de regionale overheid het bespaarde geld weer inzetten voor andere nuttige vervoervoorzieningen.

Waar sprake is geweest van een intermodale aanbesteding is de kwaliteit van het OV op het punt van de aansluiting van de bus op de trein en andersom sinds de aanbesteding duidelijk verbeterd.

Het aandeel van het stad- en streekvervoer dat is aanbesteed is inmiddels de vijftig procent genaderd. Zoals ook blijkt uit de evaluatie van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000)²⁴ wordt met de aanbesteding het kosten-niveau van het openbaar vervoer lager, dankzij verhoogde efficiency van de vervoerder. Opdrachtgevende provincies, gemeenten en kaderwet-gebieden hebben met aanbestedingen tien tot twintig procent lagere kosten weten te realiseren. De middelen die zijn vrijgekomen uit deze besparingen zijn veelal ingezet enerzijds om het aanbod van openbaar vervoer kwalitatief te verbeteren. En anderzijds is het OV-aanbod vanuit sociaal perspectief vergroot door inzet van middelen op lijnen waar weinig vraag naar is. De reiziger heeft daarnaast in 2005 meer recht op inspraak, in de richting van zowel decentrale overheden als vervoerders. De conclusie van het kabinet is dan ook dat marktwerking, het hoofd-element van de Wp2000, vruchten afwerpt in de vorm van meer kwaliteit en meer efficiency voor de reiziger.

Het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is een samenwerkingsverband van het Rijk, de provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. Op 2 september 2005 hebben de partners van PMR een afsprakenpakket vastgesteld. In het pakket zijn de afspraken opgenomen over de uitvoering en financiering van de drie deelprojecten van PMR (Landaanwinning, 750 hectare natuur- en recreatiegebied en Bestaand Rotterdams Gebied). Eveneens zijn afspraken gemaakt over de deelneming van het Rijk in het Havenbedrijf Rotterdam per 1 januari 2006. In november heeft de Kamer ingestemd met de deelneming in het Havenbedrijf Rotterdam en verdere voorbereiding van PMR. De uitvoering van PMR kan pas echt van start gaan als de door de Raad van State geconstateerde gebreken in de PKB Plus zijn hersteld. In dat kader zijn in 2005 diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken wordt de definitieve herstelroute vastgesteld, in overleg met de PMR-partners en betrokken maatschappelijke partijen. Voorjaar 2006 wordt de Kamer per brief hierover geïnformeerd.

Op 16 december 2005 ondertekenden de vier grote steden en de minister het convenant dat beoogt de grootstedelijke taxiproblematiek op standplaatsen aan te pakken. Afspraken zijn gemaakt over effectievere handha-

²⁴ Kamerstuk 2002–2003, 27 216, nr. 44.

ving en maatregelen om de kwaliteit van het taxivervoer in de grote steden te verbeteren. De Inspectie Verkeer en Waterstaat schroeft daartoe de controle op het vergunningsbewijs, de chauffeurspas, de tariefkaart en taxameter, en de klachten- en geschillenregeling op. Daarbij hanteert zij een lik-op-stuk-beleid. Daarnaast verbeteren gemeenten de inrichting van taxistandplaatsen, voeren een geweldsprotocol en (semi-)permanent toezicht in en schakelen meer politie in voor handhaving van de openbare en verkeersorde.

Bedrijven en burgers meer centraal stellen

Het Programma Andere Overheid is een extra stimulans voor VenW om zijn sturingsvisie en rol- en taakopvatting kritisch tegen het licht te houden. VenW heeft daarom in 2005 de wet- en regelgeving voor de domeinen zeevaart, luchtvaart en binnenvaart kritisch doorgelicht, met als resultaat de nodige aanpassingen. Voorbeelden zijn de richtlijn River Information Services (RIS) voor de binnenvaart en de wetgeving voor loodsdiensten op zeeschepen.

Ook heeft VenW het toezichtbeleid aangepast, zoals aangekondigd in de nota «Toezicht in beweging». Belangrijkste thema's zijn: selectiviteit en slagvaardigheid in het toezicht en meer samenwerken met andere inspecties.

In verschillende domeinen wordt gewerkt aan meer eigen verantwoordelijkheid voor bedrijven en burgers. Voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld het vernieuwde toezichtarrangement in de koopvaardij. De Inspectie werkt intensief samen met andere rijksinspecties, bijvoorbeeld bij de projecten «Samenwerking Toezicht Schiphol» en «ICT wegvervoer». Aan de verschillende projecten neemt ook het bedrijfsleven deel. Het streven is om door middel van deze projecten de toezichtlast met gemiddeld 25 procent te reduceren. Voorbeelden van de digitale aanpak zijn het aanvragen van formulieren en het digitaal terugkoppelen van resultaten van medische keuringen voor zeevarenden. Ook kunnen bedrijven en particulieren sinds 2005 terecht op I-check, een digitale zoekmachine voor wetgeving. Het stroomlijnen van overheidsdiensten en efficiëntere informatievergaring en –voorziening drukken de kosten voor de overheid en voor ondernemers en hun afnemers in de eerder genoemde domeinen. Uiteindelijk profiteert de consument van deze kostenbesparingen.

VenW is goed op weg als het gaat om het terugdringen van administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Eind 2005 stond de teller op 138 miljoen euro minder lasten. Dat is ruim de helft van de beloofde 273 miljoen en ruim 70 miljoen euro meer dan eerder verwacht voor 2005. Deze versnelling heeft te maken met het vereenvoudigen van de voorschriften voor de vrachtbrief en het Schepenbesluit 2004.

In 2005 heeft VenW het programma reductie administratieve lasten voor burgers vastgesteld. Dat moet ertoe leiden dat mensen minder tijd en geld kwijt zijn aan administratieve rompslomp om bijvoorbeeld een kentekenbewijs, een rijbewijs of een APK-keuringsbewijs aan te vragen. De doelstelling van het programma is dat de lasten uitgedrukt in tijd in 2007 gedaald zijn met 12 procent en de lasten uitgedrukt in geld met 28 procent.

Meer focus op innovatie

De innovatieve mijlpaal van 2005 was de zogeheten «Dag van Maarssen» op 1 november. Deze door VenW georganiseerde dag stond in het teken van de innovatieagenda's van de sectoren bouw, logistiek, luchtvaart, verkeer en water. De agenda's bevatten inhoudelijke thema's voor de periode 2006–2010 en concrete afspraken over innovatieve projecten. Een

voorbeeld van zo'n afspraak tussen het bedrijfsleven en het Rijk is het convenant «A2: 2x5(rijstroken)=2010». Dit convenant bevat afspraken om het proces van planning en aanleg van infrastructuur aanzienlijk te versnellen door innovatieve processen en technieken.

Een tweede mijlpaal in 2005 is de beslissing om binnen VenW een kenniscentrum op te zetten voor mobiliteit. Daarmee geeft VenW gehoor aan een van de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten. Dit centrum zal in de loop van 2006 starten en gaat strategische kennisproducten leveren, zoals trendanalyses, verkenningen, prognoses en beleidsevaluaties

Daarnaast wordt op basis van het Kabinetsstandpunt over het advies van de Commissie Evaluatie Brugfunctie TNO en de GTI's²⁵ overwogen een Delta-instituut op te richten. Dit instituut moet gevormd worden uit een bundeling van WL Delft, Grondmechanica Delft, delen van de Specialistische Diensten van Rijkswaterstaat en een onderdeel van TNO. Het Delta-instituut moet hét nationale kennis- en innovatiecentrum worden op het gebied van bouwen en wonen in deltagebieden. Het streven is om het kabinetsstandpunt over het Delta-instituut begin 2006 aan te bieden aan de Tweede Kamer en vervolgens de nieuwe organisatie op de rails te zetten.

4.5 Budgettaire en financiële consequenties van de beleidsprioriteiten 2005

In de onderstaande tabel staan voor de kabinetsprioriteiten de belangrijkste verschillen tussen de Ontwerpbegroting 2005 en de werkelijke prestaties (Slotwet 2005).

²⁵ Kamerstuk 2003–2004, 29 338, nr. 20.

Tabel 1: Budgettaire en financiële consequenties van de beleidsprioriteiten 2005 (in € mln.)

Doelstelling	Prestaties 2005	Begroting 2005	Realisatie 2005
Belangrijkste (mutaties in) beleidsmatige prioriteiten			
1. Circa 35–40 procent minder storingen op het gehele railnet in 2007 ten opzichte van 2000	39 procent minder storingen	796	1 118
2. Punctualiteit NS 87–89 procent in 2007 ten opzichte van 81,2 procent in 2002	84,7 procent van de treinen kwam op tijd aan	796	1 118
3. Capaciteitsvergroting rijkswegen door 150 kilometer spits- en 160 kilometer plusstrook en een betere afstemming van wegwerkzaamheden	In 2005 is circa 44 kilometer aangelegd. Als gevolg van de luchtproblematiek zal er tot en met 2007 minder capaciteitsvergroting op de rijkswegen kunnen plaatsvinden. Onderzocht wordt om hoeveel kilometer het precies gaat.	218	73
4. Verbetering doorstroming op wegen in grootstedelijke gebieden en op knooppunten; vermindering filezwaarte met minimaal 30 procent op plaatsen waar projecten zijn uitgevoerd	Het effect van een project is pas een volledig jaar na openstelling meetbaar. Uit een effectmeting een jaar na de openstelling van de tangenten Eindhoven blijkt een filereductie van 70 procent.	218	73
5. Vermindering achterstallig wegonderhoud met circa 45 procent	Tot en met 2005 is 11,2 procent (325 kilometer) asfalt vervangen.	667	699
6. Onderhoud rijkswaterwegen volgens Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud	In het kader van regulier onderhoud is <ul style="list-style-type: none"> ● preventief onderhoud met betrekking tot «veiligheid en bereikbaarheid grote zeehavens» uitgevoerd ● elders binnen het netwerk correctief onderhoud uitgevoerd waarbij er geen gevaarlijke situaties zijn ontstaan en stremmingen snel waren verholpen ● de voorbereiding van de grote onderhoudsprojecten voorspoedig verlopen en zijn drie «natte bruggen» opgeleverd: trambrug Heel, Katerveerbrug Zwolle, Sniepburg 	405	672

Ad 1 en 2 De uitgaven vinden plaats op artikel 01.02.04 Beheer en Onderhoud Railwegen van het Infrastructuurfonds. De hogere uitgaven worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door: de toevoeging van BTW, een betaling voor schuldreductie ProRail en extra betalingen voor toegankelijkheid, gefinancierd uit de terugboeking van de Valys-gelden door het ministerie van VWS.

Ad 3 en 4 Dit betreffen de begrote uitgaven voor Benutting en ZSM en maken onderdeel uit van artikel 01.01.02 Aanleg Rijkswegen. De lagere realisatie is met name het gevolg van vertragingen door luchtkwaliteitsproblematiek.

Ad 5 Deze uitgaven vinden plaats op artikel 01.01.04 Beheer en Onderhoud Rijkswegen van het Infrastructuurfonds. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door overloop uit 2004. Projecten zijn in 2004 uitgevoerd, maar in 2005 betaald.

Ad 6 Deze uitgaven maken onderdeel uit van artikel 02.02.04 Beheer en Onderhoud Waterbeheeren en Vaarwegen van het Infrastructuurfonds. De hogere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de afkoop van contracten met derden (met name lagere overheden) vooral bij het natte beheer- en onderhoudsprogramma. Deze contracten zijn ook bekend onder de noemer «Brokx Nat».

5. BELEIDSARTIKELEN

01 VEILIG GOEDERENVERVOER

01.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling 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). Het beleid is tevens gericht op het beheersen van de toenemende spanning tussen belangen van vervoer (van gevaarlijke stoffen) en ruimtelijke ordening.

01.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
01 Veilig goederenvervoer	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	35 987	17 149	13 502	7 227	11 583	- 4 356 ¹
Uitgaven	25 761	19 310	12 935	11 606	15 184	- 3 578
01.01 Programma-uitgaven	19 621	13 223	7 548	9 234	10 014	- 780
<i>01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer</i>	<i>7 565</i>	<i>3 179</i>	<i>330</i>	<i>8</i>	<i>12</i>	<i>- 4</i>
Subsidies	7 565	3 179	330	8	12	- 4
<i>01.01.03 Interne veiligheid water</i>	<i>8 924</i>	<i>6 284</i>	<i>5 120</i>	<i>4 854</i>	<i>6 351</i>	<i>- 1 497</i>
Subsidies	26	41	201	365	23	342 ²
Bijdragen	75	125	123	80	903	- 823 ³
Investerings	5 551	2 603	2 152	1 979	2 639	- 660
Exploitatie	3 273	3 515	2 644	2 430	2 786	- 356
<i>01.01.04 Externe veiligheid</i>	<i>813</i>	<i>741</i>	<i>259</i>	<i>1 826</i>	<i>1 203</i>	<i>623</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	3	195	0	0	0	0
Subsidies	17	10	1	1 617	1 000	617 ⁴
Exploitatie	792	536	258	209	203	6
<i>01.01.08 HGIS deel</i>	<i>404</i>	<i>387</i>	<i>394</i>	<i>416</i>	<i>406</i>	<i>10</i>
Bijdragen	404	387	394	416	406	10
<i>01.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>1 916</i>	<i>2 632</i>	<i>1 445</i>	<i>2 130</i>	<i>2 042</i>	<i>88</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	1 916	2 632	1 445	2 130	2 042	88
01.02 Apparaatsuitgaven	6 140	6 087	5 387	2 372	5 170	- 2 798 ⁵
01.03 Ontvangsten	8 683	5 984	1 412	417	962	- 545 ⁶

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De lagere realisatie op de verplichtingenbegroting heeft een directe relatie met de lagere kasuitgaven op dit artikel (zie noot 3 en noot 5).

² Teneinde de Kustwacht haar kustwachttak ook ten aanzien van de KNRM-schepen (SAR-taak) efficiënt uit te kunnen laten voeren, zijn AIS-transponders aangeschaft voor de KNRM. Vooruitlopend op het operationaliseren van de Kustwacht nieuwe stijl in 2006 zijn tevens de inbouwkosten gesubsidieerd.

³ In verband met de wens van het Parlement om het tuchtrecht in Nederlandse Antillen eerst vorm te geven voordat wordt overgegaan tot opheffing van de huidige Raad voor de Scheepvaart, is het nieuwe Tuchtcollege voor de Scheepvaart in het verslagjaar niet gestart.

⁴ In het kader van het Strategisch Akkoord 2002 zijn gelden gereserveerd voor de aanleg van een propyleennetwerk (enveloppe Externe Veiligheid). Het overschot in 2004 is, bij eerste suppletore begroting 2005, aan de jaren 2005 en 2006 toegevoegd. Voor 2005 hield dit een ophoging in van € 0,6 miljoen.

⁵ In het kader van de reorganisatie van DGTL en de binnen DGTL gevolgde zwaartepuntfilosofie terzake van de inzet van medewerkers, zijn bij tweede suppletore begroting 2005 de apparaatuitgaven herverdeeld over de begrotingsartikelen.

⁶ Bij de overheveling van de VBS-gelden in de begroting 2005 is de daarmee samenhangende ontvangstenpost voor de Loodsgelden Westerschelde ten onrechte buiten beschouwing gebleven. De overboeking naar het Infrastructuurfonds is alsnog via de tweede suppletore begroting aangebracht.

01.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Het verminderen van aantal verkeersslachtoffers a.g.v. goederenvervoer	gedeeltelijk
Het aantal ongevallen op Noordzee en Binnenwateren verminderen	geheel
Aantal goederenemplacementen dat niet aan risiconormen voldoet	ja

01.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

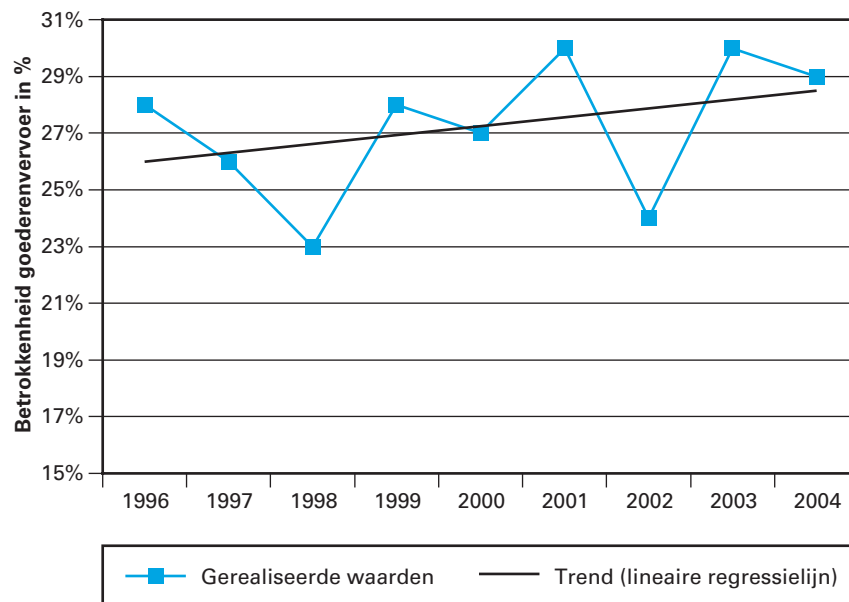
Interne veiligheid weg

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.

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 1996–2004 aangegeven.

Grafiek 1 Betrokkenheid goederenvervoer in relatie tot het totaal aantal verkeersdoden bij ongewijzigd beleid, in procenten



Bron: cijfermateriaal Rijkswaterstaat AVV

De betrokkenheid van het goederenvervoer bij dodelijke verkeersslachtoffers is in 2004 nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van 2003, maar nog steeds hoog ten opzichte van 2002.

In de eerste jaren (2001–2003) na de introductie van dode hoek systemen op vrachtauto's in Nederland is een daling opgetreden van het aantal verkeersdoden als gevolg van aanrijdingen met rechtsafslaande vrachtauto's. In 2004 is echter het aantal ongevallen als gevolg van aanrijdingen tussen rechtsafslaande vrachtauto's en andere verkeersdeelnemers ten opzichte van voorgaande jaren weer gestegen en vielen er als gevolg daarvan 24 verkeersdoden, waarvan 16 fietsers.

In onderstaande tabel is het aantal verkeersdoden als gevolg van aanrijdingen met rechts afslaande vrachtauto's over meerdere jaren aangegeven.

	2001	2002	2003	2004
Totaal aantal verkeersdoden	21	14	16	24
waarvan fietsers	19	6	7	16

Bron: AVV

In 2005 zijn nieuwe systemen getest waarmee dodehoekongevallen mogelijk voorkomen zouden kunnen worden. Uit deze test bleek dat er een aantal systemen goed uit de test kwam. Met deze systemen wordt in 2006 een vervoltraject gestart in de vorm van een demonstratieproject.

Er is nog geen overeenstemming bereikt over de derde rijbewijsrichtlijn en dus ook nog niet over de zwaardere rijvaardigheidseisen voor bestel-

verkeer. In 2005 is een «convenant veilig bestelverkeer» gesloten met de brancheorganisaties. De essentie van het convenant is om de veiligheid van bestelverkeer op vrijwillige basis te bevorderen door de inzet van rijstijltrainingen, een belangrijkere plek voor veiligheid in de bedrijfs-cultuur en onderzoek naar, en stimulering van, snelheidsregulering.

Vanwege het hoge kantelgevaar voor vrachtauto's in bochten is een waarschuwbord gevaarlijke bochten ontworpen en een effectiviteitsproef uitgevoerd. De evaluatie van de gemeten effectiviteit vindt in 2006 plaats. In 2005 zijn metingen verricht om de invloed op de snelheid van de waarschuwborden te onderzoeken. In deze metingen is gemiddeld een geringe snelheidsvermindering geconstateerd.

Het kantelstabiliteitssysteem is gestimuleerd door middel van een financiële bijdrage aan de Nederlandse vertegenwoordiging (TNO) aan een Europese expertgroep, die zorgdraagt voor de technische specificaties, teneinde deze voor te kunnen schrijven in regelgeving.

Vorbereidingen zijn getroffen om het gebruik van kantelsimulators in de opleiding op te nemen in wet- en regelgeving in het kader van de implementatie van de vakbekwaamheidsrichtlijn.

Ook de decentrale overheden hebben een grote rol bij het verbeteren van de verkeersveiligheid van het vracht- en bestelverkeer, met name door het organiseren van bijeenkomsten voor transportbedrijven. Ter ondersteuning van dergelijke activiteiten is in samenwerking met onder andere het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) «het verkeersveiligheidspalet voor vracht- en bestelverkeer» uitgebracht. In deze publicatie is de kennis gebundeld over maatregelen ter verbetering van lokale verkeersveiligheid van het goederenvervoer.

Interne veiligheid Spoor

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

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 ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands deel Continentaal plat) en op de binnenwateren						
	2001	2002	2003	2004	2005	Streefwaarden 2004–2009
Aantal ongevallen op de Noordzee	23	20	8	15	13	Constante waarde 25
Aantal ongevallen op binnenwateren	191	172	222*	224*	Nog niet bekend	Constante waarde 275

Bron: Kustwachtcentrum (noordzee en Rijkswaterstaat/AVV (binnenwateren))

* Door een nieuwe meetmethode zijn deze waarden niet te vergelijken met waarden van voorgaande jaren.

De doelstelling van de Nota Mobiliteit is permanente verbetering. Dit is voor de binnenwateren verder uitgewerkt in het streven om het aantal ongevallen op de binnenwateren niet te laten stijgen, ondanks een toename van het verkeer en vervoer op deze wateren. Voor het Neder-

lands deel van de Noordzee is de streefwaarde vastgesteld op maximaal 25 ongevallen in 2010.

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 Scheepvaartverkeer Noordzee uit te brengen. Nieuwe ontwikkelingen zijn meegenomen in de in juli 2005 uitgebrachte Integrale Beheersvisie Noordzee (IBN) 2015 (Kamerstuk 2005–2006, 30 195, nr. 31).

In 2004 en 2005 is een verbeterslag gemaakt in het registreren van scheepvaartongevallen. De Europese richtlijn River Information Services is in oktober 2005 in werking getreden. DGTL heeft de opdracht aan Rijkswaterstaat gegeven om de implementatie van deze richtlijn en de implementatie van het bredere Nederlandse RIS concept (waarin onder meer ook logistieke toepassingen) binnen Nederland te coördineren. Onder aanvoering van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is een eerste startbijeenkomst geweest om (de organisatie van) rampenbestrijding op het water te verbeteren.

De rampenbestrijding op de Westerschelde neemt een bijzondere plaats in. Hierover is in 2005, op basis van een door de veiligheidsregio opgestelde probleemanalyse, de bestuurlijke afspraak gemaakt dat in oktober 2006 hiervoor concrete voorstellen beschreven worden voor oplossing van de problemen.

Door de toenemende behoefte aan ruimte is stelselmatige afstemming met andere gebruikersfuncties op de Noordzee meer aandacht gaan vergen. Daarbij is met name aandacht voor het verder optimaliseren van de individuele instrumenten voor het voorkomen en beperken van de gevolgen van rampen en incidenten. Naast de verdere ontwikkeling van het zogenaamde SAMSON-model (Safety Assessment Model for Shipping and Offshore on the North Sea) is in 2005 gestart met een capaciteitsplan voor de maritieme noodhulp.

Veel aandacht ging in 2005 ook uit naar de herziening van de zogenaamde Monitor- en Havenstaatcontrole-Richtlijn in het kader van het door de Europese Commissie voorbereide nieuwe pakket aan maatregelen in het kader van het Maritime Safety Package (Erika 3 pakket). Ook de input van Nederland ten behoeve van het door de Europese Commissie voor 2006 aangekondigde Groenboek «Europees Maritiem Beleid» heeft in 2005 de nodige aandacht gevraagd. Dit Groenboek moet een integrale visie en strategie gaan omvatten op de verschillende gebruiksfuncties (energie-winning, visserij, scheepvaart, recreatie e.a.), waarden (waterkwaliteit, natuur e.a.) en gerelateerde aspecten (werkgelegenheid, beheer, kennis e.a.) van de Europese zeeën en kustwateren.

In het wetsvoorstel van de herziene Scheepvaartverkeerswet, dat in 2005 aan de Tweede Kamer is aangeboden, is een wettelijke basis gelegd voor de borging van de publieke taakuitvoering door het sinds 1 januari 2004 verzelfstandigde havenbedrijf Rotterdam. Wijziging van het nautisch deel van de Scheepvaartverkeerswet (differentiatie navigatieondersteunende dienstverlening) is vooralsnog opgeschort, hangende de invoering van de gewijzigde Loodsenwet in verband met het toezicht op het Loodswezen. In 2005 is ook uitvoering gegeven aan het memorandum van overeenstemming tussen Nederland en Vlaanderen (Den Haag, maart 2005) met (onder andere) de totstandkoming van het Verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde. Met de beoogde samenwerking

tussen de Vlaamse en de Nederlandse, respectievelijk de Duitse en de Nederlandse, loodsdienst is goede voortgang geboekt.

In het kader van het programma «Andere Overheid» en het departementale project «Beter Geregeld» is onder andere aandacht besteed aan de Koninkrijksrelaties op het gebied van de zeescheepvaart. De toekomstige wijzigingen in de verhoudingen binnen het Koninkrijk nopen tot een heroverweging van het huidige regelgevende instrumentarium. In overleg met het departement van BZK wordt nagedacht over de gevolgen van de nieuwe verhoudingen. Dit heeft in 2005 nog niet tot resultaten geleid. Uit het overheidsbrede programma «Bruikbare Rechtsorde» is aanbevolen om, naast het instrument van strafrechtelijke sanctie ook de bestuurlijke boete in de Schepenwet en de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen op te nemen. Nader onderzoek naar deze aanbeveling heeft geleerd dat bij de toepassing van bestuurlijke boetes geen onderscheid behoeft te worden gemaakt tussen Nederlandse en buitenlandse schepen. Met de Nederlandse Antillen en Aruba is overleg gestart over de introductie van het instrument in de voor het gehele Koninkrijk geldende Schepenwet.

Het in International Maritime Organisation (IMO) geïntroduceerde fenomeen van «goal based standards» (doelregelgeving) is verder uitgebouwd. Daartoe is een correspondentiegroep in het leven geroepen bij de IMO waarin Nederland actief participeert. Ter onderbouwing van de Nederlandse inbreng in deze groep is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de verschillende factoren waarmee bij de ontwikkeling van het instrument «goal based standards» rekening moet worden gehouden.

In het Staatsblad is gepubliceerd de Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de Rijkswet onderzoeksraad veiligheid en tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart. In de Staatscourant zijn in 2005 gepubliceerd het Keuringsreglement voor de zeevaart 2005 en de Regeling tot wijziging van routeringssysteem Noord-Hinder-Duitse Bocht en regeling tarieven scheepvaart 2005.

Sinds 28 juli 2004 heeft Nederland de beschikking over een systeem waarmee in het Kustwachtcentrum centraal informatie van het automatische identificatie systeem (AIS) aan boord van schepen kan worden ontvangen en verstuurd. Het belangrijkste doel van AIS is het verbeteren van de identificatie van schepen onderling, om zo de kans op aanvaring te verkleinen. AIS speelt ook een belangrijke rol bij de handhaving van verkeers- en milieuregels, bij opsporing en redding en bij de afhandeling van incidenten. Het Kustwachtcentrum is zeer positief over de opgedane ervaring met de AIS Walinfrastructuur. In 2005 is gestart met het uitbreiden van het dekkingsgebied van de AIS Walinfrastructuur tot de Diep Waterroute op de Noordzee. Afronding van dit project zal plaats hebben voor eind 2008. Met deze uitbreiding wordt voldaan aan de verplichting voortvloeiend uit Richtlijn 2002/59/EG tot het inrichten van AIS-infrastructuur voor scheepsrouteringssystemen. Lidstaten dienen volgens deze Richtlijn ook zorg te dragen voor passende apparatuur voor het doorgeven van informatie naar en de uitwisseling daarvan tussen nationale systemen. Dit moet nog mogelijk gemaakt worden. Overleg op landelijk, regionaal niveau rond de Noordzee en EU-breed is daartoe opgestart.

Externe veiligheid

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 (Kamerstuk 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 m² van het gebied langs transportroutes binnen de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ per jaar» gerapporteerd.

Effectgegevens ruimtebeslag in m² van het gebied langs transportroutes binnen de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ per jaar

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. Dit geldt voor zowel weg als spoor en binnenvaart

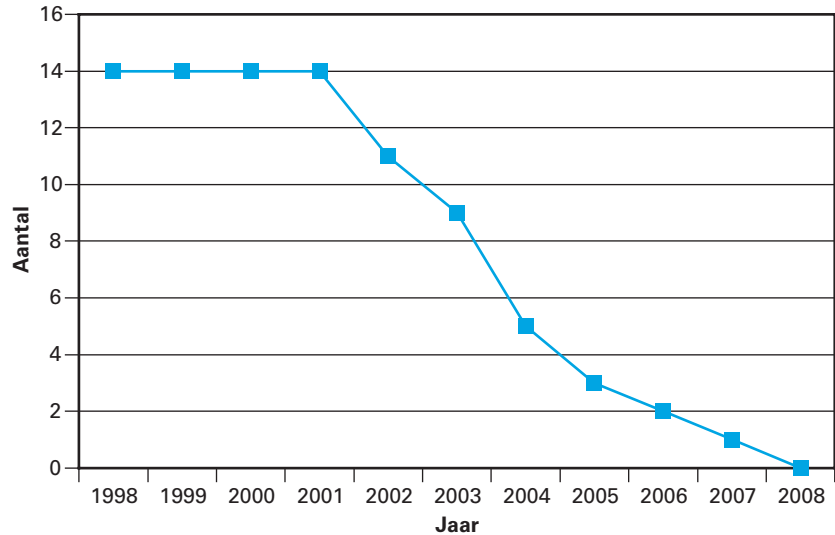
Modaliteiten	Ruimtebeslag in m ² binnen de risicocontour 10 ⁻⁶ incl. breedte van infrastructuur
Weg	9 015 307 m ²
Spoor	5 702 309 m ²
Water (excl. Westerschelde)	801 956 m ²

Bron: Rijkswaterstaat/AVV 2005

Ten opzichte van de risicoatlassen zijn nieuwe invoergegevens (op basis van vervoersomvang 2002) en een nieuwe berekeningsmethodiek gebruikt. Hierdoor is bij de modaliteit Weg een sterke afname van het ruimtebeslag te constateren. Dat deze afname niet zichtbaar is bij de modaliteit Spoor wordt veroorzaakt door meer bebouwing rondom het spoor. Voor de modaliteit Water is sprake van een eerste, en daarmee onvergelykbare, waarde.

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 GoederenEmplacementen (PAGE).

Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen



Bron: Rijkswaterstaat/AVV

Het streven is om in 2008 geen goederenemplacementen meer te hebben die niet voldoen aan de risiconormen.

Het doel van het Plan van Aanpak Goederenemplacementen (PAGE) is om door het treffen van maatregelen te zorgen dat de emplacementen voldoen aan de normen voor externe veiligheid, dat de toekomstige gewenste procesvoering de ruimte heeft én dat er afspraken zijn gemaakt omtrent het opvullen/gebruiken van de ruimte rondom een emplacement.

Van de oorspronkelijke negen emplacementen met een extern veiligheidsprobleem resteren nog drie rangeerterreinen die binnen het project volop aandacht krijgen: Sas van Gent, Almelo en Sittard. Voor Sas van Gent heeft een studie uitgewezen, dat uitplaatsing tegen geringe meerkosten ten opzichte van lokale PAGE-ingrepen haalbaar is. Er is opdracht gegeven tot het uitwerken van een ontwerp voor uitplaatsing. Wat betreft Almelo is het maatregelenpakket definitief geaccordeerd. De uitvoering is inmiddels in gang gezet. Voor Sittard is er – mede door ontwikkelingen bij de chemische industrie en door een noodzakelijke, grootschalige vervanging van de (zuidelijke) wisselstraat – diverse malen een aangepast PAGE-plan ingebracht. De functie van het emplacement is aan actuele veranderingen onderhevig. De consequenties hiervan voor de externe veiligheidssituatie zijn nog niet definitief in kaart gebracht.

In juli 2005 heeft VenW het tweede, afsluitende, deel van de beleidsnota «Tunnelveiligheid» aan de Tweede Kamer aangeboden. Hiermee ligt het beleid tot en met 2010 vast. De implementatie van beleid vindt deels plaats via regelgeving. Zo ontving de Kamer in augustus het wetsontwerp Wet Aanvullende regels Veiligheid Wegtunnels. Alle regelgeving voor wegtunnels is daarmee, als de Eerste Kamer akkoord gaat, klaar voor invoering. De regelgeving voor railtunnels zal in 2006 zijn beslag krijgen.

In november heeft VenW samen met VROM, de nota «Vervoer gevaarlijke stoffen» aan de Tweede Kamer aangeboden. De maatregelen die in deze agenderende nota worden voorgesteld moeten ertoe leiden dat het vervoer van gevaarlijke stoffen duurzaam mogelijk blijft. Daarbij wordt

een balans gezocht tussen belangen op het gebied van vervoer, veiligheid, milieu en ruimtelijke ontwikkeling. De nota is het product van overleg met provincies, gemeenten, bedrijfsleven, infrastructuurbeheerders en hulpverlenings- en rampenbestrijdingsinstanties. Zij zullen ook actief bij de uitwerking van de nota worden betrokken.

Als antwoord op de spanning tussen het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid, die zich vooral manifesteerde langs transportassen, is een tweesporen-aanpak gekozen. Het eerste spoor beoogde vanuit een ketenaanpak structurele oplossingen te vinden voor zowel bestaande veiligheidsknelpunten als knelpunten die voortvloeien uit gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij zou het beslag op rijksmiddelen zo laag mogelijk moeten zijn door de risicoveroorzakers aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid. In dit spoor is vooral ingezet op de Ketenstudies voor ammoniak, chloor en LPG. Het tweede spoor zette in op het vinden van oplossingen voor specifieke problemen, in het bijzonder de twee externe veiligheidsproblemen bij de nieuwe sleutelprojecten (Kamerstuk 2005–2006, 27 801, nr. 42). Dit heeft vorm gekregen door het project Knelpunten Infrastructuur Externe Veiligheid (KIEV).

De Ketenstudies ammoniak, chloor en LPG zijn in 2005 afgerond en het kabinetsstandpunt (Kamerstuk 2004–2005, 27 801, nr. 26) is besproken in de Tweede Kamer. Het kabinetsstandpunt benoemt maatregelen die genoeg alle bestaande veiligheidsknelpunten (overschrijdingen minimum beschermingsniveau plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar) rond LPG, ammoniak en chloor tot een oplossing kan brengen en die overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico grotendeels kan wegnemen. Hierboven op worden maatregelen voorgesteld die risico's van ongevallen met grote effecten verder verminderen.

Het KIEV-project heeft zich geconcentreerd op knelpunten rond de nieuwe sleutelprojecten en de Drechtsteden. De externe veiligheidsproblematiek is binnen dit project grotendeels tot een oplossing gebracht. Ook is binnen dit project naar aanleiding van de problematiek in Drechtsteden een toetsingskader voor het omgaan met groepsrisico's ontwikkeld, dat ook in andere gevallen wordt toegepast. Voor de nog resterende knelpunten liggen de oplossingen binnen handbereik. Cruciale factoren hierbij waren betere vervoersprognoses, heldere afspraken over de te gebruiken berekeningsmethoden en concrete maatregelen.

Uit de evaluatie van de nota «Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen» (RNGVS) bleek dat deze gebrekkig heeft gefunctioneerd. Dit kwam vooral door de gebrekkige juridische status van de nota en een onduidelijke verdeling van verantwoordelijkheden. Ook ontbrak een uniforme geaccordeerde rekenmethodiek. Inmiddels zijn de laatste twee problemen grotendeels opgelost door het uitbrengen van de circulaire RNGVS en een risicoberekeningmethodiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien wordt gewerkt aan een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met gebruiksruimtes (plafonds) voor het vervoer en veiligheidszones waarin beperkingen gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit Basisnet wordt wettelijk vastgelegd. Dit draagt bij aan een verdere oplossing van de geconstateerde problemen.

In het kader van het uitvoeren van nautische bronmaatregelen is in 2005 (de eerste fase van) de Westerschelde Planner (WESP) beproefd door de verkeersleiders. Dit is een hulpinstrument waarmee reizen van zeeschepen op de Westerschelde zo gepland kunnen worden dat ontmoetingen van schepen op gevaarlijke plaatsen vermeden kunnen worden. In 2006 wordt dit instrument operationeel ingezet.

02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

02.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling 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: vraagericht beleid.

02.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
02 Versterking netwerk goederenvervoer	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	12 386	8 693	6 464	4 034	6 637	- 2 603 ¹
Uitgaven	15 852	11 818	13 204	5 918	9 745	- 3 827
02.01 Programma-uitgaven	11 690	7 527	9 313	3 881	5 506	- 1 625
<i>02.01.01 Mainports en zeehavens</i>	<i>9 029</i>	<i>5 144</i>	<i>7 256</i>	<i>2 136</i>	<i>2 997</i>	<i>- 861</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	4 023	2 504	692	354	514	- 160
Subsidies	5 007	2 640	6 564	1 782	2 483	- 701
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>	<i>867</i>	<i>679</i>	<i>570</i>	<i>522</i>	<i>1 202</i>	<i>- 680</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	330	298	141	209	381	- 172
Subsidies	538	381	429	313	821	- 508
Eurovignet	0	0	0	0	0	0
<i>02.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>1 793</i>	<i>1 704</i>	<i>1 487</i>	<i>1 223</i>	<i>1 307</i>	<i>- 84</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	1 793	1 704	1 487	1 223	1 307	- 84
02.02 Apparaatuitgaven	4 162	4 291	3 891	2 037	4 239	- 2 202 ³
02.03 Ontvangsten	791	0	3 218	10 385	0	10 385 ⁴

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De lagere realisatie op de verplichtingenbegroting heeft een directe relatie met de lagere kasuitgaven op dit artikel.

² Een deel van de lagere realisatie heeft betrekking op de subsidie Strategische ondersteuning aan de Cie Van Laarhoven. In de planning is er van uitgegaan dat het volledige subsidiebedrag tot betaling zou komen. Dit is niet gebeurd. Derhalve is een deel van de begrote gelden niet besteed. Voorts is minder beroep gedaan op subsidie die in het kader van het radioplatsbepalingssysteem (LORAN-C) wordt verstrekt.

³ In het kader van de reorganisatie van DGTL en de binnen DGTL gevolgde zwaartepuntfilosofie terzake van de inzet van medewerkers, zijn bij tweede suppletore begroting 2005 de apparaatuitgaven herverkeerd over de begrotingsartikelen.

⁴ Dit betreft een ontvangst in het kader van Eurovignet en bestaat voor een deel uit een verrekening met Duitsland (€ 2,3 mln.) en voor een ander deel (€ 8 mln.) uit een bijdrage van diverse landen (buiten de Benelux, Denemarken en Zweden) waar een Belt verdrag mee is afgesloten.

02.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Stijging van toegevoegde waarde van Mainport Rotterdam	ja
Handhaving van marktaandeel van Mainport Rotterdam in NW-Europese havenrange	ja
Stijging van toegevoegde waarde van Nederlandse Zeehavens	ja
Versterken van de samenhang in het totale goederenvervoernetwerk	ja

02.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

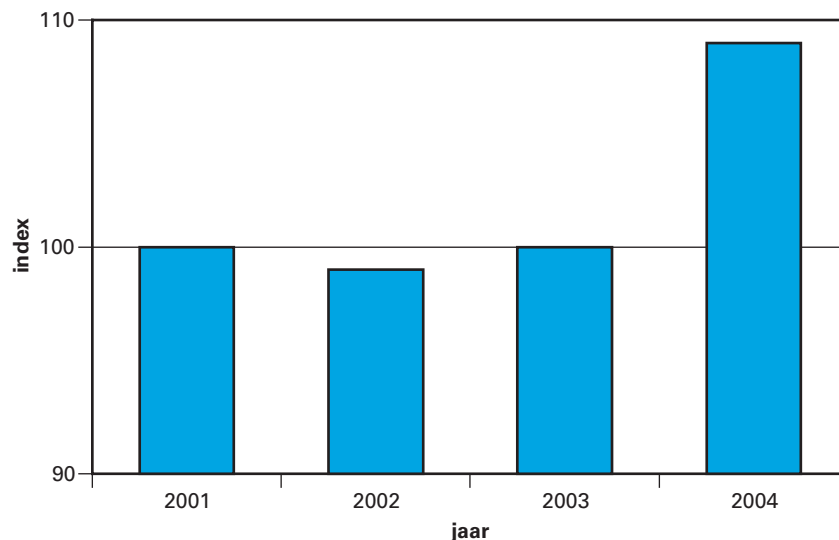
Netwerk Mainport Rotterdam en overige zeehavens

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

In 2004 is door het CBS een periodieke revisie op haar methodieken doorgevoerd. Door het herzien van hun databronnen en berekeningsmethodieken kan het CBS vernieuwde bronnen en berekeningen incorporeren in haar methodiek. Omdat bovenstaande cijfers voor een groot deel zijn gebaseerd op CBS-cijfers, zijn de opgenomen resultaten dan ook moeilijk vergelijkbaar met de resultaten van voorgaande jaren.

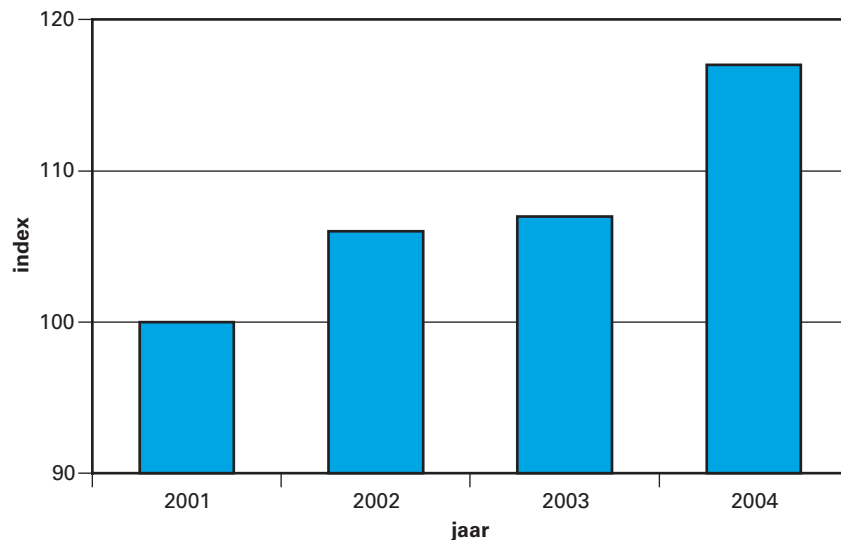
Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International obv CBS data 2004

Anders dan in voorgaande rapportages is, als gevolg van de revisie van de berekeningsmethodiek, de index voor 2002 lager dan die van 2001. Vanaf 2003 is (weer) sprake van stijging.

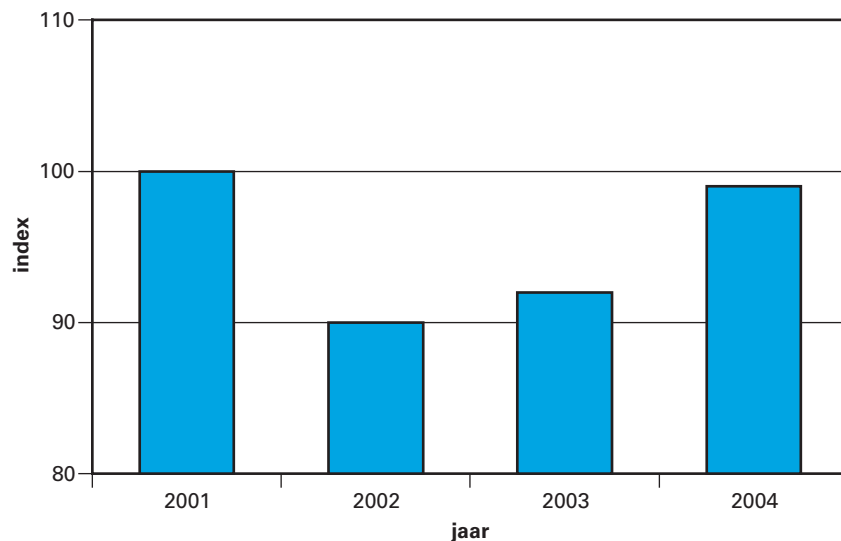
Toegevoegde waarde Mainport Rotterdam



Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International obv CBS data 2004

Ondanks de revisie van de berekeningsmethodiek is de stijgende lijn van de index toegevoegde waarde Mainport Rotterdam niet veranderd.

Toegevoegde waarde Overige zeehavens



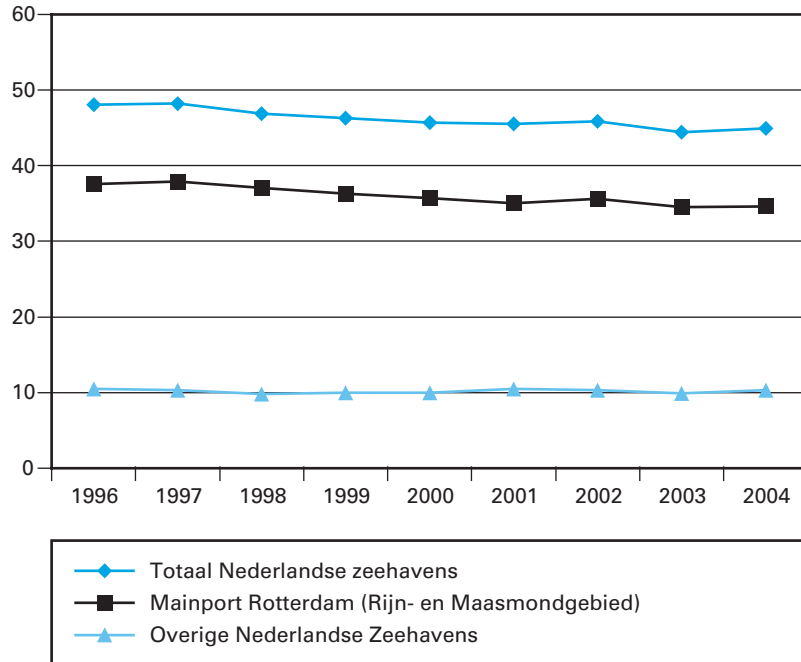
Bron: RebelGroup Advisory en Buck Consultants International obv CBS data 2004

De totale Toegevoegde Waarde van de Nederlandse Zeehavens is in 2004 significant gegroeid met negen procent. Deze groei is voornamelijk toe te schrijven aan de economische prestaties van het Rijn- en Maasmondegebied. Echter, ook de overige Nederlandse zeehavens hebben na de terugval in 2002 hun bijlage geleverd aan het herstel. Met name de noor-

delijke zeehavens zagen hun aandeel in de Toegevoegde Waarde stijgen met twintig procent ten opzichte van 2003.

Tevens wordt de positie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range als indicator gehanteerd. Het streven is om het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range») te handhaven.

Ontwikkeling van het marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)



Bron: Nationale Havenraad, 2005

Uit bovenstaande figuur blijkt dat het marktaandeel van de overige zeehavens in 2004 is toegenomen. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de havens in het Noordzeekanaalgebied die ten opzichte van de overige havens in de HLH-range een grotere procentuele groei hebben laten zien. Het marktaandeel van de havens in de mainport Rotterdam is in deze periode stabiel gebleven.

In 2005 is een begin gemaakt met de uitwerking van de concrete beleidsacties die in de beleidsagenda van de nota Zeehavens 2005–2010 zijn opgenomen. Met de vertaling van het nieuwe beleidskader naar concrete acties wil het rijk de maatschappelijke betekenis van zeehavens versterken door goede voorwaarden te scheppen voor behoud en waar mogelijk verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Ten behoeve van de ontwikkeling van de Nota Zeehavens is uitvoerig met de Nationale Havenraad en met het havenbedrijfsleven van gedachten gewisseld over het nieuwe zeehavenbeleid en de beleidsagenda daarbij. Ook is door middel van een Achtergronddocument gezorgd voor een goede communicatie van het onderzoek dat is verricht ten behoeve van de Nota Zeehavens. De Nota Zeehavens is een herijking van het beleidskader zoals geformuleerd in de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid uit 1999.

Het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is een samenwerkingsverband van het Rijk, de provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. Op 2 september 2005 hebben de partners van PMR een afsprakenpakket vastgesteld. In het pakket zijn de afspraken opgenomen over de uitvoering en financiering van de drie deelprojecten van PMR (Landaanwinning, 750 hectare natuur- en recreatiegebied en Bestaand Rotterdams Gebied). Eveneens zijn afspraken gemaakt over de deelneming van het Rijk in het Havenbedrijf Rotterdam per 1 januari 2006. Op 10 november 2005 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de deelneming in het Havenbedrijf Rotterdam en verdere voorbereiding van PMR. De uitvoering van PMR kan pas echt van start gaan als de in januari 2005 door de Raad van State geconstateerde gebreken in de PKB Plus zijn hersteld. In dat kader zijn in 2005 diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken wordt de definitieve herstelroute vastgesteld, in overleg met de PMR-partners en betrokken maatschappelijke partijen. Voorjaar 2006 wordt de Tweede Kamer per brief hierover geïnformeerd. De uitvoering van het beleid inzake PMR is opgenomen in het Infrastructuur op artikel 03.07 PMR.

Op 18 november 2005 heeft VenW, mede namens VROM, in het kader van de vigerende m.e.r./tracéwet procedure inzake de Zeepoort IJmond een standpunt ingenomen. Het standpunt geeft aan dat er op dit moment onvoldoende argumenten zijn die een verdere voortzetting van de voorbereiding van een m.e.r.- en tracéwetplichtige infrastructurele oplossing rechtvaardigen. Wel wordt onderkend dat er congestie voor de sluis kan gaan optreden en er op langere termijn een nieuwe zeesluis nodig zal zijn. Om dit probleem aan te pakken is afgesproken de uitvoerbaarheid van alternatieven in de sfeer van capaciteitsmanagement en hun effect op het verbeteren van de zeetoeegang te onderzoeken. Daarnaast wordt een samenhangend pakket van maatregelen ten behoeve van het beter benutten van de voorhavens en het huidige sluiscomplex uitgevoerd. Op 14 april 2005 is tijdens het bestuurlijk overleg met de regio het voorgenomen standpunt toegelicht en werd afgesproken dat uiterlijk begin 2008 met de regio zal worden bekeken hoe de groei van het vervoer, waaronder het containervervoer zich heeft ontwikkeld. Afgesproken is dan vast te stellen welke maatregelen nodig zijn.

In het kader van de subsidieregeling Haven Interne Projecten deel 2 (HIP II-regeling) is in 2000 subsidie verleend aan 27 projecten. Naast de reeds eerder vastgestelde projecten zijn er in 2005 opnieuw diverse projecten vastgesteld. De resterende projecten worden naar verwachting in de periode tot en met 2007 gerealiseerd. De evaluatie van de HIP II-regeling is in 2005 uitgevoerd. Uit de evaluatie blijkt dat de regeling de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten weliswaar heeft bespoedigd, maar dat acht van de tien onderzochte projecten ook doorgang hadden gevonden zonder subsidie. Verder blijkt dat met name de verwachtingen ten aanzien van additionele werkgelegenheid – zoals vooraf ingeschat door de havenautoriteiten – sterk achter zijn gebleven ten opzichte van de werkelijke effecten. Er zal geen continuering van de HIP-regeling plaatsvinden.

VenW heeft in samenwerking met de Nationale Havenraad (NHR) de jaarlijkse havenmonitor opgesteld.

In de nota Zeehavens (Kamerstuk 2004–2005, 29 962, nr. 1) is geconstateerd dat de huidige prestatie-indicatoren slechts beperkt aangeven of het

beleid succesvol is geweest, omdat ontwikkelingen, waaronder de activiteiten van marktpartijen en medeoverheden, tevens invloed uitoefenen. Naar aanleiding van deze constatering heeft VenW in 2005 in samenwerking met AVV een start gemaakt met het ontwikkelen van nieuwe indicatoren die het slagen van beleid nader in beeld kan brengen. Afhankelijk van de resultaten van het opgestarte onderzoek naar het ontwikkelen van deze nieuwe indicatoren en de mate waarin de trend met terugwerkende kracht zichtbaar kan worden gemaakt, zullen deze nieuwe indicatoren op z'n vroegst in de begroting 2008 kunnen worden gepresenteerd

Functioneren knooppunten

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

Binnen Nederland is na afronding van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) sprake van een landelijk dekkend systeem van multimodale knooppunten ontwikkeld, waarbij openbare (container) terminals de verbindende schakels tussen modaliteiten vormen. In 2005 zijn de laatste aanvragen die onder deze regeling vielen in een beschikking vastgelegd. De afwikkeling van deze gehonoreerde projecten zal afhankelijk van de planning en uitvoering naar verwachting doorlopen naar 2009. De omvang en complexiteit van deze projecten alsmede de daaraan gekoppelde besluitvormingsprocessen zijn debet aan deze lange doorlooptijd.

Voor het functioneren van de multimodale knooppunten waren geen kwantitatieve streefwaarden geformuleerd aangezien de initiatieven voor de realisatie van nieuwe containerterminals bij de marktpartijen liggen en de rol van het Rijk beperkt bleef tot het stimuleren en faciliteren van de ontwikkeling van multimodale knooppunten.

In 2005 heeft de evaluatie plaatsgevonden van de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV). De SBV heeft bijgedragen aan het verlagen van de drempel voor het doen van investeringen in infrastructuur en overslagvoorzieningen en zo geresulteerd in modelshift van weg naar water.

De rol van VenW ligt vooral in het wegnemen van belemmeringen en het creëren van (ruimtelijke) randvoorwaarden voor een optimaal functionerend multimodaal vervoerssysteem. Het direct stimuleren van modelshift en intermodaal vervoer door middel van subsidies past niet in deze lijn.

