

---

Vergaderjaar 2007–2008

---

**31 444 XII**

**Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007**

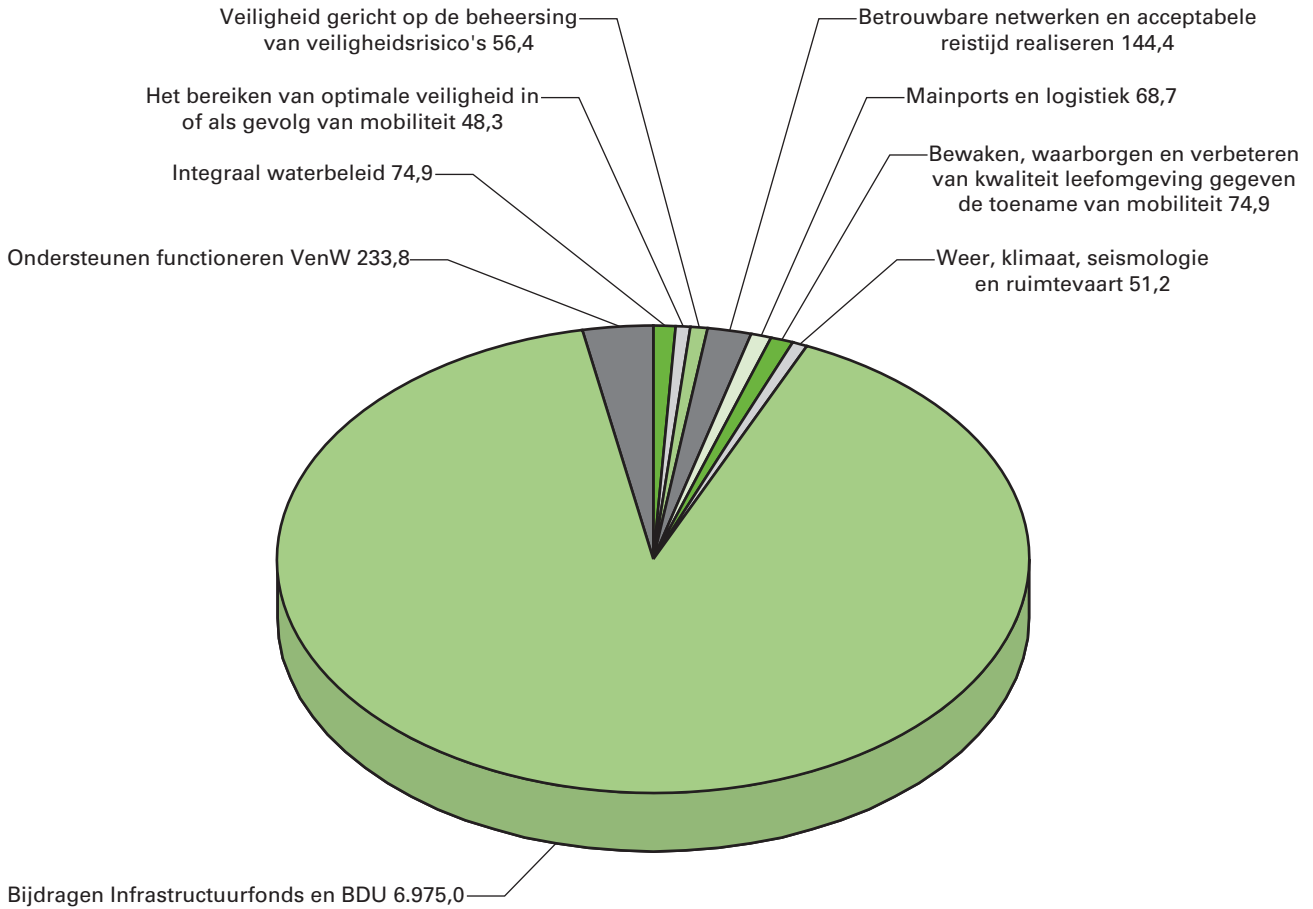
**Nr. 1**

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

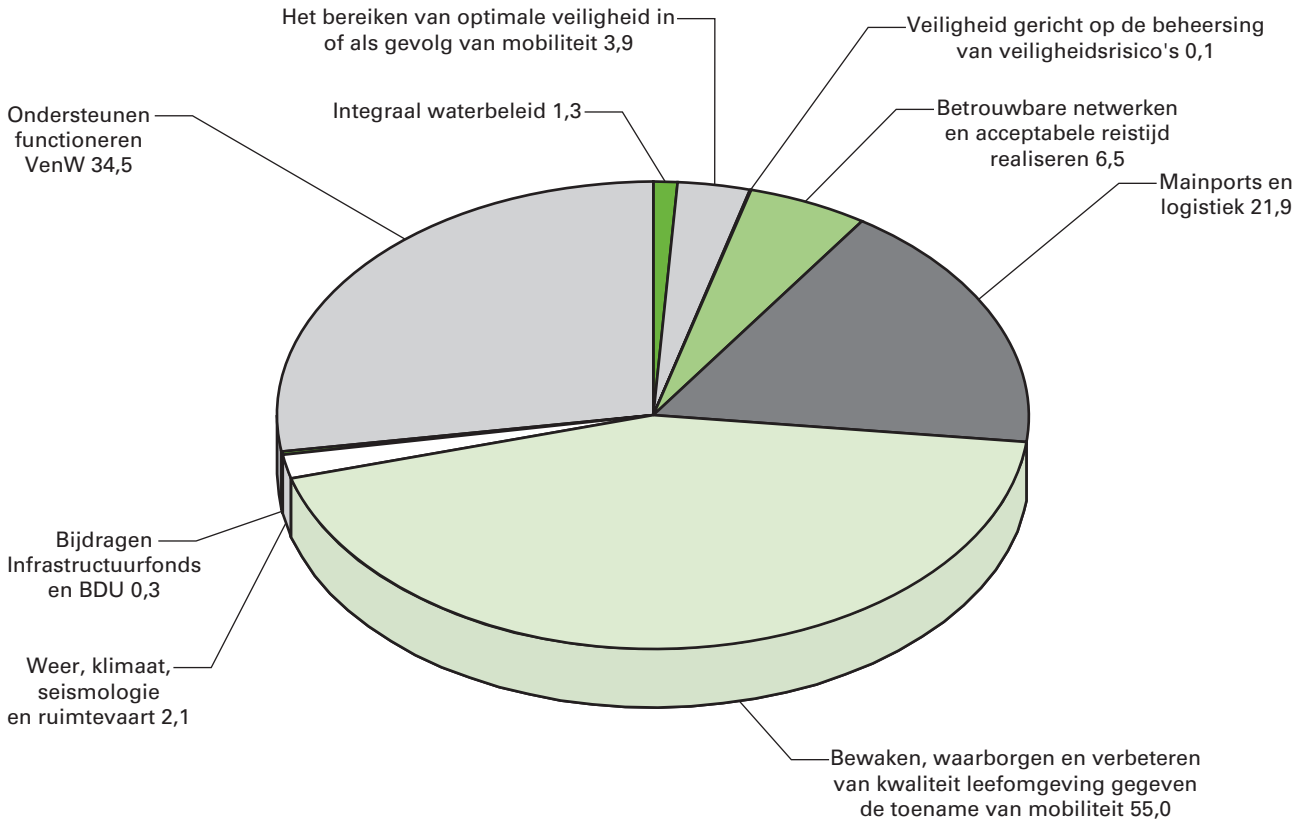
Aangeboden 21 mei 2008



**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2007 (in € mln.)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2007 (in € mln.)**





<b>Inhoudsopgave</b>		<b>blz.</b>
<b>A.</b>	<b>Algemeen</b>	<b>6</b>
1.	Aanbieding en dechargeverlening	6
2.	Leeswijzer	11
<b>B.</b>	<b>Het beleidsverslag</b>	<b>13</b>
3.	Beleidsprioriteiten	13
4.	Beleidsartikelen	32
5.	Niet-beleidsartikelen	114
6.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	119
<b>C.</b>	<b>De jaarrekening</b>	<b>124</b>
7.	Verantwoordingsstaten	124
	7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	124
	7.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2007 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	125
	7.3 De departementale saldibalans per 31 december 2007	126
	7.4 De balansen per 31 december 2007 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat	135
Bijlage 1:	Toezichtrelaties	148
Bijlage 2:	Aanbevelingen Algemene Rekenkamer	155
Bijlage 3:	Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens	158
Bijlage 4:	Realisatie inhuur	159
Bijlage 5:	Afkortingenlijst	160

## DEEL A. ALGEMEEN

### 1. Aanbieding en dechargeverlening

*Aanbieding van het jaarverslag en 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 2007 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 2007; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden;
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2007: 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 2007 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 2007 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2007 alsmede met betrekking tot de Saldibalansen van het Rijk over 2007 (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,  
C. M. P. S. Eurlings

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
mw. J. C. Huizinga-Heringa





#### **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 de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

#### **Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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



## 2. Leeswijzer

Voor u ligt het jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII) over het jaar 2007.

Het jaarverslag bestaat uit twee onderdelen, namelijk het beleidsverslag en de jaarrekening. In het eerste deel van het beleidsverslag wordt verantwoording afgelegd over de beleidsprioriteiten van VenW. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt, in hoeverre VenW zijn toezeggingen uit de begroting 2007 heeft kunnen waarmaken.

In het beleidsverslag 2007 wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de begroting 2007. Het hoofdstuk Verkeer en Waterstaat van deze begroting is opgesteld rondom de volgende prioriteiten:

1. Wegonderhoud en filebestrijding
2. Stedelijke netwerken en de mainports
3. Duurzaamheid
4. Veiligheid
5. Anders werken

In het tweede deel van het beleidsverslag zijn de beleidsartikelen, niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf opgenomen. Onder de beleidsartikelen worden zowel de niet-financiële als de financiële gegevens gepresenteerd. Verder bevat dit deel informatie over de gerealiseerde effecten en de geleverde concrete beleidsprestaties, waar mogelijk voorzien van prestatiegegevens. In de toelichting worden de gerealiseerde beleidsprestaties op productniveau verantwoord. Uitgangspunt daarbij is dat een onderliggende activiteit wordt toegelicht als deze niet is gerealiseerd. Tevens worden nieuwe activiteiten en voornamen prestaties toegelicht.

Voor wat betreft de prestatie-indicatoren moet worden vermeld dat VenW bij het verkrijgen van deze 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 komt. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

Bij een aantal prestatie-indicatoren is gebleken dat betrouwbare meting van de resultaten niet mogelijk is. Daarom zijn deze indicatoren in de begroting 2007 ook niet meer opgenomen. Voor zover er nieuwe indicatoren zijn ontwikkeld, zijn deze in het jaarverslag opgenomen.

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

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

Dit houdt in dat die 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 2007 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2007 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de begroting 2006 is een begrotingsindeling in gebruik genomen die afwijkt van de begrotingsindeling die vóór 2006 werd gebruikt. In verband met deze gewijzigde begrotingsindeling zijn de realisaties sinds 2006 op een andere manier gegroepeerd dan cijfers van eerdere jaren. Hierdoor is het niet mogelijk om de realisaties van de vier voorgaande jaren op te nemen in de budgettaire tabellen. Om de gebruiker toch historisch vergelijkingsmateriaal te bieden zijn de financiële kasrealisaties uit 2005 en 2006 opgenomen, waarbij 2005 hiervoor technisch is omgerekend naar de nieuwe begrotingsindeling.

De bedrijfsvoeringparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingsparagraaf en bestaat uit 4 onderdelen, te weten rechtmatigheid, totstandkoming beleidsinformatie, financieel en materieel beheer en overige aspecten van bedrijfsvoering.

De Jaarrekening begint met de departementale verantwoordingsstaat van VenW; een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie op artikelniveau. Vervolgens zijn de samenvattende verantwoordingsstaten van de baten-lastendiensten Rijkswaterstaat, IVW en het KNMI opgenomen. Het volgende deel betreft vervolgens de departementale saldibalans van VenW met de daarbij behorende toelichting. Ten slotte is onder de jaarrekening de balans per 31 december 2007 opgenomen met een toelichting van de baten-lastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Aan het jaarverslag zijn vijf bijlagen toegevoegd. De eerste bijlage bevat een overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's). In de tweede bijlage wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over 2005 en de maatregelen die VenW heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2006 en de jaren daarna te voorkomen. Bijlage drie bevat een overzicht van de uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement. Bijlage 4 geeft de realisatie inhuur weer. De laatste bijlage betreft een afkortingenlijst.