Kwaliteit verbindingen

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

In 2005 zijn diverse projecten om te komen tot kwaliteitsnetten opgestart, op verschillende schaalniveaus, door provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en Rijkswaterstaat.

De handleiding kwaliteitsnet is afgerond en zal ook via internet toegankelijk worden gemaakt. Verder is in het najaar van 2005 een tussentijdse

evaluatie uitgevoerd. Inmiddels besloten om de daarin voorgestelde acties op te pakken. Deze acties richten zich vooral op de afstemming van de verschillende projecten in het land, de communicatie hierover, de positionering van het kwaliteitsnet en een visie op de gebruiksmogelijkheden.

Met het door Rijkswaterstaat gemaakte kaartbeeld bedrijventerreinen 2020 worden de verkeerseffecten van geplande en bestaande bedrijventerreinen duidelijk in beeld gebracht. Het kaartbeeld is onder de aandacht gebracht van gemeenten en provincies voor gebruik bij beleid ten aanzien van onder meer ruimtelijke ontwikkelingen. Verder is het (systeem achter het) kaartbeeld verder geactualiseerd.

Daarnaast zijn in samenwerking met het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur CROW enkele publicaties verschenen op gebied van goederenvervoer en bedrijventerreinen: vuistregels en kengetallen vrachtverkeer, routing vrachtverkeer, planproces en toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen.

Het vervolg van de mobiliteitstoets ligt in het Programma Ruimte en Mobiliteit bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV). In dit programma hebben diverse acties plaatsgevonden die ruimte en mobiliteit dichterbij elkaar brengen: onder meer bijeenkomsten, congressen en een prijsvraag (zie www.programmaruimteenmobiliteit.nl).

Naar aanleiding van het advies van de Raad voor VenW «Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie» dat in 2005 is uitgebracht, onderzoekt VenW de mogelijkheden van een door de Raad voor VenW voorgestelde Taskforce Logistiek en Economie. In de vorm van de Commissie van Laarhoven is de genoemde Taskforce tot stand gekomen. De Commissie heeft op 1 november 2005 haar tussentijdse resultaten gepresenteerd tijdens de dag van de Club van Maarssen. De club van Maarssen is een initiatief van de overheid, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen dat zich richt op de vraag hoe we Nederland bereikbaar, schoon en veilig kunnen houden. De Commissie had eind 2005 haar rapport bijna afgerond. Het rapport wordt naar verwachting in maart 2006 aangeboden. Een deel van de Commissie gaat daarna verder als Taskforce om samen met andere partijen de aanbevelingen in de praktijk te gaan brengen. Eind 2005 is, samen met EZ en VROM, een begin gemaakt met de strategische visie op buisleidingen als transportmodaliteit. Deze visie is aangekondigd in de kabinetsreactie op het advies van de Commissie Enthoven (Kamerstuk 2004–2005, 26 018, nr. 4). Het kabinet zal nog een besluit nemen in welk kader deze visie wordt vastgelegd. Als gevolg van vertraging bij de start van twee proeven met dynamische systemen voor inhaalverboden, zijn deze in 2005 niet afgerond. Met dynamische systemen voor inhaalverboden kan, afhankelijk van de verkeerssituatie, een inhaalverbod worden ingesteld. Afronding van de proeven en evaluatie worden voorzien voor 2006.

03 EFFICIENT WERKEND GOEDEREN VERVOER SYSTEEM

03.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling is het bevorderen van een efficiënt goederenvervoersysteem.

03.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	14 300	16 514	14 064	12 811	15 035	- 2 224
Uitgaven	16 632	18 267	16 354	14 066	18 622	- 4 556
03.01 Programma-uitgaven	10 279	12 328	10 664	6 706	14 121	- 7 415
<i>03.01.01 Marktwerking en markttoegang</i>	<i>2 553</i>	<i>3 500</i>	<i>4 568</i>	<i>2 606</i>	<i>8 310</i>	<i>- 5 704</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	470	1 137	1 536	1 013	1 288	- 275
Subsidies	2 084	2 363	3 032	1 593	7 022	- 5 429
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>	<i>5 571</i>	<i>5 552</i>	<i>4 729</i>	<i>2 718</i>	<i>4 275</i>	<i>- 1 557</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	248	291	215	116	237	- 121
Subsidies	5 324	5 261	4 459	2 560	3 980	- 1 420
Garanties	0	0	55	42	58	- 16
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>	<i>154</i>	<i>160</i>	<i>107</i>	<i>91</i>	<i>139</i>	<i>- 48</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	19	63	89	91	139	- 48
Subsidies	136	97	18	0	0	0
<i>03.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>2000</i>	<i>3 116</i>	<i>1 260</i>	<i>1 291</i>	<i>1 397</i>	<i>- 106</i>
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	2000	3 116	1 260	1 291	1 397	- 106
03.02 Apparaatsuitgaven	6 353	5 939	5 690	7 360	4 501	2 859
03.03 Ontvangsten	785	222	109	136	0	136

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ Voor de subsidieregeling Prototype ETCS waren meer aanvragers voorzien. Potentiële aanvragers blijken te wachten tot ook de subsidieregeling voor seriebouw wordt opengesteld, zodat het hele traject in een keer kan worden doorlopen.
- ² Aanvankelijk zou VenW het projectvoorstel High Speed Short Sea Shipping mede financieren, echter door aanvullende innovatieve eisen heeft NEA hiervan afgezien. Daarentegen zijn de kosten voor het onderzoek «betekenis inzet low-cost wegvervoer» geheel voor rekening van VenW gekomen in tegenstelling tot eerdere verwachtingen.
- ³ In het kader van de reorganisatie van DGTL en de binnen DGTL gevolgde zwaartepuntfilosofie terzake van de inzet van medewerkers, zijn bij tweede suppletore begroting de apparaatuitgaven herverdeeld over de begrotingsartikelen.
- ⁴ De ontvangsten hebben betrekking op een bijdrage van Duitsland in een onderzoek naar de Spoorcorridor Rotterdam-Genua alsmede een aantal afrekeningen van verleende subsidies.

03.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Gelijke concurrentievoorwaarden tussen en binnen vervoerssectoren <i>een open markt voor goederenvervoer met gelijke uitgangsposities</i> <i>een transparante vervoersmarkt</i>	gedeeltelijk
Bevorderen van economisch gezonde vervoerssectoren	gedeeltelijk
Logistieke efficiency van vervoersketen	gedeeltelijk

Betere marktwerking en markttoegang

Voor alle vervoerssectoren geldt dat het beleid gericht is op het bevorderen van gelijke concurrentievoorwaarden tussen en binnen vervoerssectoren, zowel nationaal als internationaal. Dit gebeurt 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.

Met betrekking tot de totstandkoming van het nieuwe geconsolideerde Maritieme Verdrag van de Internationale Arbeids Organisatie (ILO), is er in april 2005 een vervolg geweest op de voorbereidende technische maritieme ILO conferentie van september 2004. De doelstelling van deze exercitie is tweeledig; door het draagvlak en het aantal ratificaties te maximaliseren wordt het mondiale level playing field bevorderd en wordt er een minimum niveau aan sociale bescherming voor zeevarenden wereldwijd gecreëerd.

In 2005 heeft de herziening van de technische richtlijn voor binnenvaartschepen zijn beslag gekregen. Daarmee is harmonisatie van de technische eisen aan binnenschepen tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en EU een feit geworden. De erkenning van scheepscertificaten en -patenten, die door Donaulanden zijn afgegeven, heeft ook verder vorm gekregen.

De EC heeft 2005 gebruikt om met bedrijfsleven en lidstaten te communiceren over een Mededeling. Deze Mededeling, die uiteindelijk begin 2006 gepubliceerd is, bevat een actieprogramma voor de binnenvaart voor de periode 2006–2013 en is er op gericht de binnenvaart te ondersteunen en te promoten. Natuurlijk is er ook aandacht voor het institutionele vraagstuk, maar veel verder dan opties komt de Mededeling niet.

Het wetsontwerp voor de Binnenvaartwet is in het najaar van 2005 ter advisering toegezonden aan de Raad van State. Invoering van de wet en de bijbehorende AMvB en ministeriële regeling wordt verwacht in het voorjaar van 2008.

Vooral in EU-verband, maar ook op bilateraal niveau, draagt Nederland actief bij aan initiatieven om te komen tot verdere liberalisering van transportdiensten, in casu de spoorgoederenmarkt. Te denken valt aan de evaluatie van het eerste EU-spoorpakket, waarmee in 2005 een aanvang is gemaakt, studies naar samenwerking tussen de spoorinfrabeheerders van de Lidstaten onderling, naar internationale verzekeringsvraagstukken, naar de samenwerking tussen de nationale toezichthouders onderling, etc.

In 2005 heeft Nederland veel energie gestoken in de EU arbeidstijdenrichtlijn om te bewerkstelligen dat de Richtlijn geen onnodige blokkades zou opwerpen voor internationaal spoorvervoer. Ook heeft Nederland veel inzet gepleegd bij het tot stand komen van de machinistenrichtlijn, waarmee de wederzijdse erkenning van «rijbewijzen» van machinisten tussen de Lidstaten is geregeld.

In het voorjaar van 2005 heeft VenW de business case ten aanzien van de exploitatie Betuweroute van ProRail en HbR beoordeeld. Deze voldeed niet aan de gestelde eisen, waarna VenW een alternatief voorstel aan de

Kamer heeft gepresenteerd. De Kamer wees dit voorstel in april af, waarna ProRail en HbR het initiatief hebben genomen om een nieuw voorstel in te dienen, waarbij ook de Haven Amsterdam en TowRail zich aansloten. De Kamer heeft in september de Minister toestemming gegeven om op basis van het nieuwe voorstel de onderhandelingen te openen met het consortium van de vier partijen.

Met de opening van de Betuweroute per 1 januari 2007 voor ogen is in 2005 een aantal belangrijke stappen gezet in versterken van het Nederlandse spoorgoederenvervoer. De bouw van de Betuweroute verloopt volgens planning. Het programma Transmissie moet de overgang van bouw naar exploitatie in goede banen leiden. Onderdeel van dit programma is een proef in het laatste kwartaal van 2006, waarin de betrokken partijen (onder andere beheerder, vervoerder en brandweer) «droog» kunnen oefenen voor de daadwerkelijke exploitatie.

Ook is ten behoeve van een soepele transitie in 2005 een Memorandum of Understanding (MOU) afgesloten met leasemaatschappijen over de ombouw van locomotieven met European Train Control System (ETCS). In de laatste maanden van het jaar is intensief onderhandeld om tot een exploitatieovereenkomst voor de Betuweroute te komen met het samenwerkingsverband van ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam en TowRail.

De ondertekening van het MOU Rotterdam–Warschau die gepland was in het najaar van 2005 is niet doorgedaan vanwege verkiezingen in zowel Duitsland als Polen. Nederland zet het bilaterale overleg met beide landen voort.

In juli 2005 is de subsidieregeling voor ondersteuning van de prototyping van ETCS locomotieven gepubliceerd. SenterNovem heeft de uitvoering vervolgens ter hand genomen. In de tweede helft van 2005 werden vijf aanvragen voor subsidie gehonoreerd. Tot uitbetalingen is het in kalenderjaar 2005 niet gekomen omdat de prototype projecten nog in de opstartfase verkeerden. In 2005 is eveneens een subsidieregeling voorbereid voor de seriematige ombouw van de locomotieven.

Gezonde vervoerssectoren

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.

Toegevoegde waarde in constante prijzen in de zeevaart en de maritieme sector (in € miljard)									
	<i>Doelstelling</i> 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2008
Zeevaart	0,77	0,88	0,89	0,97	1,08	1,14	1,08	1,08	1,1
Overige maritieme sector/dienstverlening	3,2	3,29	3,33	3,37	3,46	3,35	3,34	3,46	3,4
Totaal brede maritieme sector	3,97	4,17	4,22	4,34	4,54	4,49	4,42	4,54	4,5

Bron: Ecorys Beleidsmonitor zeescheepvaart 2005

Het streven is de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector tot en met 2008 tenminste handhaven op het niveau van 2001.

In april 2005 vond de tweede Ronde Tafel Conferentie Maritiem Cluster plaats die in het teken stond van de uitvoering van de afspraken die tijdens de eerste Ronde Tafel Conferentie in 2004 zijn gemaakt. Op het terrein van export werd de Maritime Trade Board opgericht en werd de nieuwe Innovatie-impuls zeescheepvaart in de steigers gezet.

Met betrekking tot het in 2003 tot stand gekomen identificatieverdrag voor zeevarenden van de Internationale Arbeids Organisatie (ILO), te weten Verdrag no. 185, zijn de resultaten van de extern uitgevoerde haalbaarheidsstudie geëvalueerd en is er een kabinetsstandpunt voorbereid. Dit verdrag zal géén onderdeel uitmaken van het geconsolideerde maritieme ILO Verdrag.

In 2005 is de evaluatie van de activiteitenplan van de voortgangsnota Short Sea besproken met het bedrijfsleven en betrokken organisaties. Voor de conclusies en de voorgestelde koerswijziging bestaat veel draagvlak.

De voorgestelde koerswijziging houdt in dat:

- het Voorlichtingsbureau (VSSS) meer nadruk legt op toegesneden voorlichting en promotie, kleinschalige inventariserende studies, samenwerking met andere voorlichtingsbureaus en verdere uitbouw van haar rol in het European Short Sea Network (ESN). Eind 2005 is bekend geworden dat het voorlichtingsbureau gaat samenwerken met het Rail Cargo Information Netherlands.
- het wegnemen van knelpunten en/of belemmeringen (reductie administratieve lasten, elektronisch overheidsloket, samenwerking inspectiediensten e.d.) centraal blijft staan. Verder zal aangesloten worden bij internationale kaders zoals Marco Polo en Motorways of the Sea (MotS). In het kader van de MotS zijn vanuit Nederland zijn drie haalbaarheidsstudie ingediend. Helaas is aan geen van de drie door Nederland ingediende MotS-projecten subsidie toegewezen. Deze zullen bij de nieuwe ronde, tezamen met andere lidstaten, wederom ingediend worden.
- streven naar verbetering van de dataverzameling op Europese schaal en ontwikkeling van een beleidsmonitor waardoor de bijdrage van het overheidsbeleid aan realisatie van de 2010-ambitie zo goed mogelijk kan worden onderkend.

Het Rijk heeft, evenals in voorgaande jaren, aan Nederland Maritiem Land (NML) een bijdrage geleverd. Reden van niet volledige betaalbaarstelling van de toegekende bijdrage is gelegen in het feit dat het NML inclusief de cofinanciering uit het maritieme cluster voldoende liquide middelen bezat om haar programma over 2005 te kunnen realiseren. Het NML heeft zich in 2005 wederom door middel van activiteiten gericht op de thema's communicatie, innovatie, export, arbeidsmarkt en opleiding gericht op de versterking en promotie van het Nederlandse maritieme cluster. Uit de evaluatie conform de subsidiebeschikking van NML 2004 komt een positieve waardering voor de netwerkontwikkeling naar voren, als ook voor de werkzaamheden op de diverse thema's. Rekening houdend met de uitkomsten uit het strategisch akkoord, verwoord in de tijdelijke subsidieregeling stichting Nederland Maritiem Land, zal het Rijk op grond van de uitkomsten uit die evaluatie het NML voor de periode 2006–2009 een beperktere bijdrage aan het NML blijven leveren.

Het Rijk heeft, net als in voorgaande jaren, in 2005 een bijdrage aan het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) geleverd. MARIN heeft

fundamenteel wetenschappelijk onderzoek op het gebied van hydrodynamica verricht en fungeert tevens als integrator van maritieme kennis.

In 2005 is op het gebied van de zeevaart het Wetsvoorstel tot wijziging van onder meer artikel 311 Wetboek van Koophandel in verband met het Europese recht op vrije vestiging bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstuk 2005–2006, 30 412, nr. 3).

In augustus 2004 is voor drie jaar een subsidie verleend aan het Bureau Innovatie Binnenvaart. Gedurende 2005 heeft dit Bureau verschillende activiteiten ontplooid en gefunctioneerd als helpdesk voor binnenvaart-ondernemers.

Het Bureau bevordert de samenwerking in de logistieke keten (tussen binnenvaartondernemers onderling en tussen verladers en vervoerders), ondersteunt nieuwe overslagtechnieken, ondersteunt schonere technologie voor schepen, informeert over subsidiemogelijkheden, ondersteunt vernieuwende scheepsbouwtechnieken, verwijst naar onderwijs, voorlichting en cursussen en vergaart kennis over nieuwe technieken die ook voor de binnenvaart geschikt kunnen zijn.

Het comité van de EU Commissie en lidstaten dat de uitvoering begeleidt van de EU Verordening voor de beveiliging van de zeescheepvaart en havens heeft in 2005 onder andere overeenstemming bereikt over een regiem voor security inspecties door de EU Commissie in de lidstaten. Nederland was een van de eerste landen waar de Commissie in november 2005 een inspectie heeft uitgevoerd naar de implementatie en handhaving van genoemde EU Verordening. De uitkomst van de inspectie was zonder meer positief, in het inspectierapport van Commissie wordt waardering kenbaar gemaakt voor de wijze waarop Nederland de verordening geïmplementeerd heeft.

In 2005 is verder voortgang geboekt bij het tot afronding komen van een nieuwe EU Richtlijn voor de verhoging van de beveiliging van het hele havengebied. De Richtlijn, die onder andere betrekking heeft op voor de hele haven kritische infrastructuur en activiteiten, is op 25 november 2005 gepubliceerd en zal op 15 juni 2007 in werking treden.

In de tweede helft van 2005 heeft de Europese Commissie de laatste hand gelegd aan het al in 2004 aangekondigde voorstel voor een (concept) Verordening voor de beveiliging van de intermodale keten. Ook de zogenaamde «Interservice consultations» werden voor het einde van het jaar afgerond.

De proef met langere en zwaardere vrachtwagens is in 2005 niet afgerond. De resultaten worden in 2006 verwacht.

Logistieke efficiency

Bij logistieke efficiency gaat het om verbeteren van de logistieke prestatie van het goederenvervoersysteem door het verbeteren van aansluitingen tussen de schakels in het goederenvervoersysteem (ook in wetgevings-technische zin). Ook verbetering van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van Rijk, provincies, en gemeenten op het gebied van vervoer van goederen is belangrijk.

In 2005 is gewerkt aan de implementatie van de EU richtlijn 2003-59 in de Nederlandse wetgeving. De sociale partners en de Commissie Chauffeurs Vakbekwaamheid (CCV) hebben een advies opgesteld om tot een voor de

werkgever en werknemer zo praktisch mogelijke invulling te komen en de administratieve lasten te beperken. Dit leidde bijvoorbeeld tot een keuze voor een communautaire code op het rijbewijs als bewijs, dat de bestuurder voldoet aan de eisen van vakbekwaamheid. De inspanning voor scholing en nascholing moeten leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid en vakbekwaamheid van de bestuurders.

Ter bestrijding van de criminaliteit in het wegtransport hebben op initiatief van het ministerie van Economische Zaken diverse departementen, waaronder VenW, en brancheorganisaties op 7 oktober 2004 een Convenant ondertekend. In nauw overleg met EZ is VenW gestart met een analyse van de criminaliteit in de wegvervoerssector. Deze heeft tot doel de omvang, aard, plaats en wijze van de criminaliteit in beeld te brengen. Dit inzicht is noodzakelijk om te komen tot een scherpere prioritering van maatregelen. Verder is aangevangen met een studie naar meer veilige parkeerplaatsen om beter inzicht te krijgen in de meest efficiënte aanpak. De andere betrokken partijen zijn ook actief in de uitwerking van hun actiepunten.

De Europese Commissie heeft na twee keer uitstel eind 2005 een nieuwe vaste datum voor de invoering van de digitale tachograaf vastgesteld, te weten mei 2006. In de tussengelegen periode is hard gewerkt aan de nationale implementatie van de verordening en de voorbereiding van de infrastructuur ten behoeve van de toepassing van dit controleapparaat dat vanaf genoemde datum in elke nieuwe vrachtwagen moet worden ingebouwd. Met dit uitstel is ook het voorziene project voor toepassing van ICT-mogelijkheden gebaseerd op de digitale tachograaf, met name om de transporteffectiviteit te verhogen, uitgesteld.

In 2005 is de ondersteuning van de Regionale Multimodale Advies en informatiecentra (MCA's) Stichting Initiatief coördinatiepunt Goederenvervoer Oost-Nederland en Brabant afgerond. De ondersteuning aan het MCA-West zal in 2006 worden afgerond.

04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

04.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem. 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.

04.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
04 Duurzaam goederenvervoer	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	13 713	10 409	5 441	8 948	7 978	970
Uitgaven	8 733	8 858	7 541	8 089	12 275	- 4 186
04.01 Programma-uitgaven	7 633	7 043	6 144	7 160	10 703	- 3 543
<i>04.01.01 Transportpreventie</i>	1 846	2 120	2 117	2 736	3 046	- 310
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	442	396	457	488	369	119
Subsidies	1 405	1 724	1 660	2 248	2 677	- 429
<i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>	750	1 552	1 848	2 803	5 043	- 2 240
Subsidies	429	1 184	1 829	2 784	4 645	- 1 861
Exploitatie	321	368	19	19	398	- 379
<i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>	3 756	2 996	1 751	1 150	1 792	- 642
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak	539	1 090	1 035	1 107	1 623	- 516
Subsidies	3 218	1 906	716	43	169	- 126
<i>04.01.99 Overige programmauitgaven</i>	1 282	375	428	471	822	- 351
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties	1 282	375	428	471	822	- 351
04.02 Apparaatsuitgaven	1 100	1 815	1 397	929	1 572	- 643
04.03 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De directie Noordzee van RWS voert de werkzaamheden uit in het kader van milieuvluchten Noordzee voor DGTL. Met het oog op de vermindering van de administratieve lasten is besloten dit budget bij eerste suppletore begroting 2005 over te hevelen naar de begroting van RWS. De realisaties vinden derhalve ook plaats bij RWS (IF 02.02.04).

² De geplande afwikkeling van het TMS subsidieprogramma 2002 heeft niet meer in 2005 plaatsgevonden, vanwege onjuistheden in de verantwoording. Als gevolg hiervan zijn niet alle betalingen geëffectueerd.

04.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Het verminderen van vervoersbehoefte aan de bron	gedeeltelijk
Verminderen van negatieve milieueffecten als gevolg van goederenvervoer – vermindering van CO ₂ -uitstoot	gedeeltelijk
Bevordering van maatschappelijk verantwoord en bewust ondernemersgedrag	gedeeltelijk

04.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Transportbesparing

Met het beleid terzake van Transportbesparing wordt beoogd de vervoersbehoefte aan de bron te verminderen. Transportbesparing vestigt de aandacht op het ontwerp van producten, de inrichting van processen en de keuze van productielocaties en bedrijfsterreinen.

In 2005 is voor € 1,1 mln. aan subsidies toegekend aan projecten op het gebied van transportbesparing. De projecten die een bijdrage hebben ontvangen zijn allemaal beschreven op de website www.transportbesparing.nl. Op deze website staan ook alle overige rapportages over projecten en activiteiten die in het kader van het project transportbesparing zijn ondernomen (onderzoek naar transportbesparing in logistieke ketens en branches, brochures en rapportages).

In mei is een congres over Transportbesparing georganiseerd waaraan circa 350 deelnemers hebben deelgenomen. Het verslag hiervan staat eveneens op www.transportbesparing.nl. In samenwerking met de Stichting Natuur en Milieu wordt gepoogd meer begrip te krijgen voor transportbesparing bij verschillende lidstaten in Europa.

De Commissie Transportbesparing heeft «Transportavoidance» in Marco Polo2 opgenomen. De Eigen Vervoersorganisatie (EVO) onderzoekt de mogelijkheid van verdere Transportbesparing in Ketens (BiK). In 2005 heeft een verkenning plaats gevonden om Transportbesparing te integreren met Ebit, TMS en het CO₂-reductieplan in het programma Transport Efficiënte Economie.

Stil en schoon vervoer

De inspanningen zijn er op gericht om de effecten van milieubelasting te beperken tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau door het verminderen van de emissie van geluid, verontreinigende stoffen en CO₂.

Overzicht van de NO _x -emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit					
	Wegvervoer	Binnenvaart	Spoorvervoer	Zeevaart	Totaal Goederenvervoer
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	112,8	244,2
2000	103,5	29,5	1,1	115,9	250,1
2001	103,4	31,1	1,2	119,6	255,2
2002	102,4	30,2	1,1	122,6	256,3
2003	98,7	30,2	1,5	126,7	257,1

Bron: CBS

Overzicht van de SO ₂ -emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit					
	Wegvervoer	Binnenvaart	Spoorvervoer	Zeevaart	Totaal Goederenvervoer
1997	2,62	2,16	0,05	60,37	65,2
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
2003	0,35	1,99	0,08	76,44	78,86

Bron: CBS

Overzicht van de CO ₂ -emissies door het goederenvervoer (x miljoen kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit					
	Wegvervoer	Binnenvaart	Spoorvervoer	Zeevaart	Totaal Goederenvervoer
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
2003	11 419	1 836	71	5 206	18 532

Bron: CBS

Er is een lichte toename bij de emissies in het jaar 2003 te constateren. De effecten van de maatregelen van 2004–2005 zijn niet beschikbaar. Het is dus niet mogelijk een directe relatie tussen de emissiecijfers en de genomen maatregelen te leggen.

Nederland is de internationale verplichting aangegaan voor de reductie van emissies, waaronder NO_x, SO₂ en CO₂. De kwantitatieve doelstellingen van het beleid zijn voor al het verkeer en vervoer uitgewerkt, niet specifiek voor het goederenvervoer. Voor het goederenvervoer wordt gestreefd naar een kleinere toename van de CO₂ uitstoot in 2010 ten opzichte van 1990 dan op basis van de groei van het transport zou mogen worden verwacht. Voor fijn stof (PM₁₀) moeten inspanningen worden geleverd om de luchtkwaliteitsnormen voor 2005 en 2010 uit de EU-kader-

richtlijn te realiseren. In de tabellen hierboven worden de hoeveelheid emissies weergegeven voor NO_x, CO₂, SO₂. Bij de hoeveelheid emissies gaat het om de uitstoot (in mln. ton) door het goederenvervoer op Nederlands grondgebied, voor de modaliteiten wegvervoer, binnenvaart, spoor en zeevaart. Het wegvervoer omvat alle bestelauto's, vrachtauto's, trekkers en speciale voertuigen (zoals takelwagens en reinigingswagens). De binnenvaart omvat het nationale en internationale goederenvervoer. De zeevaart omvat het vervoer binnengaats en Nederlandse Continentaal Plat. Er is bij de zeevaart geen nader onderscheid gemaakt naar short sea en deep sea.

In het jaar 2005 is inmiddels de derde tender voor het subsidieprogramma CO₂ reductie goederenvervoer opengesteld. In totaal is er voor € 12,5 mln. aan subsidie aangevraagd voor projecten met een potentiële reductie van 60 kton per jaar. Het budget voor 2005 van € 3 mln. is hiermee volledig benut. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de vervoerssector nog steeds veel belangstelling heeft voor andere manieren van transport en voor milieuvriendelijker transport.

In het kader van het EBIT is met zes branches een pilot gestart voor het stimuleren van energie-efficiency via deze organisaties. Zowel de deelnemende branches als bedrijven hebben vooraf een intentieverklaring getekend.

Het streven is de NO_x- en SO₂-emissies naar de lucht door de zeescheepvaart te verminderen, zodanig dat de «kloof» in emissienormering tussen zeevervoer en wegvervoer afneemt. Om dit te bereiken werkt Nederland, samen met gelijkgezinde landen, binnen de International Maritime Organisation (IMO) aan het aanscherpen van Marpol Annex VI. In 2005 is een onderzoek gestart naar emissiefactoren en de invloed van emissies van zeeschepen op lokale luchtkwaliteit. Resultaten zijn in de loop van 2006 te verwachten. Daarnaast onderzoekt Nederland de mogelijkheden om, samen met andere West-Europese landen, een Air Pollution Fee in havens in te voeren. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om zeer vervuilende schepen uit havens te weren en wat de milieuwinst is van walstroom.

De «Guidelines on ship recycling» (betreft sloopschepen) van de IMO zijn in 2004 onder de aandacht gebracht van de Nederlandse reders; in 2005 hebben vervolgvactiviteiten plaatsgevonden in Internationaal verband (IMO), Conventie van Basel en de Internationale Arbeids Organisatie (ILO).

Implementatie en ratificatie van Annex VI van het MARPOL-Verdrag van de IMO en de herziene EU-zwavelrichtlijn vraagt om een wijziging de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen (WVVS). Eind 2005 is het wetsvoorstel voor advies naar de Raad van State gegaan. De materiële uitwerking vindt plaats in het Besluit Voorkoming Verontreiniging door Schepen (BVVS) en in een Ministeriële Regeling.

In 2005 zijn gepubliceerd de Wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de instelling van de exclusieve economische zone, het Besluit sanitair afval zeeschepen en de Regeling ter uitvoering van de EG-verordeningen inzake dubbelwandige olietankers.

In november 2005 heeft VenW, samen met VROM, de subsidieregeling voor de versnelde vervanging of retrofit van dieselmotoren van Neder-

landse binnenvaartschepen gepubliceerd. De regeling heeft als doel het verdergaand verminderen van de emissies van de binnenvaartsector. Het in 1996 ondertekende afvalstoffenverdrag is nog niet geratificeerd door België en Frankrijk.

Het uitblijven van het Scheepsafvalstoffenverdrag heeft vooralsnog geen direct aanwijsbare nadelige gevolgen voor de Nederlandse binnenvaart. Wel doen zich problemen voor met de handhaving van de huidige (strenge) regels voor het omgaan met ladingresten. De Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoekt en inventariseert op dit moment de knelpunten op het gebied van afvalstoffen in de binnenvaart en komt op basis hiervan met een nieuwe strategie milieutoezicht binnenvaart.

In afwachting van de Franse en Belgische ratificatie hebben Nederland, Duitsland en Zwitserland mogelijkheden onderzocht om de beoogde maatregelen van het Scheepsafvalstoffenverdrag op een andere wijze te implementeren. Alle verdragspartijen geven evenwel aan dat implementatie van het Verdrag grote voorkeur verdient boven alternatieven.

De Regeling voor het verbod op ontgassen van benzine is gepubliceerd op 15 juli 2005 en is op 1 januari 2006 in werking getreden.

In 2005 is het Meerjarenprogramma PIEK 1999–2004 afgerond met als resultaat de ontwikkeling van nieuwe technieken die vervoerders in staat stellen te voldoen aan de geluidslimiet van 65 dB(A) (tussen 19.00 en 23.00 uur) respectievelijk 60 dB(A) (tussen 23.00 en 07.00 uur). Daarnaast heeft VenW meegewerkt aan de totstandkoming van het nieuwe subsidieprogramma PIEK dat per 1 januari 2006 van start gaat en dat het accent legt op de aanschaf van stil materieel.

Zuinig ruimtegebruik

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 negentig procent 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 geen afzonderlijke indicatoren benoemd.

Verantwoord ondernemen

Met dit programma wordt gewerkt aan de bevordering van maatschappelijk verantwoord en bewust ondernemersgedrag. Dit geschiedt door het promoten van kwaliteitssystemen 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.

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer (van februari 1998) is de sociale regelgeving voor het wegvervoer opgenomen. Momenteel wordt gewerkt aan implementatie van de richtlijn 2002/15/EG, de 48-urige werkweek voor het zwaardere wegvervoer (> 3,5 ton of > 9 personen) in hetzelfde Arbeids-

tijdenbesluit vervoer. Omdat de huidige gemiddelde arbeidstijd boven de 55 uur per week ligt is een aanpassing van de bedrijfsvoering in deze sector nodig, ook omdat dit bij rechtstreekse implementatie zou resulteren in belangrijke inkomstendaling voor chauffeurs. Om die reden is aan de CAO partijen gevraagd advies over de implementatie uit te brengen en die hebben daarop begin 2006 verzocht om een overgangperiode van 5 jaar waarin de arbeidstijd per week maximaal 55 uur bedraagt. Op 6 december 2005 is overeenstemming bereikt tussen het Europees parlement, de Europese Commissie en de lidstaten over de herziening van de verordening rij- en rusttijden 3820/85 en de bijbehorende controle richtlijn 88/599. Aangezien de huidige verordening 3820/85 is «vertaald» in het Arbeidstijdenbesluit vervoer, zal de herziene verordening tevens een wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer opleveren.

In de huidige Wet goederenvervoer over de weg (Wgw, 1992) zijn nationale eisen opgenomen, die afwijken van de Europese wetgevingseisen. Bovendien zijn ook privaatrechtelijke zaken opgenomen die eigenlijk niet thuis horen in publiekrechtelijke wetgeving, die leiden tot administratieve lasten en bovendien slecht handhaafbaar zijn. Voorts neemt door de verdergaande liberalisatie van de Europese interne markt de internationale concurrentie binnen de Europese Unie toe. Om al deze redenen loopt sedert 1999 een project tot herziening van de Wgw met als uitgangspunt dat aan het wegvervoer niet meer eisen worden gesteld dan wordt voorgeschreven door Europese regelgeving. Eind 2005 is het concept ambtelijk afgerond, dit wordt in februari 2006 behandeld in de ministerraad en zal daarna naar de Raad van State worden gezonden.

Het programma Transactie Modal Shift (TMS) (1999–2005) is er op gericht om de aandacht voor logistieke efficiency structureel te verankeren in de bedrijfsvoering van ondernemingen. Het deelprogramma om via subsidies verbeteringen op het gebied van logistieke efficiency te realiseren, is in 2004 beëindigd. Het kennisoverdracht-programma, dat in de vorm van een softwarepakket (Digiscan) bij een zestigtal kennisoverdrachtprojecten bij bedrijven wordt toegepast is eind 2005 afgerond. Daarnaast is dit softwarepakket omgezet in een lesprogramma voor de logistieke opleidingen. Dit lesprogramma wordt inmiddels bij een aantal Hogescholen toegepast en maakt onderdeel uit van het Kennisakkoord. Het bevorderen van logistieke efficiency gaat een onderdeel vormen van het nieuwe stimuleringsprogramma Transport Efficiënte Economie.

05 VEILIG PERSONENVERVOER

05.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling 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.

05.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
05 Veilig personenvervoer	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	71 375	112 532	44 925	45 793	49 037	- 3 244
Uitgaven	74 682	112 124	111 419	37 117	38 626	- 1 509
05.01 Programma-uitgaven	72 441	109 841	108 999	34 807	36 479	- 1 672
05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg	47 644	56 097	52 094	31 116	24 383	6 733
Bijdragen aan lagere overheden	28 374	32 899	28 268	4 120	0	4 120
Subsidies	19 271	23 198	23 826	26 996	24 383	2 613
05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor	0	0	0	0	0	0
05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid OV	24 271	53 685	56 316	3 309	11 870	- 8 561
Bijdragen aan lagere overheden	24 271	53 685	56 316	3 309	11 870	- 8 561
05.01.99 Algemene programmauitgaven	526	59	589	382	226	156
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	526	59	589	382	226	156
05.02 Apparaatsuitgaven	2 241	2 283	2 420	2 310	2 147	163
05.03 Ontvangsten	212	0	1 199	146	0	146

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ Dit betreffen niet geraamde opdrachten door derden.

² De hogere uitgaven kunnen worden verklaard door de betaling aan de RDW van de 1e tranche voor de ontwikkeling van het nieuwe rijbewijs.

³ De lagere uitgaven zijn de resultante van een verschuiving van gelden voor de pilot Chipkaart met de jaren 2004 en 2006 en een overboeking naar 2006 van gelden voor Innovatieve technieken (motie Haersma-Buma).

⁴ Doordat aanvullende onderzoeken op het gebied van Sociale Veiligheid noodzakelijk waren is een tekort ontstaan.

⁵ De ontvangsten bestaan uit terugvorderingen van het deel van de verstrekte bijdragen in het kader van de Interim regeling Duurzaam Veilig die niet binnen drie jaar zijn besteed.

05.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
<i>Reductie verkeersslachtoffers weg</i>	
maximaal 900 doden in 2010	*
maximaal 17,000 ziekenhuisgewonden in 2010	*
<i>Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>	
reizigers: 1,5 dodelijk slachtoffer per 10 miljard reizigerskilometers	ja
reizigers: halvering aantal gewonden vijfjaargemiddelde in 2010 t.o.v. vijfjaargemiddelde 1998 t.m. 2003	nee
personeel: 1 slachtoffer op de 10 000 werknemers in 2010	gedeeltelijk
overweggebruikers: 50% reductie aantal overwegdoden in 2010 tov 1985	ja
onbevoegden op het spoor: 1,5 dode per jaar	nee
suicide: as low as reasonable achievable	n.v.t.
<i>Verbeteren sociale veiligheid openbaar vervoer</i>	
Permanente verbetering van de waardering veiligheidsgevoel en een vermindering van onveiligheidsincidenten in en rond het OV voor reizigers en personeel	ja
Waardering veiligheidsgevoel van reizigers in voertuigen van regionaal OV met een rapportcijfer van 7,5 in 2008	ja

* De gegevens over 2005 konden hier niet worden opgenomen omdat deze pas later beschikbaar komen. Hierover wordt u apart geïnformeerd.

05.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Reductie verkeersslachtoffers weg

Al enkele decennia lukt het om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Desondanks eist het verkeer jaarlijks nog vele slachtoffers: 881 doden in 2004. Dit is weliswaar een scherpe daling vergeleken met 2003, maar het is nog steeds een fors aantal. Dit leidt tot onaanvaardbaar veel menselijk leed en economische schade (11 miljard euro in 2003; bron: SWOV, zie Nota Mobiliteit, deel III, pag. 86). Daarom wordt in de Nota Mobiliteit prioriteit gegeven aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid tot hoogstens 900 doden in 2010 en 580 in 2020. Dit vereist continue aandacht en samenwerking, en tal van met elkaar samenhangende maatregelen. De gezamenlijke doelstelling voor 2010 is in overleg met de decentrale partners in de Nota Mobiliteit vastgelegd. Met 881 was het aantal verkeersdoden in 2004 lager dan de doelstelling voor 2010. In de brief van 27 april 2005 (Kamerstuk, 2004–2005, 29 398, nr. 25) is aangegeven dat het nog te vroeg is om te spreken van een trendbreuk; daarvan is pas sprake bij een structureel sterke daling over meerdere jaren. Er is geen specifieke oorzaak voor de spectaculaire daling in 2004 aan te wijzen; ook de SWOV heeft na een nadere analyse geen specifieke aanleiding kunnen vinden. Het cijfer over 2004 is daarom nog geen reden geweest om de doelstelling bij te stellen. De cijfers geven evenwel reden tot optimisme.

In de brief van 5 oktober 2005 (Kamerstuk 2004–2005, 29 398, nr. 32) is uitgebreid ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid. Aangegeven is dat verkeersveiligheid topprioriteit is. In 2005 is hard gewerkt aan een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers, zowel op nationaal als op decentraal niveau. Het verkeersveiligheidsbeleid kent een vergaande vorm van decentralisatie van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Per 1 januari 2005 zijn de

gelden voor het regionale verkeersveiligheidsbeleid ondergebracht in de Brede Doeluitkering (BDU). Ook met maatschappelijke organisaties is samengewerkt om Nederland nog verkeersveiliger te maken. Er is ondersteuning gegeven aan het Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid, een bundeling van krachten van SWOV, 3VO en ANWB.

Verkeersveiligheid is als aandachtsveld aan het globaliseren. Dit blijkt als volgt:

- De VN heeft belangrijke resoluties aangenomen over verkeersveiligheid en heeft het initiatief tot een Road Safety Week gestart, waar Nederland actief in participeert;
- Voor verdere visievorming over gezondheidsvraagstukken is een congres in samenwerking met VWS georganiseerd;
- De Wereldbank heeft een Global Road Safety Facility ingesteld, waarin Nederland participeert, om gericht geld te kunnen verstrekken aan verkeersveiligheidsprojecten;
- Op Europees niveau heeft de Europese Commissie aangegeven meer regelgeving uit te willen brengen, gelet op het bereiken van de doelstelling om 50 procent reductie van het aantal slachtoffers in 2010;
- Tijdens de ministeriële conferentie in Verona (Italië) zijn afspraken gemaakt voor verdergaande samenwerking met de best presterende landen;
- Op bilateraal niveau zijn de banden met de VS aangehaald, wat heeft geresulteerd in het verder uitwerken van een Memorandum of Understanding op het gebied van verkeersveiligheid.

Gedraggericht verkeersveiligheidsbeleid

De houding en het gedrag van deelnemers aan het verkeer is ook in 2005 een sleutel in het beleid geweest. Genoemd kunnen worden het wettelijk kader voor een verlaging van het alcoholpromillage naar 0,2 promille voor beginnend bestuurders die per 1 januari 2006 is ingegaan en het opstellen van een wetsvoorstel voor de invoering van een puntenrijbewijs naar Nederlands model, samen met Justitie.

Het jaar 2005 kenmerkte zich door de volgende typerende zaken:

- Eind oktober 2005 heeft het kabinet het wetsvoorstel voor de invoering van een puntenstelsel voor rijbewijzen naar de Tweede Kamer (Kamerstuk 2005–2006, 30 324 nr. 2) gezonden.
- In 2005 is begonnen aan de voorbereiding voor de invoering van het bromfietserijbewijs. Deze invoering is voorzien voor 2006.
- In 2005 heeft het CBR een voorstel ontwikkeld voor de modernisering van het rijexamen. Begin 2006 wordt beoordeeld of de plannen van het CBR ingevoerd zullen gaan worden. Met betrekking tot begeleid rijden is er een vergelijkend onderzoek uitgevoerd. In 2006 wordt bezien wat hiermee gebeurt.
- Wat nascholing voor beginnende bestuurders betreft wordt niet aan een verplichting gedacht. Samen met ondermeer 3VO, provincie Drenthe, Drentse gemeenten de Stichting Verkeerseducatie Drenthe heeft het Verbond van Verzekeraars terugkomsessies georganiseerd voor jongeren die enkele jaren hun rijbewijs hadden. Het CBR heeft in dat kader een mailing naar de doelgroep verzorgd. Een en ander gebeurde op basis van vrijwilligheid.
- Verder is gewerkt aan de voorbereiding van een nieuw rijbewijsdocument in de vorm van een plastic kaart op creditcardformaat. Dit nieuwe rijbewijs is een handzamer, duurzamer en beter te beveiligen document dan het huidige rijbewijs. Het wetsvoorstel hiertoe is inmiddels naar de Kamer gestuurd (Kamerstuk 2005–2006, 30 438, nr. 2).

– Herziening van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen

Al in 2004 heeft VenW de Tweede Kamer geïnformeerd over haar plannen voor de herziening van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen, de wet die de eisen aan rij-instructeurs vastlegt. Een herziening van de wet uit 1993 is noodzakelijk om de nodige kwaliteitsverbetering teweeg te brengen. Inmiddels is in nauw overleg met de opleidingsbranche begonnen met de uitwerking van de plannen voor wijziging, die onder meer voorzien in een meer praktijk gerichte toetsing van competenties, een verplichte stage tijdens de opleidingsperiode en de vervanging van de vijfjaarlijkse applicatietoets door een verplichte bijscholing. Besloten is van de eerder voorgenomen meldplicht af te zien.

– Risicoperceptie

In 2005 is het project gericht op risicoperceptie – Safety first – afgerond. Besloten is dit project een follow-up te geven in de vorm van een project dat «Doorlopende leerlijnen» heet. Dit project voor het voortgezet onderwijs biedt de leerlingen de mogelijkheid om via een digitale leeromgeving kennis over verkeersveiligheid op te doen en wordt via attitudeverandering een aanzet gegeven om te komen tot gedragsverandering in de richting van verkeersveilig gedrag. De thema's die aan de orde komen zijn alcohol, bromfietshelm, agressie, fietsverlichting en gordelgebruik.

– Onderzoek EMA

Op grond van het in 2004 uitgevoerde onderzoek naar de kwaliteit van de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) is een aantal aanbevelingen gedaan. Eén van die aanbevelingen betrof te komen tot een betere segmentering van de doelgroep, die op haar beurt zou leiden tot een aanpak op maat voor alcoholovertreders. Hiervan maakt het alcoholslot deel uit. In 2005 zijn de voorbereidingen gestart.

– Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid

Bij de uitvoering van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid heeft VenW ook in 2005 weer intensief samengewerkt met decentrale overheden, politie, justitie en maatschappelijke organisaties. Op basis van de landelijke campagnecalender en de gemeenschappelijke communicatiestijl «Daar kun je mee thuiskomen» is landelijk en regionaal gecommuniceerd over gordels, alcohol, respectvol rijgedrag (I love campagne) en fietsverlichting, in combinatie met gelijktijdige handhaving. De campagnes scoren hoog qua bereik en waardering. Onderzoeksresultaten over de periode 2003–2005 wijzen uit dat de geïntegreerde campagne-activiteiten wezenlijk bijdragen aan kennis-, houding- en gedragsverbetering. Vermeldenswaardig zijn bijvoorbeeld de goede resultaten die de campagnes voor het dragen van de autogordel (met als symbool Goochem het Gordeldier), het voeren van fietsverlichting en tegen het gebruik van alcohol in het verkeer (Bob-formule) hebben opgeleverd.

– Bestuurlijke boete voor het foutparkeren

In april 2005 is het concept wetsvoorstel voor de invoering van de bestuurlijke boete voor het foutparkeren en andere lichte verkeersovertredingen naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstuk 2004–2005, 30 098, nr. 2), en in november 2005 heeft de Kamer de nota naar aanleiding van het verslag ontvangen (Kamerstuk 2005–2006, 30 098, nr. 8). Eind 2005 is door het ministerie van Justitie de evaluatie gestart van de pilots voor de verbetering van de bestuurlijke samenwerking op het gebied van handhaving tussen de bestuurlijke en strafrechtelijke kolom in de provincies Zeeland en Utrecht.

- Gebruik van drugs en bepaalde medicijnen

De ministeries van Volksgezondheid en VenW hebben tezamen met de huisartsen, medisch specialisten en apothekers een plan van aanpak opgesteld voor een voorlichtingscampagne over de gevaren van het gebruik van bepaalde medicijnen in relatie tot deelname aan het verkeer.

Naar aanleiding van de wens om, zodra er een betrouwbare en praktisch bruikbare tester voor drugs voorhanden is, een wetswijziging gereed te hebben die het gebruik van drugs en mogelijk enige geneesmiddelen in het verkeer expliciet verbiedt, wordt in een interdepartementale werkgroep nagegaan hoe aan deze wens tegemoet kan worden gekomen. Tevens wordt onderzocht op welke manier aan de wens om het gevaar van drugs onder het publiek onder de aandacht te brengen gehoor kan worden gegeven. Hierbij worden het CBR, TeamAlert en het onderwijs betrokken.

- Kwetsbare verkeersdeelnemers

In samenwerking met diverse maatschappelijke organisaties, politie en decentrale overheden zijn bouwstenen verzameld die gebruikt kunnen worden voor het opstellen van een actieprogramma dat zich richt op de oversteekproblematiek bij kwetsbare verkeersdeelnemers.

Voertuigericht verkeersveiligheidsbeleid

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

In de Europese kaderprogramma's vindt veel onderzoek plaats naar de verbetering van voertuigveiligheid. Hierin neemt VenW (in beperkte mate) zelf aan deel of ondersteunt andere Nederlandse partijen bij hun deelname. Voorbeelden van projecten zijn:

- APROSYS (passieve veiligheid, waaronder veiligheid voor fietsers en voetgangers bij aanrijdingen);
- Prevent (actieve veiligheid);
- PROSPER (Intelligente SnelheidsAssistent);
- AIDA (mens-machine interface).

Het jaar 2005 kenmerkte zich door de volgende typerende zaken:

- ADASE II en Euro-NCAP

Het onderzoek ADASE II: Advanced Driver Assistance Systems in Europe (naar actieve veiligheid en rijtaak ondersteunende systemen) is in 2005 afgerond. De resultaten worden gebruikt voor de verkeersveiligheidsstrategie in het kader van de Nota Mobiliteit. In 2005 is wederom een bijdrage geleverd aan het Euro-NCAP (European New Car Assessment Programme) consortium.

- Kentekening bromfietsen

Op 1 september 2005 is de regelgeving in werking getreden op basis waarvan de kentekening van bromfietsen mogelijk wordt. In combinatie met een efficiëntere handhaving zal dat een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid onder de kwetsbare groep van bromfietzers. Op 1 januari 2007 moet iedere bromfiets een kenteken hebben.

– Botscomptabiliteit

Op het gebied van de botscomptabiliteit (tussen auto's onderling) is er het lopende Europese project Vc-compatible, dat in 2006 zal worden afgerond. In RESPONSE 2 is, in het bijzonder ten behoeve van autofabrikanten en hun toeleveranciers, een «Code of Practice» (CoP) opgesteld. De bedoeling is dat dit de marktintroductie van ADASE (Advanced Driver Assistance Systems) systemen in wegvoertuigen zal vergemakkelijken.

– Kinderbeveiligingsmiddelen

Het RVV 1990 is aangepast als gevolg van de implementatie van Europese richtlijn voor kinderbeveiligingsmiddelen (2003/20/EG). Door deze wijziging zal het vervoer van kinderen veiliger worden. De wijzigingen ten opzichte van de huidige regels betreffen vooral het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen. De nieuwe regeling gaat op 1 maart 2006 in.

CBR en SWOV

– CBR

In 2005 stonden 7 600 onderzoeken naar rijgeschiktheid en 9600 EMA's gepland. Er zijn daadwerkelijk ca. 7 500 onderzoeken opgelegd en ca. 10 000 EMA's. De kosten verbonden aan de EMA's worden door de cursisten zelf betaald. Over de wijze van doorrekening van de kosten voor het medisch psychiatrisch onderzoek naar rijgeschiktheid wordt nog nagedacht.

– SWOV

In 2005 is onderzoek uitgevoerd naar de door de SWOV geleverde wetenschappelijke prestatie in de periode 2002 tot en met 2005. De uitslag hiervan vormt de basis voor een nieuwe subsidierelatie tussen VenW en de SWOV.

Monitoring en beleidsevaluaties verkeersveiligheid

In 2005 heeft een evaluatie plaatsgevonden van de maatregel Voorrang bestuurders van rechts. Hieruit blijkt dat er geen nadelig effect is op de verkeersveiligheid.

Het jaarlijks onderzoek naar het rijden onder invloed (onderzoek uit 2005, over het jaar 2004) laat een voortzetting van de dalende trend zien: 3,4 procent bestuurders met een promillage > 0,5 tegen 3,7 procent in 2003. Onderzoek naar gebruik van beveiligingsmiddelen wordt periodiek uitgevoerd.

Het gebruik van de autogordel in de bestelauto is gestegen van 56 procent in 2002 naar 73 procent in 2004. In personenauto's is het gebruik door voorpassagiers ongeveer gelijk gebleven (90 procent), terwijl gebruik op de achterbank is gedaald van 69 procent in 2004 naar 64 procent in 2005. Het gebruik van kinderzitjes is in 2005 gestegen (t.o.v. 2004) en het gebruik van fietsverlichting ook (gebruik fietsverlichting wordt gemeten parallel aan de fietsverlichtingscampagnes). De meting uit 2004/2005 laat een stijging zien met een jaar eerder: 63 procent voor- en achterlicht tegen 57 procent het jaar ervoor.

Reductie verkeersslachtoffers spoor

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 elk 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 «Veiligheid op de rails, Tweede kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland» (Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nr. 1, 2).

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.

Het jaar 2005 kenmerkte zich door de volgende typerende zaken:

Kadernota Veiligheid op de rails

– Actualisatie Beleidskader Verbetering Veiligheid Overwegen
Naar aanleiding van de totstandkoming van het geactualiseerde overwegenbeleid zijn, zoals in de nieuwe Kadernota railveiligheid is aangekondigd, het «Beleidskader Verbetering Veiligheid Overwegen» (BVVO) en het «Programma Verbetering Veiligheid Overwegen» (PVVO) in 2005 geactualiseerd. Daarnaast is uitvoering gegeven aan de moties Hofstra en Duyvendak.

– Onderhoudsrooster in samenhang Veiligheid baanwerkers (Normenkader Veilig werken)

In september 2005 is, zoals toegezegd in de antwoorden op de vragen van de leden Van Hijum en Dijkema op 27 januari 2005, het Eindrapport Experiment Onderhoudsrooster, dat is opgesteld door ProRail, NS en Railion aan de Kamer toegezonden (Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nr. 15). Het betreft hier een proef met het onderhoudsrooster op het traject Utrecht – Enschede.

Voorts is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nr. 15) over de vervolgspraken die de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en VenW met de spoorbranche hebben gemaakt naar aanleiding van dit rapport. In de Kadernota Veiligheid op de rails is aangekondigd dat het beleid ter verbetering van de veiligheid van de baanwerkers wordt geïntensiveerd. Uit de jaarlijkse trendanalyses van de spoorveiligheid is namelijk gebleken dat de veiligheidsrisico's voor deze beroepsgroep al sinds een aantal jaren zeer groot zijn. Eén van de maatregelen die in de kadernota zijn aangekondigd ter structurele verbetering van de veiligheid van de baanwerkers is het Normenkader Veilig Werken (NVW). Dit NVW is in 2004 door ProRail opgesteld en per 1 januari 2005 in werking getreden. Het doel van het NVW is een permanente verbetering te bereiken van de arbeidsveiligheid bij het werken in of nabij de railinfrastructuur. Gebaseerd op het NVW, is door ProRail een onderhoudsrooster (OHR) ontwikkeld dat het mogelijk moet maken klein onderhoud en schouw- en inspectiewerkzaamheden volgens de richtlijnen van het vigerende NVW uit te voeren.