## **DEEL B: HET BELEIDSVERSLAG: BELOFTES WAARMAKEN – AMBITIES UITWERKEN**

### **3. Beleidsprioriteiten**

In dit beleidsverslag 2007 wordt verantwoording afgelegd over de uitvoering van de begroting 2007, die in het najaar van 2006 is ingediend door het kabinet Balkenende III. Het hoofdstuk Verkeer en Waterstaat van deze begroting is opgesteld rondom de volgende prioriteiten, te weten:

1. Wegonderhoud en filebestrijding
2. Stedelijke netwerken en de mainports
3. Duurzaamheid
4. Veiligheid
5. Anders werken

Een bijzonder aspect van het begrotingsjaar 2007 is dat in februari, na verkiezingen in november 2006, een nieuw kabinet is aangetreden. Het nieuwe kabinet Balkenende IV heeft de hoofdlijnen van regeringsbeleid vastgelegd in het coalitieakkoord. Het coalitieakkoord is uitgewerkt in het beleidsprogramma «Samen werken, samen leven». Daarin zijn 74 concrete doelstellingen verwoord. Op het gebied van Verkeer en Waterstaat zijn de volgende doelstellingen verwoord:

- Stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken;
- Een groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor;
- Bijdrage aan de ontwikkeling van de Randstad tot duurzame en concurrerende topregio door middel van het programma Randstad Urgent;
- Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidshinder;
- Verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennet en de binnenvaart;
- Versnelling kustverdediging, versnelde aanpak van de versterking van waterkeringen en vernieuwing in het denken over waterveiligheid;
- Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen; en
- Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie: Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve delta-technologie.

Dit beleidsverslag is opgebouwd rondom de vijf prioriteiten, zoals verwoord in de begroting 2007. Daarnaast wordt ingegaan op de eerste resultaten die in 2007 zijn geboekt bij de uitvoering van de doelstellingen van het beleidsprogramma.

## De 5 prioriteiten van VenW

### 1. Wegonderhoud en filebestrijding

Bij het streven naar betrouwbare netwerken staat niet alleen het bouwen maar ook het beheren en benutten. In 2004 is begonnen met het inlopen van achterstallig onderhoud, waarbij in 2006 en 2007 de meeste werkzaamheden waren voorzien. Daarnaast wordt ook benutting (bijvoorbeeld dynamisch verkeersmanagement) ingezet als middel om betrouwbare netwerken te kunnen realiseren.

#### 1.1 Onderhoud hoofdwegen

##### *Wegwerken onderhoudsachterstanden*

Met de vervanging van 474 kilometer asfalt in 2007 is sinds 2004 in totaal 1300 kilometer wegdek vervangen. Hiermee is VenW er in geslaagd om op 1 januari 2008 het achterstallig onderhoud voor reguliere wegen weg te werken, conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage bij Infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1). Bij bruggen en viaducten en bij systemen voor Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is nog steeds sprake van een onderhoudsachterstand en bij reguliere wegdekken is een inspanning nodig om te voorkomen dat opnieuw achterstand optreedt. Over de voortgang van het «Groot Onderhoud Wegen» wordt de Kamer ieder kwartaal geïnformeerd.

##### *Beperken van extra overlast bij onderhoud: slim plannen en maatwerk per project*

De overlast voor de automobilist bij onderhoudswerkzaamheden wordt zoveel mogelijk beperkt door:

- Het slim plannen van werkzaamheden, hetgeen betekent dat bepaalde werkzaamheden niet gelijktijdig worden uitgevoerd.
- Flankerende maatregelen, zoals het aanbieden van OV tegen gereduceerd tarief, het aanbieden van zgn. AnaarB-kaartjes alsmede OV-vervoer op maat.
- Communicatie, zoals publieksgerichte campagnes (vooral ook in vakantie maanden) en het presenteren in de media van de TOP10 van de belangrijkste werkzaamheden.

Daarnaast is de site [www.vanAnaarBeter.nl](http://www.vanAnaarBeter.nl) is het afgelopen jaar goed bezocht.

Ondanks dat in het derde kwartaal 2007 de filezwaarte als gevolg van wegwerkzaamheden hoger was door de vele werkzaamheden in de vakantie maanden, is het aandeel filezwaarte door wegwerkzaamheden over héél 2007 met ongeveer 4%, lager dan de met de Kamer afgesproken 5%.

#### 1.2 Filebestrijding

##### *Aanpak files op korte termijn*

In 2006 is het programma Filevermindering gestart met circa veertig projecten om de bereikbaarheid te bevorderen met op relatief korte termijn implementeerbare maatregelen. De projecten zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. het beperken van de dagelijkse files
2. het beperken van incidentele files
3. het verleiden tot ander mobiliteitsgedrag

Per categorie wordt een aantal voorbeelden genoemd.

*Doelstelling Beleidsprogramma: verbetering van de bereikbaarheid over weg en water door gerichte investeringen in het wegennetwerk en de binnenvaart* «Naast de stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs zet het kabinet voor het wegennetwerk op de korte termijn in op kleinschalige maatregelen. Het accent ligt daarbij op knooppunten en op plaatsen waar snelle voordelen te behalen zijn. Ook staat optimale benutting van capaciteit van het wegennet centraal, onder andere door inzet van dynamisch verkeersmanagement. Over grootschalige maatregelen gericht op de lange termijn beslist het kabinet op basis van een Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse voor het gehele hoofdwegennet (zowel A-wegen als rijks N-wegen)».

#### Ad 1 het beperken van de dagelijkse files

Bij tientallen aansluitingen is de belijning aangepast om het verkeer efficiënter te laten in- en uitvoegen. Uit evaluaties blijkt dat het verkeer ook daadwerkelijk efficiënter in- en uitvoegt. Daarnaast is er een bestuurlijk akkoord bereikt over de wijze waarop het verkeer op en rond de A10 geregeld zal worden. Het Groene Golf Team analyseert verkeersregelingen en adviseert wegbeheerders over een betere afstelling. Bij Apeldoorn is een dagelijkse terugslagfile op A1 verdwenen. Tot slot heeft een nieuwe opzet van de bewegwijzering bij knooppunt Velperbroek geresulteerd in een betere doorstroming tijdens de spits.

#### Ad 2 het beperken van files als gevolg van ongelukken

Om incidentele files te beperken is in 2007 de eerste van een serie praktijkproeven met een snel verplaatsbare barrière bij wegwerkzaamheden succesvol afgerond. Daarnaast is uit evaluaties gebleken dat gebruik van het in 2006 ontwikkelde, nieuwe type, calamiteitenscherm kijkfiles met 20% reduceert. Diverse wegendistricten hebben dit scherm in 2007 in gebruik genomen. Eind 2007 zijn Verkeer en Waterstaat en het Verbond van Verzekeraars een publiekscampagne gestart om weggebruikers te bewegen in geval van kleine schades snel de weg te ontruimen en hun zaken af te handelen op een parkeerplaats. Tot slot zijn in 2007 in totaal ca. 30 vaste omleidingsroutes-bij-incidenten ingesteld.

#### Ad 3 het verleiden tot ander mobiliteitsgedrag

Afgelopen zomer is een Postbus-51 campagne van start gegaan om weggebruikers bekend te maken met wat zij door rij- en reisgedrag zelf kunnen doen tegen de files. In 2007 is tevens gerealiseerd dat de Dynamische Route-informatiepanelen niet alleen filelengtes tonen, maar ook aangeven of de file korter of langer wordt. Verder heeft een proef met verkeersinformatie bij publiekstrekkende activiteiten laten zien dat er mogelijkheden zijn om een deel van de bezoekers met alternatieve arrangementen uit de avondspits te houden.

De eindevaluatie van het project Filevermindering zal in april 2008 verschijnen. Enkele voorlopige conclusies zijn:

- Filerijders stappen over op het OV als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
  - Er moet echt een fileprobleem zijn en het probleem moet door de automobilist als voldoende groot worden ervaren;
  - De reiziger moet substantiële tijdwinst boeken met het OV, ten opzichte van de auto.
- Projecten die door een vervoerbedrijf worden ge nitioneerd en begeleid zijn in het algemeen succesvoller dan door de overheid ge nitioneerde

experimenten. Overigens is daarmee wel van belang in hoeverre de concessie het vervoerbedrijf stimuleert om reizigersgroei te realiseren.

In het kader van het project Fileproof is een impuls gegeven aan de toepassing van de mobiliteitskaart waarmee reizigers een prikkel en de vrijheid krijgen om meer bewust een keuze te maken voor hun wijze van vervoer. In dit verband heeft Verkeer en Waterstaat ook zelf het goede voorbeeld gegeven door een mobiliteitskaart te introduceren die in de loop van 2008 bij alle directies van de Rijkswaterstaat in gebruik zal worden genomen.

#### *Aanpak files op lange termijn*

Er is in 2007 met veel inzet invulling gegeven aan de realisatie van een quick-win pakket maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement van 50 mln. euro, dat werd gerealiseerd in combinatie met het groot onderhoud. Tevens is opdracht gegeven voor het uitwerken van een grootschalige proef met dynamisch verkeersmanagement op de ring Amsterdam (A10). Daarnaast zijn vier proeven met dynamische snelheden in voorbereiding, en is een wetswijziging doorgevoerd. De toevoeging van een experimenteerartikel in de Wegenverkeerswet vergroot de mogelijkheden om op eenvoudige wijze het inzicht te vergroten in de verkeerskundige toepassingen zoals bijvoorbeeld dynamische snelheden. In 2007 is verder veel energie gestoken in de ontwikkeling van een Beleidskader Benutten. In dit beleidskader wordt de samenhang beschreven van een aantal ontwikkelingen zoals reisinformatie en navigatiesystemen in het voertuig, signaleringsystemen langs de wegwand en mogelijkheden voor optimalisatie van de infrastructuur zoals op- en afritten. Het beleidskader resulteert in 2008 in een programma benutting.

#### *Anders Betalen voor Mobiliteit*

*Doelstelling Beleidsprogramma: stapsgewijze invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken*

«Om de bereikbaarheid over de weg in het algemeen en van de Randstad in het bijzonder te verbeteren, zal het systeem van kilometerheffing (gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken) in de komende kabinetsperiode – eventueel gefaseerd – worden ingevoerd, mits aan de randvoorwaarden van het naar rato afschaffen van bestaande belastingen (BPM, MRB, Eurovignet) en een maximale hoogte van de systeem- en inningskosten van niet meer dan 5% van de opbrengst wordt voldaan.

De netto opbrengsten van de kilometerheffing komen uitsluitend ten goede aan het infrastructuurfonds, waaruit landelijke en regionale investeringsprojecten in de Verkeersinfrastructuur worden gefinancierd.»

Voor de uitwerking van het beleidsprogramma zijn vier opties uitgewerkt. De voor- en nadelen van de opties zijn in beeld gebracht samen met maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en andere departementen.

De ministerraad heeft op 30 november 2007 gekozen voor een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken en een inningssysteem dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek. De verwachting is dat in 2011 de kilometerprijs voor vracht wordt ingevoerd en in 2012 wordt begonnen met de uitrol van de kilometerprijs naar voor personenauto's. In deze kabinetsperiode zullen met werkgevers mobiliteitsprojecten worden uitgevoerd, met name gericht op gedragsveranderingen van automobilisten en de ontwikkeling van de benodigde technologie. Hiermee is gekozen voor een solide en betrouwbare koers richting de realisatie van het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs. Dit is een belangrijke stap voor de feitelijke invoering van kilometerbeprijzing.



Internationaal vindt er technische en beleidsmatige samenwerking met onder meer België, Duitsland en Frankrijk plaats.

*Enkele mijlpalen 2008*

- Basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (procedure grote projecten)
- Plan voor fiscaliteit
- Implementatiestrategie en uitvoeringsbesluit
- Openstelling tender/prijsvraag voor mobiliteitsprojecten
- Indiening wetsvoorstel op de kilometerprijs bij de Tweede Kamer

*Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten*

Om de mogelijkheden te onderzoeken om besluitvorming over infrastructuurprojecten te vereenvoudigen en te versnellen is, in het licht van de urgentie van de fileproblematiek, de commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten, commissie Elverding, ingesteld. Deze commissie adviseert over oplossingsrichtingen voor verbeteringen in het besluitvormingsproces. Hierbij ligt de focus op de te boeken tijdswinst en de haalbaarheid. Voorbeelden zijn veranderingen in de procesinrichting van projecten, de toereikendheid van beschikbare personele capaciteit en kwaliteit en de vermindering van de afhankelijkheid van complexe (verkeers-)modellen.

De commissie zal onder meer ingaan op de noodzaak de bestuurscultuur binnen Nederland aan te passen en meer resultaatgericht te maken. Dit sluit aan bij de programma's, zoals opgenomen in het Coalitie-akkoord (o.a. Programma Randstad Urgent).

*Commissie private financiering van infrastructuur*

In 2007 is de commissie private financiering van infrastructuur, commissie Ruding ingesteld, die de kansen van private financiering voor infrastructuurele investeringen in beeld brengt en de implicaties onderzoekt van private financiering voor de organisatie van het weg- (en spoor)beheer. De commissie rapporteert medio 2008.

## **2. Stedelijke netwerken en de mainports**

In 2007 heeft onder andere een intensivering van inspanning plaats gevonden in het Programma Randstad Urgent.

Binnen het investeringsprogramma is voor de aanpak van spoordoorsnijdingen in stedelijk gebied een beschikking afgegeven ten behoeve van Rotterdam Parkstad. Daarnaast hebben 15 gemeenten hun projecten voortvarend ter hand kunnen nemen vanwege subsidie van VenW.

### *2.1 Netwerkaanpak*

De regionale netwerkanalyses voor de belangrijkste stedelijke gebieden zijn in 2007 verder opgepakt en uitgewerkt in het project Netwerkaanpak. Tevens zijn er voor de verdere uitwerking vier landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's) gedaan. Dit zijn analyses voor weg, spoor, regionaal OV en vaarwegen. Zowel in het voorjaar als in het najaar zijn er bestuurlijke (landsdelige) overleggen gevoerd, waarbij in het najaar voor het eerst landsdeel West gezamenlijk is behandeld.

De meer gebiedsgerichte aanpak zoals die is ingezet met het project Netwerkaanpak is ook doorgezet in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Bij de begroting 2008 is een eerste versie van het MIRT projectenboek uitgebracht. Hierin zijn voor het eerst de

verschillende ruimtelijke investeringsprojecten- en programma's van de betrokken departementen (VenW, VROM, LNV en EZ) gezamenlijk opgenomen.

*Doelstelling Beleidsprogramma: Groeiambitie van 5% per jaar voor het openbaar vervoer per spoor*

*De ambitie voor groei van het OV over spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, de realisatie van de afgelopen twee jaren. De frequentie van treinen in en om de grote steden wordt verhoogd om zo een goed alternatief te bieden voor de auto. Aan achterstallig onderhoud aan het spoor zal worden gewerkt. Bij de opstelling van het MIRT zal in de komende jaren met deze verhoogde ambitie rekening worden gehouden.*

*Voor de korte termijn (2007–2012) betreft de kabinetsambitie het vasthouden van de huidige groei van de reizigerskilometers op het spoor; voor de langere termijn (2012–2020) gaat het om het bieden van een kwaliteitssprong op het spoor door middel van hogere frequenties op de drukste corridors. Dat is opgepakt in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA Spoor).*

*In 2007 zijn zowel de groeiambitie voor de korte termijn als de LMCA Spoor voor de langere termijn uitgewerkt.*

*Ten behoeve van de groeiambitie is een zogenoemde «Groei maand» georganiseerd, waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat op zoek is gegaan naar creatieve nieuwe ideeën voor groei, die op korte termijn uitvoerbaar zijn. Op basis van geselecteerde maatregelen is het Actieplan «Groei op spoor» opgesteld. Het Actieplan is, als onderdeel van de beleidsbrief «Netwerkaanpak» op 19 november 2007 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 644, nr. 85).*

*De LMCA-spoor is gedurende 2007 uitgevoerd. De eindrapportage en de beleidsconclusies zijn eveneens op 19 november 2007 als onderdeel van de beleidsbrief «Netwerkaanpak» aan de Tweede Kamer aangeboden.*

*De LMCA Spoor biedt inzichten in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van deze LMCA-spoor is – passend bij de ambities van dit Kabinet t.a.v. 5% groei – geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit aanpassing vereist gezien de marktontwikkelingen tot 2020 en dat zich meer knelpunten voordoen aan in de NoMo is voorzien.*

*Enkele mijlpalen 2008*

- Samen met NS en ProRail een Plan van Aanpak opstellen.
- De meeste maatregelen uit het Actieplan in gang zetten.

*Coalitieakkoord*

De afspraken met Noord Nederland over economische structuurversterking door een snelle Zuiderzeelijn-spoorverbinding zullen worden nagekomen. Indien een dergelijke snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en Flevoland en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief samenhangend pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit.

Op 16 november jl. heeft het kabinet een besluit genomen over de Zuiderzeelijn. Strekking van het besluit is dat het kabinet kiest voor een alternatief samenhangend pakket (Regio-specifiek Pakket).

Het kabinet heeft op basis van de met Noord Nederland gevoerde overleggen voldoende vertrouwen dat tot overeenstemming kan worden gekomen over het Regiospecifiek Pakket. Het kabinet gaat daarbij uit van het rijksvoorstel dat eerder aan Noord Nederland is gedaan en verwacht een regionale bijdrage die recht doet aan de verhouding tussen de oorspronkelijk gereserveerde rijks- en regionale bijdrage voor het project Zuiderzeelijn.

## *HSL*

Begin 2007 bleek dat de tijdige installatie van het beveiligingssysteem ERTMS een probleem vormde voor de ingebruikname van de HSL-Zuid. De Tweede Kamer is hierover op 23 januari 2007 en 13 februari 2007 per brief geïnformeerd. In opdracht van de Tweede Kamer hebben de Algemene Rekenkamer en de TU Delft onderzoek verricht naar deze problematiek. In het voorjaar is veel aandacht besteed aan het verbeteren van de samenwerkingsrelaties tussen de betrokken contactpartijen (ProRail, Infra-speed, HSA, de Staat). Tevens is in mei besloten om gezien de grote onzekerheden in het vervolg te gaan werken met streefdata en is gekozen voor een stapsgewijze ingebruikname van de HSL-Zuid. Begin oktober is de Kamer gemeld, dat op basis van een integrale risico-analyse het tijdelijk vervoer op de HSL-Zuid niet zoals eerder voorzien in december 2007 kan starten en dat de aanvangsdatum van 1 oktober 2008 onder druk staat.

### *2.2 Kwaliteitsverbetering openbaar vervoer*

Een deel van de kwaliteitsslag die VenW in het OV wil realiseren, hangt nauw samen met de uitkomst van de netwerkanalyses. Met name de verbetering van de informatievoorziening en overstapmomenten binnen het OV en andere vervoerswijzen is daarin belangrijk. Vanuit VenW is de sector veel aandacht gegeven én gevraagd voor overstapmomenten binnen het OV. Daarnaast waren overstapmomenten aandachtspunt bij Randstad Urgent-projecten en het Bestuurlijk akkoord Toegankelijke Haltes.

In 2007 stond de introductie van de OV-chipkaart gepland. In Rotterdam is de OV-chipkaart grotendeels geïntroduceerd, ook Amsterdam maakt grote vorderingen. NS heeft de OV-chipkaart geïntroduceerd op proeftrajecten en ook elders in het land worden pilots gehouden met de OV-chipkaart. De landelijke introductie duurt echter langer dan eerder gepland, zoals de evaluatie naar de voortgang van de migratie in najaar van 2007 ook concludeerde. In het Aanvalsplan OV-chipkaart hebben de verantwoordelijke partijen begin 2008 afspraken met elkaar gemaakt over het vervolg. Onderdeel van deze afspraken is een nieuwe, integrale planning voor de introductie van de OV-chipkaart. De invoering van de OV-chipkaart heeft als doel een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer: meer reisgemak in de hele OV-keten, meer betaalgemak en een verbeterde veiligheid.

#### *Coalitieakkoord*

In het stads- en streekvervoer komt ruimte om te experimenteren met tariefdifferentiatie, waaronder gratis OV voor specifieke doelgroepen.

#### *Proef met gratis OV voor 65-plussers*

De doelstelling van de proef ligt op het vlak van mobiliteitsbevordering, mede met het oog op verbetering van maatschappelijke participatie en tegengaan van eenzaamheid onder 65-plussers. Ook wordt gekeken naar de mate waarin volstaan kan worden met bestaande vervoerscapaciteit (lege stoelen), de effecten op het gebruik van Regiotaxi- en persoonlijk autogebruik.

De eerste geluiden uit de regio's zijn positief. In twee regio's (beide in de stad) wil men de proef in 2008 voortzetten.

Einde 2007 zijn de tellingen en overige onderzoeken gehouden. In het voorjaar van 2008 wordt de eindevaluatie gehouden en aan de Tweede Kamer gepresenteerd.

In het voorjaar van 2008 kan er meer gezegd worden over de leerpunten. Voornemen is om in 2008 nieuwe experimenten met gratis of goedkoop OV op te zetten, onder een andere thematiek, met gebruikmaking van de ervaringen uit de voorgaande projecten.

### *Herstelplan spoor*

De middelen voor de 2e fase van het Herstelplan zijn gelet op de gunstige uitkomsten van de Midterm Review bij de begrotingsindiening 2007 overgeheveld van aanleg naar B&I. In de beschikking voor 2007 is het totale pakket voor 2007 beschikt (vervangingen, kleine projecten en capaciteitsknelpunten).

Conclusies zijn mogelijk aan het einde van de 2e fase (2012). Tussentijdse sturing vindt voor zover mogelijk via het (jaarlijkse) beheerplan plaats.

De punctualiteit steeg fors: 87% van de treinen kwam binnen 3 minuten op tijd aan (volgens de internationale 5 minuten norm reed 93% van de treinen op tijd). De waardering voor het aspect «op tijd rijden» steeg dan ook met maar liefst 6%. Hiermee is de minimale doelstelling voor 2007 bereikt.

### *2.3 Randstad Urgent/Noordvleugel*

Met de komst van het Programma Randstad Urgent (voorheen het Urgentieprogramma Randstad), zoals ingesteld door het nieuwe kabinet, zijn de Nota Ruimte-programma's opgeheven. Het doel van het programma is om de bereikbaarheid evenals het woon- werk- en leefklimaat te verbeteren. Veel projecten uit de Noordvleugel en Zuidvleugel programma's zijn opgenomen in het Programma Randstad Urgent. Bij het opstellen van het programma Randstad Urgent is gebruik gemaakt van de ervaringen, die zijn opgedaan bij de programma's van de Nota Ruimte.

*Doelstelling Beleidsprogramma: Met het Urgentieprogramma Randstad wil het kabinet eraan bijgedragen dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio.*

Na intensief overleg met de rijkspartijen en regionale partijen is op 22 juni 2007 het Programma Randstad Urgent gepresenteerd waarin 35 projecten zijn geselecteerd die moeten bijdragen aan een betere bereikbaarheid, een beter woon-, werk- en leefklimaat en een klimaatbestendige delta om zo de internationale concurrentiepositie van de Randstad te verbeteren. Tevens is er een nieuwe bestuurlijke aanpak ontwikkeld om de bestuurlijke drukte te verminderen en een meer slagvaardig optreden van de overheid te realiseren. Op 29 oktober zijn door de bestuurlijke duo's zgn. bestuurlijke afspraken voor de uitvoering van de 35 projecten ondertekend.

Parallel aan dit proces is gewerkt aan een besluit voor de wegverbreding op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Op 29 oktober is hiertoe tevens een bestuurlijk convenant ondertekend met de Noordvleugelpartijen.

De voorgenomen doelstellingen in 2007 zijn behaald. Voor 2008 wordt ingezet op uitvoering (van het programma) conform de gemaakte bestuurlijke afspraken. Hiervoor kan het beleid ongewijzigd worden voortgezet.