Op 9 juni 2005 hebben de Staatssecretaris van SZW en de Minister van VenW gesproken over de bevindingen en aanbevelingen uit het eindrapport met NS, ProRail en Railion. Afgesproken is dat de permanente verbetering van de veiligheid van de baanwerkers, de invoering van het NVW

op het hoogste niveau en de verdere implementatie van het OHR worden uitgewerkt in een stappenplan.

- Plan van Aanpak Stop Tonend Sein (STS) (Kamerstuk 2004–2005, 29 893, nr. 9)

De spoorbranche (NS, ProRail, Railion) heeft op verzoek van VenW de eerder voorgestelde maatregelen nader geconcretiseerd en in tijd versneld. Dit door de spoorbranche opgestelde plan van aanpak inzake het onbedoeld rijden door een Stop Tonend Sein (STS) is, zoals op 27 januari 2005 door VenW tijdens het Algemeen Overleg (AO) over de Kadernota toegezegd, in zijn geheel aan de Kamer gezonden.

Reizigers

- In 2005 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijf-jaarsgemiddelde van het aantal gedode reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald.
- In 2005 zijn 126 reizigers gewond geraakt, waarvan zeven zwaar. Dit is nog steeds aanmerkelijk hoger dan de in de kadernota geformuleerde doelstelling van maximaal 51 per jaar in 2010. Het doel wordt nog niet gehaald.

Personeel

- In 2005 zijn geen personeelsleden om het leven gekomen ten gevolge van ongevallen bij het uitvoeren hun werk. Het vijf-jaarsgemiddelde van het risico voor baanwerkers is gelijk gebleven, dat voor rangeerders is afgenomen. Voor beide beroepsgroepen geldt wel nog steeds dat het risico hoger is dan de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Het doel wordt nog niet gehaald.
- In 2005 zijn 21 personeelsleden gewond geraakt, waarvan drie zwaar. Voor machinisten en conducteurs geldt dat het vijf-jaarsgemiddelde van het aantal gewonden aanmerkelijk lager ligt dan in de periode 1996–2000.

Overweggebruikers

- In 2005 zijn in totaal 18 weggebruikers bij overwegongevallen om het leven gekomen. Het vijf-jaarsgemiddelde vertoont al sinds 1999 een voortdurend dalende trend en is vorig jaar duidelijk onder de streefwaarde voor 2010 gekomen. Het doel voor 2010 wordt op dit moment gehaald.
- In 2005 is één gebruiker van een reizigeroverpad omgekomen. Het vijf-jaarsgemiddelde is ongeveer stabiel. De doelstelling van permanente verbetering wordt dus nog niet gehaald.

Onbevoegden

- In 2005 zijn onbevoegden om het leven gekomen. Het vijf-jaarsgemiddelde van het aantal slachtoffers vertoont al sinds 1996 een vrijwel voortdurende stijging en is nu op bijna vijf uitgekomen. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering. Dit wordt nog niet gehaald en de trend is duidelijk negatief.

Suicide

- Het aantal suicides in 2005 was 184 en is al enkele jaren ongeveer stabiel. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering. Dit wordt niet gehaald.

Verbeteren sociale veiligheid openbaar vervoer

Het doel is het veiligheidsgevoel te verhogen en het aantal incidenten te verminderen in en rond het openbaar vervoer, voor zowel reizigers als personeel. De decentrale overheden (provincies en WGR+ regio's) hebben de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid.

De decentrale overheden hebben, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit, gezamenlijk een streefcijfer opgesteld voor de verbetering van de waardering van het veiligheidsgevoel van de reiziger in het voertuig in het stads- en streekvervoer. In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat in het stads- en streekvervoer voor 2008 en verder dit minimaal een 7,5 zal zijn ten opzichte van een 7,0 in 2002/2003.

Voor het hoofdspoorlijn worden met NS afspraken gemaakt over de sociale veiligheid. Deze afspraken staan beschreven in het vervoerplan 2006 en betreffen met name de waardering van het veiligheidsgevoel van de reiziger en van het personeel en het aantal incidenten.

Overzicht van prestatie- of effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer ¹					
	2001	2002	2003	2004 ²	2005 ²
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer					
– Reiziger	7,3	7,2	7,3	7,9	7,9
– Personeel ³	6,0	6,2	6,1	6,5	6,5
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %					
– Reizigers ⁴	28	27	22	27	25
– Personeel ⁵	61	66	62	59	56

Bron reizigersgegevens: Onderweg naar een veiliger openbaar vervoer, reizigersmonitor AVV

Bron personeelsgegevens: de sociale veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer

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

² Voor de gegevens m.b.t. de reiziger is de vergelijkbaarheid tussen 2004/2005 en voorgaande jaren beperkt. Dit vanwege aanpassingen in de onderzoeksmethodiek en in het aantal vragen dat gesteld wordt over sociale veiligheid. Hierdoor wordt echter een betere weergave van de werkelijkheid bereikt. De cijfers 2001/2002/2003 zijn wel onderling vergelijkbaar. De gegevens m.b.t. het personeel zijn ook vergelijkbaar in de tijd.

³ Dit rapportcijfer betreft het veiligheidsgevoel zowel in als rond het voertuig.

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

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

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid bij de NS					
	2001	2002	2003	2004	2005
Waardering veiligheidsgevoel reiziger in het voertuig als rapportcijfer ¹	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1
Het percentage reizigers dat de sociale veiligheid met een 7 of hoger beoordeelt ¹	65%	67%	71%	73%	75%
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van ten minste één incident ¹	30%	31%	27%	32%	29%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt ²				83%	89%
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt ²				46%	56%
Het percentage NSR-medewerkers dat 1 of meerdere incidenten meegemaakt heeft ²				65%	40%

Bron reizigersgegevens: Onderweg naar een veiliger openbaar vervoer, reizigersmonitor AVV

Bron NSR medewerkers gegevens: NS-monitor veiligheidsbeleving 2005, februari 2006

¹ Het cijfer (7,1) over het jaar 2005 is opgebouwd door het gewogen gemiddelde te nemen van de waardering van het veiligheidsgevoel overdag (7,5) en de waardering van het veiligheidsgevoel 's-avonds (6,6).

² In 2004 zijn deze cijfers tot stand gekomen na het houden van een schriftelijke enquête: de cijfers over 2005 komen voort uit een mondelijke enquête.

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Lange termijn

Sinds het verschijnen van het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer (SVOV) in oktober 2002 zijn in 2005 alle acties, op twee na, afgerond. Alleen de invoering van de chipkaart en de realisatie van de beheerste toegang stations lopen nog door.

Verbetering reisinformatie

NS en Prorail werken aan vernieuwingen in de informatievoorziening via het programma Infoplus. Doel van Infoplus is het vergroten van de snelheid, juistheid, bruikbaarheid en consistentie van de verschillende reisinformatieproducten van alle betrokken partijen. Dit programma is nog niet afgerond en loopt derhalve in 2006 door.

Invoering OV-chipkaart/realisatie beheerste toegang stations

In 2005 is in de regio Rotterdam de proef gestart met de OV-Chipkaart op de metro en op de bus. Het systeem functioneert naar behoren. Naar verwachting kan VenW in het tweede kwartaal 2006 een go/no go beslissing nemen over landelijke invoering.

Innovatieve spoorprojecten

De 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 zou in december 2005 zijn afgerond. Grotendeels is dat ook het geval, doch omdat enkele projecten complex zijn en er toch voldoende experimenteertijd dient te zijn, is de einddatum voor de algehele afronding met zes maanden opgeschoven.

Evaluatie aanvalsplan

De evaluatie van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV zal in 2006 worden afgerond. De resultaten daarvan zullen aan de Kamer worden gerapporteerd.

Invoering uniforme aanpak zwartrijden bij NS

NS heeft in oktober 2005 een nieuw boetebeleid ingevoerd. Daarbij wordt aangesloten bij het boetebeleid zoals dat in grote delen van het stads- en streekvervoer ook van toepassing is. Bij het ontbreken van een geldig plaatsbewijs wordt in beginsel de sanctie van 35 euro bovenop de ritprijs in rekening gebracht. Het aantal passagiers zonder geldig plaatsbewijs is hierdoor met 40 procent afgenomen, terwijl het aantal incidenten, afgezien van een tijdelijke toename, op het niveau van voor 1 oktober is gebleven.

Resultaten pro facto onderzoek

Er is samen met Justitie onderzoek verricht naar de sancties met betrekking tot zwartrijden na invoering van de chipkaart en de toegangspoortjes. Dit onderzoek is door de minister van Justitie en de minister van VenW aan de kamer aangeboden (Kamerstuk 2005–2006, 28 642, nr 15).

06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

06.01 Algemene beleidsdoelstelling

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

06.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
06 Versterking netwerk personenvervoer	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	25 740	16 326	20 065	11 330	12 530	- 1 200
Uitgaven	22 677	22 852	23 391	9 969	12 530	- 2 561
06.01 Programma-uitgaven	18 122	18 551	19 182	5 827	8 150	- 2 323
<i>06.01.01 Onderhoud infrastructuur</i>	0	0	0	0	0	0
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>	0	0	0	0	0	0
<i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>	15 716	15 981	17 563	4 518	6 166	- 1 648
Bijdrage aan lagere overheden	9 208	9 279	13 094	0	0	0
Subsidies	5 569	6 702	4 469	4 518	6 166	- 1 648
Bijdrage stimulering SGA	939	0	0	0	0	0
<i>06.01.04 Capaciteitsvergroting Infrastructuur</i>	0	0	0	0	0	0
<i>06.01.99 Algemene programmauitgaven</i>	2 406	2 570	1 619	1 309	1 984	- 675
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	2 406	2 570	1 619	1 309	1 984	- 675
06.02 Apparaatsuitgaven	4 555	4 301	4 209	4 142	4 380	- 238
06.03 Ontvangsten	74	41	257	200	0	200

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ In de regeling Subsidie vervoersmanagement is bepaald dat niet alle gelden hoeven te worden uitgegeven. Voor uitgaven in een later jaar mag 40% van het jaarbedrag opgenomen worden als egalisatiereserve. Bij de behandeling van de aanvragen tot vaststellingen over het jaar 2004 kwam een aantal subsidieontvangers echter boven deze 40% uit. Dit heeft geleid tot terugvordering.

06.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
<i>Onderhoud infrastructuur</i>	
Rijkswegen: het netwerk in goede staat beschikbaar hebben en te houden voor gebruikers tegen zo laag mogelijke kosten	
Spoorwegen: beschikbaarheid spoorinfrastructuur 98% (2005–2009)	ja
Punctualiteit van het spoorvervoer in 2005: 85%	nee
<i>Gebruiker betaalt</i>	
de gebruikers betalen naar rato van gebruik van infrastructuur en de gevolgen daarvan op de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving	gedeeltelijk**
Spoorwegen: in 2007 de variabele kosten voor 100% door de gebruikers te laten betalen	ja
<i>Bewuste vervoerswijze keuze</i>	
Bevorderen van optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte met minder nadelen tegemoet gekomen wordt	
<i>Capaciteitsvergroting infrastructuur</i>	
Netwerk Rijkswegen: Betrouwbare en vlotte reistijden over de weg mogelijk maken	*
Netwerk railwegen: inrichten van de infrastructuur om de groei van personen- en goederenvervoer die zich aandient te verwerken	ja
Regionale en lokale infrastructuur	ja

* Een van de maatregelen is capaciteitsvergroting door benutting en aanleg van infrastructuur. De capaciteitsvergroting van het netwerk hoofdwegen verloopt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Er is vertraging in het programma opgetreden door de luchtproblematiek (zie IF). Dit heeft nog geen effect op de doelen voor 2020.

** Zie toelichting onder 06.04 Gebruiker Betaalt: Wegen. Het in de Tweede Kamer vastgestelde kabinetsstandpunt Nota Mobiliteit Deel III bevat nadere indicaties voor uitwerking. Nog niet alle acties uit het meerjarige programma van maatregelen zijn gerealiseerd. Het programma is nog niet afgerond.

06.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Onderhoud infrastructuur

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

De rijksoverheid zorgt dat bij rijksinfrastructuur sprake is van optimaal beheer en onderhoud waarbij de totale kosten van infrastructuur worden geminimaliseerd. Deze situatie is door het inlopen van de achterstand in beheer en onderhoud in 2020 bereikt. Bij het inlopen van de achterstand hebben de hoofdverbindingssassen prioriteit. Met uitbreiding van infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden in de planning van het onderhoud.

Hoofdwegen

In het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen staat dat we in de periode 2004 tot en met 2007 1 300 kilometer asfalt extra gaan vervangen. Om de daarmee gepaard gaande verkeersoverlast in 2006 te beperken, besloot VenW een deel van het achterstallig onderhoud te vervroegen van 2006 naar 2005. Uiteindelijk is in 2005 145 kilometer weg extra vervangen. Tot en met 2005 hebben we daarmee het achterstallig onderhoud met ruim 11 procent verminderd. De doelstelling van het kabinet om het achterstallig wegonderhoud met circa 45 procent te verminderen ten opzichte van het begin van deze kabinetsperiode is daarmee nog steeds haalbaar.

Het afgelopen jaar liepen verschillende projecten uit de Spoedwet wegverbreding vertraging op door problemen met luchtkwaliteit. Voor de exacte voortgang van deze projecten wordt verwezen naar de voortgangsrapportage Spoedwet Wegverbreding (ZSM), die jaarlijks in oktober verschijnt. Het dossier luchtkwaliteit heeft voor het kabinet een zeer hoge prioriteit.

Spoorwegen

– Verstoringen spoorinfrastructuur

In de Begroting 2005 is opgenomen dat voor het meten van verstoringen aan de spoorinfrastructuur een betere maatstaf dan alleen het aantal TAO's (Treindienst aantastende Onregelmatigheden) zal worden ontwikkeld door ProRail. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van deze maatstaf is de ervaren Klant hinder als gevolg van ongeplande niet beschikbare treindiensten. In het beheerplan 2005 is een eerste stap gemaakt met het ontwikkelen van deze maatstaf, uitgedrukt als het aantal verstoringen maal de gemiddelde tijd om de verstoring te verhelpen. In 2006 wordt deze maatstaf verder ontwikkeld om de ernst van de hinder voor treindiensten tot uitdrukking te laten komen. De realisatie van de maatstaf bedroeg in 2005 12 354 uur. Dit is ten opzichte van het jaar 2000 (20 176 uur) een afname met 39 procent.

Deze duidelijk verbeterde prestatie staat in contrast met de grote verstoringen. Dit contrast onderstreept het belang van het verder doorontwikkelen van deze maatstaf. ProRail is hier, samen met de vervoerders, al mee gestart.

– Betrouwbaar benutten

In 2005 heeft ProRail een voorstel voor invulling van de tweede fase van het plan Betrouwbaar Benutten ingeleverd. Hierover wordt in 2006 besloten op basis van de uitkomst van de midterm-review.

– Punctualiteit vervoer

In de begroting betrof de doelstelling voor punctualiteit 85 procent. De NS heeft in 2005 een punctualiteit gerealiseerd van 84,7 procent. Naar aanleiding van de halfjaarinzichten heeft NS onderzocht waarom de punctualiteit is achtergebleven bij 2004. Dit onderzoek heeft de NS extern laten toetsen. De belangrijkste oorzaken van de achteruitgang betroffen een om veiligheidsredenen gewijzigde vertrekprocedure en meer dagen met slecht weer en grote verstoringen.

Vervoerontwikkeling

Het totaal aantal reizigerskilometers is ten opzichte van 2004 gestegen met 4,5 procent.

Gebruiker betaalt

Wegen

In de begroting 2005 is de ontwikkeling van beleidsdoelen en indicatoren voor Anders Betalen voor Mobiliteit gekoppeld aan de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit deel I (29-09-2004) heeft het kabinet aangegeven dat het introductie van een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg als kosteneffectief middel wordt gezien om de bereikbaarheid te verbeteren. Om de mening van maatschappelijke belangengroepen goed mee te kunnen nemen in de besluitvorming is het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht. Het platform is gevraagd een voorstel voor nadere uitwerking te presenteren. VenW heeft dit platform gefaciliteerd en verschillende onderzoeken gecoördineerd en begeleid. Het Platform heeft in mei 2005 een breed gedragen visie uitgebracht op het punt van prijsbeleid. De Commissie Winsemius (het OV-beraad) kwam met een vergelijkbaar document voor het openbaar vervoer.

Het rapport van het Platform is verwerkt in de het kabinetsstandpunt Nota Mobiliteit deel III, dat samen met de uitvoeringsagenda op 20 december 2005 is vastgesteld door de Tweede Kamer.

Conform de Nota Mobiliteit zal invoering van een kilometerprijs plaatsvinden onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en motorrijtuigenbelasting. Het wegverkeer (de gebruikers) zal dan in totaliteit per autokilometer niet zwaarder worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem komen uitsluitend ten goede aan het Infrastructuurfonds zonder een meer dan evenredige daling van de algemene middelen van dit fonds. Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase, zoals geschetst in het advies van het Platform. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt. Deze knelpunten komen aan de orde in de eerstvolgende behandeling van het MIT.

De volgende beleidsresultaten zijn in 2005 gerealiseerd:

- Facilitering van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit
- Coördinatie en begeleiding van onderzoeken ten behoeve van het Platform, (Onderzoek naar verkeerskundige en externe effecten, onderzoek naar techniek, organisatie, handhaving en kosten van prijsinstrumenten, Kengetallen Kosten Baten Analyse)
- Uitwerking van het beleidskader tol en 6 businesscases.
- Een afgestemde bijdrage van prijsbeleid in de Nota Mobiliteit deel III.

Eind 2005 is (vooruitlopend op de vaststelling van de Nota Mobiliteit in de Tweede Kamer) al de eerste verkenning uitgevoerd voor invulling van het dossier in de komende jaren.

Spoorwegen

Doelstelling is om op termijn de variabele kosten voor 100 procent door te berekenen. In bepaalde segmenten van het goederenvervoer per spoor zou – bij gelijkblijvende kwaliteit van treinsporen – onverkorte toepassing van de nieuwe systematiek voor de vaststelling van de gebruiksvergoeding tot een grote vraaguitval kunnen leiden. Een dergelijke vraaguitval zou eveneens negatieve gevolgen kunnen hebben voor de rentabiliteit van de Betuweroute. In 2005 is derhalve door VenW besloten voor het jaar 2006 een bijdrage te verlenen aan ProRail om het voor ProRail mogelijk te maken de stijging van de gebruiksvergoeding 2006 specifiek voor goederenvervoer per spoor te verlagen. Daarnaast zijn in 2005 de moge-

lijkheden onderzocht voor een tijdelijke kortingsregeling vanaf 2007 vooral gericht op het stimuleren van de Betuweroute. Hierover wordt besloten in 2006 in het kader van de MoU Betuweroute en de gebruiksvergoeding-tarieven voor goederenvervoerders op het gemengde net.

Bewuste vervoerswijze keuze

De doelstelling voor Bewuste vervoerswijze keuze is het bevorderen van optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte met minder nadelen tegemoet gekomen wordt. De primaire verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmanagement ligt bij de decentrale overheden.

In de Nota mobiliteit is nadrukkelijk aandacht gegeven aan het belang van mobiliteitsmanagement. Gewezen is op de eigen verantwoordelijkheden en rollen van het bedrijfsleven, decentrale overheden en VenW. Een voorbeeld van samenwerking is het werk aan de A-9 waarbij o.a. de Zuid Oost pas is geïntroduceerd die in overleg met het ministerie van Financiën een positieve fiscale behandeling heeft gekregen. Daarnaast wordt in de nota Mobiliteit onder andere aandacht gevraagd voor fietsbeleid en een onderling afgestemd gemeentelijk parkeerbeleid

Het aspect mobiliteitsmanagement wordt minder vrijblijvend bij de toepassing van de Wet milieubeheer (motie van der Ham/Dijksma). Hiervoor zijn de volgende acties opgestart:

- op korte termijn verschijnt een handreiking waarin de mogelijkheden van de huidige regelgeving op het gebied van mobiliteitsmanagement worden aangegeven;
- een intensief kennistraject met o.a. brochures, opleidingen en websites;
- in een nieuwe AMvB zal mobiliteitsmanagement expliciet aandacht krijgen.

In 2005 is extra aandacht gegeven aan het inwinnen van actuele informatie voor het wegverkeer. Op een bijeenkomst over multimodale reis-informatie is gebleken dat er vooral behoefte is aan actuele OV-informatie.

In 2005 heeft de evaluatie van de tijdelijke subsidieregelingen van de stichting Nederlands Telewerkforum, de stichting Gedeeld Autogebruik en van VM2 plaatsgevonden. De eindrapportage wordt medio 2006 verwacht.

Netwerk hoofdwegen

De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95 procent van de verplaatsingen op tijd is. Voorts zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Tabel: Ontwikkeling indicatoren hoofdwegennet 2000–2005

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2020
Voertuigverliesuren in files (tot 50 k/u)	100	118	107	108	115	124	60*
Trajecten met gewenste reistijd in de spits (%)**		86%	90%	86%	85%	84%	100%
Betrouwbaarheid in spits (%)***		92%	94%	93%	92%	92%	95%
Voertuigkilometers (index 2000 = 100)	100	101	102	102	103	106	

Bron: RWS AVV

* Er wordt gestreefd naar terugbrengen naar het niveau van 1992.

** Gewenste reistijd is een reistijd in de spits rond steden van maximaal 2 maal de reistijd in het dal (bij 100 km/uur) en tussen steden van maximaal 1,5 maal de reistijd in het dal. Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen van hele hoofdwegennet).

*** Het percentage voor het hele hoofdwegennet zal iets hoger zijn, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op de 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant waar meetlussen zijn en waar de meeste files zijn.

Definities van de indicatoren:

- Filezwaarte (in termen van voertuigverliesuren in files) op het hoofdwegennet (aantal uren reistijdverlies ten opzichte van 50 km/u)
- Aantal trajecten op het hoofdwegennet, waarop wordt voldaan aan de streefwaarde voor acceptabele reistijd
- Betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet: de reistijd is niet langer of korter dan verwacht op een bepaald tijdstip (bij afstanden tot 50 km maximaal 10 minuten langer of korter dan de verwachte reistijd en bij langere afstanden maximaal 20% langer of korter dan de verwachte reistijd)²⁶
- Voertuigkilometers: aantal op het hoofdwegennet door voertuigen per jaar afgelegde kilometers.



Na een terugval in 2002 is het aantal voertuigverliesuren blijven toenemen. De toename van 24% in de periode 2000-2005 is overeenkomstig de verwachting beschreven in de Nota Mobiliteit. Uit onderstaand figuur blijkt dat bijna alle trajecten met een reistijd in de spits onder de norm in de Randstad gelegen zijn. De betrouwbaarheid neemt sinds 2002 geleidelijk af, maar is in 2005 gelijk gebleven. De trajecten met een betrouwbaarheid onder de 95% liggen vrijwel alle in de Randstad.

Buiten de Randstad blijft de verkeersprestatie in afgelegde kilometers tot in 2005 toenemen. In de Randstad blijft in 2005 de verkeersprestatie op hetzelfde niveau, terwijl de snelheid vooral in de spits afneemt.

²⁶ Voorlopig is deze doelstelling alleen uitgewerkt voor het rijk, nadere decentrale uitwerking volgt na vaststelling van PVVP's en RVVP's.

Maatgevende reistijdfactor op NOMO trajecten in 2005



<p>— Trajecten met reistijdfactor boven de norm (zie opm.)</p> <p>— Trajecten met reistijdfactor onder de norm</p> <p>- - - Trajecten met onvoldoende meetgegevens maar reisfactor onder de norm</p> <p>Opm. De norm voor de reistijdfactor bedraagt op ringwegen maximaal 2 en op niet ringwegen maximaal 1,5 t.o.v. de reistijd bij 100 km/h</p>	<p>Auteur: P.G. Schout</p> <p>Datum: 8 maart 2006</p> <p>Kaartnummer: 1</p> <p>Schaal: 1:1.750.000</p> <p>Bron: AWW</p> <p></p> <p> Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer</p>
--	--

Bron: RWS-AVV

De vervoervraag steeg elk jaar ongeveer 1%, maar is in 2005 met 3% gestegen. De toename van het aantal inwoners en van het autobezit dragen hieraan bij. De stijging van de vervoervraag en van het aantal voertuigverliesuren is in 2005 beperkt door de hoge brandstofprijzen.

Ontwikkelingen maatschappelijke factoren in Nederland (2000 = 100)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aantal inwoners	100	102	103	104	104	105
Aantal personenauto's	100	104	108	110	111	113
Aantal banen	100	102	104	103	103	102

Bron: CBS

Er zijn geen aanwijzingen dat de verstoringen door weersomstandigheden en incidenten in de spits sinds 2003 zijn toegenomen. De verstoringen door wegwerkzaamheden zijn in 2005 ten opzichte van 2004 enigszins afgenomen. De getroffen maatregelen hebben de toename van voertuigverliesuren kunnen beperken.

Benuttingmaatregelen hebben in de periode 2001 tot 2005 tot een beperking van de groei van het aantal verliesuren geleid. Andere maatregelen zoals incidentmanagement hebben ook een bijdrage geleverd, maar hierbij is geen extra reductie geconstateerd. Voor de voortgang van opengestelde projecten wordt verwezen naar de verantwoording IF.

Netwerk Railwegen

In het Jaarverslag van het Infrafonds over 2005 is per project de verwachte en de gerealiseerde openstelling aangegeven (zie infraprioriteitenverslag).

Regionale en lokale infrastructuur

De verdere decentralisatie van bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer van het Rijk naar de decentrale overheden (provincies en WGR+ regio's) is in 2005 gerealiseerd. Hiervoor is de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) ingevoerd. De regionale overheden kunnen binnen de BDU zelf hun prioriteiten stellen voor het oplossen van de verkeers- en vervoerproblemen in hun gebied.

Alleen voor projecten waarvan de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing boven de BDU-grens (€ 112,5 resp. € 225 mln.) uitkomen kunnen, voor de kosten boven die grens, nog aparte projectsubsidies bij VenW worden aangevraagd.

De evaluatie van de effecten van de BDU zal in 2010 plaatsvinden. In samenwerking met de decentrale overheden is in 2005 de herijking van de verdeelsleutel van de BDU gestart. Deze moet in 2008 zijn aangepast (op basis van structuurkenmerken).

07 KLANTGERICHTE PERSONENVERVOERMARKT

07.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling 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.

07.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
07 Klantgerichte personenvervoermarkt	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	1 531 840	1 363 155	1 370 248	265 815	221 433	44 382 ¹
Uitgaven	1 488 475	1 503 647	1 473 674	308 548	201 542	107 006
07.01 Programma-uitgaven	1 485 263	1 500 696	1 470 794	305 902	199 325	106 577
<i>07.01.01 Spoorvervoer</i>	<i>185 188</i>	<i>187 016</i>	<i>196 850</i>	<i>98 210</i>	<i>101 182</i>	<i>- 2 972</i>
Exploitatie	185 188	187 016	196 850	98 210	101 182	- 2 972
<i>07.01.02 Regionaal Openbaar Vervoer</i>	<i>1 296 988</i>	<i>1 310 211</i>	<i>1 271 495</i>	<i>205 785</i>	<i>94 665</i>	<i>111 120</i>
Bijdragen aan lagere overheden	1 294 462	1 302 828	1 264 095	197 383	87 464	109 919 ²
Bijdragen aan internationale organisaties	39	23	54	60	47	13 ³
Exploitatie	2 488	7 360	7 346	8 342	7 154	1 188
<i>07.01.03 Taxi</i>	<i>517</i>	<i>646</i>	<i>488</i>	<i>595</i>	<i>820</i>	<i>- 225</i>
Communicatie en draagvlak	517	646	488	595	820	- 225
<i>07.01.99 Algemene programmauitgaven</i>	<i>2 571</i>	<i>2 823</i>	<i>1 961</i>	<i>1 312</i>	<i>2 658</i>	<i>- 1 346</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie	2 535	2 817	1 959	1 303	2 653	- 1 350 ⁴
Voorlichting	36	6	2	9	5	4
07.02 Apparaatsuitgaven	3 212	2 951	2 880	2 646	2 217	429
07.03 Ontvangsten	32 119	1 739	14 996	5 001	643	4 358
07.03.01 Dividenden NS en VSN	31 000	0	0	0	0	0
07.03.02 Overige ontvangsten DGP	1 119	1 739	14 996	5 001	643	4 358 ⁵

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ Eind 2005 zijn vier lijnen tijdelijk aan het Hoofdrailnet toegevoegd, waarvoor VenW een subsidie verstrekt. Het verplichtingentekort ontstaat doordat de verplichtingen in één keer méérjarig zijn vastgelegd.
- ² De hogere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt door niet geraamde betalingen voor de regeling De Boer (€ 91 mln.). Daarnaast was sprake van een vervroegde aflossing van oude kapitaallasten (€ 28 mln.). Anderzijds zijn uitgaven voor de tijdelijke regeling Metromorfose als CVOV overgeboekt naar de BDU (- € 10 mln.).
- ³ De contributie EPOMM over het jaar 2004 is pas in 2005 betaald.
- ⁴ De belangrijkste oorzaak is dat diverse onderzoeken die in 2005 zouden worden uitgevoerd, niet of niet tijdig in uitvoering zijn genomen.
- ⁵ De ontvangsten hebben met name betrekking op afrekeningen met decentrale overheden waarmee meerjarenafspraken zijn gemaakt.

07.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
<i>Spoorvervoer</i>	
Een toekomstvast besluit in 2007 over de toekomst van de treindiensten in de contractsector	gedeeltelijk
<i>Regionaal openbaar vervoer</i>	
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.	ja
Aanbestedingsgraad regionaal OV 100% in 2006	pm*
Aanbestedingsgraad gemeentelijke vervoerbedrijven 100% in 2007	pm*
Aanbestedingsgraad G4-steden 100% in 2009	pm*
Toegankelijk zijn van het materieel van het stads en streekvervoer over de weg in 2010	pm*
Toegankelijk zijn van het materieel van het spoorvervoer in 2030	pm*
<i>Taxivervoer</i>	
Realisatie van een ruimer aanbod	ja
Een verbeterde prijs-kwaliteitverhouding	gedeeltelijk
Toename taxi gebruik	pm**
Waardering consument	pm**

* Doelstelling heeft betrekking op latere jaren.

** De gegevens konden hier niet worden opgenomen, omdat deze pas later beschikbaar komen.

07.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Spoorvervoer

De nader geoperationaliseerde doelstellingen t.a.v. spoorvervoer zijn genoemd in beleidsartikel 06 Versterking netwerk personenvervoer, het onderdeel beheer en instandhouding spoor. Hiervoor is gekozen gezien de nauwe samenhang tussen beheer en instandhouding, capaciteits-vergroting infrastructuur en vervoer. In dit artikel wordt in aanvulling hierop ingegaan op regionaal spoorvervoer.

Van de 15 contractsectordiensten die in 2005 nog in aanmerking kwamen voor decentralisatie, zijn er nog 6 contractsectordiensten over die in aanmerking komen voor decentralisatie.

In 2005 zijn er 4 contractsectordiensten gedecentraliseerd:

1. Maastricht–Kerkrade,
2. Nijmegen–Roermond,
3. Groningen–Leeuwarden,
4. Amersfoort–Ede/Wageningen.

De aanbesteding van Groningen-Leeuwarden (als onderdeel van de aanbesteding van de 6 noordelijke regionale treindiensten) is in 2005 afgerond en de nieuwe vervoerder is in december 2005 gestart met de exploitatie. De aanbesteding van Amersfoort-Ede/Wageningen is eveneens afgerond en de nieuwe vervoerder start in december 2006. De aanbesteding van de Limburgse treindiensten wordt in de zomer van 2006 afgerond en de nieuwe vervoerder start in december 2006.

Vier contractsectordiensten zijn vanwege de grote verwevenheid met het HRN toegevoegd aan het HRN: Den Helder–Alkmaar, Haarlem–Uitgeest, Haarlem–Zandvoort, Hoorn–Alkmaar/Uitgeest.

De contractsectordienst Zwolle–Almelo/Enschede is tot 2015 toegevoegd aan het HRN vanwege de realisatie van de combi-tunnel bij Nijverdal.

In januari/februari 2006 wordt de decentralisatie van Dordrecht–Geldermalsen en Gouda–Alphen a/d Rijn geformaliseerd. De provincie Zuid-Holland start een aanbesteding in het voorjaar van 2006 en de nieuwe vervoerder zal in december 2006 de exploitatie starten.

Ook de besluitvorming over decentralisatie van Tiel–Arnhem, Zwolle–Emmen en Zwolle–Kampen is in de afrondende fase beland. Naar verwachting gaan Tiel–Arnhem en Zwolle–Kampen per december 2006 over en Zwolle–Emmen per december 2007.

De besluitvorming over decentralisatie van Rotterdam CS–Hoek van Holland per december 2007 dient in 2006 zijn beslag te krijgen.

Het moment van decentralisatie is voor alle overgebleven contractsectordiensten gerelateerd aan de looptijd van de concessies die VenW aan NS (en Syntus voor Tiel–Arnhem) heeft verleend voor het tijdelijk exploiteren van deze diensten in afwachting van decentralisatie. Deze concessies lopen per 10 december 2006 af, met uitzondering van Rotterdam CS–Hoek van Holland en Zwolle–Emmen (december 2007).

Regionaal Openbaar Vervoer

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 naar OV en waarover de klant tevreden is.

Marktwerving in het stads- en streekvervoer wordt verder doorgevoerd. Per 1 januari 2006 is 50 procent van de busmarkt buiten de grote steden aanbesteed.

Uit de evaluatie van de effectiviteit van aanbestedingen bleek:

- klanten waarderen het OV hoger in aanbestede gebieden dan in niet aanbestede gebieden;
- verbetering van het aanbod OV (hogere frequentie en nieuwe lijnen);
- toename van de efficiency (reductie kosten niveau van 10 tot 20 procent)

De conclusie van het kabinet is om de aanbestedingsverplichting door te voeren. Het streekvervoer zal uiterlijk per 1-1-2007 zijn aanbesteed. In de vier grote steden geldt voor de bus uiterlijk 1-1-2009 en tram/metro uiterlijk per 1-1-2017. Daarnaast wordt de positie van de reiziger versterkt. Het Voorstel van wet is inmiddels ingediend tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer.

Gedurende 2005 is de doeltreffendheid van de Wp2000 geëvalueerd. Conclusie van het Kabinet is dat het hoofdelement van de Wp2000, de marktwerving door het aanbesteden van concessies, goed heeft gewerkt. Het heeft geleid tot meer kwaliteit en efficiency van de dienstverlening. Gelet op de bevindingen van de evaluatie zal het kabinet voortgaan op de ingeslagen weg. De wet zal slechts op punten worden gewijzigd in 2006.

– *OV-Chipkaart*

De introductie van de OV-Chipkaart op nationale schaal maakt het mogelijk voor de reiziger om met één kaart door de OV-keten te reizen. Daarnaast worden decentrale overheden in staat gesteld om concessies aan te besteden op grond van betrouwbare vervoergegevens en om eigen tariefbeleid te voeren.

In 2005 is in de regio Rotterdam de proef gestart met de OV-Chipkaart op de metro en op de bus. Het systeem functioneert naar behoren. Naar verwachting kan VenW in het tweede kwartaal 2006 een go/no go beslissing nemen over landelijke invoering.

In 2005 is met de decentrale overheden overeenstemming bereikt over de verdeling van € 80 miljoen migratiegelden. In 2005 hebben 11 van de 19 decentrale overheden zich uitgesproken dat ze de OV-Chipkaart vóór 1 januari 2008 zullen invoeren.

– *Participatiefonds*

De grote steden hebben aangegeven geen gebruik te zullen maken van het Participatiefonds. Gemeenten zorgen bij de verzelfstandiging zelf voor het benodigde vermogen. In overleg met het Ministerie van Financiën is besloten het Participatiefonds op te heffen.

– *OV-monitor*

Op basis van de evaluatie van de OV-monitor, mede in relatie tot de monitoring van de Nota Mobiliteit, is besloten tot stopzetting van de OV-monitor, met uitzondering van de klantenbarometer. De uitkomsten van het laatstgehouden onderzoek naar de klanttevredenheid in het regionaal openbaar vervoer zijn opgenomen in de tabel.

Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer					
	Realisatie				
	2001	2002	2003	2004	2005
Algemeen oordeel	6,85	6,70	6,90	7,2	7,2
Informatie en veiligheid				7,5	7,5
Rijcomfort				7,3	7,3
Tijd en doorstroming				6,3	6,3
Prijs				6,2	6,4

Bron: CVOV

De klanttevredenheid van de reiziger in het regionaal openbaar vervoer heeft zich in 2005 gestabiliseerd, met alleen een toename van de tevredenheid over het prijsniveau. Na een lichte stijging van de klanttevredenheid in 2003 (van 6,7 naar 6,9) en een forse stijging in 2004 (naar 7,2) is deze stabilisatie in lijn met de verwachtingen.

– *Experiment eindgebruikerssubsiëring*

Het experiment eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties is in 2005 geëvalueerd. De conclusie luidt dat eindgebruikerssubsiëring in de toegepaste vorm de afstemming tussen vraag en aanbod niet dichterbij heeft gebracht. Ook de nadere verkenning van de behoefte aan de mogelijkheden van het instrument vraaggestuurde financiering in het openbaar vervoer is afgerond. Deze verkenning heeft het inzicht opgeleverd dat vormen van vraaggestuurde financiering weliswaar iets kunnen toevoegen aan de reguliere vormen van financiering in het personenvervoer, maar alleen als er plaatselijk sprake is van een specifieke combinatie van

doelen en/of marktomstandigheden. De conclusies geven geen aanleiding voor veranderingen van beleid.

Toegankelijkheid

Stads- en streekvervoer

In 2010 is het vervoermaterieel in het stads- en streekvervoer over de weg optimaal toegankelijk voor mensen met een functiebeperking. Om optimale toegankelijkheid in het busvervoer te realiseren, zijn ook aanpassingen in de infrastructuur i.c. bushaltes noodzakelijk.

De primaire verantwoordelijkheid voor realisatie van optimaal toegankelijk stads- en streekvervoer ligt bij de decentrale overheden. In de Nota Mobiliteit is toegankelijkheid van het stad en streekvervoer als essentieel onderdeel opgenomen.

De decentrale overheden hebben in 2005 aangegeven dat begin 2005 circa 55 procent van de stads- en streekbussen toegankelijk is. De planning van de inzet van toegankelijk busmaterieel in de periode t/m 2010 gaat in de richting van 98 procent. In 2006 komen gegevens beschikbaar over de staat en aanpak van de haltes.

Met ingang van 2005 zijn de gelden voor verbetering van toegankelijkheid opgenomen in de BDU verkeer en vervoer.

Spoorvervoer

Het materieel in het spoorvervoer is in 2030 zo veel als mogelijk toegankelijk voor mensen met een functiebeperking. Voor realisatie van optimale toegankelijkheid van het spoorvervoer zijn ook aanpassingen van de (spoor-)infrastructuur (stations/perrons) noodzakelijk.

Voor het spoorvervoer wordt een voorlopige keuze gemaakt voor de variant waarbij een deel van de stations (ca. 220, zijnde 60 procent van de stations met een gebruik van ca. 90 procent van alle reizigers) volledig toegankelijk wordt gemaakt.

Monitoring van de ontwikkeling van toegankelijkheid van treinmaterieel en infrastructuur tot 2030 maakt integraal onderdeel uit van het implementatieplan dat NS en Prorail medio 2006 opleveren.

In de Wijziging subsidiebeschikking ProRail 2005 is bepaald dat de € 10 mln. middelen uit de zgn. Valys-regeling dienen te worden aangewend ten behoeve van het verbeteren van de toegankelijkheid. Hiermee is het mogelijk om vervroegd te starten met de bouw van liften en het aanbrengen van braille-aanduiding aan leuning op een aantal stations met toegankelijkheidsknelpunten.

Toegankelijkheid algemeen

De eerste drie delen van het CROW Handboek «Toegankelijkheid collectief personenvervoer» zijn in oktober 2005 verschenen en aan het werkveld gepresenteerd.

Gezien de positieve ontwikkeling van het aandeel toegankelijk busmaterieel is afgezien van uitbreiding van het werkingsgebied van het *Voertuigreglement* van stadsbussen (klasse I in EU-richtlijn 2001/85) naar streekbussen (klasse II). De inwerkingtreding van de *Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte* voor openbaar vervoer is in 2005 onderwerp van onderzoek geweest. Over de uitkomsten hiervan ontvangt de Tweede Kamer begin 2006 een rapportage.

Taxivervoer

Voor taxi is het beleid gericht op het wegnemen van onnodige marktbelemmerende drempels, onder gelijktijdige borging van een basis-kwaliteit. In 2005 is ingezet op het versterken van voorwaarden die nodig zijn om de positie van de consument te vergroten met het oog op een ruimer aanbod en een betere prijs-kwaliteitverhouding. De belangrijkste indicatoren zijn:

Ontwikkeling van de centrale indicatoren			
Indicator Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 1999: 7,4 2000: 7,3 2001: 7,3 2002: 7,5 2003: 7,4 2004: niet gemeten 2005: rond 1 juni as.	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 1999: 7,2 2000: 7,1 2001: 6,9 2002: 7,1 2003: 7,3 2004: niet gemeten 2005: rond 1 juni as.
2. Prijsontwikkeling (straat-taxi)	Prijzdaling	2000: + 13% 2001: + 2% 2002: + 9% 2003: + 2,4% totale periode: + 26% 2004: + 0,2 à 0,3% 2005: + 1,7%.	Alleen voor totale periode 2000–2003 bekend: + 25,5% 2004: + 0,2% 2005: + 1,6%

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA 2004

Bron (2004 e.v.): Taximonitor 2004 en verder, Socialdata B.V.

De tariefontwikkeling bij het contractvervoer, dat meer dan 70% van de brancheomzet betreft, is niet goed bekend. Dit betreft concurrentiegevoelige bedrijfsgegevens en komt tot stand middels contractering.

Uit de evaluatie (1999–2003) is het volgende overgenomen als voorgenomen beleid:

- een analyse van effecten;
- het introduceren van een eenvoudig tariefsysteem;
- overleg met wegbeheerders in de grote steden onder meer over keuzemogelijkheden van de consument op taxistandplaatsen.

Daarnaast is het beleid het «bevrozen» van het maximumtarief vanaf 1/1/2003.

De verplichte exameneisen voor taxichauffeurs zijn per 1/1/2006 volledig ingevoerd. Per 1/8/05 is als variant een beperkt examen mogelijk gemaakt voor bepaalde delen van het contractvervoer. Uit de intensive controles blijkt dat 98 procent van de taxichauffeurs de nieuwe regels naleeft.

Op 16 december 2005 ondertekenden de vier grote steden, de G4, en VenW het convenant dat beoogt de grootstedelijke taxiproblematiek op standplaatsen aan te pakken. Afspraken zijn gemaakt over effectievere handhaving en maatregelen om de kwaliteit van het taxivervoer in de grote steden te verbeteren. De inspectie Verkeer en Waterstaat schroeft daartoe de controle op het vergunningsbewijs, de chauffeurspas, de tariefkaart en taximeter, en de klachten- en geschillenregeling op. Daarbij hanteert zij een lik-op-stuk-beleid. Daarnaast verbeteren gemeenten de inrichting van taxistandplaatsen, voeren een geweldsprotocol in, voeren (semi-)permanent toezicht in en schakelen meer politie in voor handhaving van de openbare en verkeersorde.

Het voornemen is om standplaatsen exclusief voor keurmerktaxi's in te richten, zodat de klant expliciet voor de garantie van het keurmerk kan kiezen.

Hoofdonderwerpen in 2005 waren het nieuwe chauffeursexamen en de voorgenomen nieuwe tariefstructuur. Verder is afgesproken om de eventuele rol die de OV-chipkaart kan spelen in de taxi, te bezien nadat de uitrol in het OV succesvol is gerealiseerd.

In 2005 is een wetsvoorstel uitgewerkt en naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken, 2005–2006, 30 321, nrs. 1–2) over de tariefstructuur met als doel: verbeterde bekendmaking van de tarieven en uniforme vaststelling van de kenmerken van de vervoerder met het oog op klachten afhandeling.

08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

08.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling is het bewaken, waarborgen en waar nodig verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van de mobiliteit. Het gaat daarbij om realisatie van schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer.

Hierbij wordt concreet aangestuurd op:

- verbetering van het klimaat (minder uitstoot CO₂);
- verbetering van de landelijke luchtkwaliteit (minder uitstoot NO_x, SO₂ en VOS) en van de lokale luchtkwaliteit (voldoen aan lokale grenswaarden langs rijkswegen voor NO₂ en fijn stof);
- beperking van geluidsoverlast;
- ontsnippering (waar hoofdwegen, spoorwegen en waterwegen de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijden en een ecologisch knelpunt vormen).

08.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
08 Duurzaam personenvervoer	Realisatie			Begroting	Verschil	2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	18 655	19 296	33 333	8 789	7 632	1 157
Uitgaven	20 377	20 332	22 231	20 558	25 719	- 5 161
08.01 Programma-uitgaven	18 755	18 416	20 251	18 719	23 659	- 4 940
<i>08.01.01 Luchtkwaliteit</i>	<i>9 249</i>	<i>8 445</i>	<i>7 845</i>	<i>5 709</i>	<i>9 644</i>	<i>- 3 935</i>
Bijdragen	0	0	0	0	0	0
Subsidies	9 249	8 445	7 845	5 709	9 644	- 3 935
<i>08.01.02 Geluid</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>08.01.03 Ontsnippering (incl. Bodemsanering)</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>9 076</i>	<i>0</i>
Subsidies bodemsanering	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	0
<i>08.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>	<i>430</i>	<i>895</i>	<i>3 330</i>	<i>3 934</i>	<i>4 939</i>	<i>- 1 005</i>
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	339	497	3 206	3 934	4 675	- 741
-Transumo	0	0		3 000	4 000	- 1 000
- Overig	339	497		934	675	259
Subsidies	0	0	0	0	0	0
Communicatie en draagvlak	91	398	124	0	264	- 264
08.02 Apparaatsuitgaven	1 623	1 916	1 980	1 839	2 060	- 221
08.03 Ontvangsten	0	0	3	270	0	270

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ Het overschot wordt met name veroorzaakt door:

- Overboekingen van VenW naar VROM (energielabel 2005/2006) en EZ (energietransitie en project Superbus van TU Delft);
- Minder uitgaven voor CO₂ (ondermeer vertraging in publicatie 3e tender van het CO₂ programma) en EBIT (onvoldoende invulling van plannen).

² Van het communicatieplan Regionale bereikbaarheid is een aantal voorgenomen activiteiten door capaciteitsgebrek niet uitgevoerd, zoals Magazine/Site Mobiliteit (doelartikelen in- en extern). Deze activiteiten zullen nu in 2006 worden uitgevoerd.

³ Dit betreft een ontvangst van EZ voor een bijdrage in de kosten van Connexx.

08.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
<i>Klimaatbeleid en luchtkwaliteit</i>	
<i>Klimaatbeleid</i>	
Verminderen van de CO ₂ uitstoot en van de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer en vervoer Streefwaarde in 2010 38 MTON	pm*
<i>Luchtkwaliteit</i>	
Schoner maken van het verkeer en vervoer gegeven de toename van de mobiliteit	
Voldoen aan de grenswaarden voor NO ₂ in 2010 op alle lokaties	pm*
Voldoen aan de grenswaarden voor fijn stof in 2005 op alle lokaties	nee
SO ₂ uitstoot in 2010 beperken tot 13 kiloton	pm*
NO _x uitstoot in 2010 beperken tot 150 kiloton	pm*
VOS uitstoot in 2010 beperken tot 49 kiloton	pm*
<i>Geluid</i>	
Voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder en de Wet Milieubeheer	pm*
<i>Ontsnippering</i>	
De belangrijkste barrières voor de Ecologische Hoofdstructuurvoor zover veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen opheffen in 2018	pm*

* De doelstellingen heeft betrekking op latere jaren

08.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Klimaatbeleid en luchtkwaliteit

Deze operationele doelstelling betreft beleid op het gebied van klimaat, luchtkwaliteit, geluid en transitie.

Overzicht ontwikkeling uitstoot van schadelijke stoffen door sector verkeer en vervoer						
	Realisatie*					Doelstelling
	2000	2001	2002	2003	2004	2010
CO ₂ (in Mton)**	37,6	38,1	38,9	39,2	38,7	38 Mton p/jr
CO ₂ (in Mton)***	35,2	35,6	36,3	36,5	36	38 Mton p/jr
SO ₂ (in kt)	18	17	16	17	17	13 kt p/jr
NO _x (in kt)	259	254	246	239	229	maximaal 150 kt p/jr
VOS (kt)	110	104	98	94	89	maximaal 49 kt p/jr

Bron: RIVM/CBS/Milieucompodium

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

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

De realisatiecijfers betreffen voorlopige cijfers; definitieve vaststelling vindt medio 2006 plaats.

Klimaatbeleid (CO₂)

De doelstelling van het klimaatbeleid is het beperken van met name de CO₂-uitstoot. De streefwaarde voor 2010 is 38 Mton. Deze waarde heeft niet de status van beleidsdoelstelling maar kan wel als referentiewaarde voor 2010 gebruikt worden.

Vanwege het hanteren van een andere berekeningswijze (IPCC) komt de bekende 38 Mton overeen met 39,4 Mton. In onderstaande tabel is de andere berekeningswijze reeds verdisconteerd.

Gelet op de toename van CO₂-uitstoot blijven activiteiten gericht op reductie van CO₂-uitstoot van groot belang.

IPCC	emissie [Mton]						
	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004*
CO ₂	30,4	33,4	36,7	36,7	37,5	38,3	38,7

* voorlopige cijfers, vaststelling medio 2006
Bron: Statline CBS

In het kader van het programma Het Nieuwe Rijden (HNR) is in 2005 een communicatiecampagne gevoerd gericht op de radio en de televisie. Het resultaat is dat 2/3e deel van het publiek bekend is met de inhoud van HNR en dat 1/5e deel de nieuwe rijstijl ook daadwerkelijk toepast. In 2004 heeft HNR voor een reductie van de CO₂-uitstoot van 0,2 Mton gezorgd. Voor 2005 loopt het evaluatie- en monitoringonderzoek nog. In 2005 is de 3e tender van het CO₂-reductieplan verkeer en vervoer opengesteld, dat is gericht op personen- en goederenvervoer. Voor de tender is een totaal bedrag van € 6 mln. beschikbaar. Een voorstudie van het Innovatie Programma Klimaat (IPK) is afgerond in oktober 2005.

Luchtkwaliteit

Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is tweeledig. Aan de ene kant bestaat het uit bijdragen aan het (lokaal) voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit (emissienormen), aan de andere kant gaat het om het voldoen aan de doelstellingen om verkeersemisseries te beperken (nationale emissieplafonds).

Voor het invoeren van de Europese richtlijnen voor lokale luchtkwaliteit zijn in het Besluit luchtkwaliteit emissienormen vastgelegd. Nederland kan aan het merendeel van die normen goed voldoen, maar de normen voor fijnstof ofwel PM₁₀ (per 2005) en NO₂ (per 2010) vormen een probleem. Voor PM₁₀ is het voldoen aan de normen een landelijk probleem, waarbij maatregelen op lokaal niveau niet of nauwelijks kunnen bijdragen aan het oplossen ervan. Voor NO₂ is het omgekeerde het geval; de problematiek is meer lokaal van aard. In bepaalde gevallen kunnen lokale maatregelen, waaronder verkeer, soelaas bieden. Onderzoek naar kosteneffectieve en maatschappelijk aanvaardbare maatregelen die lokaal aan oplossingen kunnen bijdragen vindt plaats via het Innovatieprogramma lucht (IPL). Dit programma loopt tot en met 2008.

Het luchtkwaliteitsbeleid kent naast de lokale emissieproblematiek ook landelijke verkeersemisseries. Het beleid op dit gebied wordt door het ministerie van VROM in samenspraak met VenW vormgegeven. Het gaat hierbij om het verminderen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, met name, Nox, SO₂, VOS, NO₂ en PM₁₀ (fijn stof). In 2010 moet Nederland voldoen aan de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) van de Europese Unie, waarbij voor het verkeer deeldoelstellingen zijn geformuleerd (behalve voor PM₁₀).

Het dossier luchtkwaliteit heeft hoge prioriteit voor het kabinet en verschillende acties en stappen zijn of worden genomen.

De Nota Mobiliteit benadrukt het belang om te komen tot een verdere aanscherping van nationaal en Europees bronbeleid. Dit is een absolute voorwaarde maar zeker lokaal niet afdoende om op korte termijn aan de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteitsnormen te voldoen. Daarom wordt bij de herziening van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijn onder meer gepleit voor voldoende lange uitsteltermijnen voor landen die, ondanks een maximaal redelijke inspanning, niet tijdig aan de normen kunnen voldoen. Voor verbetering van de luchtkwaliteit bij hardnekkige knelpunt-situaties (de zogenaamde «hotspots») is voor de periode 2011–2015 300 miljoen euro gereserveerd.

In november 2005 heeft VenW, samen met VROM, de subsidieregeling voor de versnelde vervanging of retrofit van dieselmotoren van Nederlandse binnenvaartschepen gepubliceerd. De regeling heeft als doel het verdergaand verminderen van de emissies van de binnenvaartsector. Het subsidieplafond bedraagt tot 31 december 2006 2 miljoen euro.

Verschillende wegenprojecten liepen in 2005 vertraging op als gevolg van luchtkwaliteit. Eén van de oorzaken van luchtverontreiniging is de schadelijke emissie, vandaar dat VenW met VROM, over een groot aantal maatregelen voor de beperking van deze schadelijke emissie overleg voert. Deze maatregelen zullen, aangevuld met nog te nemen maatregelen, worden samengebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit NSL zal ook maatregelen van decentrale overheden bevatten en zal medio 2006 worden opgeleverd.

Zo is bijvoorbeeld aanvullend op de 80 km/u maatregelen bij Overschie in 2005 op nog vier andere locaties in de Randstad op het hoofdwegennet besloten tot snelheidsbeperkingen. In 2006 zal het onderzoek worden afgerond naar de mogelijke invoering van «compact rijden» in combinatie met snelheidsverlaging op het hoofdwegennet rond de vier grote steden. Wanneer de maatregelen uit het NSL onvoldoende effect hebben, zal het behalen van de mobiliteitsdoelstelling van VenW in gevaar komen

Geluid

Het doel van deze operationele doelstelling is het voldoen aan de wettelijke geluidsnormen zoals gesteld in de Wet Geluidhinder (voor rijkswegen en spoorwegen) en de Wet Milieubeheer (spoorwegemplacements).

Overzicht geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op het hoofdwegennet en het spoorverkeer op het hoofdspoornet				
	Realisatie			Doelstelling
	2002	2003	2004	2020
Gevelbelaste woningen > 65 dB Lden Rijkswegen	12 000	12 000	12 000	0*
70 dB Lden Nationale spoorwegen	pm	pm	pm	0

* Voor circa 10 procent van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie.

Er wordt deels voldaan aan het operationele doel. Door de sterke groei van het verkeer en vervoer over weg en spoor de laatste 15 tot 20 jaar zijn er tal van overschrijdingen van de wenselijke geluidssituatie. Dit wordt ook

wel het «handhavingsgat» genoemd. Toch houdt VenW zich aan de wet Geluidhinder. Deze wet zegt namelijk dat overschrijdingen alleen bij reconstructie van weg en spoorbaan moeten worden aangepakt. Naast het wettelijk kader van de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer is in de Nota Mobiliteit als doelstelling opgenomen dat alle knelpunten boven de Lden 70 dB bij Spoor en Lden 65 dB bij Rijkswegen voor 2020 aangepakt zullen worden. Dit wordt in gang gezet vanaf 2011. Daar is een bedrag van € 650 miljoen voor gereserveerd.

Het hervormingstraject van de wet geluidhinder is in drie fasen neergezet. De eerste fase (implementatie Europese richtlijn) is afgerond. De tweede fase (stroomlijning) ligt in de vorm van een wetsvoorstel bij de Eerste Kamer. De eerste Kamer heeft hierover vragen gesteld en de beantwoording heeft plaatsgevonden tijdens een technische briefing door medewerkers van het ministerie van VROM.

De laatste en lastigste fase is een globaal akkoord bereikt tussen de verantwoordelijke directeuren van VROM en VenW. Dat bestaat uit invoering van geluidproductieplafonds, verbreding en versterking van de actieplannen voor aanpak van geluidknelpunten en versterkte inzet op het bronbeleid. De geluidproductieplafonds worden vastgesteld op basis van de huidige geluidproductie plus anderhalf dB. Het akkoord betekent ook dat het handhavingsgat onder de NoMo doelen van 65 voor weg en 70 dB voor spoor niet meer aangepakt zal worden. De bewindslieden hebben op hoofdlijnen dit akkoord gesteund maar VROM wil wel nog inzetten op extra maatregelen voor de handhavingsgatgevallen die onder de 65 en 70 dB zitten.

Spoedwet; met de aanleg van de eerste projecten is gestart. Voor de spoedwet B projecten (wegaanpassingen van semi-permanente aard) zijn door RWS richtlijnen vastgesteld voor de geluidplannen. Uit deze richtlijnen volgt dat ook nieuwe maatregelen zoals dubbellaags ZOAB en schermtoppen afgewogen worden op basis van kosten en effect.

Juridische procedures bij wegen kunnen tot nu toe gepareerd worden met gebruik van de wet geluidhinder. Maatschappelijke druk om bij knelpunten iets te doen wordt echter steeds groter. De komende wetswijziging zal hier een oplossing voor moeten vinden.

Voor spoor treedt er inmiddels een escalatie op door handhavingverzoecken in een tweetal situaties met groei van verkeer. Er ligt nu een voorname tot dwangsom, indien er door beheerder (en vervoerders) niets aan de geluidsoverlast wordt gedaan. Inmiddels heeft de beheerder (ProRail) voorstellen ingediend om in beide gevallen de geluidsoverlast te verminderen.

Ten aanzien van emplacements kan gemeld worden dat nog niet overal vergunningen zijn verkregen en dat op een aantal emplacements de vergunde normen worden overschreden bij het huidige gebruik. Voor alle emplacements zijn inmiddels vergunningaanvragen ingediend of in procedure en is door de beheerder ProRail een plan voor een uitvoeringsprogramma opgesteld onder andere gebaseerd op de circulaire Piekgeluid van VROM.

Transitie duurzame mobiliteit

Bij de complexe opgave om de CO₂-uitstoot op lange termijn drastisch te verminderen en tegelijkertijd ook de korte termijn problematiek op het gebied van schone lucht en geluidsoverlast met innovaties te bestrijken, past de transitie duurzame energiehuishouding, inclusief mobiliteit.

De transitie duurzame mobiliteit wordt getrokken in interdepartementaal verband. De ministers van VenW, VROM en EZ zijn in 2005 gezamenlijk opdrachtgever van het Platform Duurzame Mobiliteit. In dit platform werken de ministeries samen met het bedrijfsleven en non-gouvernementele organisaties (NGO's) aan de versnelling van de ontwikkeling en introductie van nieuwe schone technologieën in Nederland.

De focus is gericht op de trits schone brandstoffen, schone voertuigen en schoon gebruik. Samen met partners uit de industrie en NGO's is een lange termijn strategie ontwikkeld. Knelpunten die de introductie en grootschalige toepassing van die nieuwe technieken belemmeren, zijn in kaart gebracht op het terrein van aardgas, ethanol en biobrandstoffen en schone bussen (waterstof, aardgas en hybride) en aanbevelingen voor de oplossing ervan zijn gedaan. Voorstellen voor grootschalige experimenten zijn in ontwikkeling en de ontwikkeling en introductie van een nieuwe leaseconcept dat schone technologie stimuleert is tijdens de VenW-Innovatiedag van de zogeheten club van Maarssen op 1 november 2005 aan de orde geweest. De club van Maarssen is een initiatief van de overheid, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen dat zich richt op de vraag hoe we Nederland bereikbaar, schoon en veilig kunnen houden. Om de afstemming tussen de meest betrokken departementen te verbeteren is een nieuwe interdepartementale programmadirectie Energietransitie opgericht waaronder de transitieaanpak van duurzame mobiliteit ressorteert.

Ontsnippering

Ontsnippering is het wegnemen van de doorsnijdingen van de Ecologische Hoofdstructuur door rijksinfrastructuur. Doel is om in 2018 de huidige 208 knelpunten weg te nemen. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) geeft per provincie aan welke knelpunten er zijn en beschrijft het beleidskader. De Tweede Kamer heeft dit programma geaccordeerd in maart 2005. Vanaf dat moment zijn onder de regie van de provincie met VenW (RWS en ProRail) en LNV (DLG) provinciale MJPO-overleggen opgestart waar via een gebiedsgerichte aanpak tot een oplossing van de knelpunten wordt gekomen.

Vaarwegenprojecten zijn nog nauwelijks opgestart. In het voorjaar van 2006 wordt de programmering voor natte projecten opgestart. Van de 15 knelpunten zijn er twee in voorbereiding. Spoorprojecten worden vooral vanaf 2008 opgepakt omdat vanaf dan geld beschikbaar is. Projecten in de robuuste verbindingen worden opgenomen in de procedure van LNV (ILG). Vanaf 2007 is daarvoor geld beschikbaar. Van de 43 knelpunten zijn er vier gereed, één in uitvoering en 13 in voorbereiding.

Rijkswegenprojecten kennen een langere historie vanwege het vroegere ontsnipperingsprogramma van RWS. De eerste programmering in de nieuwe MJPO-setting is gereed gekomen in september 2005. Van de 147 projecten zijn 11 gereed, acht in uitvoering, 22 in voorbereiding en twee zijn niet gestart. Extra vermelding verdienen: het ecoduct 't Groene Woudt over de A2 bij de Mortelen nabij Boxtel en het ecoduct Leusderheide bij Leusden onder Amersfoort A28. Deze ecoducten bieden een oplossing voor veel diersoorten die de oversteek van een snelweg niet aandurven en daardoor op dezelfde plaats blijven. Omdat er op die plekken niet genoeg diversiteit kan ontstaan wordt een aantal van die diersoorten vervolgens met uitsterven bedreigd. Via een begroeid ecoduct durven ze de oversteek wel aan. De beplanting geeft ze een vertrouwd gevoel. Voor het ecoduct 't Groene Woudt is ook de waterhuishouding aangepast.

Transumo

Het jaar 2005 is het tweede operationele jaar van Transumo. VenW heeft het voortouw genomen voor de evaluatie van de eerste subsidieperiode (2004–2006) van Transumo. Het resultaat van de evaluatie wordt in de eerste maanden van 2006 verwacht.

09 VEILIGE LUCHTVAART

09.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling is het bevorderen van de veiligheid van de luchtvaart. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de interne en externe veiligheid en de beveiliging in de luchtvaart.

De interne veiligheid betreft de aspecten van veiligheid van luchtvaart-activiteiten verbonden met de Nederlandse luchtvaartvloot en de luchtvaartuigen die gebruik maken van de Nederlandse luchthavens, de luchtverkeersdienstverlening, de Nederlandse luchthaven, de bemanning, de passagiers en de vracht.

De externe veiligheid betreft de veiligheid van personen in de omgeving van de luchthavens, zowel van individuen als van groepen.

De beveiliging (security) richt zich op het voorkomen van aanslagen en versterking van de openbare orde met de volgende taakverdeling: de Minister van Justitie op luchthavens en de Minister van VenW voor de vluchtuitvoering.

09.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
09 Veilige luchtvaart				Realisatie	Begroting	Vershil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	7 412	11 475	9 999	12 958	10 680	2 278
Uitgaven	7 009	11 253	6 399	10 208	9 297	911
09.01 Programma-uitgaven	5 557	10 087	4 980	8 560	8 639	- 79
<i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>	<i>603</i>	<i>775</i>	<i>602</i>	<i>398</i>	<i>430</i>	<i>- 32</i>
Bijdragen internationale organisaties	603	775	602	398	430	- 32
<i>09.01.02 Extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>	<i>3 766</i>	<i>7 687</i>	<i>3 171</i>	<i>5 615</i>	<i>6 157</i>	<i>- 542</i>
Investerings:						
Aankoop/sloop veiligheidsloopzone Schiphol	3 766	7 687	3 171	3 615	4 657	- 1 042 ¹
Externe veiligheid regionale luchthavens	0	0	0	2 000	1 500	500
<i>09.01.08 HGIS uitgaven</i>	<i>1 005</i>	<i>852</i>	<i>782</i>	<i>906</i>	<i>1 015</i>	<i>- 109</i>
Bijdragen internationale organisatie ICAO	1 005	852	782	906	1 015	- 109
<i>09.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>184</i>	<i>773</i>	<i>425</i>	<i>1 641</i>	<i>1 037</i>	<i>604</i>
Anticiperend onderzoek	184	773	425	1 641	1 037	604 ²
09.02 Apparaatuitgaven	1 452	1 166	1 419	1 648	658	990 ³
09.03 Ontvangsten	224	305	14	13	33	- 20

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ In het verslagjaar is minder uitgegeven voor de aankoop/sloop van objecten in de veiligheidszone van Schiphol dan geraamd. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat eigenaren als gevolg van de motie Hofstra (Kamerstukken II, 2001-2002, 27 603, nr. 73) niet kunnen worden gedwongen hun woning te verlaten.

² In 2005 is gestart met de ontwikkeling van een statistisch causaal model conform de motie Van Gijssel. Verder zijn in verband met de overheveling van het dossier Aviassist van IVW aan DGTL programmagelden overgeheveld en is er meer aan onderzoeken uitgegeven in het kader van de externe luchtvaartveiligheid.

³ In het kader van de reorganisatie van DGTL en de binnen DGTL gevolgde zwaartepuntfilosofie terzake van de inzet van medewerkers, zijn bij tweede suppletore begroting de apparaatuitgaven herverdeeld over de begrotingsartikelen.

09.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Permanente verbetering van de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart en de luchtvaart in Nederland	ja
Optimaliseren van de bescherming van de bemanning en hun passagiers aan boord van luchtvaartuigen tegen mogelijke terroristische daden tijdens de vlucht	ja
Externe veiligheid: ernaar streven dat risico omwonende niet hoger is dan wettelijke grenswaarden	ja

09.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Interne veiligheid luchtvaart

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.

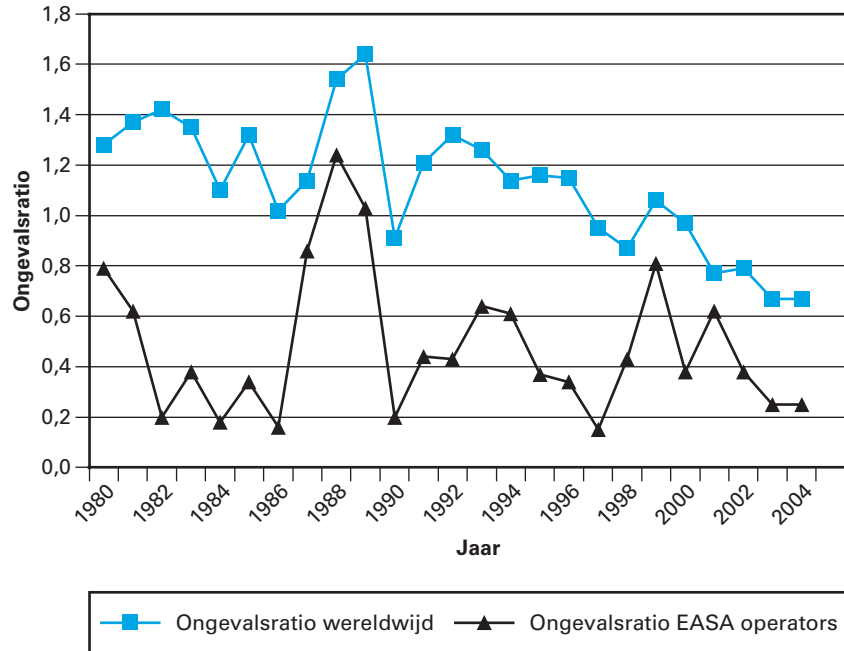
Onder «de Nederlandse luchtvaart en de luchtvaart in Nederland» wordt hier verstaan zowel de nationale als internationale luchtvaartoperatie op de Nederlandse luchthavens en binnen het Nederlandse luchtruim²⁷, als de onder Nederlands toezicht staande luchtvaartuigen en luchtvaartoperaties.

Ad a het streven naar een permanente verbetering van de veiligheid van de Nederlandse luchtvaart en de luchtvaart in Nederland

De luchtvaart is in het algemeen een zeer veilige wijze van vervoer. Wereldwijd en ook op Europees niveau is sprake van een langjarige dalende tendens van de ongevalratio: het aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten. De Nederlandse situatie alsmede het veiligheidssysteem in Nederland zijn in hoge mate vergelijkbaar met dat in de andere Europese landen.

²⁷ Conform artikel 1.2 van de Wet Luchtvaart.

Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten



Bron: Jaarbericht Inspectie Verkeer en Waterstaat 2004, april 2005

De luchtvaartveiligheid in Nederland is over het algemeen hoog en neemt nog langzaam toe. Incidenten, waarbij veel slachtoffers vallen, verstoren voor korte tijd de langjarige tendens.

Om de ontwikkeling van de Nederlandse veiligheidssituatie te monitoren, wordt gebruik gemaakt van de volgende prestatie-indicator:

Het aantal ernstige incidenten en ongevallen dat gemeld wordt 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 tabel wordt het aantal meldingen bij de Raad voor het jaar 2003 en 2004 gegeven.

Vliegtuigtype	Aantal ongevallen		Ernstige incidenten		Dodelijke slachtoffers		(Zwaar) gewonden	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Commerciële verkeersvluchten	0	4	19	25	0	0	0	5
Helikopters	2	0	0	1	0	0	0	0
Privé/zakenluchtvaart	12	9	0	5	4	7	1	5
Zweefvliegtuigen	11	1	3	0	1	0	0	0
Heteluchtballonnen	2	0	0	1	0	0	5	0

Ad b Het optimaliseren van de bescherming van de bemanning en hun passagiers aan boord van luchtvaartuigen tegen mogelijke terroristische daden tijdens de vlucht.

In de Luchtvaartwet is de verantwoordelijkheid voor het beleid voor de beveiligingszorg op de luchtvaartterreinen, hetgeen uit een oogpunt van preventie de primaire beveiligingszorg is, bij de Minister van Justitie gelegd, terwijl de Minister van VenW de eerst beleidsverantwoordelijke is voor de beveiliging ten aanzien van de vluchtuitvoering. Dit vraagt een nauwe samenwerking tussen beide ministeries.

De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (Kamerstuk 2004–2005, 24 804, nr. 28) is 2 mei 2005 aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze Beleidsagenda is het vervolg op de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart uit 1997 en geeft inzicht in de onderwerpen waaraan vanuit beleidsmatig oogpunt in de luchtvaartketen in de jaren 2005–2010 prioriteit gegeven moet worden om de doelstelling: permanente verbetering van de luchtvaartveiligheid, te bereiken. Tevens is in de Beleidsagenda, in een Actieprogramma, aangegeven welke activiteiten worden ondernomen.

Tijdens de behandeling van de Beleidsagenda en bijbehorend Actieprogramma in de Tweede Kamer is toegezegd om jaarlijks via een voortgangsrapportage inzicht te geven in de stand van zaken van de initiatieven uit het Actieprogramma. Deze voortgangsrapportage (Kamerstuk 2005–2006, 26 959, nr. 108) is 22 december 2005 aan de Kamer aangeboden.

Enkele belangrijke resultaten die genoemd kunnen worden in het streven naar een aanpak van de luchtvaartveiligheid in Europees en mondiaal verband, en naar een goede internationale borging van de Nederlandse belangen op het gebied van de luchtvaartveiligheid, zijn:

- door onder andere de incidenten en de verschillende luchtvaartongevallen in afgelopen zomer, zijn de inspanningen voor internationale harmonisatie van de inspecties van buitenlandse luchtvaartuigen versterkt (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA);
- daarnaast is in de Transportraad van 5 december 2005 door de Europese Commissie besloten tot invoering van een Europees systeem van vliegverboden. Nederland heeft een actieve bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit systeem. Uitwisseling van informatie tussen lidstaten vormt de basis voor een Europees systeem van vliegverboden. In maart 2006 is een eerste Europese lijst met vliegverboden gepubliceerd;
- afgesproken is dat de Joint Aviation Authorities (JAA) trainingen gaat geven voor het verbeteren van kennis en inzicht in veiligheidsnormen en -risico's;
- in het kader van de internationale harmonisatie van veiligheidsnormen voor de luchtverkeersleiding is in 2005 met een onderzoek naar «safety assessment methodologies» een meerjarentraject opgestart. De onderzochte methoden zijn nodig voor het beoordelen van de veiligheidsconsequenties van wijzigingen in de uitvoering van de verkeersleiding. De uitkomsten van het onderzoek worden verwerkt in een EU-paper voor de ICAO conferentie over luchtvaartveiligheid;
- door Nederland is actief deelgenomen aan het overleg over mondiale en Europese afspraken over het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Een concreet resultaat in 2005 van deze inzet is het Nederlandse voorstel voor een veiliger vervoer van cryogene stoffen door de lucht dat is aangenomen. Dit voorstel wordt nu opgenomen in de ICAO bepalingen en wordt in 2007 van kracht.

Bij het vaststellen van de (inter-)nationale wet- en regelgeving ten aanzien van de luchtvaartveiligheid door het eigen ministerie, maar ook door alle overige ministeries, is het van belang dat goed gekeken wordt naar de impact hiervan op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart in internationaal verband. Met deze doelstelling is in februari 2005 het project Stroomlijnen Overheidsinterventies Luchtvaart (SOL) opgestart. In dit kader wordt, samen met andere betrokken departementen (Justitie, BZK, BuZa, Financiën, EZ, LNV, Defensie) gewerkt aan een betere coördinatie en onderlinge afstemming van de in voorbereiding zijnde beleids- en wet – en regelgevingstrajecten, die direct of indirect van invloed zijn op de luchtvaart. Deze inzet op coördinatie en afstemming heeft een accent op Schiphol, maar omvat de gehele Nederlandse luchtvaartsector en heeft in 2005 een aantal concrete resultaten opgeleverd, onder andere het instellen van een luchtvrachtcoördinator en een doorstart van de Nationale Commissie Facilitatie.

Met het oog op de versterking en stroomlijning van de inspectiefunctie is een tweede, specifiek project opgezet met de naam «Samenwerking Toezicht Schiphol». Dit project valt onder de paraplu van het PAO-project (Programma Andere Overheid) «Samenwerking Rijksinspecties».

De samenwerking met het Ministerie van Justitie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart is in 2005 geïntensiveerd. Enerzijds door een aantal actuele ontwikkelingen (onder andere diamantroof, weigering van een KLM-vliegtuig door de Verenigde Staten), anderzijds vanwege de verhoogde aandacht voor een goede internationale en nationale wetgeving voor de maatregelen om nieuwe dreigingen tegen te gaan.

Zo is samen met Justitie een wettelijke mogelijkheid gecreëerd om nationale security-maatregelen aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op te kunnen leggen, is een start gemaakt met de definitieve regeling over de inzet van airmarshals in Nederlandse luchtvaarttuigen, en zijn het Nationale Beveiligingsplan en de hieraan gekoppelde plannen voor de individuele luchtvaartterreinen geactualiseerd.

Ook is er oog voor de keerzijde van deze ontwikkeling en is een vergelijkend onderzoek naar de security kosten op een aantal luchthavens (London Heatrow & Gatwick, Paris Charles de Gaulle & Orly, Frankfurt, München en Madrid) uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek worden gebruikt voor een interdepartementale discussie over de toekomst van het Nederlandse luchtvaartsecurity-beleid. Tevens vormen de resultaten input voor de standpuntbepaling van Nederland in Europese discussies.

Naast ondersteuning van een aantal initiatieven van organisaties zoals het International Institute of Air and Space Law (IIASL) en ICAO-auditsysteem IFFAS (International Financial Facility of Aviation Safety) geeft Nederland ook technische assistentie aan landen met een gebrekkige organisatie van luchtvaartveiligheid. Deze ondersteuning is in 2005 versterkt. De Europese Commissie is mede als gevolg van de Nederlandse inspanningen in december een samenwerkingsverband met de lidstaten opgestart. Tevens heeft de Commissie middelen gereserveerd voor deze technische ondersteuning.

In 2005 is hard gewerkt aan de doorvertaling van de mondiale en Europese regulering en aanbeveling naar de nationale situatie, en het wegwerken van «achterstanden» terzake. Een onderwerp waaraan in 2005 veel tijd en aandacht is besteed is de implementatie van de Europese richtlijn

Incidentmeldingen burgerluchtvaart in de Wet Luchtvaart. Eind 2005 is het betreffende wetwijzigingsvoorstel (Kamerstuk 2005–2006, 29 977, nr. 10) na intensief overleg tussen VenW, Justitie, Openbaar Ministerie en de sector, door de Kamer aangenomen.

Een succesvolle aanpak – zonder een wettelijke regeling – betreffen de afspraken die in 2005 met de luchtvaartsector zijn gemaakt over het preventieprogramma voor drugs-, medicijn- en alcoholgebruik door het vliegend personeel. De luchtvaartmaatschappijen gaan extra aandacht geven aan voorlichting en andere preventiemaatregelen ter voorkoming van risicovol gebruik van drugs, medicijnen en alcohol. VenW gaat in samenwerking met de sector het effect van het preventieprogramma monitoren. De afspraken zijn vastgelegd in een protocol dat ondertekend is door 11 luchtvaartmaatschappijen.

De omvang van de European Aviation safety Agency (EASA) is in 2005, volgens planning, toegenomen, waardoor het agentschap minder afhankelijk is geworden van de nationale luchtvaartautoriteiten bij de uitvoering van zijn primaire taak. Betrokkenheid van de Lidstaten blijft echter essentieel voor het functioneren van het Datasysteem en de soepele transitie van nationaal naar Europees.

Nederland heeft veel aandacht besteed aan de ondersteuning van de EASA bij de beleidsvorming betreffende training van personeel van de luchtvaartsector en overheden.

Eind 2005 is een start gemaakt met de voorbereiding van de ICAO Audit 2007 naar de implementatie van de internationale regelgeving in de Nederlandse wet- en regelgeving. Deze voorbereiding vindt plaats in nauw overleg met de Nederlandse Antillen en Aruba. Het goed voorbereiden en met succes doorlopen van de ICAO Audit is van prioritair belang omdat de resultaten van de ICAO Audit mede bepalend zijn voor onze internationale geloofwaardigheid op het gebied van de luchtvaartveiligheid. Tevens geven de resultaten inzicht in de integrale veiligheid van de luchtvaartketen.

In deze integrale benadering van de luchtvaartveiligheid passen een drietal onderzoeken naar de veiligheid van het luchtvaartsysteem. Het eerste onderzoek, «Gate to Gate», gaat in op de onveiligheid van interfaces in het luchtvaartsysteem. In 2005 zijn twee Nederlandse expertgroepen gestart, die onderzoeken of interface problemen systematisch aangepakt kunnen worden. Als de Nederlandse werkgroepen hierin slagen worden in 2006 ook internationale expertgroepen gestart. Nederland heeft met de Amerikaanse Federal Aviation Administration en de Flight Safety Foundation afspraken gemaakt voor het begeleiden van de internationale werkgroepen.

Het tweede onderzoek is de ontwikkeling van een causaal model voor de luchtvaartveiligheid. In 2005 is een consortium, met onder andere TUDelft en NLR, gestart met de bouw van het model. Bij de ontwikkeling van het Causaal Model Luchtvaartveiligheid wordt samengewerkt met andere landen (VS, UK, Duitsland en Frankrijk) en met de luchtvaartsector. Door het betrekken van (inter)nationale experts worden de wetenschappelijke kwaliteiten en de praktische bruikbaarheid van het model in de gaten gehouden.

Het derde onderzoek is het Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland (VON) naar de status van het veiligheidsmanagement bij de luchtvaart in Nederland. Specifiek wordt aandacht besteed aan de positie van VenW als luchtvaartautoriteit. De resultaten van het Veiligheidsonderzoek Schiphol door de VACS (Veiligheidsadviescommissie Schiphol) en het Rekenkamer onderzoek naar de LVNL worden meegenomen in het VON.

De Nederlander maakt zich weinig zorgen over luchtvaartveiligheid (94 procent van de Nederlandse bevolking vindt de luchtvaart veilig tot zeer veilig). Dit blijkt uit het in 2005 uitgevoerde Belevingsonderzoek Luchtvaartveiligheid. Onderzocht wordt of de resultaten van het belevingsonderzoek aanleiding geven om actiever te communiceren over luchtvaartveiligheid.

Tot slot is eind 2005 gestart met de Evaluatie van het functioneren van de VACS. Deze adviescommissie is in 1995 ingesteld naar aanleiding van de Bijlmerramp, met name om de Staatssecretaris gevraagd en ongevraagd te adviseren over de veiligheid op en rond Schiphol. Op basis van deze evaluatie zal de Staatssecretaris in 2006 een beslissing nemen over rol en functie van de VACS na 1 januari 2007.

Externe veiligheid luchtvaart

De geoperationaliseerde beleidsdoelstelling luidt:

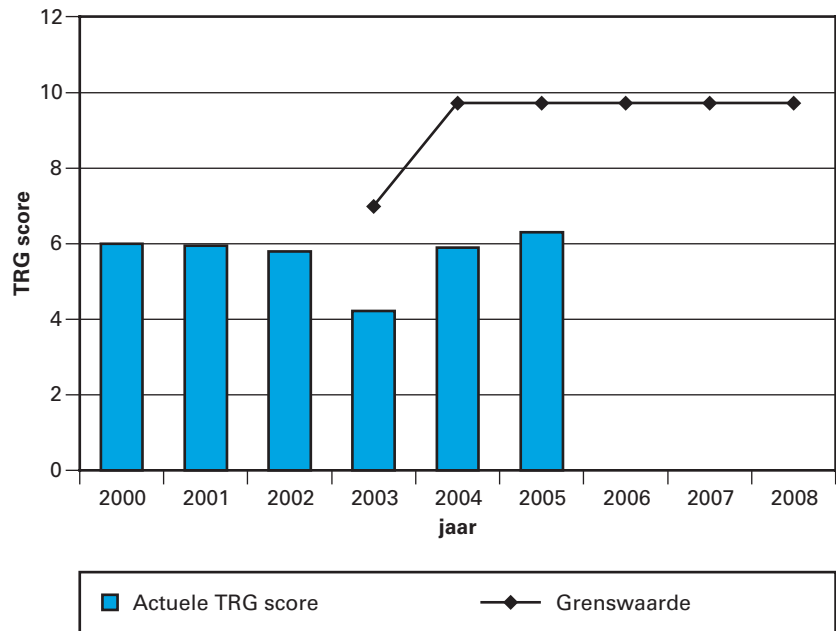
Voor de externe veiligheid rond luchthavens wordt ernaar gestreefd dat het risico voor omwonenden niet hoger is dan de wettelijke grenswaarde. Dit betekent dat de jaarlijkse TRG-score (Totaal Risico Gewicht) voor Schiphol gelijk of lager moet zijn dan de TRG-grenswaarde uit het Luchthavenverkeerbesluit.

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.

Voor Schiphol is het Externe Veiligheidsbeleid vastgelegd in de Luchtvaartwet (Schipholwet). In deze wet wordt gebruik gemaakt van het Totaal Risicogewicht (TRG). Dit is een rekenkundige maat voor het totale risico waaraan de omgeving van de luchthaven wordt blootgesteld. Door het hanteren van een grenswaarde wordt het door de bron veroorzaakte risico beheerst.

Totaal Risico Gewicht Schiphol

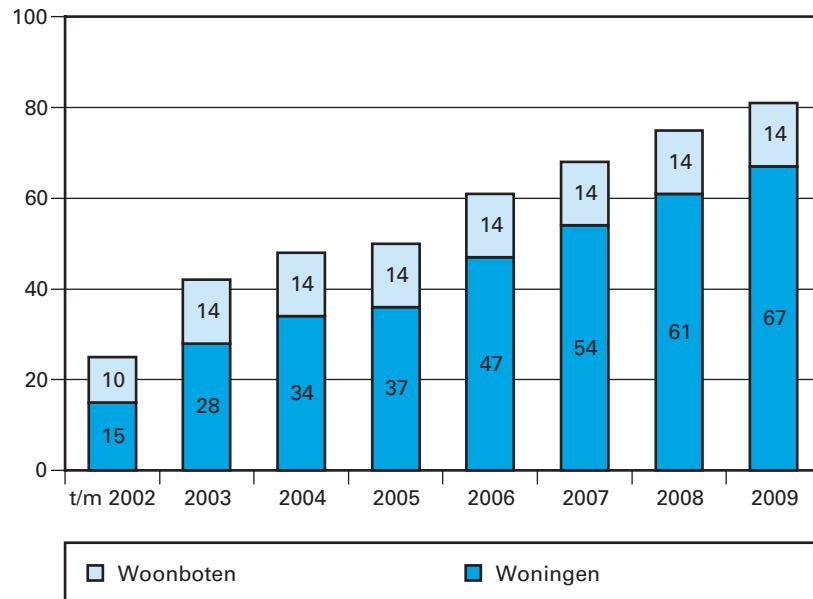


Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Voor 2005 is de grenswaarde van het TRG, de totale toegestane hoeveelheid risicogewicht, 9,7 ton. In het gebruiksjaar 2005 was het TRG van het luchthavenverkeer 6,3 ton, waarmee het TRG weliswaar is toegenomen ten opzichte van 2004, maar de gestelde grenswaarde niet is overschreden.

Naast de TRG gelden er op basis van de Schipholwet bouwbeperkingen in ruimtelijke zones, die gebaseerd zijn op plaatsgebonden risicocontouren, waarmee de risico's aan de effectzijde in de omgeving van de luchthaven worden beheerst. Voor bewoners binnen de zones met de hoogste risico's geldt een aanbod om de woningen te verkopen.

Het aantal aangekochte en aan te kopen woningen en woonboten in de veiligheidssloopzone gecumuleerd over de jaren



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Het aantal aangekochte woningen is in 2005 achtergebleven bij het aantal voorzien in de begroting (veertig woningen). Het aantal aan te kopen woonboten is reeds in 2003 gerealiseerd.

In de beleidsontwikkeling voor Externe Veiligheid moet onderscheid worden gemaakt tussen de nationale luchthaven Schiphol enerzijds en de regionale en kleine luchthavens anderzijds.

Medio 2005 heeft de Eerste Kamer een wetswijziging (Staatsblad 2005-47) aangenomen waardoor de standstill-eis voor groepsrisico uit de Wet Luchtvaart is verwijderd.

In 2005 is de verkenning van de «gebiedsgerichte benadering van het groepsrisicobeleid Schiphol en omgeving» (Kamerstuk 2004-2005, 26 959, nr. 102) afgerond. De resultaten van deze verkenning zijn het voorjaar 2005 naar de Tweede Kamer gestuurd. Als vervolg op de verkenning is een ex ante beleidsevaluatie gestart waarin verschillende alternatieven voor een gebiedsgericht groepsrisicobeleid voor Schiphol worden onderzocht. De resultaten van deze beleidsevaluatie zijn samen met de resultaten van de evaluatie van het Schiphol beleid in februari 2006 naar de Tweede Kamer gestuurd.

Vooruitlopend op de wijziging van de regelgeving voor overdracht van bevoegdheden voor Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (RRKL) hebben VenW en VROM bij brief van 28 november 2005 (Kamerstuk 2005-2006, VW05000943, niet dossierstuk), met afschrift aan de Tweede Kamer, de provincies verzocht alvast te starten met een interim-beleid externe veiligheid. Doel van dit beleid is dat zich in de interim-periode, tot de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving, geen ongewenste planologische ontwikkelingen plaatsvinden in een gebied waarin in de nabije toekomst (bouw)bepalingen gaan gelden. Het interim beleid heeft alleen betrekking op nieuwe situaties.

In het kader van de ontwikkeling van een gebruikersvriendelijke versie van het rekenmodel externe veiligheid is tevens een belangrijke parameter, de ongevalkans van derde generatie vliegverkeer op luchthavens als Schiphol, geactualiseerd. Als verwacht op grond van de wereldwijde trend, blijkt deze ongevalkans te zijn afgenomen.

10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

10.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling is dat 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.

10.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk				Realisatie	Begroting	Vershil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	30 468	27 919	60 777	34 002	28 571	5 431 ¹
Uitgaven	31 978	29 070	35 848	34 029	28 571	5 458
10.01 Programma-uitgaven	30 320	26 799	33 698	31 270	27 181	4 089
<i>10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit</i>	<i>447</i>	<i>378</i>	<i>131</i>	<i>87</i>	<i>646</i>	<i>- 559</i>
Investeringen kostenconvenant Schiphol	447	378	131	87	646	- 559 ²
<i>10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit</i>	<i>25 392</i>	<i>22 748</i>	<i>31 656</i>	<i>22 977</i>	<i>22 673</i>	<i>304</i>
Subsidies	25 392	22 748	31 656	22 977	22 673	304
<i>10.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>4 482</i>	<i>3 673</i>	<i>1 911</i>	<i>8 206</i>	<i>3 862</i>	<i>4 344</i>
Anticiperend onderzoek	4 440	3 598	1 911	8 206	3 844	4 362 ³
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	42	75	0	0	18	- 18 ⁴
10.02 Apparaatsuitgaven	1 659	2 271	2 150	2 759	1 390	1 369 ⁵
10.03 Ontvangsten	15 637	11 581	4 253	7 678	3 306	4 372 ⁶

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

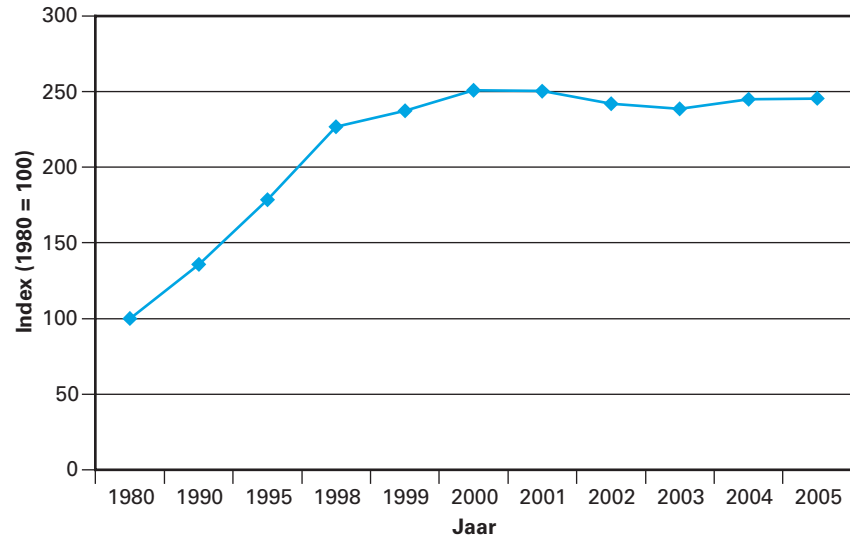
- ¹ De hogere verplichtingenrealisatie staat in directe relatie met de hogere uitgaven op de onderdelen 10.01.99 en 10.02.
- ² De lagere uitgaven zijn een gevolg van de eindafrekening (technisch administratief) van de in 2005 uitgevoerde verbreding van de Spaarnwoudertocht die in 2006 zal plaatsvinden, in plaats van in 2005.
- ³ Die hogere uitgaven hebben betrekking op de eenmalige bijdrage van € 3,1 mln. die verstrekt is aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), ter financiering van het tekort als gevolg van het bovenmatig aantal vrijgestelde vluchten over de jaren 2004 en 2005. Verder is een bijdrage van VROM in de financiering van het Monitoring en Evaluatie Schipholbeleid en Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV).
- ⁴ Door vertraging in de aanbesteding van onderzoeken zijn de gelden onbesteed gebleven.
- ⁵ In het kader van de reorganisatie van DGTL en de binnen DGTL gevolgde zwaartepuntfilosofie terzake van de inzet van medewerkers, zijn bij tweede suppletore begroting de apparaatuitgaven herverdeeld over de begrotingsartikelen.
- ⁶ De hogere ontvangsten worden veroorzaakt door de premieontvangst voor de brandverzekering Schiphol (overheidsdekking terrorisme).

10.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Aanpassing (verhoging) capaciteit luchtruim voor veilige en betrouwbare verwerking van vliegtuigbewegingen	ja

Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

Ontwikkeling gerealiseerde capaciteit (vliegbewegingen) Schiphol



Bron: AAS

De sector had in 2005, binnen de bestaande milieuruimte, nog ruimte om te groeien. Met behulp van optimalisaties en maatregelen als wisseling van baanpreferentie is de capaciteit verhoogd.

Het beleid van de regering is voor Schiphol de internationaal concurrerende positie van Schiphol te behouden of te versterken. Een indicator voor dit beleid is de hoeveelheid vliegverkeer dat de luchthaven kan faciliteren. Hiernaar is in de evaluatie van het Schipholbeleid gekeken. In het Schipholbeleid zijn geen eisen gesteld aan de hoeveelheid vliegverkeer, maar aan de effecten van het vliegverkeer in de omgeving. Binnen de gestelde milieu- en veiligheidsruimte heeft de luchtvaart de mogelijkheid zich te ontwikkelen. Groei binnen de gestelde grenzen is dus mogelijk als het vliegverkeer stiller, schoner en veiliger wordt.

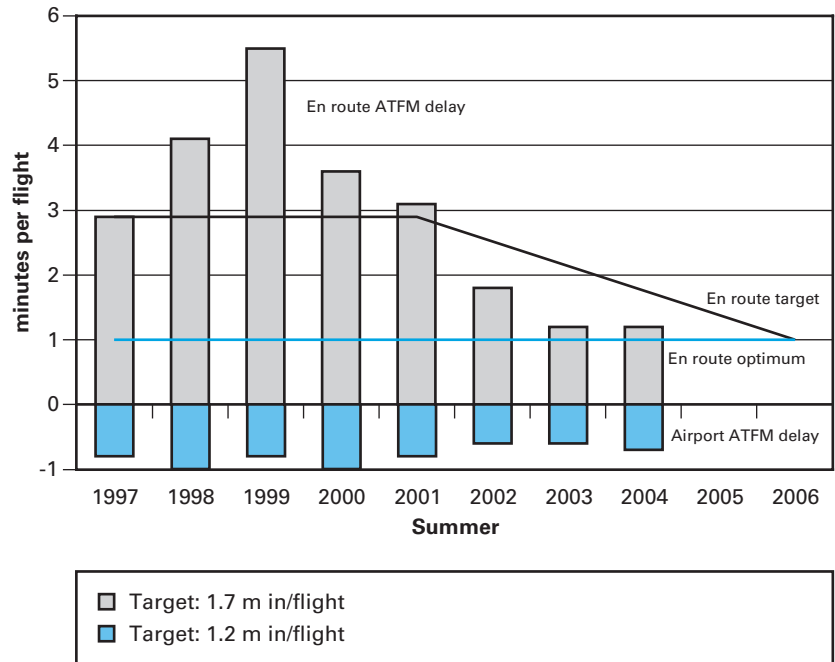
In 2005 is het Schipholbeleid geëvalueerd. Het eindrapport is in februari 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 24).

Het project Mainport Schiphol heeft tot doel beleidsinformatie te verzamelen en beleidsopties voor de verdere ontwikkeling van de Mainport Schiphol voor de middellange en lange termijn te identificeren. In het najaar van 2003 is het VenW, in samenwerking met VROM en EZ, gestart met het project Mainport Schiphol. In september 2005 is de Tweede Kamer, middels een voortgangsrapportage (Kamerstuk 2004–2005, 29 665, nr. 17) geïnformeerd. In december 2005 is het achtergronddocument Beleidsinformatie Mainport Schiphol met feiten en cijfers over de betekenis en ontwikkeling van de Mainport Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 26 959, nr. 107) aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze feitenbasis, die is gebaseerd op diverse onderzoeken, dient samen met de resultaten van de evaluatie van het Schipholbeleid, die in februari 2006 gereed zijn, als bouwsteen voor het kabinetsstandpunt in april 2006.

Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit

Als prestatie-indicator wordt gehanteerd het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. De Rijksoverheid heeft overigens geen directe invloed op deze indicator.

ATFM delays and target for en-route



Bron: Eurocontrol

De tabel laat zien dat de vertraging in 2004 gelijk is gebleven aan die in 2003 (1,2 minuten). Deze blijft binnen de streefwaarde (1,7 minuten).

Onder de naam Single European Sky is door de EU een aantal verordeningen uitgebracht, te weten de luchtverkeersdienstverleningsverordening, de luchtruimverordening en de interoperabiliteitsverordening. Deze verordeningen hebben tot doel te komen tot uniformering en schaalvergroting in het beheer en het gebruik van het luchtruim en in de kwaliteit van de luchtvaarnavigatiediensten.

In 2005 heeft VenW naast het implementeren van de hierboven genoemde verordeningen in de Nederlandse wetgeving, een actieve diplomatieke rol gespeeld bij de vaststelling van algemene eisen aan certificaten voor luchtverkeersleiding en aan de diploma's en werkprocessen van luchtverkeersleiders. Verder is een actieve bijdrage geleverd aan de opstelling van regelgeving rondom apparatuur en veiligheidsnormen en zijn er afspraken gemaakt over het flexibel gebruik van het militaire luchtruim.

Nederland heeft er ook in 2005 voor gekozen om bij de totstandkoming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim een proactieve rol te spelen, vooral door de versterking van de samenwerking met de ons omringende landen. Deze samenwerking heeft zowel betrekking op de inrichting van het luchtruim, dat wil zeggen de ontwikkeling van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok (FAB), als op de wijze waarop de betrokken luchtverkeersleidingorganisaties hun diensten leveren in het betreffende luchtruim. Op initiatief van Nederland hebben

de betrokken landen in 2005 de afspraak gemaakt dat op basis van een door Nederland geformuleerd stappenplan een internationale feasibility-study opgezet wordt. Deze studie zal leiden tot inzichten over de uiterlijk in 2009 in te stellen FAB en over de bijbehorende institutionele aanpak. Concreet is hiermee bereikt dat tijdig een fundamentele aanpak is opgezet om te komen tot hervormingen in het luchtruim van Nederland en buurlanden, gericht op een goede bereikbaarheid van Schiphol. De Tweede Kamer heeft gevraagd om extra aandacht voor veiligheidsaspecten rond luchtverkeersleiding op Schiphol. De toezegging is gedaan om deze normen op Europees niveau vast te stellen. Nederland heeft in 2005 initiatieven genomen om in Eurocontrolverband tot dergelijke normen te komen.

De beleidsdoelstelling voor de luchtverkeersbeveiliging in het Nederlandse luchtruim is er ook in 2005 op gericht geweest deze zo doelmatig mogelijk te doen plaats vinden, en in beginsel buiten bezwaar van de rijksbegroting luchtverkeersdienstverlening per saldokostendekkend te doen plaatsvinden. In 2005 is bij uitzondering een éénmalige bijdrage verstrekt voor de in 2004 en 2005 uitgevoerde vrijgestelde militaire vluchten. 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 een breed pakket maatregelen genomen met het resultaat dat vanaf 2004 een landelijke kosten dekking gerealiseerd is. In 2005 is begonnen met onderzoek naar de verdere wenselijkheid van de verrekening door VenW van kosten voor luchtverkeersdienstverlening voor burgervluchten op militaire luchthavens.

Binnen Nederland heeft in 2005 periodiek overleg plaatsgevonden tussen betrokken overheden en luchtverkeersleiding. Door middel van verdergaande afstemming tussen civiel en militair luchtruim, herverkaveling ten gunste van het civiele deel van het luchtruim en technologische innovatie zijn in 2005 pogingen gedaan het aanbod van luchtruim mee te laten groeien met de behoefte. Veiligheid in de lagere luchtlagen en het beperken van overlast op de grond door het treffen van maatregelen in het luchtruim stonden eveneens op de agenda.

Uiteindelijke doelstelling is een betere organisatie van het nationale luchtruim ten behoeve van een veilig en vlot verloop van zowel het civiele als het militaire luchtverkeer.

In 2005 zijn hiertoe afspraken gemaakt met Duitsland over het grensoverschrijdend luchtruimgebruik (Niederrhein). Tevens zijn in 2005 de knelpunten m.b.t. de capaciteit van het luchtruim in 2020 geïnventariseerd en geanalyseerd.

De staatssecretarissen van VenW en Defensie, gezamenlijk verantwoordelijk voor het nationale luchtruim, hebben de wens uitgesproken om de samenwerking te intensiveren door het oprichten van een gezamenlijke beleidseenheid, waar vorm gegeven wordt aan het nationale luchtruimbeleid en de beleidsvoorbereiding ten behoeve van beide bewindslieden. In 2005 is deze eenheid daadwerkelijk ingericht en is een convenant opgesteld waarmee de beleidseenheid formeel van start is gegaan.

De LVNL is een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) met wettelijke taken op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging in het Nederlandse luchtruim. Met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor het toezicht op LVNL zijn door VenW in 2005 indicatoren ontwikkeld waaraan de bedrijfsvoering van

LVNL kan worden getoetst. Bovendien is een begin gemaakt met het ontwikkelen van indicatoren waarmee de prestaties ten aanzien van veiligheid – milieu – efficiency getoetst kunnen worden.

Gezien de Europese ontwikkelingen met betrekking tot mogelijke schaalvergroting en herindeling van het luchtruim hebben zowel het departement als LVNL naar samenwerkingsmogelijkheden gezocht, in het bijzonder met de partners in het verkeersleidingscentrum te Maastricht, i.c. de Beneluxlanden en Duitsland.

In 2005 is verder gewerkt aan het oprichten van een National Supervisory Authority (NSA), een nationale toezichthouder die op termijn ook het toezicht verzorgt op luchtverkeersdienstverlenende instanties in de gehele Benelux en Duitsland. Binnen de Inspectie VenW is inmiddels een aanspreekpunt voor de NSA. De Inspectie VenW werkt aan een businessplan voor het onderbrengen van de NSA binnen de VenW-organisatie.

11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

11.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene doelstelling is dat 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.

11.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	67 362	22 983	4 148	3 624	5 925	- 2 301
Uitgaven	60 007	34 729	8 530	3 741	5 925	- 2 184
11.01 Programma-uitgaven	58 176	33 195	6 529	2 016	4 435	- 2 419
<i>11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk</i>	<i>422</i>	<i>580</i>	<i>161</i>	<i>105</i>	<i>90</i>	<i>15</i>
Subsidies	422	580	161	105	90	15
<i>11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavens</i>	<i>56 787</i>	<i>31 029</i>	<i>5 451</i>	<i>1 275</i>	<i>824</i>	<i>451</i>
Investerings	56 787	31 029	5 451	1 275	824	451
<i>11.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>967</i>	<i>1 586</i>	<i>917</i>	<i>636</i>	<i>3 521</i>	<i>- 2 885</i>
Investerings behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens		390	290	67	2 425	- 2 358
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	967	1 196	627	569	1 096	- 527
11.02 Apparaatsuitgaven	1 831	1 534	2 001	1 725	1 490	235
11.03 Ontvangsten	35 298	6 356	43	21	25	- 4
Personeel en materieel	112	2 696	43	21	25	- 4
Aflossing lening MAA		3 630				
Dividend KLM/AAS	35 186	30				

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De hogere uitgaven worden veroorzaakt door een nabetaling aan het ministerie van Defensie voor het burgermedegebruik van de vliegbasis Eindhoven over 2004. Vanaf 2003 is er sprake van een forse toename van het aantal burgervliegbewegingen op de vliegbasis Eindhoven. Dit vergt extra inzet van Defensiepersoneel, waarvan de kosten bij VenW zijn gedeclareerd.

² Doordat de afhandeling van schadeclaims in het kader van de geluidsisolatie MAA (Maastricht-Aken-Airport) in 2005 nog niet is afgewikkeld, zijn op dit onderdeel gelden onbesteed gebleven.

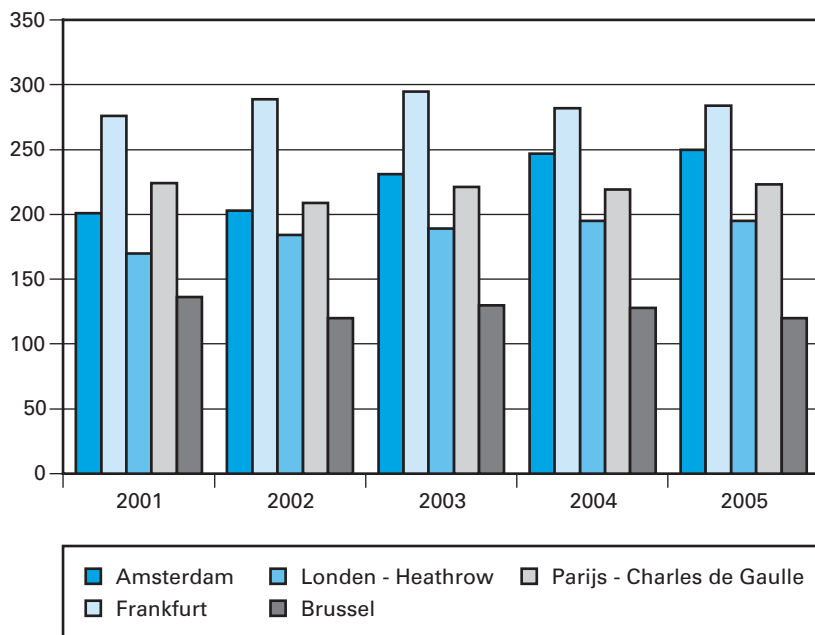
11.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Behoud en versterking van netwerkqualiteit Schiphol (geoperationeerde doelstelling)	ja
Uitbreiding landingsrechten door bilaterale besprekingen	ja
Actieve bijdrage aan externe EU beleid	ja
Invulling afspraken in kader fusie Air France-KLM	ja
Ontwikkeling van monitoring systeem inzake netwerkqualiteit	ja
Besluitvorming beursgang Schiphol	gedeeltelijk
Bezien maatregelen als follow-up van onderzoek level playing field	gedeeltelijk

11.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk

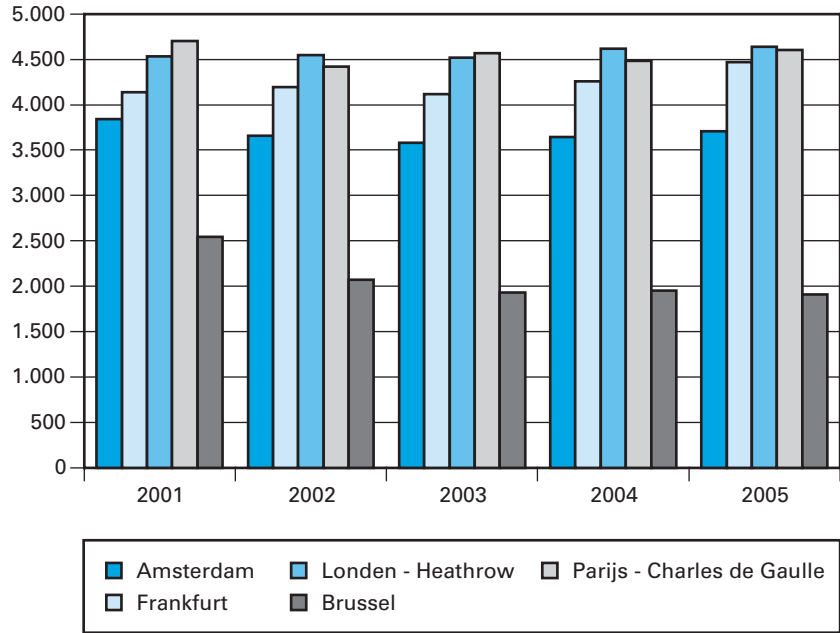
Figuur 1: Aantal bestemmingen vanaf een luchthaven



Bron: AAS, op basis van OAG-gegevens 2005

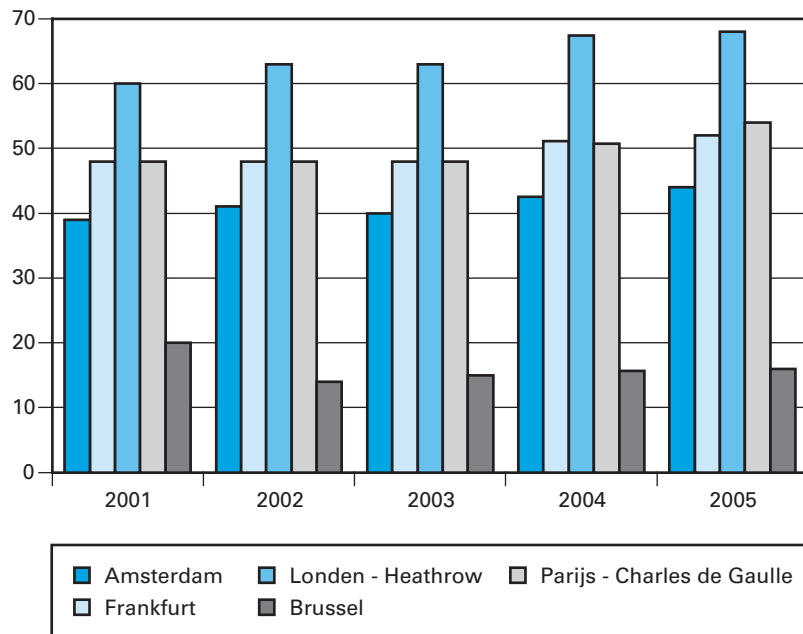
Ook voor de in de tweede grafiek opgenomen aantallen vluchten geldt dat deze alleen betrekking hebben op lijnverbindingen. De vermelde aantallen gelden voor een willekeurige week in juni.