#### *Enkele mijlpalen 2008*

- Samenwerkingsovereenkomst overheden en culturele instellingen voor Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad
- Richtinggevende besluiten over varianten toekomst IJmeer/Markermeer
- Besluitvorming over OV-verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- Besluitvorming mee te nemen alternatieven LT-mogelijkheden Schiphol/Lelystad
- Randstadvisie 2040

- Start landaanwinning PMR
- Besluit voorkeursalternatief zwakke schakel Scheveningen
- Vaststellen integraal maatregelenpakket Draaischijf Utecht

## 2.4 Mainportbeleid: PMR en toekomst Schiphol

### *Tweede Maasvlakte*

De herstelprocedure voor de PKB, nodig geworden na uitspraken van de Raad van State, is afgerond. Direct na de parlementaire besluitvorming zijn de eerste uitvoeringshandelingen voor de deelprojecten 750 hectare natuurgebied en Bestaand Rotterdams Gebied gestart. De commissie MER heeft haar definitieve advies gegeven, waarna begin 2008 alle benodigde ontwerpbesluiten en -vergunningen ter inzage worden gelegd. Onderdeel hiervan is een luchtkwaliteitconvenant, met daarin de noodzakelijke compensatiemaatregelen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het gebruik van Maasvlakte 2. Door de vertraging in het bestemmingsplan is het luchtkwaliteitconvenant vertraagd. In het eerste kwartaal van 2008 worden de ontwerpbesluiten en het luchtkwaliteitconvenant aangepast en definitief gemaakt.

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft aan het consortium PUMA (bestaande uit de bedrijven Koninklijke Boskalis Westminster N.V. en Van Oord N.V.) het voornemen tot gunning bekend gemaakt van de aanlegwerkzaamheden voor Maasvlakte 2. Ondertekening van het contract vindt begin 2008 plaats.

### *Betuweroute*

De Betuweroute is per 16 juni 2007 geopend. Ondanks dat sprake is van een ingroei jaar bleef het gebruik het eerste half jaar achter bij de verwachting. Vanaf 9 december 2007 bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling is het gebruik echter flink toegenomen.

### *Coalitieakkoord*

Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidshinder. Op korte termijn worden de mogelijkheden bezien van de ontwikkeling van Leleystad als overloop, met inachtneming van overige regionale vliegvelden.

Om te komen tot balans tussen de ontwikkeling van Schiphol en belangen van de omgeving is een overlegstructuur in het leven geroepen onder leiding van een onafhankelijk voorzitter, de heer Alders, de Alderstafel genaamd. Hierin zitten vertegenwoordigers van de omwonenden, bestuurders uit de regio, luchtvaartpartijen en het Rijk. Dit heeft in juni 2007 geleid tot een gezamenlijk advies aan de minister van VROM en V&W voor het aanpassen van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) in samenhang met twee convenanten gericht op het verminderen van de hinder en het verbeteren van de omgevingskwaliteit voor de omgeving van Schiphol voor de korte termijn (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 48). Het advies is vertaald in een ontwerp-LVB dat voorligt bij de Tweede Kamer (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 67). Dit ontwerp-LVB is gebaseerd op het MER. Verder is in 2007 een start gemaakt met de uitvoering van de afspraken uit het convenant hinderbeperking waardoor Schiphol kan doorgroeien tot 480 000 vliegtuigbewegingen in 2010.

Na het uitbrengen van het advies voor de korte termijn tot 2010 is de Alderstafel aan de slag gegaan met het voorbereiden van het advies voor de ontwikkeling voor Schiphol in de periode van 2010 tot 2020. Naar verwachting is dit advies in mei 2008 gereed.

Voor de lange termijn (na 2020), als Schiphol mogelijk tegen de grenzen van de fysieke capaciteit en betrouwbaarheid aanloopt, is in 2006 een verkenningstraject gestart om zo besluitvorming voor te bereiden over de toekomstopties voor ruimtelijke planning van de mainportontwikkeling.

De opties die Schiphol voor de lange termijn ziet zijn conform planning als bijlage bij brief met beleidsaanpak Schiphol aan Kamer gezonden (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 47). Vervolgens heeft het Rijk een probleemanalyse opgesteld voor de mainportontwikkeling en daarom advies gevraagd van de gezamenlijke planbureaus. Deze probleemanalyse met het advies van de planbureaus is in oktober 2007 aan de Kamer aangeboden.

#### *Enkele mijlpalen 2008*

- Bilateraal ministers VenW-VROM
- Breder bewindslidenoverleg
- Kabinetsbesluitvorming over af te wegen opties voor locatiekeuze mainportontwikkeling lange termijn.
- Definitief advies Alderstafel Schiphol

### **3. Duurzaamheid**

#### *3.1 Luchtkwaliteit en klimaatbeleid*

##### *Luchtkwaliteit*

In 2007 is de wet Luchtkwaliteit aanvaard door de Eerste Kamer en in werking getreden. Deze wet vormt de basis voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In 2007 is goede voortgang gemaakt met het NSL. Dit, ondanks de vertraging die is ontstaan als gevolg van enkele uitspraken van de Raad van State ten aanzien van (wegen)projecten, met name de A4 Burgerveen–Leiden.

In de tweede helft van 2007 is een belangrijke stap gezet bij het opstellen en uitwerken van het benodigde maatregelenpakket om luchtknelpunten binnen de daarvoor gestelde termijnen op te lossen.

In 2007 is een akkoord bereikt in de EU over de herziening van de richtlijn luchtkwaliteit en de Euro 5 en 6 normen voor personenauto's. De VenW-inzet voor verdere aanscherping van het Europese en internationale bronbeleid is, in samenwerking met andere departementen, in 2007 onverminderd gecontinueerd, bijvoorbeeld voor een ambitieuze Euro VI norm voor vrachtwagens. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> langs snelwegen behoort aanscherping van de emissie-eisen voor zwaar wegverkeer tot één van de meest kosteneffectieve maatregelen.

In het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) is in 2007 gestart met de uitvoering van grootschalige praktijkproeven waarmee de werking van de meest kansrijke maatregelen in de praktijk aangetoond kan worden. Zo is langs de A28 een «proeftuin schermen» ingericht waar tot eind 2008 praktijkproeven aan negen verschillende typen luchtschermen worden uitgevoerd. Verder zijn op de A50 praktijkproeven uitgevoerd met drie verschillende soorten reinigingswagens die het fijn stof van de weg verwijderen.

Voor het bereiken van de energiebesparing van 2% per jaar vervult het programma Het Nieuwe Rijden (HNR) een belangrijke rol. De automobilist krijgt adviezen voor een energiezuinige rijstijl en partners van HNR werken mee om de boodschap over te brengen.

De inzet van biobrandstoffen van 2% in 2007 is achter gebleven bij de verwachtingen: er werd niet meer bijgemengd dan 0,3%. Wel is het subsidieprogramma Innovatieve Biobrandstoffen in 2007 van start gegaan met de openstelling van de eerste tender. Het aantal aanvragen was groter dan het aantal projecten dat gehonoreerd kon worden.

### *3.2 Duurzaam waterbeleid*

Op 7 september heeft de Ministerraad de «Kabinetsvisie op het waterbeleid, «Nederland veroveren op de toekomst» vastgesteld. Daarmee is samenhang aangebracht in, en de agenda gezet voor, het waterbeleid in deze kabinetsperiode. De in het beleidsprogramma aangekondigde Watervisie is tegelijkertijd een verbijzondering en uitwerking van de duurzaamheidsambities van dit kabinet. De Advies Commissie Water heeft op verzoek van de staatssecretaris op basis van de Watervisie in december geadviseerd over het proces en de inhoud van het eerste Nationale Waterplan dat een verdere operationalisering zal zijn de Watervisie. De in de Watervisie gepresenteerde vijf «iconen» (Afsluitdijk, Zuidwestelijke Delta, IJsselmeergebied, Indonesië en Canon Nederland Waterland) vinden inmiddels veel weerklank bij betrokken stakeholders. Deze vijf «iconen» worden gebruikt als belangrijke impulsen voor de verschillende waterthema's die in de Watervisie zijn uitgewerkt (klimaatbestendig Nederland, duurzame ontwikkeling, economie, internationale solidariteit en bewustwording/participatie). Met name economie, internationale solidariteit en waterbewustzijn worden herkend als vernieuwende thema's. De in november gepresenteerde innovatieagenda deltatechnologie is mede op deze thema's geënt.

### *3.3 Integraal waterbeheer, waterkwaliteit en waterkwantiteit*

*Doelstelling: Klimaatbestendige inrichting van Nederland waarbij water een meer bepalende factor is bij ruimtelijke afwegingen, inclusief locatiekeuzes. Meer ruimte voor herstel van natuurlijke processen (bodem, water en natuur)*

In april 2007 is het proces om te komen tot een nieuw beleidskader voor het IJsselmeergebied gestart. De staatssecretaris heeft de betrokken bestuurders het adviesrapport «Een ander IJsselmeergebied» aangeboden. Er zijn diverse maatschappelijke consultaties georganiseerd. De wensen en reacties uit de regio en de opgedane kennis zijn verwerkt in een concept-kader.

Het afgelopen jaar is voor de KRW nauwkeurig geïnventariseerd welke maatregelen in de periode 2009–2015 nodig zijn voor een integraal en duurzaam waterbeheer. Hierbij is maximaal gezocht naar maatregelen die kunnen worden genomen in combinatie met andere maatregelen (veiligheid, kwantiteit, milieu, reconstructie, enz). Daarmee is, in lijn met de Decemhernota 2006, een neerwaartse trend van kosten waarneembaar. Hiervan heeft de staatssecretaris verslag gedaan in haar voortgangsbrief aan de Tweede Kamer (TK 2007–2008, 27 625, nr. 111). Ook is tussen de verschillende regio's het ambitieniveau en de reikwijdte van de opgave geharmoniseerd.

### *3.4 De Europese dimensie van water*

In september 2007 is de Europese richtlijn «De Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad over Beoordeling en Beheer van Overstromingsrisico's» vastgesteld, ook wel aangeduid als de Europese Hoogwaterricht-

lijn. De Richtlijn bevat geen kwantitatieve veiligheidsnormen waaraan de Lidstaten moeten voldoen. De Richtlijn legt voor het risicobeheer wel een aantal principes vast: niet-afwentelen, stroomgebiedaanpak, veiligheidsketen (risicobenadering), duurzaamheid en publieke participatie. Landen bepalen zelf (nationaal) dan wel in gezamenlijkheid (grensoverschrijdend) de doelen die zij stellen voor het beheer van overstromingsrisico's en welke maatregelen daarbij horen.

De nieuwe Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) is eind 2007 uitonderhandeld in Brussel en zal in 2008 in werking treden. De KRM verplicht de lidstaten om de bescherming en het gebruik van de zee in balans te krijgen. De komende jaren zal V&W samen met betrokken vakdepartementen op de Noordzee, de industrie, de havens, de scheepvaartsector, de olie en gas industrie en overige belanghebbenden de uitvoering van deze richtlijn gestalte geven.

Door een proactieve houding in het onderhandelingsproces heeft VenW de richtlijn uitvoerbaar en betaalbaar weten te houden.

Verder zijn er door in te zetten op het 7e EU Kaderprogramma meer financiële mogelijkheden gecreeërd voor de onderzoekinstellingen van de lidstaten voor co-financiering van onderzoeksprojecten voor zee aangelegenheden.

*Doelstelling beleidsprogramma: Duurzaam waterbeleid als schakel tussen ecologie en economie. Nederland (weer) aan de internationale top van innovatieve deltatechnologie.* De watersector heeft op basis van de Watervisie in november de Innovatieagenda Deltatechnologie afgerond en aan de staatssecretaris aangeboden. Dit innovatieprogramma geeft een eerste invulling aan de innovatieopgaven die in de Watervisie zijn geadresseerd. Het programma bevat concrete projecten en samenwerkingsinitiatieven van overheden, kennisinstellingen en private partijen. De uitvoering van deze agenda is direct na publicatie opgestart. De aan de projecten deelnemende Nederlandse bedrijven, overheden en kennisinstellingen investeren in de realisatie van deze innovatieagenda omdat zij daarin concrete mogelijkheden zien voor de ontwikkeling en export van nieuwe expertise en producten. Het per 31 december 2007 gestarte top technologisch instituut Deltares is een belangrijke spil in de verdere uitbouw van de Nederlandse deltatechnologische kennis. Hiermee is een belangrijk element uit het advies van de Commissie Wijffels («De kracht van de verbinding», 2004) over de Nederlandse kennisinfrastructuur gerealiseerd. Parallel aan deltatechnologie loopt er voor watertechnologie een vergelijkbaar innovatietraject dat zich (meer) richt op drinkwater en sanitatie. Zowel delta-innovaties als waterinnovaties dragen direct of indirect bij aan de realisatie van de ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (Millennium Development Goals).