Figuur 2: Aantallen vluchten per week per luchthaven



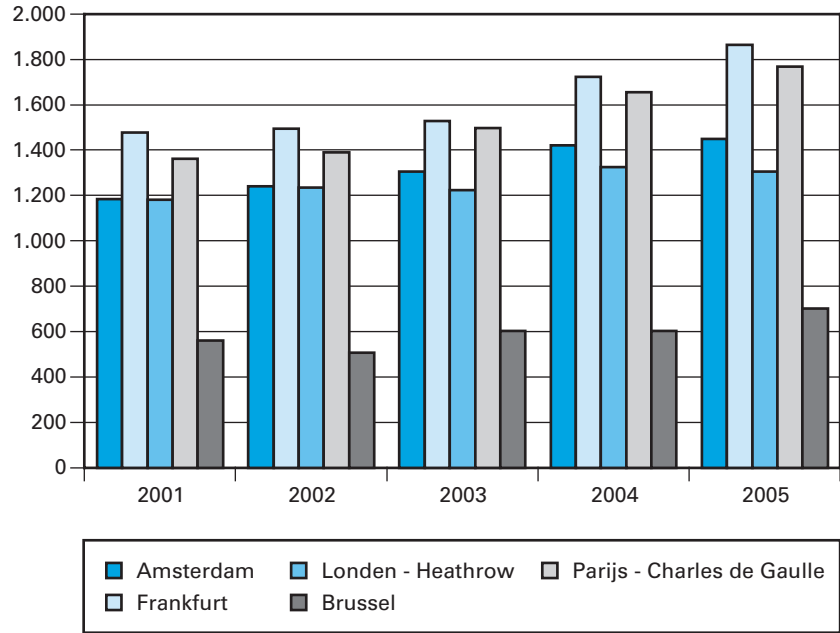
Bron: AAS, op basis van OAG-gegevens 2005

Figuur 3: Aantallen passagiers in miljoenen per luchthaven



Bron: AAS, 2005

Figuur 4: Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)



Bron: Amsterdam Airport Schiphol, voorlopige cijfers

Ook in 2005 behoorde Schiphol voor wat betreft de kwaliteit van het netwerk tot de top van de Noordwest Europese luchthavens.

In 2005 is aan de ontwikkeling van het externe EU beleid veel aandacht gegeven, waarbij de nadruk voor Nederland lag op de onderhandelingen tussen de EU en de VS over een open Transatlantische markt. Hierover is eind 2005 een principeakkoord bereikt. In de loop van 2006, na beoogde aanpassing van regelgeving in de VS inzake zeggenschap, zal blijken of alle partijen dit kunnen accepteren. De Commissie heeft op basis van eerder verleende mandaten principeakkoorden bereikt met onder andere de Balkanlanden, waardoor de vrije Europese luchtvaartruimte verder werd uitgebreid en daarnaast ook met Marokko. Met andere landen, waaronder Australië, Nieuw-Zeeland en Singapore, werd overeenstemming bereikt over «horizontale» akkoorden (vervanging van nationaliteitsclausules door EU clausules over onder andere eigendom en zeggenschap inzake luchtvaartmaatschappijen).

Bilaterale onderhandelingen hebben in 2005 plaatsgevonden met Kazachstan en Qatar. In het geval van Kazachstan is vanwege onzekerheid ten aanzien van toekomstige marktontwikkelingen, besloten de onderhandelingen in een later stadium voor te zetten. In de onderhandelingen met Qatar is uitbreiding van de wederzijdse markttoegang gerealiseerd. Tijdens het bezoek van Minister Peijs aan China (november 2005) is van Chinese zijde toegezegd om in de eerste helft van 2006 onderhandelingen met Nederland aan te gaan. Nederland wil daarbij rechten voor meer vluchten en bestemmingen voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen realiseren.

In 2005 is ook een begin gemaakt met de herziening van het luchtvaartpolitiek beleidskader, waartoe luchtvaartpolitieke ontwikkelingen, waaronder het externe EU beleid, aanleiding geven.

In 2005 is verder invulling gegeven aan afspraken die bij de fusie tussen Air France en KLM zijn gemaakt. De Nederlandse Staat heeft zijn belang in KLM verlaagd van 14 tot 6 procent, evenredig aan een aanzienlijk reductie van het Franse Staatsbelang in Air France-KLM. Verder is in 2005 de benoeming afgerond van de Stichting Assurances KLM, het arbitrageorgaan voor de garanties van de overheid en KLM.

De overheid heeft in 2005 een monitoring systeem ontwikkeld om de naleving van de toezeggingen van Air France-KLM ten aanzien van de netwerkqualiteit op Schiphol te kunnen volgen. Het gaat daarbij om het blijven vliegen op 42 intercontinentale sleutelbestemmingen en de gebruikmaking van een «multi-hub systeem», met zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle als hoekstenen. De eerste resultaten van de monitoring laten zien dat de netwerkqualiteit voor zowel in/uitstappende passagiers als voor overstappende passagiers is verbeterd op Schiphol.

Daarnaast is in juni 2005 door de Tweede Kamer een wetsvoorstel (Kamerstuk 2004–2005, 28 074 A) aangenomen dat een nieuw reguleringskader biedt voor Schiphol. Met dat voorstel zijn publieke belangen als «voorkomen machtsmisbruik» en «continuïteit van de luchthaven» beschermd, zodat een deel van de aandelen kan worden vervreemd. Daarna is gedebatteerd over de vraag hoe de aandelenverkoop eruit gaat zien. Verschillende experts hebben daarbij geïnformeerd en geadviseerd. Zo heeft de minister van Financiën een onderzoek laten uitvoeren naar de voor- en nadelen van zowel een beursgang als een onderhandse plaatsing van aandelen. De uitkomsten hiervan zijn in september aan de Kamer gerapporteerd (Kamerstuk 2004–2005, 28 165, nr. 26). Op verzoek van de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat heeft een hoorzitting plaatsgevonden en zijn kamervragen gesteld. Tijdens een debat in januari 2006 heeft de Minister van Financiën aangekondigd de combinatie van een beursgang en een onderhandse plaatsing als vervreemdingswijze nader uit te werken. De Tweede Kamer wordt hierover nog geïnformeerd. Verder zal de Eerste Kamer zich in 2006 buigen over het wetsvoorstel tot borging van de publieke belangen.

Het project Luchtvaart en Level Playing Field (LLPF) heeft in 2005 gekeken naar de overheidsinvloed op de concurrentievoorwaarden voor de Nederlandse luchtvaartsector. Het betreft de effecten van overheidsheffingen en regelgeving op de kostenniveaus en de efficiency van de bedrijfsprocessen. De onderzoeken hadden betrekking op: luchthavengelden en overheidsheffingen in 2004, security en grensbewaking bij passagiersafhandeling, overheidsfilters in het luchtvrachtproces (security, douane, veterinaire, fytosanitaire, gevaarlijke stoffen) en tevens op allocatieprocedures en -criteria van schaarse vervoersrechten (routevergunningen). Daarnaast is gekeken naar een aantal elders verrichte benchmarks op het gebied van vestigingsklimaat, nachtregimes en inspectie/toezicht. Als algemeen beeld komt uit deze onderzoeken naar voren dat er in 2004 sprake was van een redelijk level playing field, maar dat op deelterreinen verbeteringen mogelijk zijn. In 2004 was Schiphol een relatief goedkope luchthaven als het gaat om luchthavengelden en overheidsheffingen. In 2005 is deze positie door de stijging van onder andere de securitykosten mogelijk onder druk gezet. Een nieuwe benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen wordt uitgevoerd om dit nader te bezien.

In de begroting voor 2005 werd een aantal onderwerpen genoemd op het gebied van de interne EU markt, zoals herziening van de regelgeving voor de exploitatievergunningen voor luchtvaartmaatschappijen en markt-

toegang en verder herziening van regelingen als grondafhandeling en reserveringssystemen. Deze onderwerpen zijn door de Europese Commissie echter naar 2006 doorgeschoven. In 2005 heeft wel een evaluatie van ons nationale exploitatievergunningenbeleid plaatsgevonden, met als conclusie dat de financiële toetsingscriteria van luchtvaartmaatschappijen zullen worden aangescherpt.

In oktober 2005 is het Gewijzigd Besluit Slotallocatie (Kamerstuk 2005–2006, 30 456, nr 3) van kracht geworden waarmee de gewijzigde EU slotsverordening is geïmplementeerd. Met dit besluit is een systematiek voor de aanpak van misbruik van slots vastgelegd waarbij de sector primair verantwoordelijk is voor de handhaving en de overheid bestuursdwang kan toepassen als de sectormaatregelen onvoldoende resultaat hebben.

Regionale en kleine luchtvaart

2005 stond in teken van de voorbereiding van het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) (Kamerstukken 2005–2006, 30 452, nrs. 2 en 3). Er is veelvuldig overleg gevoerd met provincies, vanwege de decentralisatie die het wetsvoorstel regelt. In maart is met bestuurders van de provincies een conferentie georganiseerd over het wetsvoorstel. Het IPO heeft een advies uitgebracht waarin zij zich uitsprak voor decentralisatie, onder een aantal voorbehouden. Met verschillende partijen uit de luchtvaartsector is gesproken. Het wetsvoorstel is ook getoetst door het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) en door het Meldpunt voorgenomen regelgeving op milieueffecten. Door de Inspectie VenW is een uitvoerings- en handhavingstoets uitgevoerd. In juli is het wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State aangeboden. Op basis van het advies van de Raad is het wetsvoorstel op onderdelen aangepast en in februari 2006 ingediend bij de Tweede Kamer. Ter voorbereiding op de daadwerkelijke overdracht van taken is in 2005 met provincies een programma van kennisoverdracht opgesteld. Dit programma kent verschillende onderdelen: themabijeenkomsten, pilots waarin met twee of drie provincies drie dagen aan de hand van cases met de nieuwe regelgeving wordt gewerkt en kennismakingsbijeenkomsten tussen provincies en sectorpartijen. In 2005 is de uitvoering van dit programma gestart.

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

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 (Kamerstuk 2005–2006, 29 977 B) en de Wet op de Ruimtelijke Ordening door het Rijk (Kamerstuk 2005–2006, 28 916 A) (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 zoneringen regionale en kleine luchthavens

Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RVS
Ameland	gereed	nvt	
Budel	gereed	nvt	
Drachten	gereed	2006	vt
Eelde	gereed	2006	vt
Hilversum	gereed	2006	vt
Hoogeveen	gereed	nvt	
Lelystad fase 1	gereed	2006	vt
Lelystad fase 2	2006	2007	vt
Maastricht	gereed	2006	vt
Midden-Zeeland	2006	nvt	vt
N-O-polder	gesloten	nvt	
Rotterdam	gereed	gereed	vt
Rotterdam (nieuwe zone)	2006	nvt	vt
Seppe	gereed	nvt	
Terlet	gereed	nvt	
Teuge	gereed	nvt	vt
Texel	gereed	nvt	

Bron: Hoofddirectie Juridische Zaken, februari 2006

RVS = uitspraak Raad van State

nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

De nieuwe wetgeving voor de regionale en kleine luchthavens zal naar verwachting in de eerste maanden van 2006 aan de Kamer kunnen worden aangeboden. In 2005 heeft aan de hand van de inhoud van het conceptwetsvoorstel veelvuldig overleg plaatsgevonden met provincies, exploitanten en andere stakeholders. Tevens is een breed opgezet kennis-overdrachtsprogramma in uitvoering anticiperend op de overdracht van de taken van het bevoegd gezag naar de provincies. Invoering van de wet is nog voorzien in deze kabinetsperiode.

De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is gepubliceerd. Deze PKB vervangt voor deze luchthavens het Structuurschema BurgerLuchthavens (SBL). Voor de overige regionale en kleine luchthavens blijft het SBL van kracht totdat de nieuwe wetgeving is ingevoerd. Voor Maastricht is op basis van de PKB een aanwijzing gemaakt die eind 2004 in werking is getreden. Op de aanwijzing zijn begin 2005 circa 700 bezwaren ingediend. De beslissing op bezwaar is vertraagd door extra onderzoek met betrekking tot luchtkwaliteit en de Europese habitatrichtlijn. De beslissing op bezwaar wordt thans in april 2006 verwacht. In 2005 is de procedure opgestart voor een nieuwe aanwijzing voor de luchthaven Lelystad. Tevens is, ingevolge een uitspraak van de Raad van State in 2005, voor Lelystad de procedure voor een milieueffectrapport aangevangen die betrekking heeft op de thans vigerende aanwijzing. Voor de luchthaven Rotterdam is een verzoek voor een nieuwe aanwijzing in behandeling genomen die betrekking heeft op het herstel van onvolkomenheden van de huidige geluidszone.

Voor alle regionale en kleine luchthavens is een BKL-«tool» ontwikkeld waarmee deze luchthavens zelf de geluidsbelasting als gevolg van het kleine vliegverkeer op en rond de luchthaven kunnen berekenen. Voor het vliegen over stiltegebieden is in overleg met belanghebbenden

een convenant opgesteld dat het zoveel mogelijk vermijden van aangewezen gebieden tot doel heeft.

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

De isolatie rond de luchthaven Rotterdam is in 2005 gerealiseerd. Rijkswaterstaat zal voorts uitvoering geven aan geluidsisolatiewerken rond de luchthavens Maastricht en Eelde. Voor de luchthaven Maastricht zijn de eerste middelen eind 2005 ter beschikking gesteld voor de financiering van de verschoven baandrempel in verband met externe veiligheidsrisico's.

12 DUURZAME LUCHTVAART

12.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling is het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame luchtvaart

Bij het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame luchtvaart wordt op 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 tegen- gestelde, belangen is belangrijk omdat zowel de kwaliteit van de leef- omgeving, als de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van een goed luchtvaartnetwerk bijdragen aan welzijn en welvaart.

12.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
12 Duurzame luchtvaart	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	95 523	56 967	28 592	42 744	56 067	- 13 323
Uitgaven	107 928	156 246	69 456	37 011	56 067	- 19 056
12.01 Programma-uitgaven	106 926	155 555	68 852	36 359	55 176	- 18 817
<i>12.01.01 Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
<i>12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart</i>	<i>106 010</i>	<i>153 802</i>	<i>67 365</i>	<i>35 338</i>	<i>51 934</i>	<i>- 16 596</i>
Investeringen:						
Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS I) incl. klachten- afhandeling	7 118	7 044	9 650	10 391	- 741	
Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS II)		123 286	51 268	11 799	24 370	- 12 571
Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS III)	0	28	159	1 490	5 000	- 3 510
Woonschepen Schiphol		2 779	3 087	488	2 300	- 1 812
Behandeling/uitbetaling schadeclaims Schiphol		1 343	2 263	7 234	6 354	880
Geluidsisolatie regionale luchthavens		17 379	3 544	1 027	509	518
Aankoop/sloop geluidsluopzone Schiphol		1 869		3 650	3 010	640
<i>12.01.99 Overige programma-uitgaven</i>	<i>916</i>	<i>1 753</i>	<i>1 487</i>	<i>1 021</i>	<i>3 242</i>	<i>- 2 221</i>
Beleidsvoorbereiding en evaluatie	916	1 753	1 487	1 021	3 242	- 2 221
12.02 Apparaatsuitgaven	1 002	691	604	652	891	- 239
12.03 Ontvangsten	37 543	37 255	32 908	48 657	63 612	- 14 955
Ontvangsten GIS I	9 286	9 623	8 932	10 274	10 391	- 117
Ontvangsten GIS II	25 349	27 381	23 631	31 304	37 946	- 6 642
Ontvangsten regionale luchthavens	343	216	201	277	250	27
Ontvangsten overige Schiphol projecten	0	0	0	6 722	15 000	8 278
Overige ontvangsten	2 565	35	144	80	25	55

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ De lagere realisatie op de verplichtingenbegroting heeft een directe relatie met de lagere kasuitgaven op met name de onderdelen 12.01.02 en 12.01.99.
- ² Als gevolg van de besluitvorming over GIS 2 is de uitvoering enige tijd stil gelegd en is de planning aangepast en daardoor ook het kasritme. De planning is nu gericht op afronding van GIS 2 eind 2006.
- ³ De realisatie voor GIS 3 is lager dan oorspronkelijk in de begroting is geraamd. De lagere uitgaven zijn een gevolg van een latere start van GIS 3.
- ⁴ Gezien de afhankelijkheid van derden is het zeer moeilijk deze uitgaven nauwkeurig te beheersen.
- ⁵ De uitvoering van de isolatiewerkzaamheden bij het vliegveld Eelde zullen door vertragingen voor een deel in het jaar 2006 worden verricht.

⁶ Ten behoeve van het causaal model is € 1,5 miljoen als bijdrage overgeboekt naar uitgavenartikel 09. Daarnaast is, als gevolg van externe omstandigheden, vertraging opgetreden in de aanbesteding van onderzoeken.

⁷ In de eerste suppletore begroting (Kamerstukken II, 2004–2005, 30 105 XII) zijn met betrekking tot het GIS, naast kasritmeverschuivingen, de budgettaire gevolgen opgenomen van de afspraken tussen de luchtvaartsector en het kabinet over de verlaging van de doorbelasting aan de sector en de geluidsisolatiekosten met betrekking tot Schiphol. Voorts is een aanpassing van de ontvangstenraming aangebracht door het later ingaan van de Luchtvaartwet. De lagere ontvangsten op de beide onderdelen zijn daar een direct gevolg van.

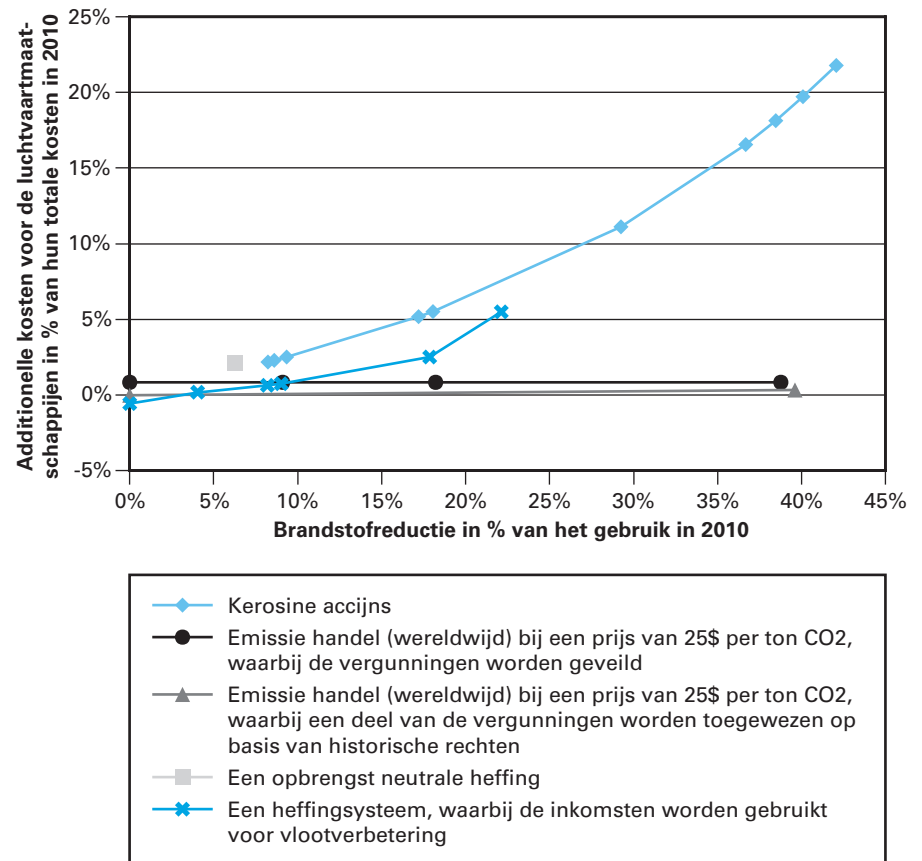
12.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van broeikasgassen	gedeeltelijk
Het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen rond de Nederlandse luchthavens	gedeeltelijk
Het bieden van een beschermingsniveau voor de geluidsbelasting rond luchthavens	gedeeltelijk

12.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Beperken uitstoot geur, stoffen en gassen luchtvaart

Figuur 1 Additionele kosten voor de luchtvaartmaatschappijen in % van hun totale kosten in 2010



Bron: International Panel for Climate Change (IPCC)

In november 2005 is een evaluatie van de inzet van VenW op het gebied van het internationale milieubeleid voor de luchtvaart aan de Tweede kamer gestuurd (Kamerstuk 2005–2006, 30 300 XII, nr. 13). In 2005 lag de nadruk van het internationale overleg inzake de reductie van de broeikasgassen met name in Europa, zowel in de EU als in de milieucmissie van de European Civil Aviation Conference (43 Europese landen). De Europese Commissie heeft in september 2005 een Mededeling gedaan over het beperken van het broeikas-effect door de luchtvaart. In het vierde kwartaal heeft het kabinet haar standpunt ten aanzien van deze mededeling bepaald, waarin onder andere is opgenomen dat Nederland positief staat ten aanzien van de opname van luchtvaartemissies in het Europese emissiehandelssysteem. De Europese Commissie is in de Milieuraad gevraagd nader onderzoek te doen en eind 2006 met een wetgevend voorstel te komen.

Voor Schiphol zijn emissiegetallen voor NO_x, SO₂, PM₁₀, CO en VOS vastgesteld in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Stb. 2002, 592). In 2005 heeft de Inspectie VenW gewerkt aan een rapportage die op 16 januari 2006 aan de Tweede Kamer is gestuurd (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 20) waarin verslag wordt gedaan over de ontwikkeling van deze emissiegetallen. Uit deze rapportage blijkt dat de grenswaarden niet overschreden zijn. Voor de evaluatie van het wettelijke stelsel van emissiegetallen voor de uitstoot rond Schiphol wordt verwezen naar artikel 10 van de begroting.

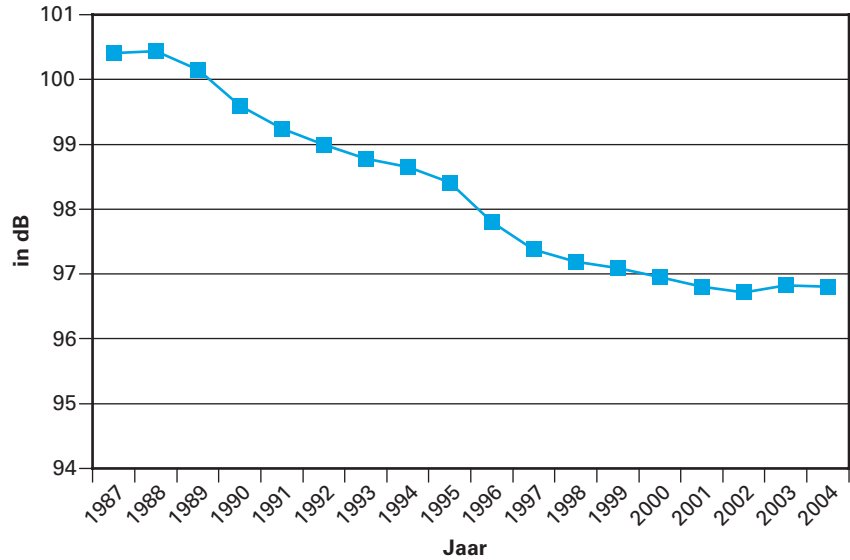
Voor de vaststelling van een kader (geënt op het Schipholstelsel) voor de luchtverontreinigende uitstoot in de omgeving van de regionale en kleine luchtvaartterreinen wordt verwezen naar artikel 11 van de begroting.

Beperken geluidshinder luchtvaart

In de begroting 2005 is informatie opgenomen over de ontwikkeling van het gemiddeld geluidsniveau van de vloot tot en met 2003. In de eerste helft van 2006 zal de informatie worden uitgebreid tot de jaren 2004 en 2005. Hierbij zij opgemerkt dat het gemiddeld geluidsniveau van de vloot op Schiphol enerzijds wordt bepaald door de ontwikkeling van de wereldvloot van vliegtuigen, maar ook door de bovenvermelde grenswaarden voor de geluidsbelasting; immers bij gebruik van stillere vliegtuigen kunnen meer vliegtuigbewegingen binnen de grenswaarden worden afgewikkeld.

De figuur hieronder 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 gebleven.

Gemiddeld geluidniveau Schipholvloot



Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Het gemiddeld geluidsniveau is in 2004 nagenoeg gelijk gebleven aan 2003.

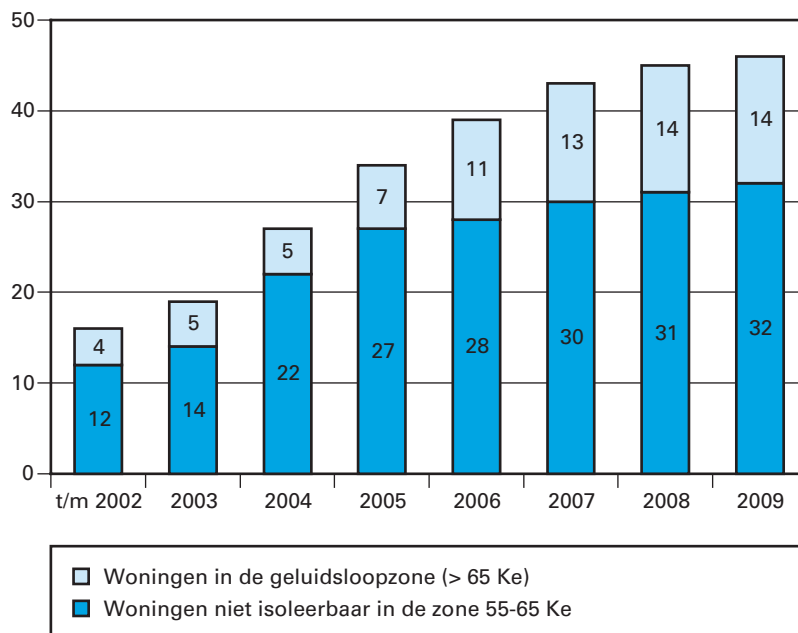
Het tweede streven betreft het beheersen van de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen. Prestatie-indicatoren zijn de geluidbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland en het aantal woningen rond Schiphol waar geluidsisolatie wordt aangebracht.

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	657	32	1 540				8 411
Studenteneenheden	2 500	550			400				3 450
Scholen				1	8				9
Zorgcentra	1	1							2

Bron: Rijkswaterstaat/Progis

Als gevolg van de besluitvorming over GIS 2 is de uitvoering enige tijd stil gelegd en is de planning aangepast. In 2005 werden 32 woningen en 1 school geïsoleerd.

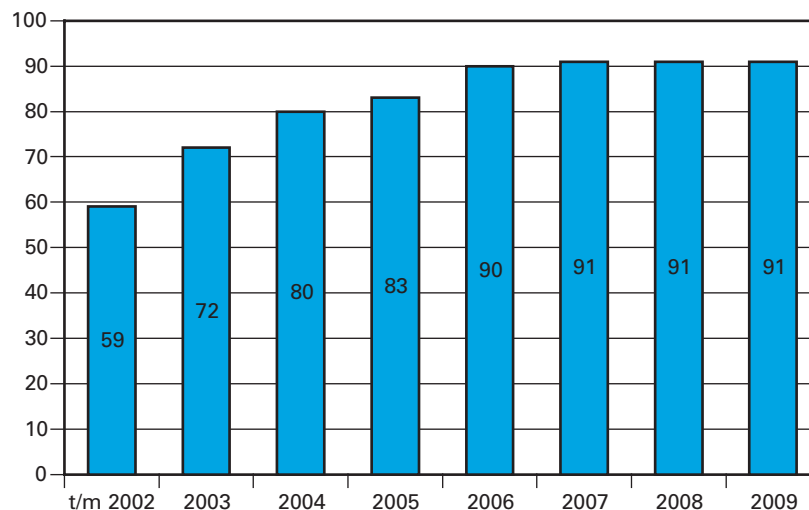
Het aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsloopzone en niet-isoleerbare woningen in de geluidisolatiezone Schiphol gecumuleerd over de jaren



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland

In totaal is in 2005 één woning meer aangekocht dan in de begroting was opgenomen (34 i.p.v. 33 woningen).

Het aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidzone Schiphol gecumuleerd over de jaren



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Het aantal aangekochte woonschepen is in 2005 achtergebleven bij de begroting (83 i.p.v. 87 woonschepen).

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.

Geluidseisen aan de bron worden vastgesteld in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. In 2001 zijn aangescherpte eisen vastgesteld die op 1 januari 2006 van kracht geworden zijn voor nieuwe typen vliegtuigen. Aanscherping heeft op lange termijn invloed op het geluidsniveau van de wereldvloot van vliegtuigen en daarmee ook op de vliegtuigen op de Nederlandse luchtvaartterreinen. In november 2005 is een evaluatie van de inzet van VenW op het gebied van het internationale milieubeleid voor de luchtvaart aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 2005–2006, 30 300 XII, nr. 13), waarin naast emissies ook aandacht besteed wordt aan het internationaal overleg over geluid. Omdat in 2005 de nadruk van het internationale overleg voornamelijk lag op eventuele maatregelen voor de reductie van de broeikasgassen hebben de in de evaluatie beschreven resultaten voornamelijk betrekking op de jaren voor 2005.

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn grenswaarden vastgelegd voor de geluidsbelasting.

In de begroting is informatie opgenomen over het aantal te isoleren woningen, het aantal aan te kopen en te slopen woningen en het aantal aan te kopen woonboten in de geluidszones rond Schiphol. Over de voortgang van deze planologische maatregelen wordt twee keer per jaar gerapporteerd aan de Tweede Kamer. Op 26 oktober is de rapportage over de eerste helft van 2005 aan de Kamer verstuurd (Kamerstuk 2005–2006, 26 959, nr. 105). Uit de eerste voortgangsrapportage blijkt dat er medio 2005 6 871 woningen geïsoleerd zijn van een verwacht totaal van 8 411 (GIS 2) en dat er 29 woningen en 83 woonschepen zijn aangekocht van het verwachte totaal van respectievelijk 46 en 91. VenW heeft, na uitgebreid onderzoek, het besluit genomen om de derde fase van het geluidsisolatieproject rond Schiphol (GIS 3) te laten uitvoeren door Rijkswaterstaat. Daarnaast heeft VenW de Regeling Geluidwerende Voorzieningen aangepast op basis van ervaringen tijdens eerdere fasen van het Geluidsisolatieproject. De flexibiliteit is een centraal thema in de aangepaste regeling, die begin 2006 is te verwachten. Met GIS 3 zal in 2006 worden gestart.

In 2005 is een aanvang gemaakt met het isoleren van woningen in het kader van de definitieve aanwijzing voor de luchthaven Maastricht. Het isolatieprogramma omvat circa 450 woningen en zal in 2008 worden afgerond.

13 VEILIGHEID WATER

13.01 Algemene beleidsdoelstelling

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

13.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
13 Veiligheid water	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	6 626	5 680	6 758	4 933	7 549	- 2 616 ¹
Uitgaven	5 350	6 469	6 290	4 551	8 155	- 3 604
13.01 Programma-uitgaven	3 727	4 446	4 332	2 754	6 504	- 3 750
<i>13.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>3 727</i>	<i>4 446</i>	<i>4 332</i>	<i>2 754</i>	<i>6 504</i>	<i>- 3 750</i> ¹
13.02 Apparaatsuitgaven	1 623	2 023	1 958	1 797	1 651	146
13.03 Ontvangsten	0	17	21	24	0	24

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ Voor het verschil tussen de begroting en de realisatie zijn diverse redenen aan te geven namelijk:

- diverse projecten zijn vanwege te late aanbesteding in 2005 vertraagd en de betaling zal daarmee pas in 2006 plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de totstandkoming van de beleidslijn grote rivieren;
- voor een aantal projecten is minder uitbesteed dan gepland zoals het project «Voorschriften toetsen op veiligheid»;
- voor de ondersteuning door RWS voor de uitwerking van de integrale waterwet is minder gebruik gemaakt dan gepland;
- er is minder uitgegeven ten behoeve van communicatie voor bouwgrondstofvoorziening aangezien de opdracht hiervoor pas laat in het jaar werd gegeven en betaling deels plaatsvindt in 2006;
- bij Voorjaarsnota is € 1,2 mln. overgeboekt naar artikel 22 t.b.v. subsidie WL en GD.

13.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Veiligheid kust- en IJsselmeergebied en veilig rivierengebied	gedeeltelijk
voldoen aan veiligheidsnormen	gedeeltelijk
Het handhaven van de basiskustlijn	ja
Gesteld staan voor calamiteiten	gedeeltelijk
Bouwgrondstofvoorziening	gedeeltelijk

13.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Veiligheid kust- en IJsselmeergebied en veiligheid rivierengebied

Het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivierengebied volgens wettelijk niveau en het handhaven van de kustlijn.

Het voldoen aan de veiligheidsnormen							
prestatie-indicator	REALISATIE					PLANNING	
	tm 2001	2001	2003	2004	2005	2005	bron
1. aantal km versterkte waterkeringen DGR	753	70	8	2	36	36	IPO & RWS
2. resterende werken DGR in km	138	68	60	58	22	22	IPO
3. waterkering veilig in km DGR	753	823	831	833	869	869	IPO
4. aantal km herstelde steenbekleding	60,5	78,2	109,9	131,4	152,5	153	RWS

(1-2-3) Deltaplan Grote Rivieren

Uit de 20e voortgangsrapportage van IPO en Unie van waterschappen van december 2005 blijkt dat de afronding van het DGR nog steeds ultimo 2008 wordt verwacht. Dit ondanks het zich opnieuw voordoen van vertragingen bij twee projecten als gevolg van procedures bij o.a. Raad van State.

In de periode tot 1 oktober 2005 zijn vier projecten opgeleverd. Daarnaast is de verwachting uitgesproken dat tot eind 2005 vier projecten aanvullend worden opgeleverd. In totaal is in 2005 een lengte van 36 km aan verbeterde waterkering opgeleverd. Met name de realisatie van de keersluis te Zwolle draagt aanzienlijk bij, aangezien nu circa 34 km primaire waterkering veilig is geworden.

Daarnaast zijn de steenzettingen van de dijken langs het IJsselmeer en Markermeer verbeterd.

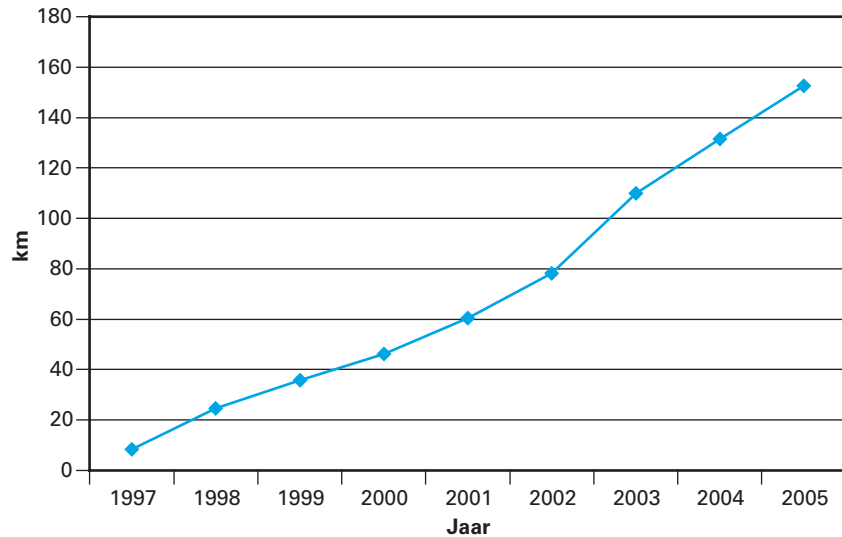
Er resteert nu nog 22 km aan te verbeteren waterkering.

(4) Herstel Steenbekledingen

Met het in 2005 zetten van 0,5 km steenbekledingen bij Urk, 4,5 km op de IJmeerdijk, 7 km op de IJsselmeerdijk en 0,5 km in de Ketelhaven, is het herstel van de steenbekledingen in het IJsselmeergebied voltooid. Vanaf 2003 is daar in totaal 47,5 km steenbekleding hersteld.

Langs de Westerschelde is in 2005 over een totale lengte van 8,5 km de steenbekleding hersteld. Het herstel van de bekleding langs de Oosterschelde gaat in 2006 daadwerkelijk van start (planning voor 2006 is 6 km). In 2005 is langs de Oosterschelde al 0,2 km dijk hersteld. Alles bij elkaar is er in 2005 dus 21,1 km steenbekleding hersteld.

Totaal aantal gerealiseerde km steenzetting



Ruimte voor de rivier

In 2005 is veel voortgang geboekt met de PKB²⁸ Ruimte voor de Rivier. Op 15 april 2005 heeft de ministerraad deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier vastgesteld (Kamerstuk 2004–2005, 30 080, nrs. 1 en 2) en op 22 december 2005 heeft ze ingestemd met deel 2 en 3 (Kamerstuk 2005–2006, 30 080, nr. 3 en 4).

De PKB Ruimte voor de Rivier is tot stand gekomen via een intensief interactief proces. Onder andere via landelijke en regionale stuurgroepen, informatiebijeenkomsten voor bewoners, de officiële inspraak en via bestuurlijke overleg met alle betrokken gemeenten, provincies en waterschappen is er veel draagvlak voor het samenhangend maatregelenpakket.

De inspraak over deel 1 heeft van medio 2005 plaatsgevonden. Op grond van ca. 3000 inspraakreacties, nader onderzoek en adviezen is de PKB op een beperkt aantal punten aangepast ten opzichte van het kabinetsplan van april 2005. Zo is in deel 3 onder andere de dijkverlegging bij Lienden (Neder-Rijn) geschrapt. Hiervoor komen uiterwaardmaatregelen in combinatie met dijkversterking in de plaats. Ook voor de Neder-Rijn/Lek is een nieuw maatregelenpakket ontwikkeld en opgenomen.

Met dit maatregelenpakket investeert het kabinet in het voorkomen van overstromingen en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied zoals bijvoorbeeld het aanleggen van een nevengeul bij Westenholte in de omgeving van Zwolle. Ondanks dit intensieve proces zijn er in de PKB enkele maatregelen opgenomen die lokaal tot weerstand leiden. Belangrijkste maatregelen die op lokale weerstand kunnen rekenen zijn de ontpoldering van de Noordwaard (bij Gorinchem), Dijkteruglegging Lent (bij Nijmegen) en de Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld (langs de IJssel tussen Deventer en Zwolle). Deze maatregelen betekenen namelijk dat agrariërs hun bedrijf elders moeten voortzetten en/of hun bedrijfsvoering moeten aanpassen of dat huizen moeten worden afgebroken.

Daarmee wordt echter wel de veiligheid gewaarborgd van bewoners van steden als Nijmegen, Gorinchem, Zwolle en Deventer.

Maaswerken/Maaskaden

Het eerste deel van de kadeversterkingen, hoofdzakelijk groene kaden te Roermond, Venlo, Gennep en Mook-Middelaar, is in 2005 gerealiseerd.

²⁸ Planologische Kernbeslissing.

Door een onafhankelijke deskundigencommissie is een definitief advies opgesteld over de schadeclaim van de twee Limburgse waterschappen in verband met de extra kosten van beheer en onderhoud van de te verhogen en nieuw aan te leggen kaden. Op basis van dit advies is een vergoeding per waterschap vastgesteld. De waterschappen zijn akkoord met de geboden schadevergoeding.

In samenwerking met de twee waterschappen wordt gewerkt aan het Toetsingskader Maaskaden. Een dergelijk toetskader, aanvullend op het bestaande Voorschrift Toetsen op Veiligheid, is nodig vanwege het feit dat de kaden langs de onbedijkte Maas sinds eind september onder de Wet op de waterkering vallen.

Integrale verkenning Maas

De Integrale Verkenning Maas (IVM) is eind 2000 gestart met als doel in de tweede helft van de 21e eeuw voorbereid te zijn op hogere afvoeren als gevolg van klimaatverandering.

In 2003 is met een tussenrapport de eerste fase afgerond. In de tweede fase heeft de stuurgroep de afgelopen twee jaar een verkenning uitgevoerd waarin wordt aangegeven welke ruimte nodig is om het Maaswater ook in de (verre) toekomst veilig af te kunnen voeren. Daarom heeft de studie IVM verkend hoe hogere afvoeren in de toekomst in het Nederlandse deel van de Maas veilig opgevangen zouden kunnen worden. De stuurgroep adviseert de eventueel hiervoor benodigde ruimte te waarborgen. In overleg met de regio is een concrete lijst van kansrijke mogelijke maatregelen voor de Maas opgesteld. De tweede fase wordt begin 2006 afgerond met een advies van de regionale stuurgroep aan de staatssecretaris van VenW.

Zwakke schakels kust

De planstudies van de acht prioritaire zwakke schakels zijn opgestart. Bij de planstudie voor West Zeeuwsch-Vlaanderen is in 2005 de keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Provincies en waterschappen gaven in 2005 aan dat de door VenWt gereserveerde middelen van in totaal € 742 miljoen te laat beschikbaar komen. VenW heeft om die reden € 96 miljoen naar voren gehaald, maar dit was voor de provincies en waterschappen nog niet acceptabel. Bij de behandeling van de begroting 2006 in december 2005 heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer toegezegd dat zij het geld voor de versterking van de zwakke schakels beschikbaar stelt op het moment dat de provincies hun plannen klaar hebben én zij kunnen aangeven dat zij de financiering voor de ruimtelijke kwaliteit hebben geregeld.

Beleidslijn kust

Aan de kust bestaat een dertiental locaties waar aaneengesloten bebouwing buitendijks staat, onder meer in Cadszand, Scheveningen, Zandvoort en Terschelling. Aangezien dit gebied voor de waterkeringen ligt, valt het niet onder de wettelijke bescherming van de Wet op de Waterkering (1996) en is schade door wateroverlast en storm voor eigen risico. Dit risico is in Nederland op dit moment niet te verzekeren.

In het Bestuurlijk Overleg Kust (BOK) van oktober 2005 heeft een commissie onder leiding van gedeputeerde Poelmann van de provincie Noord-Holland een advies opgeleverd. In januari 2006 is het kabinetsstandpunt naar aanleiding van dit advies aan de Tweede Kamer gezonden. Hoofddlijn in dit standpunt is om het beschermingsniveau in bestaande buitendijkse woongebieden aan de kust op het huidige niveau te houden. Het kabinet wil hiermee woongebieden gelegen vóór de waterkeringen aan de kust

beschermen tegen zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering en hiermee economische ontwikkeling in de kustplaatsen versterken. Het buitendijkse beschermingsniveau wordt niet wettelijk vast gelegd. Het kabinet vraagt aan provincies en gemeenten om dit vast te leggen in hun streek- en bestemmingsplannen.

Beleidslijn delta's en meren

Conform de Nota Ruimte is in 2005 begonnen aan een nadere uitwerking van de waterstaatkundige randvoorwaarden waaronder activiteiten in buitendijkse gebieden van delta's en meren plaats kunnen vinden. Daarbij wordt mede ingegaan op de rollen en verantwoordelijkheden van betrokken overheden.

Het Rijk streeft hierbij, naast het stellen van een algemeen kader, naar maatwerk (gebiedsgerichte afspraken).

Beleidslijn grote rivieren

De beleidslijn grote rivieren is de opvolger van de beleidslijn ruimte voor de rivier, die na de hoogwaters in 1993 en 1995 is opgesteld. De doelstelling van de beleidslijn is om de bestaande ruimte in het rivierbed te behouden voor de afvoer van maatgevend hoogwater.

Op grond van de resultaten van de uitgevoerde evaluatie van de Beleidslijn ruimte voor de rivier is in 2005 begonnen aan het opstellen van deze beleidslijn en in verband met de ruimtelijke doorwerking is nauw samenwerkt met VROM. Eind 2005 was de beleidslijn in concept gereed en begin 2006 aangeboden aan de Tweede Kamer.

De staatssecretaris van VenW heeft samen met de minister van VROM vijftien locaties in het rivierbed van de grote rivieren aangewezen, waar geëxperimenteerd kan worden met technisch aan het water aangepaste bouwvormen (zogenoemde «EMAB-locaties»). Het gaat hierbij om locaties die in het rivierbed zijn gelegen en waar door de Beleidslijn ruimte voor de rivier ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de knel zijn gekomen. Door op de daarvoor aangewezen locaties en onder voorwaarden (meer ruimte voor de rivier en aan het water aangepast bouwen) een project te ontwikkelen, waarbij geëxperimenteerd kan worden met aangepaste bouwvormen, is het mogelijk om een gebied weer een kwaliteitsimpuls te geven. De basis voor het opstellen van deze «EMAB-lijst» is gelegen in de Nota Ruimte.

Motie Geluk

Bij de behandeling van de VenW-begroting in 2003 heeft de Tweede Kamer kamerbreed de «motie Geluk» aangenomen. In de motie wordt de regering opgeroepen onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een zeewaartse uitbreiding van de Hollandse kust tussen Scheveningen en Hoek van Holland. In de brief van 21 januari 2005 (Kamerstuk 2005–2006, 27 625, nr. 58) is het resultaat van fase 1 aan de kamer aangeboden. Uit deze eerste fase van de verkenning is gebleken dat een kustuitbreiding financieel haalbaar is mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De belangrijkste voorwaarde daarbij is dat via PPS-constructies financiering moet worden gezocht in de bouw en verkoop van grote aantallen woningen.

De provincie Zuid-Holland heeft nadrukkelijk het voortouw in het in beeld brengen van de maatschappelijke en bestuurlijke randvoorwaarden. Aspecten die aan de orde zijn, zijn maatschappelijk draagvlak en meerwaarde, belemmeringen voor de kustuitbreiding, kosten voor de benodigde infrastructuur en meerkosten voor het kustonderhoud.

Deze aspecten zullen in fase 2 van de verkenning aan de orde komen middels een uit te voeren kengetallen kosten-batenanalyse (kkba). Met de Tweede Kamer is afgesproken dat zij begin 2006 verder zal worden geïnformeerd.

EU hoogwaterinitiatief

Door de recente overstromingen in verschillende EU-landen is de roep ontstaan voor een Europese aanpak van het hoogwaterprobleem. Samen met de Europese commissie en EU-landen en organisaties werkte VenW in 2005 aan de uitwerking van het EU Hoogwaterinitiatief. Dit initiatief bestaat uit drie onderdelen:

- kennis en informatie-uitwisseling. VenW heeft nadere afspraken gemaakt om een overzicht te krijgen van de onderzoeksbehoefte in de komende jaren en samenwerking te starten voor kennisuitwisseling op het gebied van hoogwatervoorspellingen en het maken van kaarten;
- het beter benutten van EU-fondsen op het gebied van hoogwaterbescherming voor zowel landelijke als regionale projecten. Besluitvorming hierover hangt af van de vaststelling van de meerjarenbegroting van de Europese Unie vanaf 2007;
- een adequaat instrumentarium waarmee voor de grensoverschrijdende samenwerking een aantal principes, zoals het niet afwentelen van bovenstroomse problematiek naar benedenstrooms en de kaders voor beleidsafstemming, op gepaste juridische wijze wordt vastgelegd. Nederland heeft een bijdrage geleverd aan de Europese commissie die hiervoor een voorstel moet doen. Dit voorstel is op 18 januari 2006 aan het Europese parlement en de Raad aangeboden.

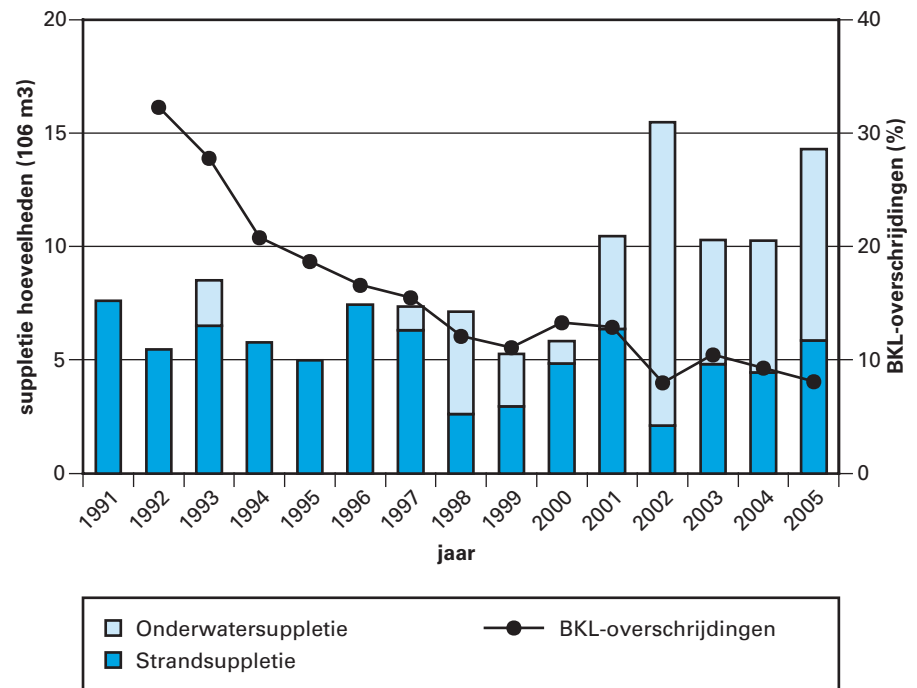
Wijzingen van de Wet op de Waterkeringen

Per 28 september 2005 is de gewijzigde Wet op de waterkering in werking getreden (Staatsblad 2005, 461). Hiermee is nu wettelijk vastgelegd dat het Rijk van 100 procent subsidie verleent voor de kosten van uitvoering van een verbetering van een primaire waterkering en dat ook de Maaskaden onder de werking van de wet zijn gebracht. Het beheer en onderhoud is volledig voor rekening van de waterschappen.

Tevens biedt de wet nu de ruimte om de verplichting voor provincies op te nemen om bepaalde niet-primaire waterkeringen te normeren. Vastgelegd is dat over de doeltreffendheid en effecten van de veiligheidsnormering elke tien jaar verslag wordt gedaan aan de Staten-Generaal.

Het handhaven van de basiskustlijn							
prestatie-indicator	REALISATIE					PLANNING	
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	bron
1. % overschrijdingen basiskustlijn	13,5	8	11	9,3	8,1	10	RWS
2. aantal mln. m ³ strandsuppletie	6,29	1,83	5,06	6,11	8,45	4,0	RWS
3. aantal mln. m ³ onderwatersuppletie	6,08	13,37	5,23	5,82	5,85	7,6	RWS

(1, 2, 3) Overschrijdingen basiskustlijn, aantal mln. m³ strand- en onderwatersuppleties



In 2005 is in 8,45 mln. m³ zand gesuppleerd op het strand en 5,85 mln. m³ onderwater. In totaal is dit 14,3 mln. m³. De basiskustlijn is met een totaal aantal overschrijdingen van 8,1 procent binnen de streefwaarde van 10 procent gebleven.

Op 6 december 2005 is het rapport *Beleidsevaluatie «dynamisch handhaven»*, met daarin de resultaten van een beleidsevaluatie naar het handhaven van de basiskustlijn aan de kamer aangeboden (Kamerstuk 2005–2006, 27 625, nr. 58). Deze evaluatie is in opdracht van VenW uitgevoerd door het bureau DHV. De hoofdconclusie uit dit rapport is dat het beleid om de kustlijn op z'n plek te houden door middel van zandsuppleties de afgelopen jaren succesvol is gebleken. Ook stelt het rapport dat door het suppleren van zand er een grote bijdrage wordt geleverd aan het handhaven van de veiligheid van de kustzone.