#### **4. Veiligheid**

Om binnen de beleidsterreinen met alle betrokken partijen de risico- en veiligheidsinformatie te structureren is in 2007 gewerkt aan de invoering van veiligheidsmanagement in de modaliteiten. Hiermee is ook de bijdrage van de beleidsterreinen van VenW aan het brede Kabinetsspijler V veiligheid beter belegd. Er zijn het afgelopen jaar belangwekkende stappen vooruit gezet in systeemsturing die meer transparantie moeten geven over de staat van «de veiligheid» en de resterende risico's. Het publiceren van een derde jaarlijkse brede veiligheidsbalans VenW past ook in dat kader. Daarnaast zijn inhoudelijk binnen individuele beleidsterreinen stappen vooruit gezet die hieronder op hoofdlijnen zijn beschreven.



#### *4.1 Bescherming infrastructuur tegen terroristische aanslagen*

##### *Luchtvaart*

De luchthaven Schiphol is aangewezen als vitaal knooppunt in het interdepartementale VITAAL-project, onderdeel van het Actieprogramma Terrorisme en Veiligheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Onder verantwoordelijkheid van Verkeer & Waterstaat is een inventarisatie gemaakt van alle kwetsbare onderdelen op de luchthaven die noodzakelijk zijn om de bedrijfsvoering van het luchtvaartbedrijf doorgang te laten vinden. Op basis hiervan is een risico-analyse uitgevoerd en zijn maatregelen uitgewerkt ter bescherming van de meest kwetsbare onderdelen.

Op grond van nieuwe regels inzake Single European Sky moeten organisaties die luchtverkeersdiensten verlenen, beschikken over zowel een safety als een security management systeem. In Nederland betreft dit Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Eurocontrol-centrum in Maastricht (M-UAC), en KNMI. In 2007 zijn de door deze organisaties opgestelde systemen goedgekeurd en beschikken zij over gecertificeerde systemen. Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt toezicht gehouden.

Vanwege security-redenen vinden af en toe (preventieve) onderscheppingen plaats van burgerluchtvaartuigen door F-16's. Dit gebeurt onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie. In november 2007 is een regeling van kracht geworden waarin is bepaald dat bij een onderschepping de «verkeersregels» gevolgd moeten worden die zijn opgesteld door ICAO. Ook is bepaald dat verkeersleiders die een verdachte omstandigheid waarnemen, de militaire luchtverkeersleiding moeten waarschuwen. Deze regeling sluit aan bij de «Regeling bijstand bestrijding luchtvaartterrorisme» van Justitie en Defensie.

##### *Spoor*

In 2007 is voor spoor onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor een methodiek voor beoordeling van security maatregelen op en om het spoor. Het onderzoeksrapport is opgeleverd in november 2007. De uitkomsten zullen worden meegenomen in de Kadernota Security op het Spoor. Daarnaast is ProRail in 2007 gestart met het programma ATOS (anti terrorisme maatregelen op stations) dat is gefinancierd met FES middelen.

##### *Stad en streekvervoer*

Voor het stads- en streekvervoer geldt dat in 2007 vanuit FES gelden beschikbaar zijn gesteld voor anti-terrorisme maatregelen. Tevens wordt samengewerkt met de NCTb in de aanpak van terrorisme-risico's in het openbaar vervoer. Evenals de sector spoor is ook het stads- en streekvervoer aangesloten op het alerteringssysteem. Risico's worden tijdig onderkend en vervoerbedrijven nemen indien nodig extra maatregelen voor de veiligheid van reizigers en personeel. In 2007 is de voorbereiding gestart voor een impuls in camerasystemen in luchtvaart en openbaar vervoer, waarvoor NCTb de komende jaren in totaal een bedrag van € 31 mln beschikbaar heeft.

#### *4.2 Waterveiligheid*

##### *Ruimte voor de Rivier*

Op 26 januari 2007 is de PKB Ruimte voor de Rivier officieel in werking getreden. Sinds die tijd wordt hard gewerkt aan de nadere uitwerking van de 39 maatregelen die onderdeel uitmaken van de PKB. Daarover zijn

inmiddels voor verreweg de meeste maatregelen afspraken gemaakt met initiatiefnemers. Voor vier van deze maatregelen is in 2007 door de staatssecretaris het voorkeursalternatief gekozen. In 2007 is verder gegaan met de realisatie van de dijkeruglegging Hondsbroeksche Pleij.

*Doelstelling Beleidsprogramma: Versnellen kustverdediging en versnelde aanpak van de versterking van de bij de tweede wettelijke toetsing afgekeurde waterkeringen. Vernieuwd denken over waterveiligheid een plaats geven in het systeem voor bescherming tegen overstromingen.*

In 2007 zijn de financiën die nodig zijn om de 1e en 2e toetsingsprojecten in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) volgens de huidige inzichten uit te voeren, door het kabinet beschikbaar gesteld. Hierdoor kon het totale pakket aan maatregelen van het HWBP (de eerste toetsing, tweede toetsing en zwakke schakels kust) ingepland worden en de uitvoering van de maatregelen voortvarend worden opgepakt. Het HWBP is op 19 september 2007 naar de Tweede Kamer gestuurd.

In 2007 is de uitvoering van de versterking van de zwakke schakels Noordwijk en Flauwe Werk gestart. De staatssecretaris heeft hiervoor op 5 september de starthandeling verricht. Naar verwachting gaat vóór 2011 bij alle zwakke schakels de schop de grond in. In 2015 zullen alle zwakke schakels zijn versterkt.

Het Kabinet heeft de Deltacommissie ingesteld om een lange-termijn perspectief voor de kustzone op te stellen met het oog op de klimaatverandering. Het is een onafhankelijke commissie die naar verwachting op basis van ontwikkelingen en perspectieven voor de lange termijn (2100–2200), adviseert over beleidsopties voor het kustzonebeleid. Ook schetst de commissie waarschijnlijk de daaruit voortvloeiende beleidsopties voor de middellange termijn en eventuele kaders en maatregelen voor de kortere termijn.

Met de Tweede Kamer is in 2007 gesproken over de beleidsbrief Waterveiligheid 21e eeuw en het kabinetsstandpunt Rampenbestrijding (TK 2006–2007, 27 625, nr. 98). Naast aandacht voor de actualisatie van het preventiebeleid en maatregelen om de gevolgen te bespreken, heeft waterveiligheidsbewustzijn in het project Waterveiligheid 21e eeuw een prominente plek gekregen. Het bewustzijn zal worden versterkt door bestuurders, professionals, bedrijfsleven en burgers.

*Enkele mijlpalen 2008*

– Advies van de Deltacommissie

### 4.3 Veiligheid verkeer en vervoer

#### *Verkeersveiligheid*

Uit onderzoek naar de mogelijke voorzichtsysteem (camera of spiegel) is gebleken dat goed kijkgedrag van de chauffeur belangrijker is dan de vraag welke systemen de chauffeur gebruikt om mee te kijken. Het ondersteunen van de chauffeurs bij het verbeteren van het kijkgedrag leidt in het algemeen tot meer resultaat dan een camera of spiegel.

Dit kijkgedrag is mede afhankelijk van een goede montage van de systemen, de vraag of de chauffeur weet wanneer hij moet kijken en het goed afgesteld zijn van de camera of spiegel.

In het beleid gericht op het terugdringen van dode hoek ongevallen wordt ook communicatie naar onder andere vrachtautochauffeurs meegenomen. In deze specifieke communicatie zal (nog) meer aandacht besteed worden aan de installatie en afstelling van de systemen en voorlichting aan de chauffeur over het gebruik van de systemen.

De invoering praktijkexamen is uitgesteld tot 1 september 2008, vanwege vertragingen opgelopen in het ontwikkeltraject. Het onderdeel groepsdiscussie, wat een noviteit voor Nederland inhoudt, zal naar een datum ná

1 september 2008 worden verschoven. Met de invoering van het praktijkexamen voor bromfietzers wordt beoogd het aantal ongevallen in een hoge risico-categorie verder terug te dringen.

Conform planning zal DVS/DHV eind 2008 een strategie opleveren inzake hoe om te gaan met agressie in het verkeer. Deze strategie zal afgestemd zijn met de bestuurlijke en maatschappelijke partners. Vervolgens zal het ministerie de strategie met concrete maatregelen invulling gaan geven.

#### *Luchtvaartveiligheid*

Met betrekking tot de luchtvaartveiligheid is intern een pre-audit uitgevoerd vooruitlopend op de externe ICAO-audit in 2008 voor het hele Koninkrijk. De pre-audit gaf inzicht in de eventuele leemtes in de implementatie van de in ICAO overeengekomen minimumvereisten in de Nederlandse wet-en regelgeving. De leemtes zijn geïdentificeerd en opgelost. Daarnaast zijn de overzeese gebieden door VenW bijgestaan met adviezen en fysieke ondersteuning bij hun voorbereiding op de ICAO-audit in 2008.

In 2007 is door de Europese Commissie een (aanvullende) audit gedaan op de luchthaven Schiphol naar de naleving en implementatie van de Europese regelgeving ten aanzien van de beveiliging van luchthavens. Ten opzichte van de eerdere audit was er een positief resultaat, met name op het punt van beveiliging luchtvracht was de uitslag van de audit goed.

#### *Veiligheid zeehavens*

In 2007 is de beveiliging van de Nederlandse zeehavens op een nog hoger niveau gekomen door de succesvolle implementatie van EU Richtlijn 65/2005/EG voor brede havenbeveiliging. Implementatie in Nederland vond plaats door wijziging van de Havenbeveiligingswet. De gewijzigde Havenbeveiligingswet is op 15 juni 2007 in werking getreden en het inwerkingtredings-Koninklijk Besluit is gepubliceerd in het Staatsblad 2007. Alle beveiligingsplannen van de havens die vallen onder EU Richtlijn 65/EG en de nieuwe Havenbeveiligingswet waren tijdig gereed en bij VenW/DGTL ingediend. De betrokken plannen zijn na toetsing door een multidisciplinair VenW team allen goedgekeurd.

Tevens vond officiële communicatie richting EU Commissie plaats inzake het feit dat Nederland tijdig voldaan heeft aan de implementatietermijn van de Richtlijn, alsmede op welke havens de Richtlijn betrekking heeft.

Per 15 juni 2007 zijn voorts alle Nederlandse zeehavens formeel aangesloten op het nationale Alerteringssysteem Terrorismebestrijding van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb).

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

In 2007 is met alle betrokken partijen verder gewerkt aan de vormgeving van het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Hiervoor wordt meer tijd genomen dan aanvankelijk voorzien. Dit vanwege de complexiteit en de keuze om het Basisnet in een zorgvuldig en intensief samenwerkingsproces met alle betrokken partijen (provincies, gemeenten, bedrijfsleven) tot stand te brengen. Eén en ander is toegelicht in de voortgangsbrief Basisnet die op 3 december 2007 aan de Tweede Kamer is gezonden.

## 5. Anders werken

In 2007 heeft het kabinet, middels de «Nota Vernieuwing Rijksdienst (VRD)», besloten tot een vernieuwing van de rijksdienst. Het streven hierbij is een rijksdienst die beter beleid maakt, minder verkokerd is, efficiënter werkt en in omvang kleiner is. De nota bevat het programma waarmee het kabinet invulling geeft aan de doelstelling uit het coalitieakkoord om het functioneren van de overheid te verbeteren en tegelijkertijd te komen tot een forse afslanking van de rijksdienst.

### *Organisatie ontwikkelingen*

In 2007 is het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2008–2012 opgesteld. In dit beleidsvoornemen wordt invulling gegeven aan de «Nota Vernieuwing Rijksdienst». In het beleidsvoornemen schetst de Bestuursraad van VenW wat de ontwikkelingen zijn in de opstelling en werkwijze van VenW en hoe de verschillende VenW-onderdelen daaraan gaan werken van nu tot 2012.

Per 1 januari 2007 is, in navolging van KNMI en Rijkswaterstaat, de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) als agentschap van start gegaan. In het kader van het programma Vernieuwing Rijksdienst wordt bezien welke vergunningverlenende taken kunnen worden overgedragen. In 2007 zijn hiervoor de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd.

### *Professionalisering van de kennisorganisatie*

Het Delta-instituut, dat kennis en kennisproducten levert voor beleidsvoorbereiding en -uitvoering op het gebied van water, is medio 2007 omgedoopt in «Deltares», en is volgens plan op 1 januari 2008 formeel van start gegaan. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) versterkt de strategische kennisbasis van VenW op mobiliteitsgebied. Het KiM doet dit onder meer door het uitbrengen van rapporten en achtergronddocumenten met analyses van ontwikkelingen en beleidsopties. In 2007 heeft het KiM de eerste «Mobiliteitsbalans» uitgebracht. Hierin wordt de ontwikkeling van de mobiliteit vanaf 1995 beschreven en verklaard. De PPS Kennispool heeft zich in 2007 gemanifesteerd als financieel en contractjuridisch expertisecentrum. Geadviseerd is o.a. voor de Tweede Coentunnel (en de randweg), A15 (MaVa), de A12 en de A27, Ruimte voor de Rivier en AbvM. Tevens is de PPS Kennispool een intensief opleidingstraject gestart om de benodigde kennis en kunde voor innovatieve contracten binnen RWS op een hoger niveau te krijgen. De PPS Kennispool adviseert daarnaast de organisatie ten aanzien van PPS, o.a. voor de commissie Ruding. Tevens heeft de PPS Kennispool de Meerwaarde-toetsen, waaronder de PPC's, onder haar hoede genomen om de kansen die PPS biedt beter bekend te maken bij Rijkswaterstaat, zodat er een beter gefundeerde afweging gemaakt kan worden en PPS een serieuze optie wordt. De PPS Kennispool heeft ervaren dat nu PPS ook bij RWS een serieuze aangelegenheid wordt er veel behoefte is aan informatie. Maar ook dat onbekendheid met deze nieuwe werkwijze en de contractvormen nog een grote uitdaging is die verder zal worden opgepakt in 2008.

### *Minder administratieve lasten, betere regels en vereenvoudigde vergunningen*

In 2007 heeft VenW verder gewerkt aan het verminderen en schrappen van overbodige of te ingewikkelde regels.

- De doorlichting van alle grote domeinen van VenW-regelgeving in het programma Beter Geregeld is in 2007 afgerond. De resultaten zijn in juli 2007 aan de Tweede Kamer gestuurd.

- Het programma Vereenvoudiging Vergunningen is opgenomen in het uitvoeringsprogramma «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening» van september 2007. Het is een misverstand in de beleidsagenda 2007 dat de hele vereenvoudiging van vergunningen in 2007 zou plaatsvinden. Belangrijke vereenvoudigingen van vergunningen zijn verbonden met de Waterwet, de Binnenvaartwet, de Regeling Burgerlijke en Militaire Luchthavens (RBML) en de Wet wegvervoer goederen. Deze wetgevingstrajecten zijn niet in 2007 afgerond. Wel zijn vereenvoudigingen doorgevoerd in de individuele goedkeuring van voertuigen, in de erkenningsregeling voor de productie van kentekenplaten en in de afgifte van kentekenbewijzen. Het vergunningstelsel van de rijbewijzen is vernieuwd. De aanvraag van certificaten van goedkeuring van tankschepen is gedigitaliseerd. Er is een drietal vergunningstelsels van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) vervangen door algemene regels en vergunningverlening door de IVW.
- De Administratieve Lasten voor bedrijven zijn ultimo 2007 met ca. 21% gedaald ten opzichte van het ijkpunt 2002. Een belangrijke in 2007 doorgevoerde vereenvoudiging betreft de inzet van ICT bij het aan- en afmelden van APK-keuringen door garages. Door dit proces te versnellen werd een lastenverlichting bereikt van ca. € 18 mln. Een voor 2007 geraamde verlichting voor vervoerders werd vooralsnog niet gerealiseerd, doordat de parlementaire behandeling van de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen meer tijd in beslag nam dan verwacht.
- Verder heeft VenW met ingang van 1 januari 2008 de regels rond de verplichte APK-keuring versoepeld. Personenauto's en lichte bestelauto's die rijden op benzine zullen in de toekomst minder vaak gekeurd moeten worden. Dit betekent een forse verlaging van de Administratieve Lasten voor zowel bedrijven (€ 7,5 mln.), als burgers (€ 23 mln.)

In onderstaande tabel zijn de meeste resultaten uit 2007 samengevat.

- Met de vervanging van 474 kilometer asfalt in 2007 is sinds 2004 in totaal 1300 kilometer wegdek vervangen.
- Het aandeel filezwaarte door wegwerkzaamheden over héél 2007 is ongeveer 4%. Dit is lager dan de met de Kamer afgesproken 5%.
- Er is een bestuurlijk akkoord bereikt over de wijze waarop het verkeer op en rond de A10 geregeld zal worden.
- Bij Apeldoorn is een dagelijkse terugslagfile op de A1 verdwenen.
- Verkeer en Waterstaat en het Verbond van Verzekeraars zijn een publiekscampagne gestart om weggebruikers te bewegen in geval van kleine schades snel de weg te ontruimen en hun zaken af te handelen op een parkeerplaats.
- In 2007 zijn in totaal ca. 30 vaste omlegroutes-bij-incidenten ingesteld.
- In 2007 is gerealiseerd dat de Dynamische Route-informatiepanelen niet alleen filelengtes tonen, maar ook aangeven of de file korter of langer wordt.
- In het kadervan het project Fileproof is een impuls gegeven aan de toepassing van de mobiliteitskaart waarmee reizigers een prikkel en de vrijheid krijgen om meer bewust een keuze te maken voor hun wijze van vervoer.
- De ministerraad heeft op 30 november 2007 gekozen voor een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken en een inningsstelsel dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek.
- Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten is ingesteld.
- Commissie private financiering van infrastructuur is ingesteld.
- De regionale netwerkanalyses voor de belangrijkste stedelijke

gebieden zijn in 2007 verder opgepakt en uitgewerkt in het project Netwerkaanpak en is ook doorgezet in het MIRT-projectenboek.

- Op 16 november jl. heeft het kabinet een besluit genomen over de Zuiderzeelijn. Strekking van het besluit is dat het kabinet kiest voor een alternatief samenhangend pakket (Regiospecifiek Pakket).
- Op 22 juni 2007 is het Programma Randstad Urgent gepresenteerd waarin 35 projecten zijn geselecteerd die moeten bijdragen aan een betere bereikbaarheid, een beter woon- werk- en leefklimaat en een klimaatbestendige delta om zo de internationale concurrentiepositie van de Randstad te verbeteren. Op 29 oktober zijn door de bestuurlijke duo's zgn. bestuurlijke afspraken voor de uitvoering van de 35 projecten ondertekend.
- De Betuweroute is per 16 juni 2007 geopend.
- De Alderstafel heeft in juni 2007 geleid tot een gezamenlijk advies aan de minister van VROM en van V&W voor het aanpassen van het Luchthaven-verkeerbesluit (LVB) in samenhang met twee convenanten gericht op het verminderen van de hinder en het verbeteren van de omgevingskwaliteit voor de omgeving van Schiphol voor de korte termijn (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 48). Het advies is vertaald in een ontwerp-LVB dat voorligt bij de Tweede Kamer (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 67)
- In 2007 is de wet Luchtkwaliteit aanvaard door de Eerste Kamer en in werking getreden.
- In 2007 is een akkoord bereikt in de EU over de herziening van de richtlijn luchtkwaliteit en de Euro 5 en 6 normen voor personenauto's.
- Op 7 september heeft de Ministerraad de «Kabinetsvisie op het waterbeleid, «Nederland veroveren op de toekomst» vastgesteld.
- In april 2007 is het proces om te komen tot een nieuw beleidskader voor het IJsselmeergebied gestart.
- In september 2007 is de Europese Richtlijn «De Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad over Beoordeling en Beheer van Overstromingsrisico's» vastgesteld, ook wel aangeduid als de Europese Hoogwaterrichtlijn.
- Op 26 januari 2007 is de PKB Ruimte voor de Rivier officieel in werking getreden.
- In 2007 is de uitvoering van de versterking van de zwakke schakels Noordwijk en Flauwe Werk gestart.
- In 2007 is de beveiliging van de Nederlandse zeehavens op een nog hoger niveau gekomen door de succesvolle implementatie van EU Richtlijn 65/2005/EG voor brede havenbeveiliging.
- Per 15 juni 2007 zijn voorts alle Nederlandse zeehavens formeel aangesloten op het nationale Alerteringssysteem Terrorismebestrijding van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb).
- In 2007 is het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2008–2012 opgesteld.
- Op 1 januari 2007 is de Inspectie van Verkeer en Waterstaat een agentschap geworden.
- In 2007 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de eerste «Mobiliteitsbalans» uitgebracht.
- De doorlichting van alle grote domeinen van VenW-regelgeving in het programma Beter Geregeld is in 2007 afgerond.
- Er zijn vereenvoudigingen doorgevoerd in de individuele goedkeuring van voertuigen, in de erkenningsregeling voor de productie van kentekenplaten en in de afgifte van kentekenbewijzen. Het vergunningenstelsel van de rijbewijzen is vernieuwd. De aanvraag van certificaten van goedkeuring van tankschepen is gedigitaliseerd. Er is een drietal

vergunningstelsels van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) vervangen door algemene regels en vergunningverlening door IVW.

- De Administratieve Lasten voor bedrijven zijn ultimo 2007 met ca 21% gedaald ten opzichte van het ijkpunt 2002.

## 4. Beleidsartikelen

### 31 Integraal waterbeleid

Algemene doelstelling	Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.
Omschrijving	Om de vitale functies in het landelijk en stedelijk gebied zoals veiligheid, economie, wonen, landbouw, recreatie en natuur, te waarborgen.
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	<p>Op 7 september heeft de Ministerraad de «Kabinetsvisie op het waterbeleid, «Nederland veroveren op de toekomst» vastgesteld. Daarmee is samenhang aangebracht in, en de agenda gezet voor, het waterbeleid in deze kabinetsperiode.</p> <p>De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie», «Veiligheid», «Waterkwantiteit» en «Waterkwaliteit». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.</p>
Succesfactoren	<ul style="list-style-type: none"><li>● De acceptatie en juiste implementatie van Europese regelgeving op het gebied van water door de lidstaten. <i>Op belangrijke punten is er voortgang geboekt: In oktober heeft een Rijnministersconferentie plaatsgevonden waarin op diverse deel-terreinen besluiten zijn genomen en afstemming is geweest. In de milieuraad is overeenstemming bereikt over een uitvoerbare dochter-richtlijn prioritaire stoffen (afrondding met het parlement is in 2008 voorzien). Het risico dat een nieuwe bodemrichtlijn extra eisen zou stellen aan waterbodems is afgewend. Verder is in het kader van de «Common Implementation Strategy» overeenstemming bereikt over pragmatische aanpak met betrekking tot fasering en doelverlaging.</i></li><li>● De acceptatie en juiste implementatie van het waterbeleid door provincies, waterschappen en gemeenten. <i>In de gebiedsprocessen zijn de partijen in 2007 landsdekkend en actief betrokken geweest om doelen en maatregelen voor de waterlichamen te bepalen. Deze gebiedsprocessen zijn succesvol afgerond. Er zijn twee rondes van harmonisatie afgerond waarin de kwaliteit en de uitvoerbaarheid van de maatregelen voor de diverse waterlichamen zoals deze uit de gebiedsprocessen zijn gekomen, zijn beoordeeld door middel van collegiale toetsing.</i></li><li>● Structurele ontwikkelingen als klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden. <i>De IPCC heeft in rapporten in belangrijke mate twijfel over de klimaatverandering en haar oorzaken weggenomen. De veranderingen van het klimaat en de noodzaak tot adaptatie is daarmee nog eens extra onder de aandacht gebracht. In 2007 is voortgegaan met de kennisontwikkeling van de consequenties van klimaatverandering voor het waterbeleid.</i></li></ul>



Tabel budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)