Gesteld staan voor calamiteiten

Rampenbeheersingsstrategie overstromingen Rijn en Maas» (RBSO)

In het eerste standpunt over een «Rampenbeheersingsstrategie overstromingen Rijn en Maas» (RBSO) heeft het kabinet in 2003 de keuze vastgelegd voor beheerste (gecontroleerde) overstroming boven onbeheerste overstroming en heeft hiervoor middelen vrijgemaakt. Deze beheersing kan vormgegeven worden met noodoverloopgebieden, maar er zijn ook andere en aanvullende opties in de vorm van compartimenteren, veiligheidsnormen verhogen, maatregelen in het stroomgebied van de Rijn en de Maas buiten Nederland, en organisatorische maatregelen. Het kabinet stelt dat verder onderzoek noodzakelijk is om in 2006 vanuit deze opties een verantwoorde strategie te kunnen bepalen.

Begin 2005 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om vóór 15 april 2005 een samenhangend besluit te nemen over deel 1 van de PKB Ruimte voor de Rivier en de optie noodoverloopgebieden. Als gevolg van deze motie is binnen het onderzoeksprogramma het onderzoek naar de optie noodoverloopgebieden sneller uitgevoerd dan het onderzoek naar de andere opties. Zodoende kon het kabinet in april 2005 (Kamerstuk 2004–2005, 29 384 en 30 080, nr. 5 d.d. 15-4-2005) het standpunt «Tussenbesluit RBSO» innemen. Kern hiervan is dat het kabinet:

- vasthoudt vast aan het standpunt RBSO van december 2003, dat wil zeggen voorkeur houdt voor een gecontroleerde in plaats van een ongecontroleerde overstroming;
- afziet van Ooijpolder en Rijnstrangen als noodoverloopgebieden voor de Rijn;
- het onderzoeksprogramma zal laten uitvoeren zoals in het Plan van Aanpak is verwoord;
- in 2006 een besluit over de wenselijkheid van een noodoverloopgebied voor de Maas zal nemen.

Veiligheid Nederland in Kaart (VNK)

In VNK wordt inzichtelijk gemaakt welke faalmechanismen nog meer van belang zijn naast de kans op overschrijding. In het debat over de nieuwe risicobenadering zal moeten worden gezien of deze faalmechanismen nu reeds voldoende zijn onderkend, of ze ook deel moeten gaan uitmaken van een wettelijke norm of dat we er op een andere wijze mee om moeten gaan. Op 11 november 2005 is de Kamer geïnformeerd over de tussenresultaten van VNK (Kamerstuk 2005–2006, 27 625 nr. 57). Met VNK kunnen kwetsbare locaties nu beter worden onderkend en kan tevens inzicht geven in de betekenis hiervan voor de gevolgen van een overstroming. De uitkomsten van VNK voor de 16 dijkkringen zijn weliswaar nog niet allemaal even robuust en zullen nog verder worden uitgewerkt. Wel kunnen we de inzichten benutten en waar mogelijk alvast in kader van beheer en onderhoud gaan aanpakken.

Bij het vaststellen van een acceptabel beschermingsniveau zal een afweging tussen de maatschappelijke kosten en baten gemaakt moeten worden. Het gaat daarbij niet alleen om geld maar ook om mensenlevens en de acceptatie van de diepere betekenis van deze risico's. Feitelijk inzicht in de daadwerkelijke kansen op en gevolgen van overstromingen is hierbij essentieel.

Bouwgrondstofvoorziening

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

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

Ten behoeve van de afbouw zijn in 2005 de volgende acties uitgevoerd:

- In verband met de afbouw van de regierol van het rijk is de ontgrondingenwet gewijzigd (Kamerstuk 2005–2006, 30 346 XII, nrs. 1 t/m 5). Met de wijziging zijn tevens zoveel mogelijk marktbelemmerende elementen weggenomen en zijn de administratieve lasten verminderd.

- Er is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke intrekking van de ontgrondingenwet. Resultaten worden begin 2006 naar de tweede Kamer gestuurd.
- De Tweede Kamer is geïnformeerd over de planning van de overgangslocaties voor de winning van beton-en metselzand (Kamerstuk 2005–2006, 30 300 XI nr. 3). Deze locaties zijn genoemd in de Nota Ruimte en dienen te worden gerealiseerd.
- Er is een reactie naar de Tweede Kamer gestuurd over het jaarlijkse advies van de Commissie Tommel over de afbouw van de regio's bouwgrondstoffen (Kamerstuk 2004–2005, 29 800 XII, nr. 60).

14 WATERBEHEER

14.01 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.

14.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	31 691	35 030	51 870	63 067	36 909	26 158 ¹
Uitgaven	27 805	30 793	28 981	36 571	37 738	- 1 167
14.01 Programma-uitgaven	24 342	26 929	24 925	32 809	34 288	- 1 479
<i>14.01.07 Leven met water</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1 101</i>	<i>4 904</i>	<i>2 940</i>	<i>1 964</i> ²
<i>14.01.08 Partners voor Water</i>	<i>3 176</i>	<i>7 500</i>	<i>5 598</i>	<i>9 891</i>	<i>13 386</i>	<i>- 3 495</i> ³
<i>14.01.99 Overige programmauitgaven</i>	<i>21 166</i>	<i>19 429</i>	<i>18 226</i>	<i>18 014</i>	<i>17 962</i>	<i>52</i>
14.02 Apparaatsuitgaven	3 464	3 864	4 056	3 762	3 450	312
14.03 Ontvangsten	943	593	526	1 221	454	767 ⁴

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De voornaamste afwijking ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door de vastlegging van het meerjarige contract van het 2e programma Partners voor Water.

² Op verzoek van de Stichting Leven met Water zijn de jaarlijks beschikbare subsidiebedragen aangepast op de programmaplaning voor de periode 2005–2009. Dit is in de voorjaarsnota 2005 verwerkt en heeft voor het jaar 2005 geresulteerd in het verhogen van het beschikbare subsidiebudget naar € 5,439 mln. Doordat de Stichting Leven met Water het budget van 2004 niet geheel had besteed, is het restant van € 0,7 mln. in mindering gebracht op de bijdrage van 2005. Hierdoor is de uiteindelijke realisatie in 2005 lager uitgevallen.

³ Het programma Partners voor Water 1 is in 2005 afgesloten. Een aantal gesubsidieerde projecten vielen goedkoper uit dan aanvankelijk begroot. Vanwege vertraging bij de tender voor de uitvoering van het programma Partners voor Water 2 konden pas ultimo 2005 verplichtingen worden aangegaan. Hierdoor is de uiteindelijke betaling in 2005 substantieel lager uitgevallen dan in de ontwerpbegroting was opgenomen.

⁴ Extra ontvangsten bij het Riza als gevolg van opdrachten van derden, tevens is een EU subsidie ontvangen voor het project Scaldit. Daarnaast zijn ontvangsten gerealiseerd als het gevolg verrekeningen en ouderbijdrage kinderopvang.

14.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee	gedeeltelijk
Waterkwantiteitsbeheer	gedeeltelijk
Leven met Water	gedeeltelijk
Partners voor Water	gedeeltelijk

14.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Het bereiken van ecologisch gezonde stroomgebieden en de Noordzee

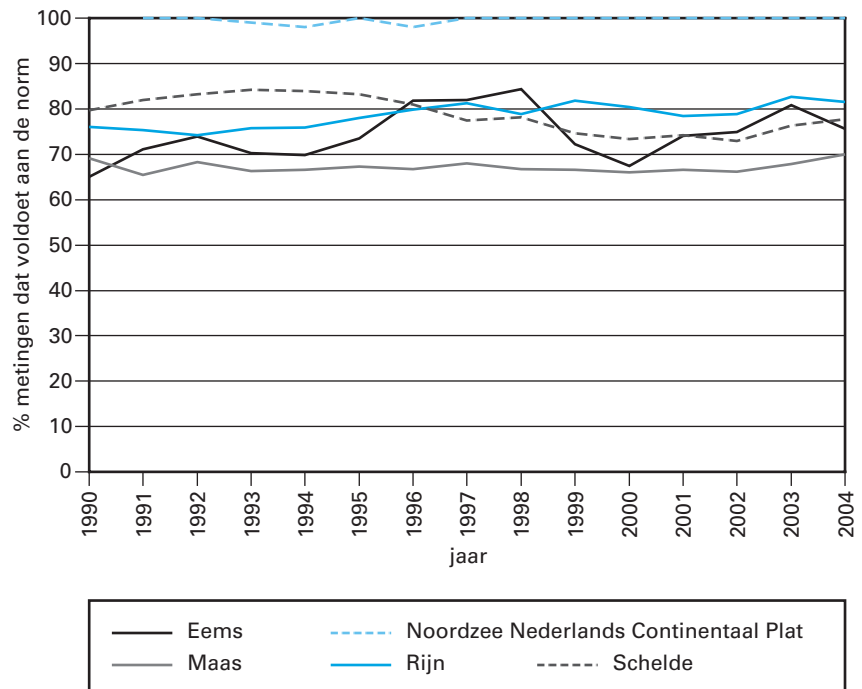
Deze geoperationaliseerde doelstelling houdt in het bereiken van een goede ecologische toestand van de stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems en de Noordzee in 2015 om duurzaam gebruik van water te waarborgen.

Ongehinderd gebruik waterfuncties

De kwaliteit van het oppervlaktewater voor gebruiksfuncties vertoont de laatste jaren een stijgende lijn. De locaties die de functie zwemwater of drinkwaterbereiding uit oppervlaktewater hebben, voldoen bijna allemaal aan de Europese gebruiksnormen.

Een gezonde vispopulatie is één van de ecologische KRW doelstellingen die de komende jaren nog de nodige inspanning zal vragen.

Realiseren goede waterkwaliteit



Bron: Rijkswaterstaat 2006

Op basis van de huidige meetgegevens is het onwaarschijnlijk dat de vereiste goede chemische en ecologische toestand in 2015 wordt bereikt. Verwacht wordt dat waterplanten, macrofauna en vis in meerdere waterlichamen onder het niveau van «de goede ecologische toestand» uitkomen. Met name de fysisch-chemische toestand levert beperkingen op voor het goed ecologisch functioneren van het ecosysteem. De inrichting van het watersysteem en nutriënten spelen hierbij een belangrijke rol.

Naast nutriënten overschrijden zware metalen, PAK's en (andere) prioritaire stoffen de normen in het Nederlandse oppervlaktewater. Over het algemeen laat de waterkwaliteit een stagnatie van de verbetering zien.

Verwacht wordt dat een goede ecologische en chemische toestand in 2015 niet geheel gehaald wordt en er dus intensivering van het beleid en/of fasering van de doelen nodig is. Met het verschijnen van de decembernota 2005 is een start gemaakt met een proces dat uiteindelijk in 2009 moet leiden tot heldere keuzes in het stroomgebiedbeheersplan.

Sanering rijkswateren

Percentage uitgevoerde saneringen uit het saneringsprogramma rijkswateren						
Prestatie-indicator	REALISATIE				PLANNING	
	2002	2003	2004	2005	2005	bron
% uitgevoerde saneringen uit saneringsprogramma rijkswateren	15%	19%	19%	20%	20%	Saneringsprogramma 2005

Tot op heden zijn 381 (vermoedelijk) ernstige gevallen van waterbodemverontreiniging in rijkswateren gemeld en/of anderszins bekend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van deze gevallen zijn er 95 «afgevoerd», omdat nader onderzoek heeft uitgewezen dat het geen daadwerkelijk ernstig geval van waterbodemverontreiniging betreft óf vanwege administratieve redenen. In totaal zijn 56 daadwerkelijk ernstig verontreinigde locaties inmiddels gesaneerd. Momenteel zijn nog 230 bekende (potentiële) saneringslocaties niet (volledig) gesaneerd. Van deze 230 locaties hebben er 37 de status ernstig en (zeer) urgent en 11 de status ernstig en niet urgent. In 182 gevallen dient nader onderzoek uitsluitsel te geven over de ernst en/of urgentie. In het jaar 2005 is op 11 locaties aan saneringen gewerkt en voor 7 locaties heeft nader onderzoek plaatsgevonden op basis waarvan de ernst en urgentie van het geval van waterbodemverontreiniging moet worden vastgesteld. Voor 8 locaties is de sanering voorbereid.

Waterwet en waterschapswet

Op het gebied van wetgeving is er veel totstandgekomen. Eind 2005 zijn wetsvoorstellen van de nieuwe Waterwet en de gewijzigde Waterschapswet volgens planning door de ministerraad aanvaard. De Waterwet vervangt alle acht bestaande waterwetten en sluit aan bij een adequate uitvoering van het waterbeheer zoals WB21 en de KRW. Een noviteit is dat de doorwerking naar de ruimtelijke ordening verstevigd wordt, doordat het nationale en regionale waterplan tevens ruimtelijk plan is op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Een andere belangrijke verbetering is dat ook de lasten voor burgers en bedrijven verminderd worden; het aantal vergunningstelsels voor water wordt teruggebracht van zes naar één. Voor een goede afstemming met andere vergunningen wordt in de uitvoering één loket gerealiseerd.

In de Waterschapswet is de financiering van het waterbeheer vereenvoudigd en wordt het kiesstelsel van de waterschappen aangepast, van een personenstelsel naar een lijstenstelsel. Dit is conform het kabinetsstandpunt over de bekostiging van het regionale waterbeheer en de bestuursamenstelling van de waterschappen.

Beide wetsvoorstellen liggen nu voor advies bij de Raad van State.

Waterkwaliteit

De in 2004 vastgestelde art. 5 KRW rapportages zijn na bespreking in de Tweede Kamer in het voorjaar van 2005 naar de EU-commissie gestuurd. e wettelijke implementatie van de KRW in Nederland is gereed gekomen na behandeling in de Eerste Kamer.

Met het afronden van de twee hierboven genoemde punten voldoet Nederland op dit moment aan alle KRW-leveringsverplichtingen van de EU-commissie.

Afgezet tegen de in ontwikkeling zijnde Europese normen voor prioritair stoffen en de bijbehorende methoden van meten en toetsen is bij minder stoffen sprake van normoverschrijding. Naast het voldoen aan de norm blijven het voldoen aan de «progressieve vermindering» en het principe «geen achteruitgang» vigerend. In opdracht van VenW zijn aanvullende echotoxicologische toetsen verricht als bijdrage aan de afleiding van verantwoorde Europese normen. De resultaten zijn in het informele overleg bij de Europese Commissie ingebracht.

Conform het NBW werkprogramma 2005–2009 is in 2005 de decembernota 2005 verschenen. Met de decembernota's 2005, 2006, 2007 wordt van grof naar fijn werkend invulling gegeven aan het proces richting de stroomgebiedbeheersplannen en de Nota waterhuishouding van 2009. De decembernota 2005 bevat een eerste inschatting van de kosten van de KRW-implementatie voor verschillende sectoren.

Waterbodems

VenW bevordert, ook interdepartementaal, de aanpak van het achterstallig onderhoud en saneringen van waterbodems via een impuls die loopt tot aan 2007. Op 29 augustus 2005 heeft het kabinet op basis van de MKBA-waterbodems en adviezen daarover van het Bestuurlijk Overleg waterbodems, de Adviescommissie Water en het CPB een kabinetsstandpunt waterbodems vastgesteld (Kamerstuk 2004–2005, 26 401, nr. 40). Daarin is de aanpak van de waterbodempogave weergegeven, een extra impuls gegeven aan baggeren in bebouwd gebied en sanering en is de waterbodempogave verankerd in de doelen van de wateropgaven (KRW en WB21). De nog te nemen baggerinvesteringen zullen dientengevolge onderdeel gaan uitmaken van de maatregelpakketten in het kader van de realisatie van de KRW en WB21 doelen (zie ook de decembernota 2005). Met het oog op het realiseren van voldoende bestemmingen voor de korte en lange termijn is er op 18 april 2005 een startovereenkomst gesloten met VROM, IPO, VNG en UvW. In 2005 is de Subbid-regeling tussentijds geëvalueerd. Uit de evaluatie blijkt dat Subbid een grote impulswerking heeft gehad: 80 procent van de aanvragers waaraan subsidie is toegekend heeft door Subbid de baggerwerkzaamheden naar voren gehaald of heeft het bestuur kunnen overtuigen om aan de slag te gaan. Ook bij de aanvragers die geen subsidie hebben ontvangen heeft Subbid een doorwerking gehad: 80 procent is toch begonnen of gaat binnenkort starten, zij het dat vaak niet het gehele uitvoeringsplan wordt uitgevoerd omdat daar onvoldoende financiën voor zijn. Uiteindelijk zorgt Subbid – direct of indirect – voor het inlopen van ruim 30 procent van de baggerachterstand in bebouwd gebied. Vanwege de succesvolle impulswerking van Subbid én de prioriteit die het Kabinet geeft aan een verhoging van het bagger-tempo is in 2005 in het Kabinetsstandpunt Waterbodems € 20 miljoen extra vrijgemaakt voor Subbid. Met deze € 20 miljoen extra kan een groot deel van de aanvragen die eerder werden afgewezen door gebrek aan budget alsnog gehonoreerd worden.

Herstel en Inrichting

In 2005 is een Herstel en Inrichtingsprogramma opgesteld voor de periode 2006–2010.

Het doel van het H&I programma is om maatregelen uit te voeren in de Rijkswateren ten behoeve van de ecologische doelen van Kaderrichtlijn Water. Met het programma is een goede stap gezet om binnen dit kader de ecologische kwaliteit van de rijkswateren flink te verbeteren. De inrichting van ca. 800 ha. van de IJsselmonding is in 2005 voor het grootste deel gereed gekomen. Het doel van dit project is een groot-schalig natuurgebied te realiseren met het uiterlijk van een natuurlijke rivierdelta in de monding van de IJssel.

Schelde-estuarium

Op 11 maart 2005 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de afspraken met Vlaanderen over de uitvoering van de Ontwikkelingsschets en de toekomstige samenwerking in het Schelde-estuarium (Kamerstuk 2004–2005, 26 980, nr. 21) en is het Derde memorandum van Overeenstemming van Den Haag getekend door de Nederlandse en Vlaamse regeringen. Dit document voorziet in de verbetering van de toegankelijkheid van de Scheldehavens, herstel en behoud van estuariene natuur en bescherming van de bewoners tegen hoogwater.

De Provinciale Staten van Zeeland hebben op 7 oktober 2005 definitief de coördinerende rol in de uitvoering van de maatregelen aanvaard.

Uitgangspunt van de Staten is dat de verwerving van de benodigde (minimaal) 600 ha om nieuwe estuariene natuur te realiseren in eerste instantie op vrijwillige basis plaatsvindt.

Op 21 december 2005 hebben Nederland en Vlaanderen vier verdragen over het Schelde-estuarium gesloten die moeten leiden tot samenwerking in beleid en beheer en samenhangende maatregelen ten aanzien van toegankelijkheid, natuur en bescherming tegen overstroming.

Noordzee (nationaal)

Op 8 juli 2005 is door de Ministerraad het «Integraal Beheerplan Noordzee 2015» vastgesteld. Dit beheerplan is vervolgens op 11 juli 2005 aan de TK aangeboden (Kamerstuk 2004–2005, 30 195, nr. 1). De Kamer heeft in het algemeen overleg van 17 oktober ingestemd.

In het IBN 2015 is uitwerking gegeven aan een aantal onderwerpen uit de Noordzee-paragraaf van de Nota Ruimte. Het plan bevat onder meer een afwegingskader voor vergunningverlening en een nadere begrenzing van gebieden met bijzondere ecologische waarden inclusief het voor deze gebieden te hanteren beschermingsregime.

Het IBN 2015 vormt tevens een nadere uitwerking voor de Noordzee van het Beheerplan voor de Rijkswateren.

Noordzee (internationaal)

Van 27 juni tot 1 juli 2005 heeft in Malahide (Ierland) de jaarlijkse vergadering van de OSPAR Commissie plaatsgevonden.

De belangrijkste resultaten hiervan zijn:

- een aanbeveling ter beperking van het gebruik en de lozing van milieu-gevaarlijke chemicaliën op en vanaf offshoreplatforms.
- een overeenkomst over de wijze waarop eutrofiëringsgevoelige wateren moeten worden aangewezen.
- een rapport over het Noordzee «pilot project» Ecologische kwaliteitsdoelstellingen en een programma voor de implementatie van deze kwaliteitsdoelstellingen in de komende jaren.

Voorts heeft de Europese Commissie in oktober 2005 een voorstel gedaan voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (richtlijn mariene strategie).

Waddenzee

Onder de primaire verantwoordelijkheid van VROM is eind jaren negentig gestart met de planologische kernbeslissing derde Nota Waddenzee. Vanwege een arrest van het Europese hof is eind 2004 is gebleken dat de PKB Derde Nota Waddenzee aan een zogenaamde «passende beoordeling» op grond van de Europese Habitatrictlijn onderworpen moest worden. In het najaar van 2005 is dit afgerond en verwerkt in het concept aangepast deel 3 PKB Derde nota Waddenzee.

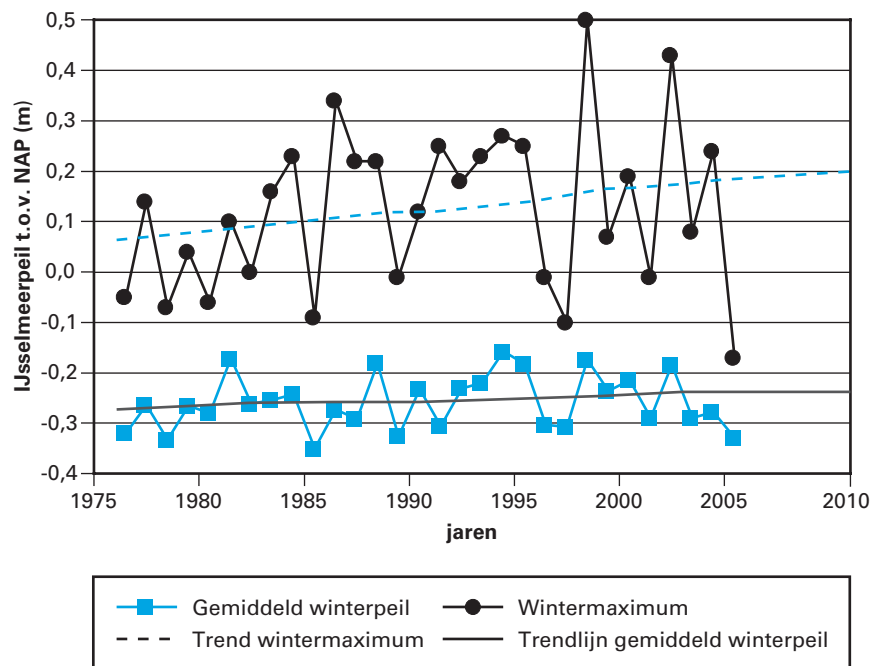
Waterkwantiteitsbeheer

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

In de onderstaande figuur is het verloop van het wintermaximum en het wintergemiddelde van het IJsselmeerpeil gegeven.

Uit de figuur blijkt dat het peil van 2005 het laagste is sinds 1997. Deze lage maximum- en gemiddelde peilen tijdens de afgelopen winterperiode zijn een gevolg van een combinatie van lage Rijnafvoer en een relatief rustig weerbeeld, waardoor het spuien op de Waddenzee ongestoord plaats kon vinden.

Ontwikkeling van het IJsselmeerpeil



Bron: IJsselmeerpeilen RWS IJG

In december 2005 heeft de ministerraad ingestemd met verzending van de Decemhernota 2005 naar de Tweede Kamer. Deze beleidsbrief is op 22 december 2005 (Kamerstuk 2005–2006, 27 625, nr. 59) verzonden en geeft de voortgang van het Nationaal Bestuursakkoord Water/WB21 en de eerste contouren van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water. De decemhernota geeft richtinggevende uitspraken hoe partijen in 2006 verder werken aan de opgaven van WB21 en KRW. Samen met provincies, waterschappen en gemeenten wordt ervoor gezorgd dat het watersysteem op orde komt.

De precieze invulling vindt plaats op lokaal en regionaal niveau.

De Decemhernota 2005 is de eerste in een reeks van drie nota's ter voorbereiding op de stroomgebiedbeheersplannen. Bij die voorbereiding zullen het Rijk en de regionale overheden een evenwicht moeten vinden tussen de hoogte van de doelstellingen voor een goede waterkwaliteit, wateroverlast en watertekort en de kosten voor burgers, bedrijven en boeren.

Het Rijk en de regionale overheden – provincies, waterschappen en gemeenten – gebruiken de Decemhernota's om te komen tot stroomgebiedsbeheersplannen in de internationale stroomgebieden van de Rijn, Eems, Maas en Schelde. Hierbij moeten met de stroomopwaarts gelegen landen, Duitsland, Frankrijk en België, afspraken worden gemaakt over een eerlijke verdeling van maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit in het hele stroomgebied. De stroomgebiedsbeheersplannen, die in 2009 gereed moeten zijn, bevatten concrete doelen en maatregelen voor het waterbeheer.

De voortgang van een aantal specifieke acties in 2005 is als volgt samen te vatten:

- In 2005 hebben de individuele waterschappen de toetsing van de regionale watersystemen aan de werknormen voor wateroverlast (NBW) afgerond. In het voorjaar van 2006 rapporteert de Unie van Waterschappen aan het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water. De afspraken over de normeringsystematiek en de landelijke aanpak van wateroverlast zullen hun beslag krijgen in de decemhernota 2006.
- In de eerste helft van 2006 brengen de gemeenten in samenwerking met de waterschappen de stedelijke wateropgave in beeld (conform NBW). Een deel van de gemeenten heeft inmiddels goed zicht op de stedelijke wateropgave. Om gemeenten te stimuleren een bijdrage te leveren aan de stedelijke wateropgave tot het moment waarop de stroomgebiedbeheersplannen gereed zijn (eind 2009), is in door VenW in 2005 een ondersteuningsprogramma voor gemeenten gestart.
- De subsidieregeling voor de aanpak van regionale wateroverlastproblematiek is in uitvoering en sinds 2004 uitgeput. De eerste projecten zijn reeds afgerond, en de laatste worden medio 2010 afgerond. Van de regeling is een aanzienlijke impulsfunctie uitgegaan: de uitvoering van het WB21-beleid is versneld van start gegaan. Ook vanuit het oogpunt van versterkte betrokkenheid van gemeenten bij de wateroverlastproblematiek is de regeling een succes: 65 procent van het budget is bij gemeenten belegd.
- In 2005 is de evaluatie van het NBW gestart. In juni wordt de evaluatie op hoofdlijnen afgerond, waarna eventuele beleidsaanpassingen in de decemhernota 2006 een plek zullen krijgen.
- In 2005 is de landelijke droogtestudie afgerond. In de decemhernota 2005 is aangegeven dat op nationaal niveau tot 2015 geen watertekortprobleem bestaat. In 2006 wordt een regionale bevestiging onderzocht. Uit de studie bleek verder dat grootschalige maatregelen in het watersysteem of de aanleg van bergingsgebieden sec voor watertekorten

niet kostenefficiënt zijn. De huidige waterverdeling over rivieren in tijden van watertekort is ook voor toekomst robuust.

Publiekscampagne «Nederland leeft met Water»

Het communicatieprogramma «Nederland leeft met Water», gericht op het versterken van de betrokkenheid binnen de Nederlandse samenleving bij het waterbeleid en op draagvlak voor de maatregelen die hieruit voortvloeien, beleefde zijn derde jaar.

Uit het effectonderzoek blijkt dat de campagne wederom succesvol was en aantoonbaar heeft bijgedragen aan probleembesef, kennis en acceptatie van het overheidsbeleid.

De ondersteunende website www.nederlandleeftmetwater.nl is in 2005 uitgebreid met beschrijvingen van bijna 100 lopende regionale projecten, downloadbare waterlessen voor leerkrachten en links naar leuke en leerzame watersites.

De regionale overheden zijn in 2005 actief benaderd en gefaciliteerd bij het integreren van «Nederland leeft met Water» in hun watercommunicatie. De regio's communiceren grotendeels aansluitend op «Nederland leeft met Water», of ontwikkelen een eigen variant (bijvoorbeeld «Brabant leeft met Water»).

In 2005 is samengewerkt met een scala aan andere partijen, zoals de ANWB, het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), het Cito, het Nederlands Watermuseum, de stichting Codename Future en de Stichting Reinwater met de Stichting Duinbehoud.

Voor waterprofessionals is, in aanvulling op de Waterwijzer 2004–2005 en diverse voorbeeldenbrochures, de brochure «15 Experimenten met bouwen in het rivierbed» uitgebracht. Tevens zijn, in 6 reguliere nummers en 2 specials van magazine De Water, ca. 13 000 abonnees met korte berichten op de hoogte gehouden van de voortgang van de uitvoering van het Nationaal Bestuursakkoord Water, de Kaderrichtlijn Water en aanpalende onderwerpen.

Leven met water

Het belang van VenW voor het programma Leven met Water is driedelig namelijk 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.

Het bestuur van de «Stichting Leven met Water» heeft in 2005 de kernboodschappen en programmadoelen, waar het programma ook op afge-rekend wil worden, helder geformuleerd. De samenwerking met andere programma's, zoals Klimaat voor Ruimte, Vernieuwend Ruimtegebruik en Delft Cluster heeft in 2005 veel aandacht gekregen en geleid tot verscheidene nieuwe projectinitiatieven.

De problemen met de implementatie van de Bsik-regeling zijn opgelost en het bezwaarschrift van de Stichting Leven met Water is ingetrokken. De nulmeting en de 1e monitoring rapportage voor de rapportage aan het Kabinet zijn afgerond en door de Minister van Economisch Zaken naar de Tweede Kamer verstuurd (Kamerstuk 2004–2005, 25 017 nr. 52 en 54).

In 2005 zijn twee selectierondes (tenders) gehouden door het programma waarop partijen (kennisinstellingen en private bedrijven) voorstellen konden indienen. Na drie rondes is nu ca. 40 procent van de Bsik-bijdrage

vastgelegd in geselecteerde projecten en de eerste resultaten van projecten komen beschikbaar (zie ook www.levenmetwater.nl).

Partners voor water

Partners voor Water II (PvWII) heeft als doelstelling «het bundelen van krachten om de internationale positie van de Nederlandse watersector te versterken». Dit is een bundeling van de kennis, vaardigheden en financiële middelen van de Nederlandse buitenlandse waterinzet. Het programma beoogt door versterkte samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven, kennisinstellingen en NGO's te bevorderen dat de Nederlandse expertise, (bijvoorbeeld op het gebied van integraal waterbeheer), optimaal wordt ingezet in het buitenland ten behoeve van duurzame oplossingen voor de wereld waterproblematiek en ter versterking van de exportpositie van de watersector.

Partners voor Water heeft in 2005 de overgang van de eerste naar de tweede fase vrijwel volledig afgerond. De overgang van het oude naar het nieuwe programmabureau (van Rijkswaterstaat naar de EVD) heeft wat doorlooptijd gekost, maar de samenwerking verliep soepel. De tweede fase van Partners voor Water is in gang gezet. In het kader van de stimuleringscomponent is al twee keer een tender uitgeschreven, met een 40-tal voorstellen als resultaat. Deze voorstellen komen uit alle geledingen van de watersector en raken aan alle thema's van het programma.

De voortgangsrapportage over 2004 is in augustus 2005 aan de Tweede Kamer gestuurd, vergezeld van een brief waarin de voortgang, nieuwe beleidslijnen en de financiële situatie van PvW I worden uiteengezet (vw05 000 610 d.d. 12 augustus 2005). In november 2005 vond een Algemeen Overleg plaats in de Kamer over deze rapportage en over de voortgangsrapportage van het OS waterbeleid.

16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

16.01 Algemene beleidsdoelstelling

Bijdragen aan veiligheid, economie en duurzaam milieu door het beschikbaar stellen van informatie, kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie.

16.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
16 Weer, klimaat en seismologie				Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	31 110	31 696	34 839	29 676	30 256	- 580
Uitgaven	31 814	31 053	35 503	29 003	29 520	- 517
16.01 Programma-uitgaven	779	763	681	737	816	- 79
<i>16.01.01 Algemene weersverwachtingen</i>	<i>53</i>	<i>39</i>	<i>0</i>	<i>65</i>	<i>80</i>	<i>- 15</i>
<i>Contributies</i>	<i>53</i>	<i>39</i>	<i>0</i>	<i>65</i>	<i>80</i>	<i>- 15</i>
<i>16.01.08 deel HGIS</i>	<i>726</i>	<i>724</i>	<i>681</i>	<i>672</i>	<i>736</i>	<i>- 64</i>
16.02 Apparaatsuitgaven	31 035	30 290	34 822	28 266	28 704	- 438
16.03 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0

16.03 Tabel realisaties per operationele doelstelling

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
Prestatiegegevens modelverwachtingen	
Windsnelheid en windrichting	ja
Gebiedsgemiddelde neerslag	ja
Prestatiegegevens dataverstrekking	
Gebruik van KNMI-gegevens	ja
Index geregistreerde klimatologische verstrekkingen	ja
Beschikbaarheid gegevens neerslagradars	ja
Prestatiegegevens algemene verwachtingen en waarschuwingen	
Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving	ja
Afnemerstevredenheid	ja
Internetgebruik waarschuwingen en weeralarmen	ja
Extranetgebruik waarschuwingen en weeralarmen	ja
Prestatiegegevens luchtvaart verwachtingen en waarschuwingen	
Tijdigheid TAF (%)	ja
Tijdigheid TREND (%)	nee
Afwijkingen TAF/FC zicht (%)	nee
Afwijkingen TREND zicht (%)	ja
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%)	ja
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%)	ja
Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatsystemen	
Gereviewde publicaties	ja
Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit seismologische data en kennis	
Gereviewde publicaties	gedeeltelijk

16.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Veiligheid

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- het bijdragen aan minder ongelukken en terugdringen van risicovolle situaties ten gevolge van het weer op de weg, in de lucht en op het water;
- het bijdragen aan minder ongevallen, letsel en gezondheidsrisico's als gevolg van het weer voor de burger in het algemeen bij wonen, werken en recreëren;
- het bijdragen aan de beperking van de veiligheidsrisico's ten gevolge van calamiteiten, waarbij het weer een belangrijke rol speelt.

Prestatiegegevens

Met betrekking tot de doelstelling Veiligheid geeft de indicator «Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving» een goed beeld van de kwaliteit van de verwachtingen en waarschuwingen. Blijkens de realisatie van deze en andere indicatoren is voor de kwaliteit van de output de doelstelling bereikt.

Economie

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- het voorkomen of minimaliseren van de economische schade als gevolg van het weer;
- het, bij gegeven weersomstandigheden en geaccepteerde veiligheidsrisico's, optimaal gebruik maken van de Nederlandse infrastructuur;
- het bijdragen aan het optimaliseren van economische processen en infrastructuur voor het wegverkeer, scheepvaartverkeer, luchtvaart-

verkeer en voor activiteiten waar informatie over weer, klimaat en seismologie van belang is.

Prestatiegegevens

Voor de operationele beleidsdoelstelling Economie wordt gestreefd naar objectivering en kwantificering van de outcome door middel van de Potential Avoidable Damage (PAD). Voor 2005 was deze nog niet beschikbaar, inmiddels is deze wel opgenomen in de Rijksbegroting 2006.

Duurzaam milieu

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen zijn:

- adequate informatievoorziening bij de bestrijding van (chemische en nucleaire) calamiteiten;
- de Nederlander houdt ook in de toekomst (later in de 21ste eeuw) «droge voeten»;
- de nationale vitale infrastructuur komt niet in gevaar door veranderingen in het klimaat doordat tijdig op eventuele veranderingen kan worden geanticipeerd.

Prestatiegegevens

Voor de beleidsdoelstelling Duurzaam milieu is de aandacht vooralsnog gericht op het objectiveren en kwantificeren van de output (zie bij beleidsinstrumenten).

16.05 Beleidsinstrument

Het beleidsinstrument voor de drie doelstellingen van artikel 16 is financiële stimulering. Daarbij gaat het om programma-uitgaven en bijdragen aan het agentschap KNMI.

De programma-uitgaven hebben betrekking op uitgaven voor deelname van Nederland aan de internationale meteorologische organisaties WMO en IPCC. Het gedeelte van WMO wordt verantwoord als uitgaven in het kader van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). VenW verleent een generieke bijdrage aan het agentschap KNMI die niet is gespecificeerd naar producten. Het KNMI kent als gevolg van de verbeterde agentschapsturing in 2005, in tegenstelling tot de begroting, nog maar drie productgroepen:

- Weer;
- Klimaat;
- Seismologie.

Voor iedere productgroep wordt de output gemonitord. Onderstaand zijn de realisatiecijfers voor de jaren 2001 t/m 2005 tegen de begrote cijfers voor 2005 afgezet en is, indien relevant, een toelichting gegeven bij verschillen tussen de beoogde en gerealiseerde output.

Weer

Deze productgroep omvat de bijdragen aan de internationale waarneeminfrastructuur, het verspreiden van weersgegevens, het uitgeven van het algemene weerbericht, algemene waarschuwingen ten behoeve van de scheepvaart en het verkeersmanagement, verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen, meteorologische ondersteuning bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt, waarschuwingen voor gevaarlijk weer en luchtkwaliteit, onderzoek op het gebied van weerwaarnemingen en -verwachtingen en het beantwoorden van vragen uit de maatschappij.

Prestatiegegevens modelverwachtingen met betrekking tot de kwaliteit van de output.							
Onderdeel	Kengetal	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Doelstelling 2005
Modelverwachtingen Windsnelheid en windrichting ¹	Gemiddelde verschilvector (m/s) max.	3,0	3,06	2,87	2,9	2,8	<=3,5
Gebiedsgemiddelde neerslag ²	Standaarddeviatie (mm) 24 uur max.	2,23	2,56	2,35	2,5	1,8	<=2,3

¹ Windsnelheid en windrichting. Dit is de gemiddelde verschilvector tussen modelprognose en gemeten wind (snelheid en richting). Een vector staat in dit geval voor een 2-assig veld met als assen de windsnelheid en windrichting. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 24 uur vooruit, gemiddeld over een gebied dat Nederland en de Noordzee omvat.

² Gebiedsgemiddelde neerslag. Dit is de standaarddeviatie tussen modelprognose en gemeten gebiedsgemiddelde neerslag. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 12 tot 36 uur vooruit en voor het gebied Nederland.

Prestatiegegevens dataverstrekking met betrekking tot de kwantiteit van de output.						
Kengetal	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Doelstelling 2005	
Gebruik KNMI gegevens ¹ Klimatologische verstrekkingen ²	100	109	132	34x4 144	>=30x4 >=130	

¹ Aantal externe afnemers van operationele waarnemingen en modeldata maal gemiddeld aantal datasets per jaar.

² Gewogen genormaliseerde som van verstrekkingen per brief, mail, telefonische inlichtingen, internetgebruik en verstrekkingen aan de media. (2002=100).

Prestatiegegevens dataverstrekking met betrekking tot de beschikbaarheid van de output.		
Kengetal	Realisatie 2005	Doelstelling 2005
Beschikbaarheid gegevens neerslagradars ¹	0	<=2x10

¹ Maximaal aantal keren per jaar maal de maximale duur in uren voor het geheel ontbreken van radarinformatie voor Nederland (2002=2x12).

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output van de algemene verwachtingen.		
Kengetal	Realisatie 2005	Doelstelling 2005
PIV – Prestatie Index		
Veiligheidsberichtgeving ¹	7,63	>=7
Afnemerstevredenheid ²	Redelijk/goed	Redelijk
Inter-/extranetgebruik (bij waarschuwingen en weeralarmen)	2,4 mln. 59 647	>=1,3 mln. ¹ >=25 000 ²

¹ Gestapelde «Critical Succes Index». Score ligt tussen de 0 (minimaal) en 10 (maximaal).

² Oordeel van afnemers.

³ Aantal malen dat de informatie wordt opgevraagd bij extreme weersomstandigheden (waarschuwingen en weeralarmen). Page views per gebeurtenis.

¹ Bezoekersaantallen vergelijken met eerder door het KNMI uitgegeven weeralarmen is niet goed mogelijk. In de «oude» situatie werd voor het berekenen van het aantal geraadpleegde pagina's de homepage niet meegeteld omdat daar nauwelijks relevante informatie op stond. In de «nieuwe» situatie is dat duidelijk anders. Daarom is besloten om met ingang van 26 november

het aantal malen dat de homepage is opgevraagd voortaan WEL mee te tellen voor de statistieken. Alleen de twee weeralarms van 26 november en 30 december zijn bij de berekening meegeteld.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output van de luchtvaartverwachtingen.						
Kengetal	Realisatie 2001	Realisatie 2002	Realisatie 2003	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Doelstelling 2005
Tijdigheid TAF (%) min. ^a	95,8	96,2	97,1	97,4	98,6	>98
Tijdigheid TREND (%) min. ^a	96,7	96,9	96,4	97,2	97,6	>98
Afwijkingen TAF/FC zicht (%) max. ^b	7,7	8,6	7,6	8,5	8,9	≤6
Afwijkingen TREND zicht (%) max. ^b	2,6	2,4	2,0	2,7	2,7	≤3
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%) max. ^c	5,0	5,4	4,2	5,4	5,7	<6
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%) max. ^c	1,6	1,7	1,4	1,8	1,7	<3

^a Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND: Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage van de berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

^b 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.

^c Afwijkingen TAF/FC wolkenbasis en TREND wolkenbasis: Dit is de afwijking in de wolkenbasisvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor de opgetreden wolkenbasis meer dan 2 klassen van de voorspelde wolkenbasis is afgeweken. De wolkenbasis geeft de wolkenhoogte aan.

¹ Al een aantal jaren wordt de norm ruimschoots niet gehaald. Dit lijkt er op te wijzen dat wellicht de norm te ambitieus is gesteld. In het traject naar de begroting 2007 zal de doelstelling heroverwogen worden.

In het afgelopen jaar zijn de meest in het oog springende activiteiten geweest:

- 2005 eindigde op de zesde plaats in de ranglijst van warmste jaren sinds het begin van de metingen van het KNMI;
- het uitgegeven weeralarm van eind november en eind december;
- de start van het zgn. EMMA-project voor EUMETNET (i.s.m. Oostenrijk);
- het organiseren van het ECAM-EMS-congres in Utrecht, dat succesvol is verlopen;
- het tot stand komen van de HIRLAM-Aladin samenwerking ten behoeve van de nieuwe generatie weermodellen;
- de realisatie van de uitbreiding van het Noordzeemetnet en van de meteorologische dienstverlening voor helicopteroperaties.

Klimaat

Deze productgroep omvat bijdragen aan de internationale waarneeminfrastructuur, vastleggen van klimaatveranderingen, onderzoek op het gebied van klimaat (met name gericht op modellen), opstellen klimaatverwachtingen op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen, bijdragen aan de wetenschappelijke basis van het Nederlandse beleid op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering en het beantwoorden van vragen uit de maatschappij.

Voor gereviewde (wetenschappelijke en overige) publicaties zijn hieronder kengetallen opgenomen.

Kengetal	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Doelstelling 2005
Wetenschappelijke gereviewde publicaties	71	95	≥70 ¹
Overige gereviewde publicaties	22	8	≥9 ²

¹ Het was voorzien dat 2005 het jaar van implementatie van de reorganisatie zou zijn, hetgeen naar verwachting een incidentele verlaging van de wetenschappelijke productiviteit met zich

mee zou brengen. Hoofdzakelijk om die reden is gekozen voor een conservatieve streefwaarde als doel voor 2005. Geconcludeerd kan worden dat de voorziene «dip» niet is opgetreden, de reorganisatie is in 2005 niet geëffectueerd en dat het aantal publicaties in gereviewde wetenschappelijk tijdschriften ruim boven verwachting is.

² Bij gereviewde publicaties kan tussen het moment van indienen van het artikel en het daadwerkelijk verschijnen in het tijdschrift of boek een aanzienlijke tijd liggen. Afwijkingen van de streefwaarde -naar boven en naar beneden- van enkele publicaties zijn derhalve niet significant.

In het afgelopen jaar zijn de meest in het oog springende publicaties en activiteiten geweest:

- Diverse artikelen in wetenschappelijke tijdschriften, onder meer over:
 - mogelijke toename van Sahel-regenval ten gevolge van Global Change, in het kader van het Challenge-project;
 - het verloop van El Niño, waarin wordt aangegeven dat dit goed kan worden beschreven met een vergelijking met behulp van de gedempte oscillator;
 - het verkrijgen van mondiale velden van UV-absorberende aerosolen (voornamelijk woestijnstof en rook);
- atlas van extreme golfhoogten op basis van de ECMWF-gegevens;
- ontwikkeling van klimaatscenario's (te publiceren in 2006) voor Nederland;
- nieuwe De Bilt-reeks van temperatuurmetingen;
- beschikbaarstelling op internet van SCIAMACHY- en OMI-data, waaronder luchtkwaliteitsmetingen;
- deelname (delegatieleiding) aan de 24e Plenaire Vergadering van het IPCC te Montreal.

Seismologie

Deze productgroep omvat het onderhouden van de seismische stations en het ontwikkelen van waarneem- en modelsystemen ten behoeve van het produceren van data, toezicht op de handhaving van het kernstopverdrag, onderzoek op het gebied van seismologie en het beantwoorden van vragen uit de maatschappij.

Kengetal	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Doelstelling 2005
Wetenschappelijke gereviewde publicaties	1	4	$\geq 3^1$
Overige gereviewde publicaties	2	1	$\geq 4^2$

¹ In het afgelopen jaar is nadruk gelegd op de noodzaak tot publiceren van de resultaten. Voor wat betreft de publicaties in gereviewde wetenschappelijk tijdschriften heeft dit geleid tot ruime realisatie van de streefwaarde.

² Het aantal overige gereviewde publicaties is achtergebleven, vooral omdat veel aandacht noodzakelijk was voor de nasleep van de tsunami en de – succesvolle – voorbereiding van het EU-FP6 project NERIES. Bij gereviewde publicaties kan tussen het moment van indienen van het artikel en het daadwerkelijk verschijnen in het tijdschrift of boek een aanzienlijke tijd liggen. Afwijkingen van de streefwaarde – naar boven en naar beneden – van enkele publicaties zijn derhalve niet geheel significant.

In het afgelopen jaar zijn de meest in het oog springende publicaties en activiteiten geweest:

- de nasleep van de tsunami op tweede Kerstdag 2004 als gevolg van de een na zwaarste aardbeving ooit;
- onderzoek naar de relatie tussen seismisch risico en aardgaswinning in Noord Nederland;
- verrichten van geluidsmetingen op Texel en in Drenthe, waarbij informatie hierover ook op internet beschikbaar is gesteld.

17 RUIMTEVAART

17.01 Algemene beleidsdoelstelling

Het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur (zowel in de ruimte als op de grond) teneinde de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's), die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie en navigatie en plaatsbepaling, 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.

17.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
17 Ruimtevaart	Realisatie			Begroting	Verschil	
	2002	2003	2004	2005	2005	
Verplichtingen	21 358	2 439	21 567	12 137	4 917	7 220 ¹
Uitgaven	12 379	16 405	18 833	19 956	14 865	5 091
17.01 Programma-uitgaven	12 379	16 405	18 833	19 956	14 865	5 091
17.01.01 (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's	12 379	16 405	18 833	19 956	14 865	5 091
Contributies	12 379	16 405	18 833	19 956	14 865	5 091 ²
17.02 Apparaatsuitgaven	0	0	0	0	0	0
17.03 Ontvangsten	1 842	687	1 749	480	454	26

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De gerealiseerde verplichtingen betreffen de doorwerking van de nieuwe meerjaren cijfers inclusief inflatie en ophoging van het bijdragepercentage van de lopende programma's van ESA en EUMETSAT.

² De hogere realisatie heeft voor een groot deel betrekking op een achterstallige betaling over het jaar 2004 voor het afronden van de ontwikkeling van het Ozone Monitoring Instrument (OMI). In de eerste suppletore begroting over 2005 (Voorjaarsnota) is hiervoor reeds ca. € 1,6 mln. aan het ruimtevaartprogramma toegevoegd.

Vervolgens is bij Miljoenennota 2006 een kasschuif (€ 1,3 mln.) ten behoeve van het OMI verwerkt en is onder andere loonen prijsbijstelling toegevoegd. Als laatste is in de tweede suppletore begroting ca. € 0,9 mln. aan dit artikel toegevoegd als gevolg van kasritmeverschillen op de projecten Galileo/ESA alsmede kosten voor de evaluatie aardobservatiebeleid.

17.03 Realisaties per operationele doelstelling

Voor 2005 zijn nog geen prestatie-indicatoren opgesteld. Voor het ruimtevaartartikel is voor de komende vijf jaar één van de doelen het realiseren van twee operationele toepassingen. Om dit te kunnen monitoren is een prestatie-indicator ontwikkeld die de voortgang van de reeds bestaande toepassing meet, te weten: de beschikbaarheid van de datasatelliet EUMETSAT in relatie tot de voortgang van het project betreffende de businesscases waarin de toepassing wordt gerealiseerd. Deze prestatie-indicator zal worden opgenomen in de Rijksbegroting voor het jaar 2007.

17.04 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

(Inter)nationale ruimtevaartprogramma's

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – in eerste instantie gericht op aardobservatie als onderdeel van de geo-informatievoorziening.

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.

Prestatiegegevens

Voor het ruimtevaartartikel is voor de komende vijf jaar één van de doelen het realiseren van twee operationele toepassingen. Om dit te kunnen monitoren is een prestatie-indicator ontwikkeld die wordt opgenomen in de Rijksbegroting voor het jaar 2007.

Binnen het beleidsartikel 17 is in 2005 een tussentijdse evaluatie van het nationale aardobservatiebeleid uitgevoerd. De evaluatie maakte duidelijk dat de doelstellingen van het aardobservatiebeleid maar ten dele bereikt worden. Met name de doelstellingen om het bedrijfsleven meer te betrekken bij de ruimtevaart, om operationele toepassingen van ruimtevaart te ontwikkelen en om ruimtevaarttoepassingen ook ten nutte van ontwikkelingslanden te laten komen worden niet gehaald. (Het benutten van) operationele toepassingen van de ruimtevaart in de operationele meteorologie, en het gebruik van aardobservatie voor wetenschappelijk (klimaat) onderzoek lopen, ook volgens de evaluatie, goed.

Beleidsinstrument

Het beleidsinstrument voor artikel 17 is de financiële stimulering. Dit betreffen contributies aan (inter)nationale ruimtevaartprogramma's: EUMETSAT, ESA en de nationale programma's OMI, Galileo en gebruikersondersteuning.

In het verslagjaar is in de ESA-MC de ambitie en inzet met betrekking tot ESA programma's voor de komende jaren besproken. Het betreft hier het onderdeel aardobservatie, de ESA programma's EOEP3 (Earth Observation Envelop Programme) en GMES (Global Monitoring for Environment and Security),

Beleidsresultaten

Eind 2005 is een interdepartementale werkgroep gestart om het aardobservatiebeleid op een aantal punten aan te passen. Met name het Gebruikers Ondersteuningsprogramma (GO) zal anders worden opgezet.

18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

18.01 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het bewaken en bevorderen van een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen, goederen door burgers en ondernemers en het berichten over de resultaten van het werk in de openbaarheid.

18.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	Realisatie				Begroting 2005	Verschil 2005
	2002	2003	2004	2005		
Verplichtingen	88 469	113 276	115 924	84 210	100 540	- 16 330 ¹
Uitgaven	80 121	99 135	94 708	83 360	102 787	- 19 427
18.01 Programma-uitgaven	6 470	10 197	8 156	7 245	20 923	- 13 678
Inspectie	6 470	8 500	3 768	2 445	6 033	- 3 588 ²
Financiële stimulering	0	788	558	50	7 177	- 7 127 ³
Digitale tachograaf	0	909	3 830	4 750	7 713	- 2 963 ⁴
18.02 Apparaatsuitgaven	73 651	88 938	86 552	76 115	81 864	- 5 749
18.03 Ontvangsten	13 329	14 779	17 113	18 244	28 341	- 10 097
Ontvangsten digitale tachograaf	0	0	386	385	6 213	- 5 828 ⁴
Ontvangsten Bestuurlijke Boete	0	0	0	381	3 400	- 3 019 ⁵
Overige ontvangsten	13 329	14 779	16 727	17 478	18 728	- 1 250

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ De lagere verplichtingenrealisatie in 2005 houdt met name verband met de lagere uitgaven zoals hieronder zijn toegelicht.

² De belangrijkste verklaring voor de lagere uitgaven is het nog niet nemen van een besluit invoering van de smartcard (€ 2,3 mln.). Daarnaast is begin 2005 de aandacht van de inspectie geconcentreerd geweest op de herinrichting van de informatievoorziening waardoor een deel van de verplichtingen voor E-government later zijn aangegaan en in 2006 tot betaling zullen komen (€ 0,9 mln.).

³ Door de EU wordt sedert 1990 beleid gevoerd om de capaciteit van de binnenvaartsector beter af te stemmen op de vraag. Eén van de maatregelen die in dit kader zijn getroffen is de vorming van een door de EU beheerd fonds dat wordt gevoed door de branche. De EU had de mogelijkheid de ingebrachte fondsen vanaf 2003 weer ter beschikking te stellen aan de branche. Tot op heden heeft binnen de Europese Unie over de besteding van deze gelden geen besluitvorming plaatsgevonden. Het totale voor 2005 gereserveerde deel van het beschikbare fonds is derhalve niet tot betaling gekomen.

⁴ Door de conciliatieprocedure voor wijziging van de Europese verordening rij- en rusttijden is de verplichte invoering van de nieuwe digitale tachograaf uitgesteld tot 1 mei 2006. Dientengevolge zijn de hiermee samenhangende kosten en ontvangsten voor 2005 lager.

⁵ In 2005 zijn de inkomsten uit de inning van bestuurlijke boete fors achtergebleven bij hetgeen vooraf was begroot. De publicatie van de beleidsregel heeft later plaatsgevonden, met als gevolg een later dan geplande inzet van het instrument bestuurlijke boete.