31. Integraal waterbeleid	Realisatie			Begroting 2007	Verschil 2007
	2005	2006	2007		
<b>Verplichtingen</b>		<b>62 879</b>	<b>59 917</b>	<b>68 552</b>	<b>- 8 635</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>41 122</b>	<b>53 195</b>	<b>74 874</b>	<b>74 820</b>	<b>69</b>
<i>31.01 Algemene strategie en beleidsvorming</i>	<i>20 418</i>	<i>17 780</i>	<i>25 131</i>	<i>26 356</i>	<i>- 1 225</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	5 623	8 294	10 533	10 779	- 246
31.01.02 HGIS Partners voor Water	9 891	7 460	6 832	10 557	- 3 725
31.01.03 Leven met Water	4 904	2 026	7 766	5 020	2 746
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>3 155</i>	<i>9 248</i>	<i>16 795</i>	<i>11 220</i>	<i>5 591</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	2 612	7 366	10 175	9 195	996
31.02.02 Kust	543	1 882	3 101	2 025	1 076
31.02.03 Inspectie verkeer en waterstaat			3 519	0	3 519
<i>31.03 Waterkwantiteit</i>	<i>1 591</i>	<i>2 798</i>	<i>4 361</i>	<i>3 096</i>	<i>1 265</i>
31.03.01 Waterbeleid 21 eeuw	1 591	2 798	4 361	3 096	1 265
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>15 958</i>	<i>23 369</i>	<i>28 586</i>	<i>34 148</i>	<i>- 5 562</i>
31.04.01 Europese kaderrichtlijn water	12 974	20 106	21 437	22 780	- 1 343
31.04.02 OSPAR/EMS	2 984	3 263	3 358	4 231	- 873
31.04.03 Inspectie verkeer en waterstaat			3 791	7 137	- 3 346
Van de totale uitgaven:					
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		<i>6 161</i>	<i>6 756</i>	<i>22 107</i>	<i>- 15 351</i>
- <i>Baten-lastendiensten</i>		<i>22 152</i>	<i>29 673</i>	<i>13 448</i>	<i>16 225</i>
- <i>Restant</i>		<i>24 882</i>	<i>38 460</i>	<i>39 265</i>	<i>- 805</i>
<b>Ontvangsten</b>		<b>1 293</b>	<b>1 330</b>	<b>538</b>	<b>792</b>

**Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid**

- <sup>1</sup> HGIS Partners voor Water is verstraagd als gevolg van aansluiting bij EU regelgeving en doordat de MoU's (Memorandum of Understanding) voor de landen Mali, Egypte, India, Ghana, Turkije en Mexico nog niet zijn afgesloten. Hierdoor is er uiteindelijk in 2007 minder besteed dan gepland.
- <sup>2</sup> Voor het ICES-KIS project Leven met water is er in 2007 meer betaald dan opgenomen in de begroting. Dit is het gevolg van het betalen van een rekening welke in 2006 betaald had moeten worden.
- <sup>3</sup> Voor Hoogwaterbescherming is eind 2007 een bijdrage gegeven voor het project «Floodcontrol» en voor Kust is dit gebeurd voor het project «Building with Nature». Hierdoor is er op deze budgetten meer uitgegeven dan begroot.
- <sup>4</sup> en <sup>7</sup> De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.
- <sup>5</sup> In 2007 is in de ontwerpbegroting 2008, vanwege een technische aanpassing van budgetten, het budget voor Waterbeleid 21e eeuw verhoogd ten laste van het budget algemene strategie en beleidsvorming. Hierdoor kon in 2007 meer worden uitgegeven dan bij begroting was geraamd.
- <sup>6</sup> Via de slotwet is een bedrag van 55 k€ overgeboekt naar VROM. Dit is conform eerder gemaakte afspraken over de verdeling van de kosten voor het Regionaal College Waddengebied (RCW) en het internet informatiepunt «Interwad». In 2007 is besloten geen tweede bilateraal overleg met de buurlanden te organiseren. Tevens is het onderzoek naar Ruimtelijk-economische aspecten naar later datum verschoven.
- <sup>8</sup> Ontvangsten: Bijdragen van derden voor uitvoeren activiteiten van Verkeer en waterstaat zoals bijdrage van de EU voor Safecoast en Scaldit, bijdrage voor Harbassins, inkomsten uit het Hoogwatermagazine en internationale projecten in bijvoorbeeld Dhaka en Bangladesh. Een aantal van deze ontvangsten waren niet geraamd.

**31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie****Motivering**

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

**Doelbereiking**

Het juridische instrumentarium van het waterbeheer is up-to-date gemaakt door de modernisering van de Waterschapswet en de nieuwe Waterwet.

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Nee
2. HGIS Partners voor water	Ja
3. Leven met Water	Ja

### Toelichting

1. De parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor een nieuwe Waterwet is in 2007 wel gestart maar kon nog niet worden afgerond. In 2007 zijn een Nota naar aanleiding van het Verslag en de Nota van Wijziging van het wetsvoorstel Waterwet opgesteld (TK 2006–2007, 30 818, nr. 5 en TK 2007–2008, 30 818, nrs. 6 en 7).

De implementatie van het NBW is een lopend proces met een mijlpaal in 2015. In 2007 is begonnen met het actualiseren van het NBW om concrete afspraken te maken over de aanpak van de integrale wateropgave, de rollen en verantwoordelijkheden van verschillende partijen en de financiering van maatregelen. Het geactualiseerde NBW is nog niet ondertekend en van kracht omdat er eerst duidelijkheid moet zijn over de financiering van maatregelen op het gebied van synergie en innovatie vanuit het Rijk.

In 2007 is een start gemaakt met het opstellen van een beleidskader van het IJsselmeer. Dit kader moet inzicht gaan bieden in de ontwikkelingsmogelijkheden van het IJsselmeergebied in het licht van de lange termijn ontwikkeling van het klimaat en de gevolgen daarvan voor het waterbeheer van het IJsselmeer, Markermeer, IJmeer en Randmeren.

2. Het uit de HGIS gefinancierde programma «Partners voor Water» loopt en wordt voortvarend uitgevoerd. Weliswaar blijft het kaseffect aanmerkelijk achter bij de ramingen, maar op het punt van de committeringen is het beeld veel positiever. Ook qua outcome zijn de ontwikkelingen gunstig: de partijen binnen de watersector weten elkaar steeds beter te vinden.

3. In 2007 heeft de mid-term evaluatie plaatsgevonden van het ICES/KIS3 programma Leven met Water. De externe commissie onder leiding van Henk-Jan Overbeek heeft een positief oordeel gegeven over de voortgang en resultaten van het programma. Daarbij zijn ook aanbevelingen gedaan aan het bestuur van het programma om in de tweede helft van het programma veel aandacht te geven aan de doorwerking van de resultaten in het waterbeleid en -beheer. In 2008 zal de Commissie van Wijzen (voor ICES/KIS3) het kabinet adviseren over de voortgang van alle programma's.

Naar aanleiding van de kabinetsvorming: Watervisie

Op 7 september heeft de ministerraad de kabinetsvisie op het waterbeleid «Nederland veroveren op de toekomst» vastgesteld. Daarmee is samenhang aangebracht in, en de agenda gezet voor, het waterbeleid in deze kabinetsperiode de Watervisie. De Watervisie is de opmaat naar het Nationale Waterplan. Het Nationale Waterplan (het eerste is eind 2009 voorzien) is het formele rijksplan voor het waterbeheer en wordt eens in de 6 jaar vastgesteld op basis van de nieuwe Waterwet en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

## 31.02 Veiligheid

### Motivering

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

### Doelbereiking

In de Landelijke Rapportage Toetsing over de tweede ronde toetsen op veiligheid, die in september 2006 naar de Tweede Kamer is gestuurd, is geconstateerd dat 44% van de dijken en duinen (die direct water keren) voldoet aan de wettelijke vereisten, 32% geen oordeel krijgt en 24% is afgekeurd. Ten behoeve van de derde toetsronde (2006–2011) is het streven uitgesproken dat hooguit 15% geen oordeel krijgt en 60% voldoet. Het grote percentage geen oordeel heeft te maken met het op detailpunten ontbreken van voldoende gegevens om tot een definitief oordeel te kunnen komen. In 2007 zijn stappen gezet om hier verbetering in aan te brengen. Zo is het toetsinstrumentarium voor de derde ronde verder verbeterd, dit betreft zowel de Hydraulische Randvoorwaarden als ook het Voorschrift Toetsen op Veiligheid. Voor de keringen die niet direct buiten water keren is een gezamenlijk traject opgestart om te zorgen voor een zodanig toetsinstrumentarium, dat deze categorie keringen op een uniforme wijze kan worden getoetst, met als resultaat ook een forse reductie van het deel «geen oordeel».

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Hoogwaterbescherming	Ja
2. Kust	Ja

### Toelichting

1. In 2007 zijn alle financiën die nodig zijn om het Hoogwaterbeschermingsprogramma volgens de huidige inzichten uit te voeren door het kabinet beschikbaar gesteld. Hierdoor kon het totale pakket aan maatregelen van het HWBP (de eerste toetsing, tweede toetsing en zwakke schakels kust) ingepland worden en de uitvoering van de maatregelen voortvarend worden opgepakt. Het HWBP is op 19 september 2007 naar de Tweede Kamer gestuurd (bijlage bij TK 2007–2008, 27 625/18 106, nr. 103). In september 2007 zijn het Voorschrift Toetsen op veiligheid primaire waterkeringen(VTV) en de Hydraulische Randvoorwaarden 2006(HR) door de Staatssecretaris vastgesteld. Hiermee zijn de voorbereidingen voor de derde ronde toetsen op veiligheid (2006–2011) afgerond.

De resultaten van de verkenning «Waterveiligheid 21ste eeuw» zijn reeds eind 2006 naar de Tweede Kamer gezonden (TK 2006–2007, 27 625, nr. 79). Mogelijkheden voor een nieuwe veiligheidsbenadering worden nog verkend. De resultaten worden in de beleidsnota Waterveiligheid 21e eeuw gepresenteerd (eind 2008). Het studieproject Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) is voortgezet en levert gegevens voor de nieuwe veiligheidsbenadering (WV21) en voor de prioritering in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma.

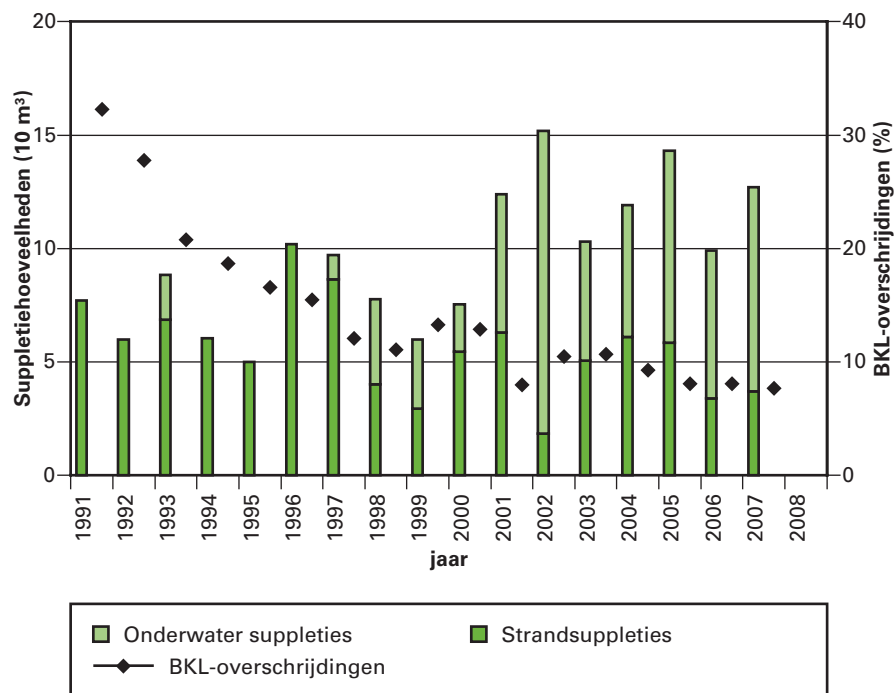
Een landelijke compartimenteringsstudie is gestart en de Taskforce Management Overstromingen (TMO) is begonnen. Belangrijk wapenfeit van de

TMO in 2007 is de lancering van de succesvolle tijdelijke bijdrageregeling verbetering management overstromingen (TBVMO) die veiligheidsregio's en hun regionale partners helpt bij het op orde krijgen van hun crisisplannen voor overstromingen. De omvang van de regeling bedraagt in totaal 9 mln euro.

2. De zwakke schakels zijn opgenomen in het hoogwaterbeschermingsprogramma. In 2007 is de uitvoering van de versterking van de zwakke schakels Noordwijk en Flauwe Werk gestart. De staatssecretaris heeft hiervoor op 5 september de starthandeling verricht. Naar verwachting is vóór 2011 bij alle zwakke schakels de schop de grond in gegaan en zullen in 2015 alle zwakke schakels zijn versterkt.

Het kabinet heeft de Deltacommissie ingesteld om een lange-termijn perspectief voor de kustzone op te stellen met het oog op de klimaatverandering. Het is een onafhankelijke commissie die naar verwachting op basis van ontwikkelingen en perspectieven voor de lange termijn (2100–2200), adviseert over beleidsopties voor het kustzonebeleid. Ook schetst de commissie waarschijnlijk de daaruit voortvloeiende beleidsopties voor de middellange termijn en eventuele kaders en maatregelen voor de kortere termijn.