18.03 Nader geoperationaliseerde beleidsdoelstellingen

Realisaties per operationele doelstelling	
Beleidsprestaties 2005	Realisatie
% aanhoudingen NL schepen door buitenlandse autoriteiten onder 6,4% i.h.k.v. PSC	ja
structurele daling aanhoudingen buitenlandse schepen i.h.k.v. PSC	ja
toezicht op samenstelling en kwaliteit bemanning schepen koopvaardij	ja
effectief, transparant, uniform en professioneel verloop van de vergunningverlening en de handhaving	ja
afgifte passen digitale tachograaf	nee
betere naleving van de eisen inzake vakbekwaamheid taxichauffeurs	ja
reductie overtredingspercentage bij wegcontroles taxivervoer	nee
vergroten veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen	gedeeltelijk
verbetering luchtvaartveiligheid	nee
bewaken en bevorderen veilig gebruik spoorwegen, interlokale tram en metro	gedeeltelijk

Naast het jaarverslag brengt de Inspectie VenW ook een Jaarbericht uit. Het jaarbericht is een zelfstandig document waarin aan de buitenwereld over de resultaten van het inspectiewerk wordt bericht. In het jaarbericht wordt op veel inspectiezaken, die in het jaarverslag op hoofdlijnen worden gegeven inhoudelijk nader ingegaan.

Het product toelating en continuering is vraaggestuurd en nauwelijks door de inspectie te beïnvloeden, overzichten met deze producten zijn met uitzondering van domein Bus en Goederen dan ook niet in dit jaarverslag opgenomen, maar zijn terug te vinden in het Jaarbericht 2005.

Domein Koopvaardij

De Inspectie VenW houdt binnen het domein Koopvaardij toezicht op Nederlandse rederijen, de kwaliteit en kwantiteit van de bemanning, de technische staat van Nederlandse en buitenlandse schepen, de bedrijfsvoering aan boord en op de wal, goederen en classificatiebureaus, waarbij de Inspectie VenW intervenueert wanneer wet- en regelgeving niet wordt nageleefd.

Domein Koopvaardij		Realisatie				Begroting
Subdomein	Indicator	2002	2003	2004	2005	2005
Nederlandse scheepsrederij	Aanhoudingen van NL schepen door buitenlandse autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)*	3,8%	2,2%	2,8%	2,8%	<6,4%
	Positie Nederlandse vloot op de <white list> (PSC)*	7	6	7	n.n.b.	<10
Koopvaardij schepen onder buitenlandse vlag	95% van buitenlandse schepen in risicocategorie (PSC)**	–	–	367	287	712
	Aanhoudingen van schepen door NL autoriteiten i.k.v. PSC (<7%)**	6,7%	6,3%	5,9%	5,6%	7,0%

* Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

** Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van buitenlandse schepen door Inspectie Verkeer en Waterstaat i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

¹ Er zijn in totaal 1017 inspecties uitgevoerd op Nederlandse schepen, op basis daarvan zijn 28 schepen aangehouden; een percentage van 2,8%. Het aantal aanhoudingen was gelijk aan dat in 2004.

- ² Het streven van het domein Koopvaardij is er op gericht om als vlaggenstaat bij de beste tien vlaggenstaten te behoren. In 2004 stond Nederland op de 7e plaats van de white List. Naar verwachting handhaaft Nederland zich ook in 2005 bij de tien best presterende landen. Overigens zijn de verschillen tussen de beste tien landen zeer gering.
- ³ Conform internationale afspraken moet sinds anderhalf jaar 95% van risicovolle scheepstypen zoals tankers, bulkcarriers en passagiersschepen bij eerste binnenkomst in een Paris MOU land na 12 maanden, uitgebreid worden geïnspecteerd. De inschatting dat de Nederlandse havens door 712 van deze categorie schepen zou worden aangedaan blijkt achteraf te hoog. Van de in totaal 307 te inspecteren schepen zijn er 287 geïnspecteerd (95,1%). Hiermee is de doelstelling gehaald.
- ⁴ Vergeleken met 2004 en voorgaande jaren laat 2005 een structurele daling zien van aanhoudingen van buitenlandse schepen in Nederlandse havens in het kader van Port State Controles. Het strengere inspectie regime in Nederlandse en andere Noord Europese havens leidt mogelijk tot een kwaliteitsverbetering van de buitenlandse schepen.

Inspecties Koopvaardij		Bron Inspectie VenW					
Subdomein	Indicator	Realisatie				Begroting	Vershil
		2002	2003	2004	2005	2005	2005
NL schepen	Certificerende inspecties				2 557	p.m.	n.b.
Buitenlandse koopvaardij schepen	Aantal PSC Inspecties*	1 395	1 355	1 437	1 380	>1 405	- 25 ¹
Bemanning	Beoordeling bemanningsplannen	139	279	268	244	150	94
Goederen/Gevaarlijke stoffen	Inspecties Gevaarlijke stoffen	2 207	2 545	2 381	2 466	2 400	66
	Broncontroles gevaarlijke stoffen	-	-	-	56	150	- 94 ²
Classificatie bureaus	Aantal inspecties	-	8		8	8	- 1

* Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van buitenlandse schepen door Inspectie Verkeer en Waterstaat i.k.v. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

¹ De norm van 1405 is nog gebaseerd op de norm geldend voor 2004. Deze norm is gebaseerd op 25% van het aantal buitenlandse schepen dat gemiddeld de afgelopen drie jaren de Nederlandse zeehavens heeft bezocht. Deze norm dient voor 2005 te worden bijgesteld op basis van het werkelijk aantal schepen dat de Nederlandse havens in 2005 hebben aangedaan. Op basis van het aantal schepen zal naar verwachting deze norm voor 2005 uitkomen op 1360, waarmee de norm is gehaald.

² In 2005 werd het domein Zeevaart belast met coördinatie van broncontroles die in voorgaande jaren deels door andere domeinen werden behandeld. Verder hebben frictieverliezen a.g.v. de reorganisatie het realiseren verder de voorgenomen productie Broncontroles bij Koopvaardij verder bemoeilijkt.

Domein Visserij

Het toezicht in het domein Visserij is gericht op vissersschepen, reders en bemanning. Het doel is zowel het aantal als de ernst van ongevallen in de visserij te reduceren, door een intensief inspectieregime en vergroting van het veiligheidsbewustzijn bij rederijen en bemanning.

Inspecties Visserij		Bron Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Vershil
		2003	2004	2005	2005	2005
Vissersschepen	Inspecties	2 520	2 472	2 100	2 800	- 700 ¹

¹ Het aantal schepen in dit domein neemt al jaren af. Verdere sanering van de branche is de voornaamste reden voor daling van bovenstaande inspectiecijfers.

Domein Binnenvaart

Het toezicht in het domein Binnenvaart is gericht op rederijen, binnenvaartschepen, bemanning, (gevaarlijke) lading en erkende deskundigenorganisaties en stelt zich ten doel de interne veiligheid op de binnenwateren te bewaken en waar mogelijk te verbeteren.

Inspecties Binnenvaart		Bron Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil
		2003	2004	2005	2005	2005
Rederijen	Bedrijfsbezoeken	–	–	64	40	24
Bemanning, binnenvaart schepen en goederen/gevaarlijke stoffen	Integrale controles	–	1 460	1 457	1 400	57
Binnenvaart schepen	Inspecties t.b.v. scheeps-certificaat	4 341	4 595	4 373	5 000	– 627
Erkende deskundigen organisaties	Inspecties	17	18	8	10	– 2

¹ Bedrijfsonderzoeken zijn in een tweetal thema-acties (vluchtwegen en overvulbeveiliging) zeer efficiënte instrumenten gebleken. Bevindingen hebben geleid tot overleg met de betrokken partijen en tot duidelijke verbetering van de naleving.

² De inspecties voor het scheeps-certificaat zijn vraagafhankelijk.

³ De binnenvaart kent inmiddels slechts 8 particuliere erkende instellingen welke allen in 2005 zijn geïnspecteerd.

Domein Waterbeheer

De Inspectie VenW – domein Waterbeheer ziet toe op de juiste toepassing van de Verkeer en Waterstaat wet- en regelgeving voor het waterbeheer, houdt daarbij rekening met eigen verantwoordelijkheden van burgers, bedrijven en andere overheden en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid

Inspecties Waterbeheer		Bron: Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil
		2003	2004	2005	2005	2005
RWS	Aantal integrale inspecties en evaluatie onderzoeken			5	6	– 1
	Aantal afgegeven vergunningen eigen werken	90	80	108	85	23

Domein Busvervoer

Het toezicht in het domein Busvervoer richt zich op ondernemingen, chauffeurs en voertuigen en draagt bij aan het verhogen van de vervoer-veiligheid en de externe veiligheid, de verbetering van concurrentie-voorwaarden en duurzaamheid van de markt en de sociale omstandigheden in het vervoer over de weg.

Toelating en continuering Bus		Bron Inspectie VenW					
Subdomein	Indicator	Realisatie				Begroting	Verschil
		2002	2003	2004	2005	2005	2005
Buschauffeurs en voertuigen	Passen Digitale Tachograaf	–	–	–	301	12 000	– 11 699

¹ Door de conciliatieprocedure voor wijziging van de Europese verordening rij- en rusttijden is de verplichte invoering van de nieuwe digitale tachograaf in de Europese Unie uitgesteld tot 1 mei 2006, waar oorspronkelijk 2005 als uitvoeringsjaar werd genoemd.

Inspecties Bus		Bron Inspectie VenW					
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil	
		2002	2003	2004	2005	2005	2005
Busonder nemingen Buschauffeurs en voertuigen	Bedrijfscontrole	209	212	181	223	200	23
	Onderzoek beperkte verg. houders	–	–	–	1	40	– 39 ¹
	Reguliere wegcontroles	1 354	1 927	1 648	1 651	1 500	151
	Pendelcontrole	–	417	460	269	500	– 231 ²

¹ Door een voorgenomen wijziging van wetgeving is geen prioriteit gegeven aan dit product.

² Bij het opstellen van de begroting is uitgegaan van een 50/50 aandachtsverdeling voor inspecties binnen de domeinen Bus en Taxi. Na herprioritering tengevolge van te realiseren bezuinigingen is ingezet op 35% Bus en 65% Taxi.

Wegcontroles busvervoer	2003	2004	2005
Aantal reguliere wegcontroles	1 927	1 648	1 651
Overtredingspercentage	15,4	16,9	21,3 ¹

Bron: Inspectie VenW

¹ De stijging komt met name voort uit vastgestelde overtredingen blijkend uit de registratiebladen Tachograaf. In verband met het zgn. Skills-arrest (dit houdt in dat de reistijd van huis naar de plaats waar het voertuig wordt overgenomen als werktijd geldt) werd hier extra op gecontroleerd en werden in 2005 216 overtredingen geconstateerd.

Kernbepalingen Bus: 1947 reguliere/pendel wegcontroles		aantal overtredingen 2005	Overtredings percentage
Vergunning	onderneming	30	1.5%
	vergunningbewijs	78	4.0%
	chauffeuseisen	72	3.7%
Veiligheid	rij- en rusttijden	297	19.1%
	keuring voertuig	45	2.3%

Bron: Inspectie VenW

Domein Taxivervoer

Het toezicht richt zich op ondernemingen, chauffeurs, voertuigen en passagiers. De Inspectie VenW streeft naar een betrouwbare, vakbekwame en veilige taximarkt, waarbinnen eerlijke concurrentievoorwaarden gelden.

Inspecties Taxi		Bron Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil
		2003	2004	2005	2005	2005
Taxiondernemingen	Bedrijfscontroles en -onderzoeken	119	138	321	265	56 ¹
Taxichauffeurs Taxivoertuigen	Wegcontroles	4 813	3 500	4 015	4 000	15 ¹

¹ Bij het opstellen van de begroting is uitgegaan van een 50/50 aandachtsverdeling voor inspecties binnen de domeinen Bus en Taxi. Na herprioritering tengevolge van te realiseren bezuinigingen is ingezet op 35% Bus en 65% Taxi.

Wegcontroles taxivervoer	2002	2003	2004	2005
Aantal reguliere wegcontroles	5 373	4 813	3 500	2 972*
Overtredingspercentage	39,8	34,0	33,5	34,7

* exclusief thema acties zoals taxameter en tarieven, rolstoelvervoer etc. (1983 controles)
Bron: Inspectie VenW

Domein Goederenvervoer

In het domein Goederenvervoer is het toezicht gericht op ondernemingen, chauffeurs en overig personeel, voertuigen, gevaarlijke stoffen en overige goederen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat stelt zich tot doel het relatieve aandeel van het goederenvervoer bij 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.

Toelating en continuering Goederenvervoer		Bron Inspectie VenW					
		Realisatie				Begroting	Verschil
Subdomein		2002	2003	2004	2005	2005	2005
Goederen	Passen Digitale Tachograaf	–	–	–	1 985	79 311	– 77 320 ¹
	Ontheffingen gevaarlijke stoffen	22	11	19	17	10	7

¹ Door uitstel van de verplichte invoering in de Europese Unie van de nieuwe digitale tachograaf tot 1 mei 2006, zijn slechts 1985 passen verstrekt.

Inspecties Goederenvervoer		Bron Inspectie VenW					
		Realisatie				Begroting	Verschil
Subdomein	Indicator	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Ondernemingen het goederen vervoer Chauffeurs, vrachtwagens en goederen	Bedrijfsonderzoeken	1 652	1 412	1 480	398	623	– 225 ¹
	Bedrijfsonderzoeken Weigh in Motion	–	–	799	253	485	– 232 ¹
	Wegcontroles op overbelading	4 396	2 542	849	465	650	– 185 ¹
	Integrale wegcontroles	20 952	14 002	17 444	10 736	8 373	2 363
	Broncontroles gevaarlijke stoffen	188	206	215	190	193	– 3
Goederen	Basismetingen	8 605	5 961	6 942	8 094	7 500	594

¹ Op basis van risicoanalyse is prioriteit gegeven aan integrale wegcontroles en basismetingen, de overige onderzoeken zijn hierdoor verminderd.

Wegcontroles overbelading	2003	2004	2005
Aantal reguliere wegcontroles	2 838	849	566
Overtredingspercentage	54,8	45,7	42,2

Bron: Inspectie VenW

Bovenstaand overzicht laat een dalende trend zien van het overtredingspercentage m.b.t. overbelading. De laatste jaren is op basis van risicoanalyses prioriteit gegeven aan inspecties Gevaarlijke stoffen wegvervoer, dit verklaart tevens het dalende aantal inspecties bij overbelading.

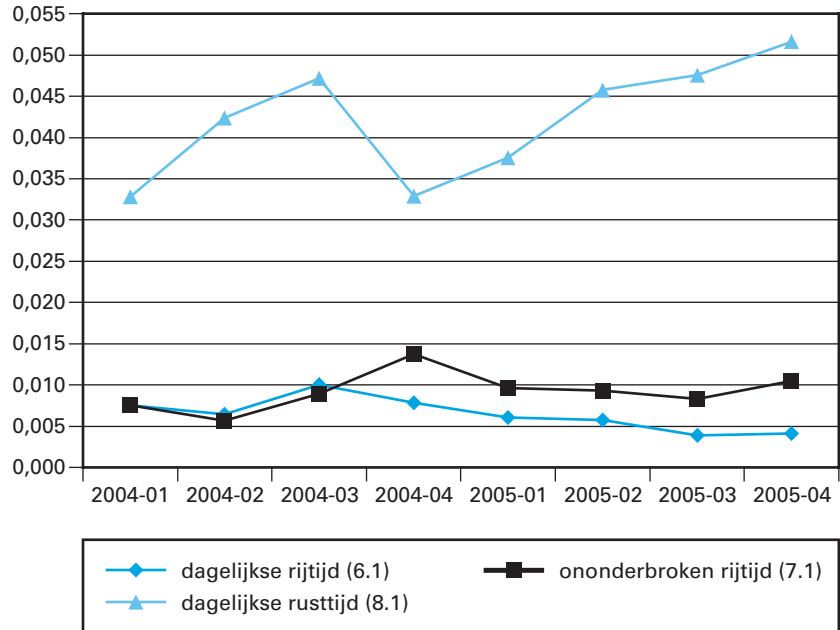
Indeling van geconstateerde overtredingen gevaarlijke stoffen naar type overtreding					
Type omschrijving overtreding	aantal	%	Type omschrijving overtreding	aantal	%
1 Stuwage/segregatie	139	15,83%	2 Vervoerdocument	229	26,08%
1 Lekkage (gev. resten buitenz. verpakking)	15	1,71%	2 Uitrusting voertuig	168	19,13%
1 Verpakkingsvoorschriften	11	1,25%	2 Etiketten/opschriften verpakking	95	10,82%
1 Gedragsregels (passagiers/roken)	11	1,25%	2 Opschriften/etikettering voertuig	84	9,57%
1 Vakbekwaamheid	11	1,25%	2 Gevarenkaart	65	7,40%
1 Negeren routing/tunnelverbod	9	1,03%	2 Overig	13	1,48%
1 Voertuig toegelaten	5	0,57%	2 Overige documenten	8	0,91%
1 Stof toegelaten/classificatie	4	0,46%	2 Vrijstellingen	6	0,68%
1 Verpakkingsconstructie test	3	0,34%	2 Overig voertuig	1	0,11%
1 Vulling (over- ondervulling/overbelading)	1	0,11%			
Totaal	209	23,8%		669	76,2%

Bron: Inspectie VenW

Het gemiddeld overtredingspercentage is nagenoeg gelijk aan 2004. Positief is het gegeven dat het aantal type 1 overtredingen t.o.v. 2004 licht (6,9% punt) is gedaald.

Totaal aantal voertuigen geïnspecteerd met gevaarlijke stoffen	1 857
waarbij overtreding GS-wetgeving	521
overtredingspercentage	28,1%
Totaal aantal overtredingen	878
Aantal overtredingen per negatieve staande houding	1,7

Overtredingpercentages transportinspecties Atb-v 1999-2005



Bron inspectie VenW

Domein Luchthaven en luchtruim

Het toezicht in het domein Luchthaven en luchtruim richt zich op de luchtvaartterreinen, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en luchtvaartmeteorologie. Het doel is het waarborgen en waar mogelijk verhogen van de interne veiligheid op de luchtvaartterreinen en van de veiligheid van het luchtruim.

Inspecties Luchthaven en Luchtruim		Bron Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil
		2003	2004	2005	2005	2005
Luchthavens	Inspecties inrichting en uitrusting vliegvelden	51	36	17	48	- 31
	Veiligheidsinspecties luchtvaartterreinen	65	83	45	61	- 16
	Inspecties grondafhandeling	100	120	17	73	- 56
	Goedkeuring gebruiksplannen	13	24	13	13	0
	Rapportages naleving milieuregels	38	36	20	41	- 21
	Luchtruiminspecties toezicht luchtruim	3	5	5	4	1
	Veiligheidsinspecties luchtruim	-	10	10	10	0
	Examen Commissie Luchtverkeersdienstverlening	50	40	34	30	4

¹ Vanwege de invoering van de Regeling certificering luchtvaartterreinen is er een aantal inspecties vervangen door veiligheidsaudits t.b.v de certificering en geboekt onder vergunningen en ontheffingen.

² De reden van de achterstand is dat door de grote uitstroom van medewerkers er in 2005 veel vacatures zijn ontstaan. Inmiddels zijn de meeste vacatures vervuld, echter nieuwe medewerkers dienen eerst intern opgeleid te worden alvorens zij volledig inzetbaar zijn.

³ Een aantal rapportages zijn gebundeld tot één rapportage, waardoor er in 2005 minder rapportages zijn uitgebracht.

Domein Luchtvaartmaatschappijen

Het toezicht in het domein luchtvaartmaatschappijen richt zich op Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, ballonvaartbedrijven, rondvluchtbedrijven, opleidingsinstellingen en vluchtsimulators. Het doel is het waarborgen van de veiligheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten.

Inspecties Luchtvaartmaatschappijen		Bron Inspectie VenW						
Subdomein	Indicator	Realisatie				Begroting	Verschil	
		2002	2003	2004	2005	2005	2005	
Luchtvaartmaatschappijen	Inspecties VtV-AOC	–	313	297	195	312	– 117	1
	Inspecties SAFA-, SAGA- & SANA	198	279	277	257	309	– 52	1
	Integrale inspecties gevaarlijke stoffen	2 093	2 452	1 929	1 422	1 750	– 328	1
	Boordcontroles gevaarlijke stoffen	280	265	280	284	275	9	
	Broncontroles gevaarlijke stoffen	280	265	280	61	100	– 39	2
	Transit-vrachtinspecties gevaarlijke stoffen	150	236	219	226	225	1	
	Segmentselectie controles gevaarlijke stoffen	95	106	127	154	150	4	
	Controle op consistentie lading/documenten	–	102	150	106	150	– 44	1
	Ballonvaartbedrijven	Inspecties (VtV-NL)	–	10	72	2	35	– 33
Vluchtnabootsers	Inspecties herkwalificatie vluchtnabootsers	–	–	–	102	101	1	
Luchtvaartmaatschappijen	Inspecties luchtvaartvertoningen		6	4	2	2	0	
Opleidingsinstellingen	Inspecties vliegeropleidingen	–	122	77	59	80	– 21	4

¹ Voornaamste reden voor deze afwijking is een tijdelijk capaciteitstekort, dat inmiddels weer is aangevuld.

² De afwijking kan verklaard worden door de gehanteerde begrippen; bij de planning is uitgegaan van het aantal locaties dat wordt bezocht terwijl bij de realisatie het aantal erkenninghouders onderwerp van controle is. Van de 61 erkenninghouders heeft het merendeel meerdere locaties.

³ Uit een medio 2005 gehouden evaluatie is gebleken dat het risico bij ballonvaartbedrijven beperkt is. Hierdoor is zeer beperkt geïnspecteerd op ballonvaartbedrijven en is meer inspanning gestoken in overige inspecties.

⁴ Inspecties vliegeropleidingen bestaat uit drie onderdelen; praktijklessen, interne processen en theorielessen. De lagere realisatie doet zich met name voor bij de inspecties van praktijklessen. Dit is veroorzaakt door een afname van het aantal leerlingen van praktijklessen.

Domein Luchtvaarttechnische bedrijven

Het toezicht in het domein luchtvaarttechnische bedrijven richt zich op organisaties die vliegtuigen en vliegtuigonderdelen ontwerpen, bouwen en onderhouden en op ontwerpen zelf. Daarnaast wordt er toegezien op de vakbekwaamheid van onderhouds- en ontwerp personeel en op organisaties die onderhoudspersoneel opleiden. Doel is het waarborgen van de veiligheid van luchtvaartproducten en -ontwerpen, de kwaliteit van opleidingsinstellingen en de vakbekwaamheid van onderhouds- en ontwerp personeel.

Inspecties Luchtvaart technische bedrijven				Bron Inspectie VenW			
Subdomein	Indicator	Realisatie				Begroting	Verschil
		2002	2003	2004	2005	2005	2005
Luchtvaarttechnisch bedrijf Erkenningen opleidings- instellingen onderhouds- personeel	Inspecties	–	425	442	549	482	67 ¹
	Inspecties	–	150	194	279	219	60 ²

¹ In 2005 heeft de transitie van JAR-OPS naar PART-M subpart G plaatsgevonden voor wat betreft managementorganisaties. Dit heeft tot veel extra on-deks inspecties geleid, dit was niet voorzien.

² In 2005 zijn meer examens goedgekeurd dan gepland. Voor erkende opleidingen en voor de grote luchtvaart worden alle examenopgaven geëvalueerd om zeker te stellen dat aan internationale regelgeving wordt voldaan. In 2006 zal het aantal te evalueren examens alleen maar verder toenemen.

Domein Rail

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.

Inspecties Rail		Bron Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil
		2003	2004	2005	2005	2005
Nederlandse Spoorwegen en overige personen- en goederenvervoerders Machinisten en overig personeel, Railvoertuigen, Reizigers en goederen Prorail Notified bodies	Vooronderzoeken	1 490	1 377	928	1 600	– 672 ¹
	Bedrijfsonderzoeken	780	691	592	800	– 208 ²
	Ongevalsonderzoeken uitgebreid	17	22	20	30	– 10 ³
	Ongevalsonderzoeken standaard	271	261	269	240	29
	Thema inspecties	11	8	7	10	– 3 ⁴
	Standaardinspecties	2	17	17	25	– 8 ⁴
	Actuele inspecties	4	46	37	50	– 13 ⁴
	Inspecties gevaarlijke stoffen	1 293	806	682	700	– 18

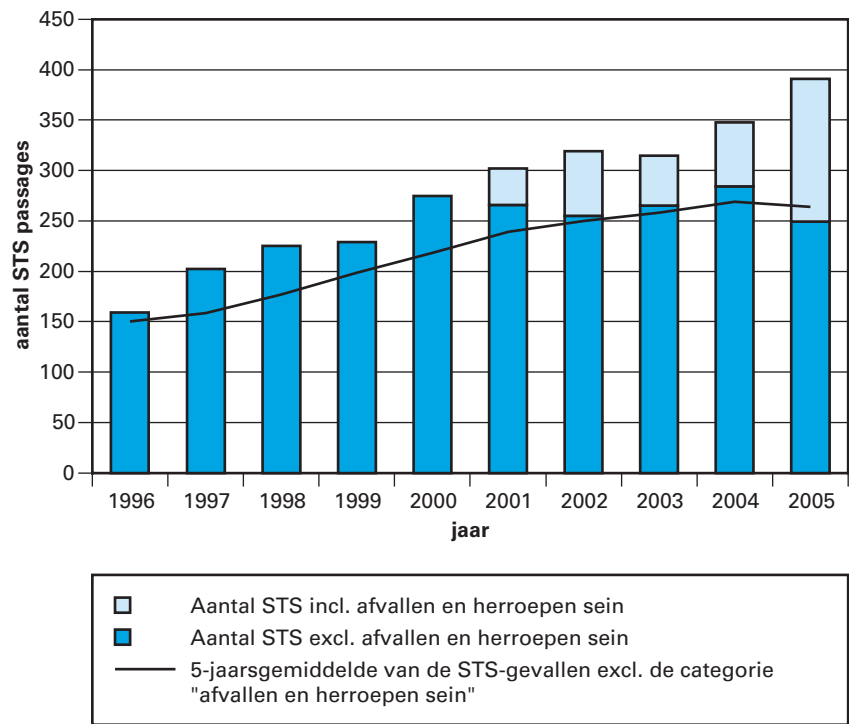
¹ In de loop van 2005 is besloten de registratie en uitvoering van vooronderzoeken naar materieel veiligheidsstoringen te staken. Reden hiervan is met name de onvolledige melding van genoemde voorvallen door betrokken spoorwegondernemingen, alsmede het geringe rendement uit genoemde vooronderzoeken. Hierdoor is het aantal in vooronderzoek genomen voorvallen afgenomen met ruim 600.

² In de loop van 2005 is besloten de registratie en uitvoering van vooronderzoeken veiligheidsstoringen van materieel te staken. Reden hiervan is met name de onvolledige melding van genoemde voorvallen door betrokken spoorwegondernemingen, alsmede het geringe rendement uit genoemde bedrijfsonderzoeken. Hierdoor is het aantal afgeronde bedrijfsonderzoeken afgenomen met ruim 300.

³ Het aantal afgeronde uitgebreide ongevalsonderzoeken is achtergebleven, vanwege drie achtereenvolgende ontsporingen te Amsterdam. De complexe onderzoeken naar deze drie ontsporingen zijn allen binnen de gestelde termijn afgerond. Dit heeft echter in de periode juni 2005 t/m oktober 2005 een aanzienlijk percentage van de beschikbare onderzoekscapaciteit gevegd. Bovendien zijn met name in het 4e kwartaal van 2005 noodzakelijkerwijs nog een groot aantal nieuwe onderzoeken opgestart. Ook dit heeft zijn weerslag gehad op de afronding van andere lopende onderzoeken.

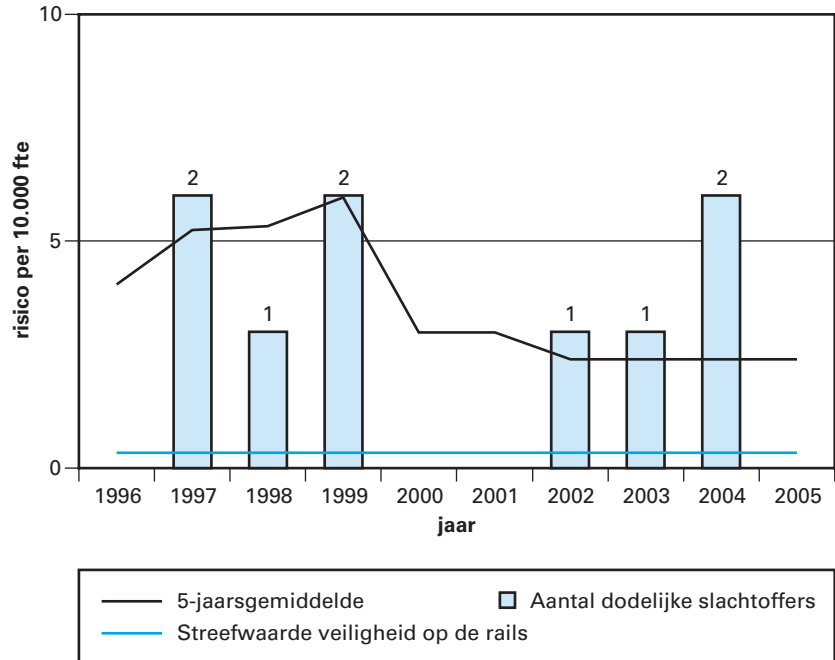
⁴ De numerieke productie heeft te lijden gehad onder een combinatie van de volgende factoren: herformulering inspectieproces en vertraging afronding van inspecties, waardoor de jaargrens wordt overschreden.

Aantal stoptonend seinpassages (STS)



De al jaren stijgende trend van het aantal roodsein passages of stop-tonend sein passages (STS) is in 2005 doorgezet. Een nuancering is echter op zijn plaats. De stijging van het aantal meldingen is te wijten aan een categorie STS die vrijwel geen veiligheidsgevolgen heeft, te weten «afvallen en herroepen sein». Het aantal STS exclusief «afvallen of herroepen sein» is t.o.v. 2004 licht gedaald.

Risico voor baanwerkers; aantal dodelijke slachtoffers per 10 000 fte.



Bovenstaand figuur geeft het jaarlijkse risico van baanwerkers weer, uitgedrukt in aantal dodelijke slachtoffers per 10 000 fte. Baanwerk. Voor de volledigheid zijn in de grafiek ook de absolute aantallen slachtoffers weergegeven.

In 2005 zijn er geen dodelijke slachtoffers gevallen, het 5 jaarsgemiddelde is gelijk gebleven t.o.v. 2004 en ligt nog boven de vastgestelde streefwaarde.

Domein Tram/Metro

Het toezicht in het domein Tram/Metro richt zich op de veiligheid van nieuwe tram- en metrolijnen voor dat deze in gebruik worden genomen, railvoertuigen, personeel en reizigers. Het doel is het voorkomen en beperken van letsel en schade in en door tram/metroverkeer.

Inspecties Tram/Metro		Bron Inspectie VenW				
Subdomein	Indicator	Realisatie			Begroting	Verschil
		2003	2004	2005	2005	2005
Tram/Metro	Thema inspecties	-	-	0	1	- 1 ¹
	Standaard inspecties	-	-	0	2	- 2 ¹
	Actuele inspecties	-	-	2	5	- 3 ¹

¹ Het verschil tussen planning en realisatie is veroorzaakt doordat bij de invulling van de inspecties bleek dat er onduidelijkheid bestond over de exacte bevoegdheden van Inspectie VenW. Inmiddels is hierover meer duidelijkheid verkregen.

6. NIET-BELEIDSARTIKELN

19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS EN BDU

19.01 Budgettaire gevolgen van beleid

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de BDU verantwoord. Wat betreft de bijdragen aan het Infrastructuurfonds is het niet zinvol deze toe te rekenen aan de beleidsartikelen. Wel zijn in de Infrastructuuragenda de uitvoeringsprioriteiten opgenomen, waarbij zo veel mogelijk samenhang met de beleidsdoelstellingen in de begroting van VenW is aangegeven. De bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar.

Als gevolg van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer 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-/vervoerproblemen.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
19 Bijdrage aan IF en BDU				Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	3 789 756	4 101 552	4 116 936	7 346 242	6 830 487	515 755
Uitgaven	3 789 756	4 101 552	4 116 936	5 841 211	5 399 389	441 822
19.01 Bijdrage aan het IF	3 789 756	4 101 552	4 116 936	4 372 534	3 963 986	408 548 ¹
19.02 Bijdrage aan de BDU				1 468 677	1 435 403	33 274

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ Het grootste deel van de opgenomen saldomutatie bestaat uit een toevoeging uit de aanvullende post van Financiën ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW.

20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

20.01 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
20 Nominaal en onvoorzien	Realisatie				Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	0	0	0	0	61 799	- 61 799
Uitgaven	0	0	0	0	61 799	- 61 799
Loonbijstelling	0	0	0	0	0	0
Prijsbijstelling	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0	0	61 799	- 61 799 ¹

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

¹ Ter uitvoering van de amendementen van het lid Hermans c.s. (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 800 XII, nr. 44 en 29 800 A, nr. 38) is € 60 mln. aan de verplichtingen- en uitgavenraming van het onderdeel onvoorzien toegevoegd onder gelijktijdige verlaging van artikel 19 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds en BDU. Vervolgens is deze € 60 mln. overeenkomstig het gestelde in de amendementen in de eerste supplettoire begroting over 2005 overgeboekt naar het Infrastructuurfonds.

Het resterende in de begroting geraamde bedrag is in het verslagjaar voor een deel binnen de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) ingezet voor niet voorziene uitgaven.

21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

21.01 De departementale staftaken

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten verantwoord die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bestuursondersteunende en bestuursneutrale staftaken.

Bestuursondersteunende staftaken

Hieronder vallen de taken uitgevoerd op basis van een professionele deskundigheid voor de ambtelijke en politieke leiding.

De centrale staven met een strategisch en beleidsondersteunend karakter focussen zich op de volgende hoofdprocessen:

- verkenning en beleidsontwikkeling;
- kaderstelling en regelgeving;
- monitoring en control;
- advisering.

Bestuursneutrale staftaken

Hieronder vallen de stafdiensten verenigd in een «Shared Services Organisatie» die taken uitvoeren die verbonden zijn aan de departementale werkkorganisatie als geheel:

- het uitvoeren van facilitaire zaken;
- verzorgen van ICT-dienstverlening;
- salarisvoorziening en advisering;
- bestuursneutrale taken op personeel en financieel gebied.

Niet toerekenbare activiteiten van de departementsonderdelen.

Hieronder vallen de algemene uitgaven van DG Personenvervoer, DG Goederenvervoer, DG Luchtvaart en DG Water, voor zover niet toe te rekenen aan de beleidsartikelen. De algemene uitgaven bestaan voornamelijk uit apparaatuitgaven van de directeuren-generaal van VenW en de daaraan verbonden stafondersteuning.

21.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
21 Algemeen departement				Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	252 537	246 449	217 178	227 039	195 202	31 837
Uitgaven	220 936	234 172	218 377	225 515	204 889	20 626
21.01 Programma-uitgaven	61 676	61 493	55 273	57 284	45 392	11 892
<i>21.01.01 Voorlichting</i>	8 560	4 788	6 068	6 354	5 334	1 020
<i>21.01.02 Externe oriëntatie</i>	1 238	1 626	1 361	2 376	1 737	639
<i>21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling</i>	2 316	1 537	389	1 090	1 276	- 186
<i>21.01.04 Internationale Zaken</i>	2 979	2 999	1 076	456	1 300	- 844
<i>21.01.05 Bijdragen derden</i>	20 870	23 277	10 381	7 196	12 565	- 5 369
<i>21.01.06 Generieke informatiesystemen</i>	21 979	23 909	29 718	34 236	17 278	16 958
<i>21.01.08 HGIS</i>		0	1 950	2 067	2 145	- 78
<i>21.01.10 Regeringsvliegtuig</i>	3 736	3 357	4 330	3 509	3 757	- 248
21.02 Apparaatsuitgaven	159 260	172 679	163 104	168 231	159 497	8 734
<i>Departementale uitgaven en ontvangsten</i>						
<i>21.02.01 Strategisch beleids-, planning en control-taken</i>	28 798	50 585	72 100	65 868	80 625	- 14 757
<i>21.02.02 Departementale en facilitaire taken</i>	105 822	96 597	74 646	86 899	58 970	27 929
<i>Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen</i>						
<i>21.02.03 Personeel en materieel DGP</i>	8 981	9 172	5 759	5 185	7 385	- 2 200
<i>21.02.04 Personeel en materieel DGL</i>	4 136	4 276	3 017	0	2 929	- 2 929
<i>21.02.05 Personeel en materieel DGTL</i>	8 339	8 072	4 986	7 925	6 092	1 833
<i>21.02.06 Personeel en materieel DGTP</i>	0	0	0	0	0	0
<i>21.02.07 Personeel en materieel DGWater</i>	3 187	3 977	2 596	2 354	3 496	- 1 142
21.03 Ontvangsten	21 865	22 765	6 802	13 359	10 033	3 326
<i>21.03.01 Ontvangsten DGP</i>	770	503	24	18	279	- 261
<i>21.03.02 Ontvangsten regeringsvliegtuig</i>	1 391	1 089	1 155	1 083	1 040	43
<i>21.03.03 Ontvangsten DGTL</i>	496	745	871	667	91	576
<i>21.03.04 Overige ontvangsten</i>	2 939	7 042	960	2 613	1 683	930
<i>21.03.05 Bijdrage FES</i>	16 265	13 295	2 927	8 740	6 940	1 800
<i>21.03.06 Ontvangsten DGWater</i>	3	91	128	21	0	21
<i>21.03.07 Ontvangsten SSO</i>	0	0	737	217	0	217

Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ De hogere realisatie van de betalingsverplichtingen ten opzichte van de raming in de ontwerpbegroting staat in directe relatie met de hogere kasrealisatie op dit artikel. Voorts is het meerjarige contract met betrekking tot de exploitatie en onderhoud van het regeringsvliegtuig in het verslagjaar vastgelegd.
- ² De lagere realisatie is veroorzaakt doordat een aantal internationale activiteiten en projecten binnen VenW vertraagd op gang zijn gekomen en doordat VenW medewerkers in tegenstelling tot de verwachting later zijn gedetacheerd bij Internationale organisaties (detacheringspool).
- ³ De lagere realisatie wordt voor € 4 mln. veroorzaakt door de overboeking van het budget van de Raad van de Transportveiligheid naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. Daarnaast zijn er diverse bijdragen aan derden lager uitgevallen.
- ⁴ De hogere realisatie is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de implementatie van het SAP. Voor het grootste deel zijn hiervoor, door middel van overboekingen uit budgetten van andere onder VenW ressorterende diensten, in de voorgaande suppletore begrotingen over 2005 gelden aan dit onderdeel toegevoegd.
- ⁵ De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door enerzijds overboekingen (binnen de begroting van VenW) ten behoeve van het SAP, de kosten van het Service Level Agreement (SLA) en E-Government. Anderzijds zijn lagere uitgaven verricht voor de huisvesting van de Bestuurskern en voor postactieven alsmede door een lager beroep op het sociaal flankerend beleid in het kader van de veranderopgave.
- ⁶ Ten laste van dit onderdeel zijn meer uitgaven verricht dan oorspronkelijk geraamd door de volgende oorzaken:
 - SSO biedt naast haar basisvoorzieningen, basisplustdiensten aan. Deze plustdiensten voor het verzorgingsgebied genereren jaarlijks middelen voor SSO. Voor 2005 heeft SSO met de diverse partijen uit het verzorgingsgebied Service Level Agreements (SLA's) gesloten voor ca. € 8,8 mln.;
 - Voorts is het verzorgingsgebied van SSO in 2005 uitgebreid waarbij de bestuursneutrale taken (fte's en middelen) zijn overgeheveld voor ca. € 14,2 mln.;

- Met de overkomst van de Inspectie zijn alle lopende contracten door SSO geïventariseerd. Om de derden niet te benadelen is er een werkbudget gecreëerd. De uitputting van dit budget bedraagt € 5,4 mln.;
 - SSO verzorgt de 7-de en 8-ste tranche rijkstrainees voor het verzorgingsgebied. Door middel van budgetoverheveling van een afnemende dienst naar SSO vindt de financiering plaats (ca. € 0,6 mln.);
 - De financiering door de diensten van Balans (HRM) bedraagt in totaal ca. € 0,5 mln.;
- De hierboven genoemde gelden zijn door budgetoverboekingen aan dit onderdeel toegevoegd.
- Anderzijds zijn minder gelden uitgegeven door vertraging van het project herhuisvesting Bestuurskern en vertraging in de overkomst van dienstspecifieke systemen van de Inspectie naar SSO.
- ⁷ Per 1 april 2005 is de organisatorische samenvoeging van de Directoraten Goederenvervoer en Luchtvaart geëffectueerd. De begrootte apparaatsuitgaven van DGL (21.02.04) zijn samengevoegd met de apparaatsuitgaven van DGG (21.02.05). De benaming van het laatst genoemde onderdeel is daartoe gewijzigd in Personeel en materieel DGTL.
- De lagere realisatie ten opzichte van het totale budget van DGL en DGG is voornamelijk het gevolg van de plaatsingsdynamiek van het personeel.
- ⁸ In de begroting was nog rekening gehouden met ontvangsten ICT-serviceverlening door DGP voor andere diensten binnen VenW. Door de overgang van DGP/ICT naar SSO zijn deze ontvangsten niet gerealiseerd.
- ⁹ Per april 2005 is de organisatorische samenvoeging van de Directoraten Goederenvervoer en Luchtvaart geëffectueerd. De hogere ontvangsten zijn voornamelijk het gevolg van een ontvangst van de EU in de Vessel Traffic Services (VTS).
- ¹⁰ De hogere ontvangsten betreffen hoofdzakelijk de bijdragen van derden in de kosten van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, waarvan de kosten op 21.01.02 zijn verantwoord.
- ¹¹ Ten behoeve van de projecten Leven met water en Connekt zijn meer uitgaven verricht tot een bedrag van € 2,8 mln. dan werd verwacht. Hierdoor zijn uit het Fonds Economische Structuurversterking meer gelden voor de financiering van die projecten opgevraagd. Anderzijds waren de uitgaven voor het project Transumo € 1 mln. lager dan verwacht.
- ¹² Dit betreffen ontvangsten inzake inhoudingen van salaris met betrekking tot vervoersplannen, deelname aan IKAP-regelingen, terugstortingen leasecontracten, terugstortingen studievergoedingen etc.

21.03 Nadere toelichting bij de programma- en apparaatsuitgaven

De niet toerekenbare departementale activiteiten genereren de programma-uitgaven voorlichting, externe oriëntatie, departementaal onderzoek en ontwikkeling, internationale zaken, bijdragen aan derden, generieke informatiesystemen, het regeringsvliegtuig, strategische beleids-, planning en controletaken en departementale en facilitaire zaken.

21.04 Sturings- en beheersinstrumenten

Prestatiegegevens

Volume ambtelijk Personeel Departementale staf in fte's en prijs				
	Realisatie		Begroting	Verschil
	2004	2005	2005	2005
Geraamde begrotingssterkte ministerie van Verkeer en Waterstaat (fte)	12 603	11 557	13 131	- 1 574
Geraamde begrotingssterkte departementale staf (fte)	973	1 000	880	121
Bestuursneutrale staftaken (SSO)	388	501	344	158
Strategische staftaken (CEND)	585	499	536	- 37
Verhouding volume departementale staf vs volume personeel totaal ministerie VenW (%)	8%	9%	7%	2%
Geraamde begrotingssterkte ministerie van Verkeer en Waterstaat (x € 1000)	760 977	694 090	721 752	- 27 662
Geraamde begrotingssterkte departementale staf (x € 1000)	80 373	62 870	54 861	8 009
Bestuursneutrale staftaken (SSO)	19 017	24 724	17 861	6 863
Strategische staftaken (CEND)	61 356	38 146	37 000	1 146
Verhouding volume departementale staf vs volume personeel totaal ministerie VenW (%)	11%	9%	8%	1%
gemiddelde prijs per fte VenW (x € 1000)	60	60	55	5
gemiddelde prijs per fte departementale staf (x € 1000)	83	63	62	1

De afname op Verkeer en Waterstaat niveau komt voor 92% voor rekening van Rijkswaterstaat. Dit is vooral het gevolg van de kwaliteitsverbetering ten behoeve van de agentschapvorming. Voor de hele Verkeer en Waterstaat organisatie heeft vooral de FPU+ regeling tot veel uitstroom geleid. In het kader van het concentreren van de bestuursneutrale taken is een groot aantal medewerkers aan SSO overgedragen door de diensten IWV, DGP, DGTL, DGW, CenD. Voorts zijn er ook in het kader van de taakstelling taken komen te vervallen.

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (x € 1 000)						
				Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Huisvestingsuitgaven *) Bestuurskern **)	31 258	41 206	34 201	38 038	35 777	2 261

* Onder huisvestingsuitgaven worden de huurgelden, de exploitatie- en inrichtingskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend.

** Onderdeel van de huisvestingskosten van bestuurskern maken uit: Centrale Diensten, hoofdkantoor Inspectie VenW, DG Water, DG Personenvervoer, DG Luchtvaart, DG Goederenvervoer en Shared Services Organisatie.

Per medio 2005 is het verzorgingsgebied van SSO toegenomen. Met de overdracht van bestuursneutrale taken waaronder de locaties van IVW is de overschrijding te verklaren. Overigens dient opgemerkt te worden dat de energieprijzen in 2005 substantieel gestegen zijn. Daarnaast zijn er ook negatieve invloeden op de hogere uitgaven. Het herhuisvestingproject is vertraagd en zal zijn beslag krijgen in 2006.

Aantal uitkeringsgerechtigden binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat gebruik maakt van diverse regelingen						
				Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Postactieven*)	18 854	17 660	23 554	20 298	20 219	79
Aantal uitkeringsgerechtigden Postactieven	880	1 148	1 061	802	925	- 123

* WWV, FLO, WW, wachtgeldregeling en pensioenen.

Per saldo zijn er 123 personen minder ingestroomd in de regeling Postactieven.

Conform de geldende voorschriften wordt een deel van de functionele kosten van het Huis der Koningin op declaratiebasis in rekening gebracht bij Verkeer en Waterstaat en ten laste van de begroting van dit ministerie gebracht. Voor 2005 betreft het de volgende bedragen:

Extracomptabel overzicht uitgaven 2005 Huis der Koningin (in € 1 000)	
Functionele uitgaven koninklijk huis	5 163
Overige uitgaven: regeringsvliegtuig	275

Het betreffen enerzijds de uitgaven van hofpersoneel en anderzijds uitgaven die samenhangen met ondermeer het gebruik van auto's, paarden en rijtuigen. Deze uitgaven worden – voorzien van een accountantsverklaring – op grond van de Wet Financieel Statuut door de Thesaurier van H.M. de Koningin gedeclareerd bij Verkeer en Waterstaat.

22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

22.01 Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden uitvoeringsuitgaven verantwoord die niet eenduidig zijn toe te rekenen aan beleidsartikelen. Het betreffen hier overhead-uitgaven die noodzakelijk zijn om de Rijkswaterstaat-organisatie te laten functioneren. Verder worden op dit artikel onder andere de exploitatie-bijdragen verantwoord.

22.02 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)						
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie				Realisatie	Begroting	Verschil
	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Verplichtingen	216 590	286 053	206 360	210 018	194 854	15 164
Uitgaven	241 671	313 848	217 164	177 217	180 799	- 3 582
22.01 Programma-uitgaven	80 911	146 310	79 484	46 576	43 471	3 105
22.01.01 Exploitatiebijdragen	21 467	54 340	40 596	10 470	10 104	366
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie	18 949	16 473	15 620	15 207	17 843	- 2 636
22.01.03 Anticiperend onderzoek	24 132	16 921	16 784	16 721	12 756	3 965
22.01.04 Leenovereenkomst Infra	8 985	51 336	0	0	0	0
22.01.08 Buitenlandactiviteiten RWS	7 379	7 240	4 332	0	0	0
22.01.99 Overige programmauitgaven			2 152	4 178	2 768	1 410
22.02 Apparaatsuitgaven	160 760	167 538	137 680	130 641	137 328	- 6 687
22.03 Ontvangsten	21 934	63 698	11 419	6 406	10 948	- 4 542
- Ontvangsten indirecte app.uitgaven	8 023	6 795	5 041	2 779	8 906	- 6 127
- Ontvangsten exploitatiebijdragen	375	535	3 386	0	2 042	- 2 042
- Bijdragen AO en buitenlandactiviteiten	4 551	5 024	2 973	3 627	0	3 627
- Leenovereenkomst infra	8 985	51 336	0	0	0	0
- Diverse ontvangsten		8	19	0	0	0

Financiële toelichting bij de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- ¹ De achterblijvende kasrealisatie is een gevolg van een licht achterblijvende capaciteitsinzet van de regionale directies en met name eigen personeel.
- ² Een groot deel van het budget op dit artikelonderdeel wordt gebruikt om kennis extern in te kopen en ligt daarmee vast. In de loop van 2005 zijn aan dit artikel middelen toegevoegd zoals de jaarlijkse bijdrage (€ 3.1 mln.) van OCW en DGW voor de technologische instituten GeoDelft en het Waterloopkundig laboratorium. Daarnaast heeft een overboeking plaatsgevonden (van artikel 22.01.02) in verband met de structurele verhoging van de subsidie voor GeoDelft en de voorbereidingskosten van het Delta-instituut.
- ³ In samenwerking met de minister van Ontwikkelingssamenwerking is in 2005 gestart met een tweetal waterprojecten in Indonesië waardoor de uitgaven op dit artikel hoger zijn dan begroot.
- ⁴ Door de aard van deze veelal niet vooraf te ramen ontvangsten is het praktisch niet mogelijk het exacte begrotingsbedrag te realiseren.
- ⁵ De ontvangsten van de Stichting Buisleidingenstraat Zuid West Nederland zijn niet gerealiseerd in 2005.
- ⁶ De ontvangstverplichtingen blijven achter bij eerdere verwachtingen omdat de meerjarige afspraken voor waterprojecten in Indonesië (P3SW) nog niet zijn vastgelegd in de administratie.

7. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

De «Veranderopgave VenW» is de invulling van VenW van het Hoofddlij-nenakkoord Balkenende II en het Programma Andere Overheid. Deze veranderopgave heeft tot doel het versterken van de externe oriëntatie en de professionalisering van de organisatie en werkwijze gericht op de transformatie naar een departement van algemeen bestuur. Een drietal verbindingen staat centraal: die tussen VenW en de maatschappij, tussen VenW en de politieke omgeving en binnen VenW tussen de beleids-, uitvoerings- en inspectietaken. In 2005 zijn de inspanningen erop gericht geweest de doelstellingen van de veranderopgave te vertalen naar de praktijk. Deze hebben invulling gekregen bij een reeks van projecten, waaronder de Nota Mobiliteit en het prijsbeleid, Zuiderzeelijn, Ruimte voor de rivier, Zwakke schakels kust en het Toezichtarrangement Binnenvaart. Deze projecten dienen als voorbeeld van werken, houding en gedrag voor de rest van de organisatie.

De relatie met de maatschappij is onder meer terug te vinden in de inspraakmogelijkheden van burgers. In 2005 zijn 50 procedures begeleid en 39 hoorzittingen georganiseerd. In totaal zijn 14 761 reacties ingediend. Ook is een initiatief gestart om inspraak meer herkenbaar voor de burger en meer op maat voor het project te maken.

Tevens is in 2005 gewerkt aan de vermindering van regelgeving en administratieve lasten (zie paragraaf 4 Beleidsprioriteiten). Ook zijn initiatieven gestart voor digitalisering van vergunningverlening en de totstandkoming van één loket voor de watervergunning.

Binnen VenW is de sturing en beheersing van de bedrijfsvoering verbeterd door vereenvoudiging en standaardisering van de bedrijfsprocessen. Dit in de aanloop naar de invoering van een nieuw geautomatiseerd financieel bedrijfsvoeringssysteem voor het gehele ministerie – waarvoor in 2005 is proefgedraaid – en het verder bundelen van stafondersteuning en bestuursneutrale ondersteunende processen.

Per 1 januari 2006 is de baten-lastendienst Rijkswaterstaat (RWS) ingesteld. De vorming van de baten-lastendienst beoogt de publiekgerichte dienstverlening te bevorderen en het doelmatig werken beter zichtbaar te kunnen maken. Tevens beoogt de vorming van de baten-lastendienst de sturing tussen de beleids-DG's en RWS als uitvoeringsorganisatie te verbeteren door afspraken over producten en prestaties. De ontwikkeling van de sturingsrelatie tussen bestuurskern en RWS is nog niet geheel voltooid. In 2006 zal een verdere verfijning van deze sturingsrelatie plaatsvinden. Daarnaast behoeft het beheer van de innovatieve contracten nog aandacht.

Binnen VenW voldeed het materieel beheer op onderdelen niet aan de gestelde eisen. Dit leidde ertoe dat de Algemene Rekenkamer in 2005 een bezwaaronderzoek hiernaar instelde. Op vele fronten werd het afgelopen jaar gewerkt om het materieel beheer op orde te krijgen. Dat de reeds genomen maatregelen effectief waren, bleek uit de eerste fase van het bezwaaronderzoek materieel beheer, waarvan het rapport op 12 oktober 2005 door de Algemene Rekenkamer aan de Tweede Kamer is aangeboden. Deze rapportage handelde met name over het materieel beheer bij RWS. In de tweede fase van het bezwaaronderzoek zal de Algemene Rekenkamer voor het gehele departement een uitspraak doen over de kwaliteit van het materieel beheer. Voor een meer uitgebreide rapportage

over de implementatie van aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot verschillende aspecten van de bedrijfsvoering, waaronder het materieel beheer, van VenW wordt verwezen naar bijlage 2 van dit jaarverslag.

De Directoraten-generaal Goederenvervoer en Luchtvaart zijn per 1 april 2005 samengevoegd tot één Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart. De samenvoeging bood tevens de gelegenheid het financieel beheer steviger in de organisatie te verankeren. Hiertoe is een stuurgroep financieel beheer ingesteld. Te verbeteren punten betreffen de kwaliteit van de prestatieverklaringen, het tijdig aangaan van verplichtingen en het contractenbeheer.

In 2005 is door de Inspectie Verkeer en Waterstaat verder invulling gegeven aan de omvorming naar een moderne inspectieorganisatie met meer kwaliteit, meer synergie en minder mensen. Deze veranderingen hadden zowel betrekking op structuur en cultuur van de organisatie. In dit kader zijn onder meer de bedrijfsvoeringstaken gebundeld en zijn bestuursneutrale taken op het terrein van facilitaire zaken, HRM en ICT overgedragen aan de Shared Services Organisatie VenW. Tevens zijn in 2005 de voorbereidingen in gang gezet voor de omvorming van de Inspectie VenW naar een baten-lastendienst per 1 januari 2007. In 2005 is voorts veel energie gestoken in het verder verbeteren van het financieel beheer. Specifieke aandacht ging uit naar het verbeteren van de ontvangstenprocessen. De opzet van deze processen is toereikend geregeld, maar de werking ervan behoeft nog aandacht.

Naar aanleiding van het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) is in november 2005 aan de Tweede Kamer een brief gestuurd waarin is aangegeven welke acties door VenW naar aanleiding van de TCI zijn ondernomen om te komen tot een betere projectbeheersing van de grote projecten (Kamerstuk 2005–2006, 29 283, nr. 37).

In het najaar van 2005 is het proces van totstandkoming van de prestatiegegevens in de begroting door VenW geaudit. Dit heeft enkele aandachtspunten opgeleverd ten aanzien van de afstemming en de afspraken over vastlegging tussen de betrokken partijen. Gezien het belang dat aan de betrouwbaarheid van de prestatiegegevens wordt gehecht zullen dergelijke audits periodiek worden herhaald in lijn met de eisen die hieraan door de Tweede Kamer in 2006 worden gesteld.

Het afgeven van rechtmatigheidsverklaringen bij de jaarrekening door de RWT's binnen het beleidsterrein van VenW over het boekjaar 2005 is in een aantal gevallen nog niet gerealiseerd. Deels is dit een gevolg van onvoorziene vertraging in wetgevingsprocessen alsmede van prioritering. Er zijn acties in gang gezet om voor zover mogelijk voor het boekjaar 2006 de gewenste situatie te bereiken.

Onderdeel van de Veranderopgave is de vermindering van personeel. Eind 2005 is de bezetting van VenW afgenomen met 1 046 fte (van 12 603 naar 11 557) ten opzichte van eind 2004.

In lijn met het interdepartementale project «Meer focus op Externe Inhuur» is in 2005 erop ingezet dat meer dan tot nu toe sprake is van een selectief gebruik van externen.

Overzicht van personele bezetting (in fte's)		
	31-12-2004	31-12-2005
Beleid (incl. centrale stafdiensten)	2 059	2 048
Uitvoering	9 616	8 656
Handhaving	928	853
Totaal VenW	12 603	11 557

Gezien de nieuwe taken die het departement erbij heeft gekregen, alsmede de kennisuitstroom die het gevolg is van het vertrek van vakkundig personeel bij met name RWS, blijkt dat de bezetting zoals deze ultimo 2005 is, te gering is. De jaren 2006 en 2007 zullen in het teken staan van de aanvulling van de expertise die VenW heeft verloren en deze aan te laten sluiten op de huidige behoefte. Uiteraard binnen de grenzen van de taakstellingen van Balkenende I en II. In begroting 2007 zal VenW op dit onderwerp terugkomen.

DEEL C. DE JAARREKENING

8. Verantwoordingsstaten

8.1 Departementale verantwoordingsstaat 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in € 1.000		(1)		(2)		(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Verplichtingen	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
TOTAAL		6 474 044	118 811	6 918 243	112 658	444 199	- 6 153
Beleidsartikelen							
1 Veilig goederenvervoer	11 583	15 184	962	11 606	417	- 3 578	- 545
2 Versterking netwerk goederenvervoer	6 637	9 745		5 918	10 385	- 3 827	10 385
3 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	15 035	18 622		14 066	136	- 4 556	136
4 Duurzaam goederenvervoer	7 978	12 275		8 089	970	- 4 186	
5 Veilig personenvervoer	49 037	38 626		37 117	146	- 1 509	146
6 Versterking netwerk personenvervoer	12 530	12 530		9 969	200	- 2 561	200
7 Klantgerichte personenvervoermarkt	221 433	201 542	643	308 548	5 001	107 006	4 358
8 Duurzaam personenvervoer	7 632	25 719		20 558	270	- 5 161	270
9 Veilige luchtvaart	10 680	9 297	33	10 208	13	911	- 20
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk	28 571	28 571	3 306	34 029	7 678	5 458	4 372
11 Effectief werkend luchtvaartbestel	5 925	5 925	25	3 741	21	- 2 184	- 4
12 Duurzame luchtvaart	56 067	56 067	63 612	37 011	48 657	- 19 056	- 14 955
13 Veiligheid water	7 549	8 155		4 551	24	- 3 604	24
14 Waterbeheer	36 909	37 738	454	36 571	1 221	- 1 167	767
16 Weer, klimaat en seismologie	30 256	29 520	454	29 003	480	- 517	26
17 Ruimtevaart	4 917	14 865	454	19 956	7 220	5 091	
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	100 540	102 787	28 341	83 360	18 244	- 19 427	- 10 097
Niet-beleidsartikelen							
19 Bijdrage aan Infrastructuurfonds en BDU	6 830 487	5 399 389		5 841 211		441 822	
20 Nominale en onvoorzien	61 799	61 799				- 61 799	
21 Algemeen departement	195 202	204 889	10 033	225 515	13 359	20 626	3 326
22 Algemeen Uitvoeringsorganisatie	194 854	180 799	10 948	177 216	6 406	- 3 583	- 4 542

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (€ 1.000)

8.2 Samenvattende verantwoordingsstaat 2005 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in € 1.000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie ¹	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
Baten-lastendienst KNMI			
Totale baten	40 546	44 975	4 429
Totale lasten	40 563	44 883	4 320
Saldo van baten en lasten	- 17	92	109
Totale kapitaalontvangsten	2 000	46	- 1 954
Totale kapitaaluitgaven	3 948	1 359	- 2 589

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (€ 1.000)

8.3 Saldibalans

Saldibalans per 31 december 2005 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	- 6 918 232 211,97
Liquide middelen	- 7 114,22
Intra-comptabele vorderingen	- 5 271 587,89
Extra-comptabele vorderingen	- 34 930 611,94
Deelnemingen	- 100 230 550,61
Leningen u/g	- 6 645 157,48
Voorschotten	- 2 701 216 903,35
Tegenrekening leningen o/g	- 53 381 336,07
Tegenrekening openstaande verplichtingen	- 2 275 158 019,74
Tegenrekening garantieverplichtingen	- 1 712 000 000,00
Totaal-activa	€ 13 807 073 492,47
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	- 112 657 044,67
Rekening-courant RHB	- 6 537 541 233,57
Intra-comptabele schulden	- 42 134 644,26
Leningen o/g	- 53 381 336,07
Openstaande verplichtingen	- 2 275 158 019,74
Openstaande garantieverplichtingen	- 1 712 000 000,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	- 34 930 611,94
Tegenrekening deelnemingen	- 100 230 550,61
Tegenrekening leningen u/g	- 6 645 157,48
Tegenrekening voorschotten	- 2 701 216 903,35
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	- 231 177 990,78
Totaal-passiva	€ 13 807 073 492,47

8.3.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldibalans worden opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de verplichtingenadministratie van het FAIS vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen. Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, worden deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

8.3.2 Activa

8.3.2.1. Begrotingsuitgaven € 6 918 232 211,97

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

8.3.2.2 Liquide middelen € 7 114,22

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

8.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen € 5 271 587,09

De cijfers

Met tabel 1 wordt een nadere detaillering gegeven van de aantallen en de openstaande bedragen per 31 december 2005 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2003 en 2004 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2005		2004		2003	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	165	4 766	150	1 730	140	885
posten > 1 jaar	20	506	25	5 682	40	8 002
Totaal	185	5 272	175	7 412	180	8 887

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen kunnen als direct opeisbaar worden beschouwd.

8.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen**€ 34 930 611,94**

De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 2 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2003 en 2004 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2005		2004		2003	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	4 300	28 720	1 545	6 661	2 905	6 849
posten > 1 jaar	1 550	6 211	1 415	6 239	2 120	9 584
Totaal	5 850	34 931	2 960	12 900	5 025	16 433

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dit expliciet vermeld.

In het kader van Geluidsisolatie Schiphol is een tweetal vorderingen ontstaan, te weten één op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. van € 7 mln. en één op BAM-Wilma van ruim € 2 mln. Beide vorderingen zijn in behandeling bij de landsadvocaat, omdat een meningsverschil is ontstaan over de eindafrekening.

Een direct opeisbare vordering van circa € 3 mln. heeft betrekking op de regeling Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ), omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. Met de debiteur is een betalingsregeling getroffen waarbij onder andere is overeengekomen dat alleen terugbetaald wordt indien daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn. Na onderzoek bleek de debiteur nalatig en zijn de in de betalingsregeling overeengekomen voorwaarden niet nagekomen, waarna deze is ontbonden. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van VenW waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan. Het Hof heeft, middels een gewezen tussenarrest, nader onderzoek verlangd.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een groot aantal vorderingen (ruim 5 500) van geringe omvang uitstaat met een gezamenlijk bedrag van ruim € 14 mln.

8.3.2.5 Deelnemingen**€ 100 230 550,61**

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform het gestelde in de RDB, tegen de oorspronkelijke aankooprijks extra-comptabel vastgelegd.

Tabel 3: Deelnemingen (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
ProRail B.V.	100 075
Overige	156
Totaal	100 231

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2004 heeft zich een aantal wijzigingen voorgedaan in het aandelenbezit. Zo is het aandelenbezit in de N.V. Nederlandse Spoorwegen en in Maastricht Aachen Airport, bestaande uit respectievelijk 2 230 738 aandelen met een nominale waarde van ruim € 1 mld. en 5 346 aandelen met een nominale van ruim € 2 mln., in 2005 overgedragen aan het ministerie van Financiën. Daarnaast is het aandelenbezit in ProRail B.V. (voorheen Railinfratrust B.V.) in 2005 door de aankoop van één aandeel, met een nominale waarde van € 450 en waarop voor € 100 mln. aan agio is betaald, toegenomen. Het ontvangen bedrag aan agio is door ProRail aangewend ter aflossing van uitstaande leningen.

8.3.2.6 Leningen u/g**€ 6 645 157,48**

Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) worden afzonderlijk weergegeven. Deze leningen kunnen, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen worden beschouwd.

De cijfers

Tabel 4 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 4: Leningen u/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
Totaal	6 645

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva zal worden gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen. Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 mln. Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

8.3.2.7 Voorschotten

€ 2 701 216 903,35

Grondslag

De opgenomen voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan. Het gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 5 geeft inzicht in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2005 en ook in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit is verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 5: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2005		2004		2003	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	170	2 487 563	315	1 419 580	285	1 392 305
posten > 1 jaar	130	213 654	255	309 800	190	355 826
Totaal	300	2 701 217	570	1 729 380	475	1 748 131

In tabel 6 wordt informatie verstrekt over de in 2005 afgerekende voorschotten.

Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2004	1 729 380
In 2005 vastgelegde voorschotten	2 850 849
	<hr/>
	4 580 229
In 2005 afgerekende voorschotten	- 1 879 012
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2005	2 701 217

Toelichting

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn in 2005 voorschotten verstrekt. In totaal is circa € 2 238 mln. verstrekt aan de provincies (€ 851 mln.), Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 447 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 391 mln.), het Bestuur regio Utrecht (€ 175 mln.), het Stadsgebied Haaglanden (€ 175 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 78 mln.), de regio Twente (€ 69 mln.) en de regio Eindhoven (€ 52 mln.). Afwikkeling zal vermoedelijk in 2006 plaatsvinden nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. In 2005 is voor een totaalbedrag van circa € 89 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in 2011 zal hebben plaatsgevonden.

Aan het NLR zijn in de jaren 2003 tot en met 2005 voorschotten verstrekt die in een tweetal groepen zijn onder te verdelen. Ten eerste als bijdrage in het exploitatietekort, samenhangende met het eigen basisonderzoek, en een bijdrage in de exploitatielasten van de DNW van ruim € 57 mln. Ten tweede bijdragen in de investeringen, in de uitbreiding en verbetering, van onderzoeksfaciliteiten van circa € 11 mln.

Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2006 plaats.

Daarnaast zijn in 2004 en 2005 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 11 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van circa € 71 mln. verstrekt voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting van de regionale luchthavens, zoals aan Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Enschede Airport Twente. Indien deze voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie, een afwateringssysteem en diverse investeringen moeten deze worden terugbetaald. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2008 plaats.

De Staat heeft in het kader van de afkoop van de jaarlijkse bijdrage aan het geëxploiteerde burger medegebruik van het luchtvaartterrein Welschap in 1998 een bedrag van circa € 7 mln. betaald aan de Stichting Vliegveld Welschap. In deze afkoopsom is mede begrepen een bedrag van circa € 4 mln. dat dient voor de door de N.V. Vliegveld Welschap te verrichten air-side investeringen. Als dit bedrag niet binnen 5 jaar na betaling is aangewend voor de realisatie van deze investeringen, of voor zover het niet is aangewend voor nader overeengekomen andere investeringen, dan moet dit bedrag terugbetaald worden. Een ontvangen investeringsoverzicht bleek onvoldoende om tot vaststelling over te gaan. Medio 2006 zal naar verwachting tot definitieve vaststelling worden overgegaan.

In het kader van diverse wachtgelduitkeringen zijn aan de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in de jaren 2003 tot en met 2005 voor een totaalbedrag van circa € 30 mln. aan voorschotten verstrekt.

Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2006, afgewikkeld.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van ruim € 28 mln. verstrekt aan onder andere het CBR (€ 9 mln.), 3VO (€ 5 mln.), RDW (€ 5 mln.) en de SWOV (€ 5 mln.).

Op grond van de wet Personenvervoer 2000 zijn voorschotten voor een totaalbedrag van € 27 mln. verstrekt ten behoeve van BTW-compensatie welke naar verwachting in 2006 worden afgewikkeld.

Door de regeling HIP is in de jaren 2000 tot en met 2005 voor een totaalbedrag van circa € 11 mln. aan gelden uitgekeerd. Dit om de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten te bespoedigen. De afwikkeling zal plaatsvinden na beëindiging van de projecten wat naar verwachting in 2007 zal gebeuren.

De subsidieprogramma's Transactie Modal Shift (TMS) en Transportbesparing hebben tot doel te komen tot milieuvriendelijke vormen van wegvervoer, vervoerefficiëncy en om de vervoersbehoeften aan de bron te verminderen.

In dit kader zijn voorschotten verstrekt (circa € 6 mln.) die naar verwachting in 2006 en 2007 worden afgewikkeld.

Ook zijn sinds 2003 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 6 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan het Maritiem Research Institute Nederland (MARIN) en Nederland Maritiem Land (NML). De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2007 worden afgewikkeld.

In het kader van het waterbeheer zijn in 2005 voorschotten verstrekt aan de stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving (CUR) voor het project «Leven met Water» (circa € 6 mln.) en aan het agentschap EVD voor het programma «Partners voor Water» (ruim € 3 mln.). Afrekening wordt in 2006 verwacht.

Aan het Koninklijk Huis is in 2005 een voorschot verstrekt van ruim € 5 mln. voor functionele kosten dat, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring, in 2006 wordt afgewikkeld.

Ook is een overeenkomst gesloten met de International Bank for Reconstruction and Development en de International Development Association concerning the Transport and Infrastructure Trust Fund. Dit met als doel om het Transport and Infrastructure Trust Fund te financieren met een subsidie van circa € 2 mln. welke naar verwachting in 2006 wordt afgewikkeld.

In de jaren 2003 tot en met 2005 zijn in het kader van het programma Gebruikersondersteuning (GO-2) voorschotten verstrekt aan het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) (circa € 4 mln.) en aan het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) (ruim € 5 mln.) met als doel om het onderzoek naar de ontwikkeling van nieuwe toepassingen van de aardobservatie van satellietgegevens te ondersteunen. Afwikkeling zal uiterlijk in 2008 plaatsvinden.

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder negentien diensten ressorteren, een aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat.

Daarnaast is een aantal posten van grote omvang vermeldenswaardig. Naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer om een extra investeringsimpuls tot stand te brengen in het stads- en streekvervoer is vanaf 2002 een gezamenlijk bedrag van ruim € 18 mln. verstrekt, zoals aan het Stadsgewest Haaglanden (ruim € 17 mln.), provincie Noord-Brabant (circa € 8 mln.) en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (circa € 5 mln.).

Voor de veiligheid in verkeer en vervoer zijn stimuleringsbijdragen verstrekt aan lagere overheden en particuliere organisaties en staan in dit kader nog voor ruim € 12 mln. aan voorschotten open.

Daarbij staan in het kader van «duurzaam veilig» vanaf 2001 voor circa € 10 mln. aan voorschotten open, welke zijn verstrekt aan nagenoeg alle provincies welke naar verwachting in 2006 worden afgewikkeld.

Aan de Stichting Mainport en Groen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. voor de groenvoorziening van Schiphol.

Door activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn in 2005 aan het WL/Delft Hydraulics (circa € 5 mln.) en GeoDelft (ruim € 4 mln.) voorschotten verstrekt.

In 2005 is aan de Rijksgebouwendienst een voorschot verstrekt van circa € 3 mln. voor de renovatie en overdracht van het pand «Smedinghuis».

Tot slot is in het kader van het waterbeheer ter bevordering van een optimale inzet van de Nederlandse expertise op het gebied van integraal waterbeheer in het buitenland een gezamenlijk bedrag van circa € 2 mln. verstrekt. Afwikkeling vindt naar verwachting in 2006 plaats.

8.3.2.8 Tegenrekeningen € 4 040 539 355,81

Grondslag Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt.
Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

8.3.3 Passiva

8.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 112 657 044,67

Grondslag De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

8.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB € 6 537 541 233,57

Grondslag Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en VenW.
Dit saldo is gelijk aan de saldobestemming per 31 december 2005 die via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 31 januari 2006 kenmerk BZ 2006-00096 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

8.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 42 134 644,26

De cijfers De bij het ministerie voorkomende intra-comptabele schulden zijn in tabel 7 weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de ouderdom en de totaalbedragen van de openstaande intra-comptabele schulden per 31 december 2005.

Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2005		2004		2003	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	260	39 020	400	29 719	405	27 183
posten > 1 jaar	40	3 115	105	4 090	95	3 181
Totaal	300	42 135	505	33 809	500	30 364

Toelichting Indien niet expliciet vermeld, kunnen de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2005. Deze bedragen, respectievelijk circa € 21 mln. en circa € 4 mln. zijn in januari 2006 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

Van de Europese Unie is ruim € 2 mln. ontvangen ten behoeve van het hoogwaterproject Tungelroysche Beek. De eindafrekening zal naar verwachting in 2006 plaatsvinden, na ontvangst van een goedkeurende accountantsverklaring.

Tot slot is circa € 3 mln. ontvangen van verzekeringsmaatschappijen vooruitlopend op het herstel van schades als gevolg van schaderijdingen en schadevaringen.

8.3.3.4 Leningen o/g **€ 53 381 336,07**

Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g worden ook de door VenW opgenomen geldleningen afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

De cijfers

Tabel 8 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 8: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	50 659
N.V. Luchthaven Schiphol	2 722
Totaal	53 381

Toelichting

Deze leningen kunnen gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden, als op lange termijn opeisbare schulden worden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. Deze lening wordt afgelost uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen. Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

8.3.3.5 Openstaande verplichtingen **€ 2 275 158 019,74**

Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2005 is opgebouwd uit de in het jaar 2005 aangegane verplichtingen, en ook de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2005 hebben geleid.

In tabel 9 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weergegeven.

Tabel 9: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2004	2 195 503
Aangegaan in 2005	9 186 134
	11 381 637
Tot betaling gekomen in 2005	- 7 674 425
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	- 1 432 054
	2 275 158
Openstaand per 31 december 2005	2 275 158

8.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen € 1 712 000 000,00

Grondslag

In die gevallen waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Twee wijzigingen in de garantieverplichtingen ten opzichte van het jaar 2004 zijn vermeldenswaardig. Door de overdracht in 2005 van de aandelen van de Nederlandse Spoorwegen aan het ministerie van Financiën (zie Deelnemingen) zijn ook de verstrekte garanties van circa € 745 mln., inzake de leningen van de Nederlandse Spoorwegen aan Eurofima, overgedragen aan voornoemd ministerie.

De bovengrens van de garantie verstrekt aan de N.V. Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorisme risico in de brandverzekering is, conform artikel 1 van de overeenkomst d.d. 11 april 2005, met ingang van 17 april 2005 verlaagd naar € 2,5 mld. Daarentegen is per gelijke datum de ondergrens verhoogd tot € 700 mln. en op 17 oktober 2005 tot € 800 mln., zodat het risico is teruggebracht van € 2,4 mld. tot € 1,7 mld.

De cijfers

Tabel 10 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2005.

Tabel 10: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 31 december 2004	3 156 890
Nieuw verstrekt in 2005	0
	3 156 890
Afname van het risico in 2005	- 1 444 890
	1 712 000
Openstaand per 31 december 2005	1 712 000

8.3.3.7 Tegenrekeningen

€ 2 843 023 223,38

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

8.3.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds € 231 177 990,78

8.4 De balans per 31 december 2005 van de baten-lastendienst KNMI

Balans per 31 december 2005 van KNMI		
Bedragen in € 1 000		
	31-12-2005	31-12-2004
Activa		
Materiële activa		
* grond en gebouwen	35	63
* installaties en inventarissen	1 673	2 024
* overige materiële vaste activa	2 175	2 355
* in ontwikkeling	154	32
Onderhanden werk	2 272	1 580
Debiteuren	1 757	2 456
Nog te ontvangen	826	602
Liquide middelen	7 778	8 770
Totaal activa	16 670	17 882
Passiva		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	2 121	6 879
* onverdeeld resultaat	92	- 4 758
Egalisatierekening	363	454
Leningen bij het MvF	4 181	4 181
Voorzieningen	4 488	5 683
Crediteuren	550	564
Nog te betalen	4 875	4 879
Totaal passiva	16 670	17 882

Toelichting opmerkelijke verschillen exploitatie

Onderstaand wordt een aantal zaken vermeld, dat van invloed is geweest op het gerealiseerde (positieve) resultaat:

- een onderschrijving van de afschrijvingskosten door achterblijvende investeringsuitgaven;
- lagere rentelasten;
- de lagere materiële kosten met betrekking tot de reguliere budgetten van de sectoren;
- een gunstiger projectensaldo van de 2/3e geldstroomprojecten;
- een vrijval van de voorzieningen.

Het laatst genoemde wordt voornamelijk veroorzaakt doordat herplaatskandidaten sneller dan verwacht een nieuwe baan hebben gevonden en doordat er na 2005 geen ontslagen in het kader van het Vernieuwingsplan meer worden voorzien. Ook vervalt het restbedrag van de voorziening voor persoonsgebonden herplaatsingskosten.

Naast de bijdrage van VenW realiseert het KNMI zijn financiering uit opbrengsten van derden, te weten:

- opbrengsten vanwege dataleveranties;
- opbrengsten uit 2/3e geldstroomprojecten;
- diverse kleine opbrengsten;
- opbrengsten vanwege luchtvaartmeteorologische dienstverlening.

De post «Opbrengsten derden» geeft een stijging aan ten opzichte van de begroting. Echter in de begroting van de opbrengst uit 2/3e geldstroomprojecten is de verwachte omzet niet opgenomen. Dit is ook zichtbaar in

de lastenpost personeel, waar de kosten voor 2/3e geldstroomprojecten niet zijn opgenomen in de begroting.

Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie voor 2005 ca. € 1,2 mln. lager uitgekomen, als gevolg van lagere uitgaven aan materieelkosten en minder projectuitgaven. Zowel de kosten als de opbrengsten van de luchtvaartmeteorologische dienstverlening worden in de begroting op voorcalculatorische basis opgenomen.

Het gerealiseerde resultaat 2005 is € 0,092 mln. positief. Dit leidt tot een Eigen Vermogen ultimo 2005 van € 2,21 mln. Een groot gedeelte van dit saldo moet worden gereserveerd voor uitgaven aan de ICT vernieuwing, die de komende 2 jaar moeten worden gedaan.

Baten-lastendienst KNMI 2005

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2005				
Bedragen in € 1 000				
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie 2005	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie 2004
Baten				
Opbrengst moederdepartement	28 809	28 266	- 543	29 822
Opbrengst derden	11 631	15 787	4 156	15 560
Rentebaten	15	86	71	38
Buitengewone baten	91	836	745	184
Totaal baten	40 546	44 975	4 429	45 604
Lasten				
Apparaatskosten				
* personele kosten	23 676	28 429	4 753	28 815
* materiële kosten	14 296	13 840	- 456	13 847
Rentelasten	385	198	- 187	300
Afschrijvingskosten				
* materieel	2006	1 750	- 256	1 706
Dotaties voorzieningen	200	625	425	5 588
Buitengewone lasten		41	41	106
Totaal lasten	40 563	44 883	4 320	50 362
Saldo van baten en lasten	- 17	92	109	- 4 758

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2005
Bedragen in € 1 000

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie 2005	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie 2004
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2005	961	8 769	7 808	2 280
2. Totaal operationele kasstroom	1 989	320	- 1 669	4 287
Totaal investeringen (-/-)	- 2000	- 1 359	641	- 740
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		46	46	87
3. Totaal investeringskasstroom	- 2000	- 1 313	687	- 653
Enmalige storting door moederde- partement (+)			0	5 000
Aflossingen op leningen (-/-)	- 1 948	0	1 948	- 2 145
Beroep op leenfaciliteit (+)	2000	0	- 2000	
4. Totaal financieringskasstroom	52	0	- 52	2 855
5. Rekening-courant RHB 31 december 2005 (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)	1 002	7 776	6 774	8 769

ProRail

Op 1 januari 2005 zijn Railverkeersleiding, Railned en Railinfrabeheer gefuseerd tot één bedrijf, ProRail. De relatie Staat – ProRail is vanaf die datum gebaseerd op de (beheer)concessie die op grond van de Spoorwegwet aan ProRail is verleend (Kamerstuk 29 984 nr. 1) en de subsidieverlening op grond van de Wet en Besluit Infrastructuur. De egalisatierekening mag – althans zonder toestemming van de minister – niet hoger of lager zijn dan 5 procent van de gemiddelde subsidie over de laatste 5 jaar. De egalisatierekening bedroeg eind 2004 € 51 miljoen negatief. Het voorlopige resultaat 2005 van ProRail komt uit op plus € 16 miljoen. Met deze € 16 miljoen is de egalisatierekening in 2006 ingelopen. Let wel: het definitieve resultaat is pas april/mei bekend, afhankelijk van overleg tussen de accountants (over rubricering van bepaalde posten) en van nagekomen correcties. In de beheerconcessie zijn bepalingen met betrekking tot de migratie van ProRail naar output- en outcomesturing opgenomen. In 2005 heeft ProRail een programmaplan 'Outputsturing' gepresenteerd. Het overleg met VenW hierover is inmiddels gestart. De nieuwe relatie tussen de Staat en ProRail noopt tot een nieuwe Toezichtvisie ProRail. Deze zal naar verwachting begin 2006 worden vastgesteld.

Dienst Wegverkeer (RDW)

In 2005 is de tweede evaluatie van de verzelfstandiging van de RDW uitgevoerd (Kamerstuk 2005–2006, 30 300 XII, nr. 3). De hoofdconclusie is dat de RDW in de onderzoeksperiode doeltreffender, doelmatiger en transparanter is gaan werken. De kwaliteit van de dienstverlening en de klantgerichtheid zijn verbeterd en het ministeriële toezicht en de sturing hebben zich positief ontwikkeld, evenals de relatie met de maatschappelijke omgeving. Tegelijkertijd wordt deze dienstverlening, rekening houdend met inflatie en CAO-ontwikkelingen, gerealiseerd tegen lagere kosten. Volgens de onderzoekers is de ZBO-status van de RDW een belangrijke drijvende kracht achter deze ontwikkelingen. Uit de evaluatie is een aantal verbeterpunten naar voren gekomen. Een aantal daarvan is om moverende redenen niet overgenomen, de overige punten worden in 2006 opgepakt (zie voor een uitgebreide toelichting Kamerstuk 30 300 XII, nr. 31).

De tarieven voor 2006 zijn goedgekeurd. De gemiddelde tariefstijging is 0,9 procent en valt binnen de kaders. De begroting en het Financieel Meerjarenbeleidsplan zijn goedgekeurd.

Uit de jaarstukken van de RDW blijkt vrijwel over de gehele linie een toename van het aantal activiteiten/handelingen. De kentekening en registratie van aanhangwagens en opleggers is in 2005 succesvol afgerond en de kentekening van brom- en snorfietsen is op 1 september gestart. In 2005 zijn belangrijke stappen gezet in de voorbereiding van de invoering van het nieuw rijbewijsdocument (plastic card). De RDW heeft tevens een belangrijke bijdrage geleverd aan de reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de burgers. De wachttijden voor niet vaste klanten bij de keuringsstations zijn inmiddels binnen de normtijden. De norm op het gebied van steekproefpercentages voor inbouw van snelheidsbegrenzers en tachografen (vijf procent) is in 2004 niet volledig gerealiseerd, de steekproefpercentages APK en LPG wel. De aantallen klachten en bezwaar- en beroepszaken zijn in absolute omvang gelijk gebleven t.o.v. voorgaand jaar. Relatief gezien is het aantal zeer gering. Over de jaarrekening 2004 is naast de gebruikelijke verklaring van betrouwbaarheid ook een rechtmatigheidsverklaring afgegeven door de externe accountant. Het directiereglement en het reglement werkwijze Raad van Toezicht

zijn in 2005 aangepast als gevolg van de invoering van de Code Goed Bestuur uitvoeringsorganisaties door de RDW en goedgekeurd door de minister van VenW. Deze code is in 2005 opgesteld door de Handvestgroep Publiek Verantwoord, waar onder meer de RDW deel van uitmaakt.

De Europese Commissie heeft een klacht ontvangen over de wijze waarop in Nederland de importprocedure voor voertuigen afkomstig uit een ander EU-land is geregeld. Hierop is de werkwijze aangepast. De EC heeft alsnog besloten om de procedure aanhangig te maken bij het Europees Hof. De totale omvang van de reserves is in 2005 afgenomen. De algemene reserve is eind 2005 volledig afgebouwd. Voorlopige uitkomsten indiceren dat het bedrijfsresultaat over 2005 positiever is dan begroot. Het jaarverslag 2005 van de RDW met de definitieve cijfers wordt in juli 2006 gepubliceerd.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

De tarieven zijn voor het jaar 2005 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld en gepubliceerd. De met het CBR gesloten overeenkomst (d.d. 15 november 2001, VW-01-1380, zie ook Kamerstuk 2001–2002, 28 000 XII, nr. 53) is in ongewijzigde vorm verlengd voor het jaar 2005. In de statuten van de Stichting CBR is zittingstermijn van de leden van de Raad van toezicht gewijzigd van onbepaalde tijd tot maximaal 8 jaren (2 x 4 jaren). De directeur van de stichting CBR heeft in 2005 de minister van VenW geïnformeerd conform het overeengekomen en door de Minister vastgestelde Informatiestatuut. De Raad van toezicht van de Stichting CBR heeft in 2005 de door de directeur opgestelde begroting goedgekeurd.

De Jaarrekening 2004 is met goedkeurende accountantsverklaring, met inbegrip van de rechtmatigheid, aan VenW ter informatie aangeboden. Ingevolge de op 6 september 2004 door de minister van VenW aan de Tweede Kamer verstuurde brief (Kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 156) is de hybride organisatiestructuur van het CBR in 2005 opgeheven. Het CBR heeft daartoe eind 2005 zijn private activiteiten afgestoten. VenW heeft het CBR een tegemoetkoming aangeboden van € 1,2 miljoen en toegezegd maximaal € 225 000 aan het CBR te vergoeden in de advieskosten in verband met de verkoop van de private activiteiten. In het overeengekomen controleprotocol (d.d. 20 juni 2003) is voorgeschreven dat de accountant een verslag opstelt ten behoeve van de minister waaruit dient te blijken dat het CBR heeft voldaan aan een aantal specifieke voorschriften. In de financiële administratie van het CBR is een duidelijke scheiding aangebracht tussen de publieke taken en private activiteiten. Het CBR heeft tevens maatregelen genomen teneinde kruissubsidiëring tussen publieke en private activiteiten uit te sluiten. De accountant is van oordeel dat ook in 2005 bij het CBR sprake is van een adequate administratieve organisatie. Het proces van planning, prognoses en opzet rapportages voor de 'wachtijden' (het tijdig aanpassen van de examencapaciteit aan de vraag) voldoet aan de te stellen eisen; de beschikbare gegevens vormen een goede basis om tot een tijdige bijsturing van de examen-capaciteit te komen.

Per 1 juli 2004 wordt het taxi-examen door het CBR afgenomen. De ontwikkelingskosten van de nieuwe taxi-examens (€ 522000) worden in de komende jaren uit de tarieven terugverdiend.

Wat betreft de Onderzoeken en EMA's (art. 130–134 Wegenverkeerswet 1994) in 2005:

	gepland	gerealiseerd
Onderzoeken	7 600	7 500
EMA's	9 500	10 000

Deze cijfers zijn nog niet officieel goedgekeurd. Geringe afwijkingen zijn nog mogelijk. Sinds 1 juli 2005 is de uitvoering van de binnenvaartexamens en de uitgifte van vaarbewijzen, voorheen bij de Stichting Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart (KOFs), ondergebracht bij de divisie CCV van het CBR. Jaarlijks neemt CCV 4 500 examens voor de beroepsbinnenvaart af (2 500 kandidaten) en geeft zij 8 000 vaarbewijzen af.

Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI)

Het aangekondigde nieuwe kostprijsmodel is als gevolg van capaciteitsgebrek en personele wisselingen nog niet afgerond. Daarom is besloten in 2005 de tarieven niet te wijzigen, en om nog geen omvang te bepalen voor een reserve voor de publieke taakuitoefening. De afronding van het kostprijsmodel is voorzien in de eerste helft van 2006. Uit de verslagen van de Rijksgecommitteerden WRM en APK, die namens de minister toezicht uitoefenen op de taakuitvoering, zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen. De maatregelen die Innovam heeft getroffen bij de examinering in het kader van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen hebben geleid tot een afname van het aantal klachten in 2005. Besloten is het periodiek overleg tussen de Landelijke Belangenvereniging voor Rijopleiding Instituten (LBVI), Innovam en VenW over de taakuitoefening van Innovam te continueren. In onderling overleg is Innovam in 2005 gestart met de voorbereiding van de herziening van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen. Beoogd wordt om de kwaliteit van de rij-instructeurs verder te vergroten.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport van 7 oktober 2004 aangaande het toezicht op het functioneren van LVNL (Kamerstuk 2004–2005, 29 825, nr. 2) aangegeven dat duidelijkheid in de beleidsmatige aansturing en het aangeven van het beleidsmatige verwachtingspatroon van de overheid wenselijk is om tot een heldere beoordeling van het functioneren van LVNL te komen. Dit is van belang voor de toetsing van de begroting van LVNL en de bijdrage aan het beleid en de beleidsdoelstellingen van VenW. Om hier invulling aan te geven is in 2005 door het programma luchtverkeer een beleidswensenbrief ontwikkeld welke dient als instrument in de aansturing- en verantwoordingsrelatie met LVNL. Alle betrokken partijen vinden dit een zeer positieve ontwikkeling, en in 2006 zal dit verder worden verbeterd. Eind 2005 is de evaluatie – vijf jaar na inwerkingtreding van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart – van LVNL afgerond (Kamerstuk 2005–2006, 30 398, nr. 1). Het algemene beeld is dat de organisatie een goede prestatie levert tegen aanvaardbare kosten en zich openstelt voor kritiek. LVNL is zich bewust van haar positie als overheid met verantwoordelijkheid voor de publieke belangen, en als dienstverlener aan en met de luchtvaartsector en probeert zo verantwoord mogelijk invulling te geven aan de opgaven die dit met zich mee brengt. De verbeterpunten uit de evaluatie worden in 2006 uitgewerkt. De sturing van en toezicht op LVNL heeft veel aandacht gekregen. In 2005 is de basis gelegd voor de ontwikkeling en vorming van een toezichthouder volgens Europees model (National Supervisory Authority; NSA) en de processen van certificering en aanwijzing van de dienstverleners. De NSA biedt de mogelijkheid om het toezicht op LVNL verder te verbeteren met inachtneming van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

Het overleg van de Raad van Toezicht van LVNL heeft in 2005 regelmatig plaatsgevonden. Voor VenW is er een waarnemer in de Raad. De aandacht van de Raad was onder meer gericht op reductie van de (personeels)-kosten en efficiëntie van de bedrijfsvoering. In 2005 is uitvoering gegeven aan de Wet luchtvaart voor wat betreft de relaties tot LVNL, Eurocontrol en KNMI. Dit betekent onder meer toepassing van de procedures en beoordeling in het kader van de goedkeuring van de begrotingen en de goedkeuring van de nationale en Eurocontrol-heffingen. De begroting LVNL 2006 is goedgekeurd. De voorgestelde tarieven voor het jaar 2006 voor de naderings- en plaatselijke heffingen en voor de helikopterheffing zijn goedgekeurd, evenals het tarief van de en-route heffing overeenkomstig het voorstel gedaan in Eurocontrol-verband. Het tarief van het en-route verkeer daalt met circa 8 procent. Ten behoeve van Schiphol is tariefstabilisatie gerealiseerd. Voor de Regio Unit (Eelde en Maastricht) wordt de tariefstijging van 3,5 procent conform de overheidsrichtlijn gehandhaafd. Het tarief ten behoeve van de helikopters daalt met circa 6 procent. In 2005 is bij uitzondering een eenmalige bijdrage vertrekt voor de in 2004 en 2005 uitgevoerde vrijgestelde militaire vluchten. De exploitatie van LVNL is per saldo over 2005 kostendekkend. De Jaarrekening 2004 is met goedkeurende accountantsverklaring ter informatie aangeboden. Bij de jaarrekening over 2005 zal volgens afspraak ook een rechtmatigheidsverklaring worden afgegeven. De eerste wijziging van de Comptabiliteitswet 2001 (CW) betreffende het geïntegreerd middelenbeheer is in 2004 van kracht geworden. LVNL is met het ministerie van Financiën in overleg om te bezien of de vigerende afspraken over de getroffen voorzieningen ten behoeve van de regionale luchthavens voldoen aan de norm van risico-arm kasbeheer. Ten behoeve van oordeelsvorming in het kader van het toezicht op LVNL zijn in 2005 vijf prestatie indicatoren ontwikkeld op het gebied van de bedrijfsvoering. In de jaarverantwoording LVNL over 2005 worden deze al opgenomen. Het Informatiestatuut en het Controleprotocol worden aangepast.

Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)

In 2005 is de toezichtvisie NIWO vastgesteld. De toezichtvisie is per 1 januari 2006 in werking getreden, gelijktijdig met een aantal wijzigingen in het bestuur van de NIWO.

Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)

Vooruitlopend op de Wet Wegvervoer Goederen, die vermoedelijk medio 2007 in werking treedt en waarin de inschrijvingsplicht voor het eigen vervoer is vervallen, wordt de SIEV geleidelijk afgebouwd.

Stichting Examens Beroepsvervoer (SEB)

De SEB intensiverde de samenwerking met het CCV/Examenhuis met als doel te fuseren. Mede daartoe is SEB eind 2005 verhuisd naar dezelfde locatie als CCV/Examenhuis.

Exameninstellingen klein vaarbewijs

In 2005 is verder gewerkt aan de totstandkoming van de toezichtvisie op de vijf exameninstellingen klein vaarbewijs. De examinering wordt verder geflexibiliseerd en geprofessionaliseerd en tevens zal het toezicht op de exameninstellingen verbeterd worden. De informatieverplichting en de mogelijkheden tot ingrijpen worden verder uitgewerkt. De toezichtvisie wordt in 2006 afgerond.

De Algemene Rekenkamer (AR) sprak in haar Rapport bij het Jaarverslag (RJV) 2004 (Kamerstuk 2004–2005, 30 100 XII, nr. 2) een oordeel uit over het financieel beheer en het materieelbeheer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). Interdepartementale vergelijking door de AR leerde dat het financieel beheer en materieelbeheer van VenW over 2004 sterk was verbeterd. Daarnaast onderzocht en beoordeelde de AR de kwaliteit van de financiële informatie, bedrijfsvoering en beleidsinformatie. Het onderzoek van de AR leidde tot een aantal aanbevelingen die zijn samengevat in een overzichtelijke tabel op pagina 9 van het RJV 2004. In deze bijlage wordt ingegaan op de implementatie van die aanbevelingen ten aanzien van:

1. Inspectie VenW;
2. Directoraat-generaal Goederenvervoer;
3. Materieelbeheer;
4. Specifieke uitkering Gebundelde Doel uitkering;
5. Verplichtingenbeheer;
6. Informatie over effecten en prestaties.

Ad 1. Inspectie VenW

Er is ook in 2005 veel energie gestoken in het verder verbeteren van het financieel beheer bij de Inspectie VenW. Het plan van aanpak financieel beheer 2005 dat door de Inspectie VenW werd gemaakt en uitgevoerd, leidde ertoe dat de grootste knelpunten in 2005 werden opgelost.

Ondanks verwachte aanloopproblemen door de reorganisatie per 1 juli 2005 en de overdracht van bestuursneutrale taken aan de Shared Services Organisatie (SSO) leveren deze activiteiten op de lange termijn een betere borging van het financieel beheer en materieelbeheer op. De aanloopproblemen kwamen met name tot uiting in achterstanden in het betaalproces en de factuorafhandeling. Echter, de oprichting van de directie Bedrijfsvoering en concentratie van werkzaamheden leidden ook tot vereenvoudiging van de werkprocessen en een betere verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Daarnaast stak de Inspectie VenW veel tijd en energie in de vorming van een baten-lastendienst, de implementatie van een nieuw geautomatiseerd systeem (SAP), wat een flink capaciteitsbeslag betekende. Het voordeel is dat qua opzet de bedrijfsvoering van de Inspectie VenW voldoet aan de daaraan te stellen eisen.

Ad 2. Directoraat-generaal Goederenvervoer

Ondanks de implementatie van het verbeterplan financieel beheer en de aanzienlijke vorderingen die in 2004 op dat terrein werden gemaakt, waren er aan het begin van 2005 nog steeds enkele tekortkomingen in het financieel beheer van DG Goederenvervoer. Echter, in 2005 vond de fusie van het directoraat-generaal Goederenvervoer (DGG) en het directoraat-generaal Luchtvaart (DGL) tot het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) plaats. Die fusie droeg bij aan het verder op orde krijgen van het financieel beheer en materieelbeheer, mede omdat er een verbeterplan financieel en materieel beheer DGTL werd opgesteld waarvan de uitvoering conform planning verloopt. De fusie is een kans om de kwaliteit van het financieel beheer en het materieelbeheer in de nieuwe organisatie stevig te verankeren aangezien onder meer algemene structuurverbeterende maatregelen werden getroffen. Daarbij lag het accent op een cultuuromslag door kennisoverdracht aan uitvoeringsbegeleiders, te realiseren via directiebrede workshops, het ontwikkelen van een groter bewustzijn en een grotere betrokkenheid van het middenmanagement. Ook werd in

2005 het Management Control Systeem beschreven. Teneinde de gewenste effecten van het Management Control Systeem zo spoedig te bereiken, worden een jaarkalender ontwikkeld, werkinstructies opgesteld en voorlichting over dit systeem gegeven. Verder zorgden regelmatige managementrapportages, een audit op opzet van Administratieve Organisatie, een controle van de voorschotadministratie en een tijdelijke versterking van de interne controle en review in het bedrijfsvoeringproces voor de borging.

Ad 3. Materieelbeheer

Binnen VenW voldeed het materieelbeheer niet altijd aan de gestelde eisen. Dit leidde ertoe dat de AR in 2005 een bezwaaronderzoek instelde naar het materieelbeheer. Op vele fronten werd het afgelopen jaar gewerkt om het materieelbeheer op orde te krijgen, met name bij Rijkswaterstaat (RWS). Immers, twee van de twaalf instellingsvoorwaarden voor agentschapvorming bestaan uit het opstellen en uitvoeren van een «plan van aanpak financieel beheer» en een «plan van aanpak openingsbalans». Door het ministerie van Financiën zijn deze documenten als zeer goed beoordeeld. Dit geldt overigens ook voor de Inspectie VenW. Een wezenlijk uitvloeisel van de plannen van aanpak bestond uit het opstellen van een accurate openingsbalans waar 95 procent van de totale waarde van het materieel als activa is opgenomen. Voor de totstandkoming ervan werd in opdracht van RWS in 2003 een externe audit uitgevoerd. De externe audit leverde destijds een aantal verbeterpunten op. Uit de vervolgaudit, die in 2005 werd afgerond, bleek dat de eerder geformuleerde verbeterpunten volgens planning werden uitgevoerd. Daarmee is over 2005 het beheer van de activa (als onderdeel van het materieelbeheer) voldoende op orde.

De eerste fase van het bezwaaronderzoek materieelbeheer (Kamerstuk 2004–2005, 30 100 XII, nr. 9) zoals op 12 oktober 2005 aan de Tweede Kamer werd gerapporteerd, bevestigde dit beeld.

Ad 4. Specifieke Uitkeringen Gebundelde Doel Uitkering

In 2004 ontstonden achterstanden in de uitvoering van het controlebeleid rondom de Gebundelde Doel Uitkering (GDU). De Algemene Rekenkamer constateerde in het RJV 2004 terecht dat RWS eind 2004 actie ondernam om de opgelopen achterstand versneld weg te werken. Echter, naast een inventarisatie van de achterstand werd eind 2004 een actieplan opgezet dat erop gericht was om voor augustus 2005 de achterstand weg te werken. De uitvoering van dat actieplan werd belegd bij een daartoe vrijgemaakte medewerker en verliep volgens planning.

Ad 5. Verplichtingenbeheer

Het verplichtingenbeheer is een aspect van de bedrijfsvoering dat voor verbetering vatbaar is. Naar aanleiding van bevindingen over 2004 werd begin 2005 binnen de gehele organisatie, waaronder de top van RWS, aandacht gevraagd voor het verplichtingenbeheer. De verantwoordelijken van de verschillende diensten van RWS zijn op dit punt aangesproken. Gedurende 2005 werd het verplichtingenbeheer gemonitord bij de diensten waar dit aan de orde was. Dat vond plaats aan de hand van auditjaarplannen van diensten. Op basis van die plannen vonden toezichtgesprekken plaats. Eind 2005 werden zowel het topmanagement als de verantwoordelijke directeuren nogmaals aangesproken op het tijdig op orde brengen van de verplichtingenadministratie. Tenslotte is het verplichtingenbeheer een van de onderwerpen waarover de top van RWS begin 2006 in de vorm van een onderlinge benchmark wordt geïnformeerd.

Ad 6. Informatie over effecten en prestaties

De Algemene Rekenkamer constateert dat er verbeteringen zijn in de verslaggeving over effecten en prestaties. De Algemene Rekenkamer constateert echter ook dat informatie over effecten en prestaties soms ontbreekt, waardoor verdere verbetering van de verslaggeving noodzakelijk is. Veelal hebben de verbeteringen betrekking op de aanwezigheid van doelmatigheidsinformatie. Op dit moment is er een Rijksbreed onderzoek van de Rekenkamer gaande over 'doelmatigheidsinformatie in begroting en jaarverslag'. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal in de komende jaren de conclusies, aanbevelingen en toezeggingen van dit onderzoek betrekken bij het opstellen van zowel de begrotingen als de jaarverslagen.

Bijlage 3

Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement van Verkeer en Waterstaat

Op grond van artikel 6 van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (Stb. 2006, 95) dient elk departement via het departementaal jaarverslag een overzicht op te nemen van medewerkers die in het verslagjaar meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare jaarloon van een minister. Dit gemiddelde belastbare jaarloon is voor 2005 vastgesteld op € 158.000 (zie de Mededeling van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 28 februari 2006 in de Staatscourant van 14 maart 2006 (Stcrt. 2006, 52, blz. 9)). Voor Verkeer en Waterstaat heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen.

Bedragen in €							
Functie	Belastbaar jaarloon 2004	Pensioenbijdrage werkgever 2004	Totaal 2004	Belastbaar jaarloon 2005	Pensioenbijdrage werkgever 2005	Ontslagvergoeding	Totaal 2005
Secretaris-generaal	154 037	24 443	178 480	153 622	30 855	-	184 477
							40-urige werkweek Toelage en variabele beloning
Directeur-generaal	135 218	21 411	156 629	141 292	26 314	-	167 606
							38-urige werkweek Toelage en variabele beloning
Directeur	68 546	13 129	81 675	170 492	13 821	-	184 313
							Toegekend i.v.m. verplichte verkoopwoning in dienstbelang conform vigerend beleid
							Enmalig bruto onkostenregeling ad € 93 752 in 2005

Afkortingenlijst

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AIS	= Automatisch IdentificatieSysteem
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
APK	= Algemene Periodieke Keuring
AR	= Algemene Rekenkamer
ATM	= Air Traffic Management
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
B.	
BDU	= Brede Doeluitkering
BKL	= Geluidsbelastingeenheden kleine luchtvaart
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDV	= Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid
CVOV	= Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer
CW	= Comptabiliteitswet
D.	
DGG	= Directoraat Generaal Goederenvervoer
DGTL	= Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	= Directoraat Generaal Water
3VO	= Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie
E.	
EASA	= European Aviation Safety Agency
EBIT	= Energiebesparing in transport
ECAC	= European Civil Aviation Conference
EG	= Europese Gemeenschap
EHS	= Ecologische Hoofdstructuur
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol
EMS	= Europese Marine Strategie
ESA	= European Space Agency
ETCS	= European Train Control System
EU	= Europese Unie
EUMETSAT	= EUropean organisation for the exploitation of METeoro-logical SATellites
EV	= Externe Veiligheid
EVO	= Eigen Vervoerders Organisatie
EZ	= Ministerie van Economische Zaken
F.	
FES	= Fonds Economische Structuurversterking
FLO	= Functioneel LeeftijdsOntslag
FPU	= Flexibel Pensioen en Uittreding
G.	
GDU	= Gebundelde Doeluitkering

GHR	= Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam
GIS	= Geluidsisolatieproject Schiphol
GMES	= Global Monitoring of Environment and Security
GO	= Gebruikers Ondersteuningsprogramma
GVB	= Gemeentelijke Vervoerbedrijven
H.	
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HIP	= Haven Interne Projecten
HNR	= Het Nieuwe Rijden
HRM	= Human Resources Management
HRN	= Hoofd Railnet
I.	
ICAO	= International Civil Aviation Organization
ICES	= Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ICT	= Informatie en Communicatie Technologie
IFFAS	= International Financial Facility for Aviation Safety
IIASL	= International Institute of Air and Space Law
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organisation
IPCC	= Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	= Inter Provinciaal Overleg
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
J.	
JAA	= Joint Aviation Authorities
K.	
KNMI	= Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KPVV	= Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW	= Kaderrichtlijn Water
L.	
LBOW	= Landelijk Bestuurlijk Overleg Water
LIB	= Luchthavenindelingbesluit
LVN	= Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LPG	= Liquid Petroleum Gas
LVB	= Luchthavenverkeerbesluit
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland
M.	
MARIN	= Maritiem Research Institute Nederland
MEIS	= Monitoring, Evaluatie Implementatie Schipholbeleid
MER	= Milieu Effect Rapportage
MIT	= Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	= Meerjarenprogramma Ontsnippering
MSG	= Meteosat Second Generation
N.	
NBW	= Nationaal Bestuursakkoord Water
NML	= Nederland Maritiem Land
NoMo	= Nota Mobiliteit
NS	= Nederlandse Spoorwegen
NSA	= National Supervisory Authority

NSL	= Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
O.	
OCW	= Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OMI	= Ozone Monitoring Instrument
OV	= Openbaar vervoer
P.	
PAD	= Potential Avoidable Damage
PAGE	= Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PvW	= Partners voor water
R.	
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
RIS	= River Information Services
RWS	= Rijkswaterstaat
RWT	= Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.	
SAFA	= Safety Assessment Foreign Aircraft
SAP	= Systems, Applications and Products
SBL	= Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SES	= Single European Skys
SLA	= Service Level Agreement
SOIT	= Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SSO	= Shared Services Organisatie
STS	= Stoptonend sein
SUBBIED	= Subsidie Baggeren Bebouwd Gebied
SVOV	= Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SWOV	= Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
T.	
TAF	= Terminal Aerodrome forecast
TAO	= Treindienst aantastende Onregelmatigheden
TCI	= Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TMS	= Transactie Modal Shift
TRG	= Totaal Risico Gewicht
U.	
UvW	= Unie van Waterschappen
V.	
VACS	= Veiligheid Advies Commissie Schiphol
Vinex	= Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VNK	= Veiligheid Nederland in Kaart
VON	= Veiligheidsadviescommissie Schiphol
VOS	= Vluchtige Organische Stoffen
VROM	= Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTS	= Vessel Traffic Services
VenW	= Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VWS	= Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

W.
Wgw = Wet goederenvervoer over de weg
WMO = World Meteorological Organisation
Wp2000 = Wet personenvervoer 2000

Z.
ZBO = Zelfstandig Bestuursorgaan
Zoab = Zeer Open Asfalt Beton
ZSM = Zichtbaar, Slim en Meetbaar