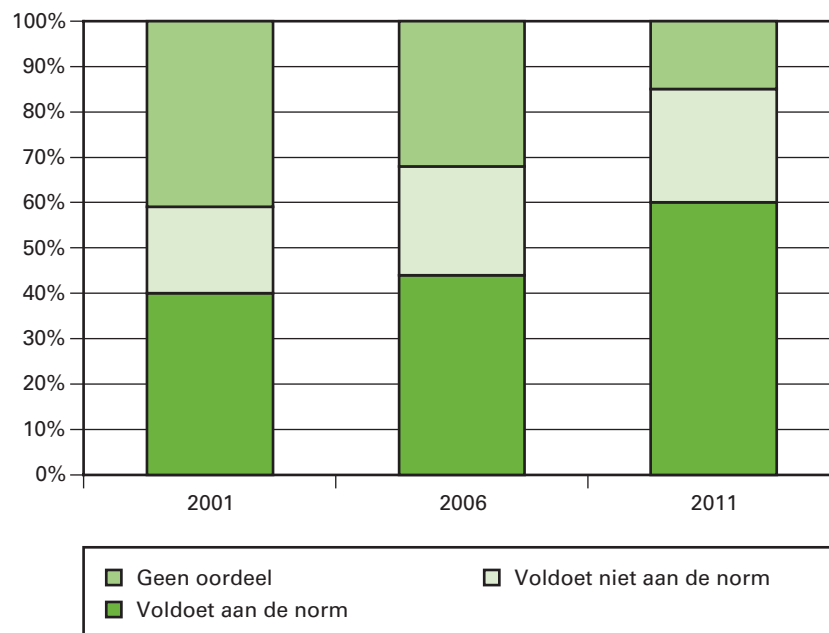
**Prestatiegegevens**



bron: Rijkswaterstaat

Het aantal Basiskustlijn (BKL)-overschrijdingen staat al jaren stabiel op ongeveer 10%. Ook in 2007 lag deze waarde net onder de streefwaarde 10%.

### Hoogwaterbescherming



Bron: Rijkswaterstaat

### 31.03 Waterkwantiteitsbeheer

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

De watersystemen zullen in hoofdzaak in 2015 «op orde» moeten zijn. Dit jaar is verder gewerkt aan de daarvoor benodigde kennis en instrumentarium: de Toplijsten voor de aanpak van verdroging zijn vastgesteld en diverse onderzoeken zijn opgestart of afgerond, waaronder een onderzoek naar versterking van de watertoets.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
Waterbeleid 21e eeuw	Ja

#### Toelichting

In 2007 is samen met de partners binnen het Waterbeheer hard gewerkt aan de actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water. Belangrijk daarbij is dat partijen overeenstemming hebben bereikt over in welke situatie welke van de vier klimaatscenario's van het KNMI als uitgangspunt voor de uitvoering gebruikt zullen worden. In het kader van de uitvoering van het akkoord is een pilot onderzoek verricht naar het effect van de klimaatscenario's op de ruimte die nodig is voor het bergen van water. Het onderzoek heeft aangetoond dat afhankelijk van de situatie de nieuwe scenario's wel degelijk tot effect hebben dat er meer ruimte nodig is dan volgens de oude scenario's. Tevens is gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden van de versterking van de watertoets.

In 2007 is veel kennis ontwikkeld ten behoeve van de klimaatadaptatie. Zo zijn onderzoeken gestart/uitgevoerd naar de effecten van de klimaatverandering op waterkwaliteit, op grondwater, ten behoeve van waterveiligheid en voor de Randstad. De kennisontwikkeling is daarmee in 2007 niet afgerond, maar wordt voortgezet.

In 2007 zijn de TOPlijsten verdroging ondertekend door het rijk en de provincies. De aanpak van de verdrogingsbestrijding concentreert zich tot 2015 op deze gebieden. In 2007 hebben de waterschappen concept Gewenste Grond- en OppervlaktewaterRegimes (GGOR's) opgesteld maar nog niet voor alle prioritaire verdrogingsgebieden. De maatregelen in het kader van de verdrogingsbestrijding om de doelen uit de KRW te behalen worden opgenomen in de stroomgebiedsbeheerplannen 2009.

### 31.04 Waterkwaliteit

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

In 2007 is in de deelstroomgebieden nader uitgewerkt welke maatregelen in de periode 2009–2015 genomen dienen te worden ten behoeve van een integraal en duurzaam waterkwaliteitsbeheer voor de voorbereiding van de stroomgebiedbeheerplannen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Hierbij is maximaal gezocht naar combinatie met andere maatregelen (veiligheid, kwantiteit, milieu, reconstructie, enz.). Daarmee is, in lijn met de ambities uit de Decemhernota 2006, een nederwaartse trend waarneembaar ten aanzien van de voorziene kosten voor uitvoering van de KRW.

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Europese Kaderrichtlijn Water	Ja
2. ICP/OSPAR/EMS	Nee
3. Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja
Uitwerking Toezicht in beweging en samenwerking rijksinspecties	Ja
Inspecteren regeling Kwalibo (Wet Milieubeheer)	Ja
Inspectieonderzoeken eigen werken	Ja

#### Toelichting

1. Evaluatie van het saneringsprogramma Waterbodems Rijkswateren 2008–2013 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 27 625, nr. 109).

Voor het innovatieprogramma KRW is in het coalitieakkoord € 75 miljoen beschikbaar gesteld op de FES-begroting. Het kabinet heeft een principebesluit genomen over de randvoorwaarden waaronder dit geld kan worden besteed. Een en ander houdt in dat de besteding van het budget deze kabinetsperiode plaatsvindt via twee tenders: de eerste in 2008 met een subsidieplafond van € 35 miljoen, de tweede eind 2009/begin 2010 met een subsidieplafond van € 40 miljoen.

In 2007 stond in de regionale gebiedsprocessen KRW de uitwerking van doelen en maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit centraal. De regionale waterbeheerders (waterschappen, provincies, gemeenten en regionale diensten van Rijkswaterstaat) hebben in meer dan 130 gebieds-

groepen een grote slag gemaakt in het meer concreet maken van de maatregelen en doelen voor de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. Onder de noemer «Harmonisatie gebiedsprocessen KRW» is onder verantwoordelijkheid van VenW de voortgang en de onderlinge vergelijkbaarheid in door de regio's gehanteerde uitgangspunten en aanpak in beeld gebracht en gestroomlijnd. Verdere uitwerking staat in het Voortgangsbericht KRW in december 2007 voor de Tweede Kamer (TK 2007–2008, 27 625, nr. 111).

2. Voor de geleidelijke invoering van de ecosysteembenadering zijn in 2007 enkele stappen gezet, zoals het ontwikkelen van ecologische kwaliteitsdoelstellingen in OSPAR-kader en het instellen van Mariene beschermde gebieden op zee. Verder zijn de eerste voorbereidende stappen genomen om de Natuurbeschermingswet aan te passen om voor het Nederlandse deel van de Noordzee beschermde gebieden in te stellen.

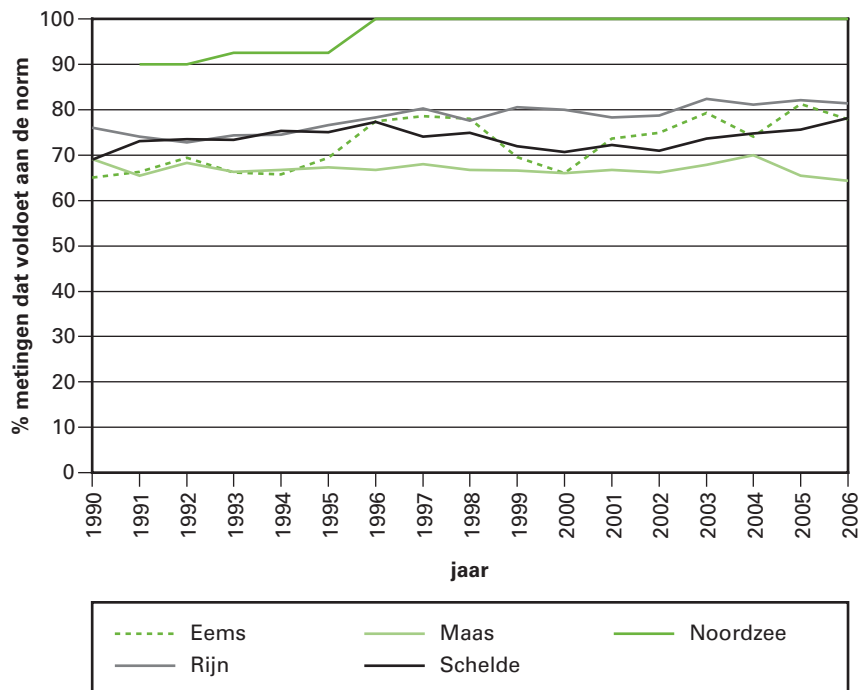
De verbetering van de tenuitvoerlegging en geïntegreerde toepassing van bestaande en nieuwe wetgeving is in de waterwet opgenomen. Deze is nog niet door de Tweede Kamer aangenomen.

In OSPAR kader wordt de kennis vergroot zowel op stoffengebied als over biodiversiteit. Op dit moment zijn kennislacunes op het gebied van biodiversiteit en ook op het gebied van klimaat op het oceanensysteem. Wel zijn KP7 projecten op dit terrein gehonoreerd.

## Prestatiegegevens

### Realiseren goede waterkwaliteit

Het oppervlak waterlichamen (in hectaren) ten opzichte van het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de actuele waterkwaliteit voldoet aan de geldende normen die zijn gesteld aan de bestemde gebruiksfuncties.



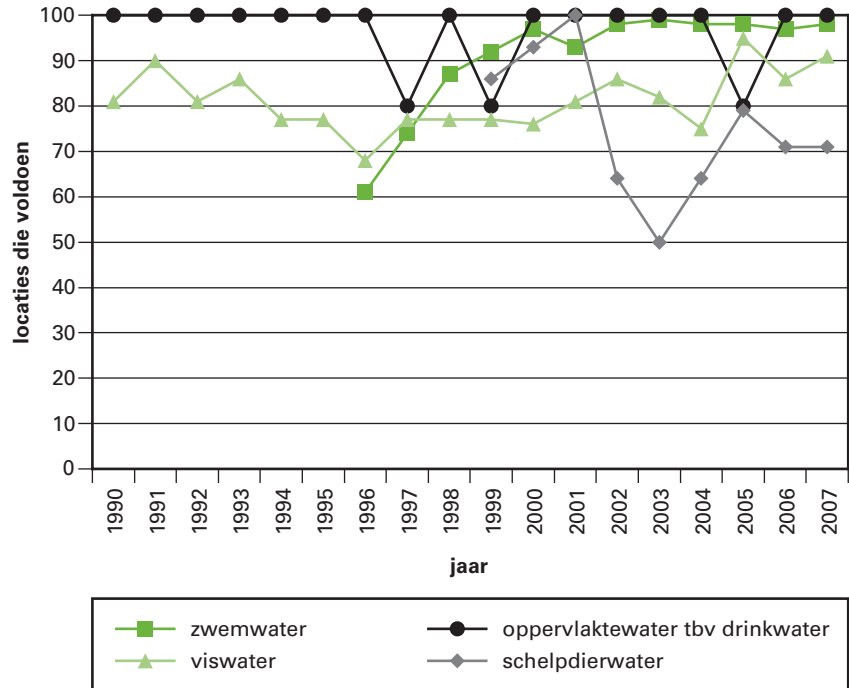
Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

De lijn voor de Noordzee heeft alleen betrekking op de Nederlandse EEZ (het niet territoriaal ingedeelde deel van de Nederlandse Noordzee). Er is voor dit deel alleen gekeken naar de vraag in hoeverre wordt voldaan aan de KRW normen (die formeel niet van toepassing zijn op de Nederlandse EEZ). De specifiek voor het zeemilieu in ontwikkeling zijnde normen voor de kaderrichtlijn Mariene Strategie zijn nog niet vastgesteld. Bij vergelijking met de Environmental Assessment Criteria (EAC) die in OSPAR kader worden gehanteerd, blijkt dat 84 procent van de sedimentmetingen in de Nederlandse EEZ voldoet aan de EAC-bovenwaarde.

### Ongehinderd gebruik waterfuncties

Het oppervlak waterlichamen (in hectaren) ten opzichte van het totaal oppervlak waterlichamen waarvan de actuele waterkwaliteit voldoet aan de geldende normen die zijn gesteld aan de bestemde gebruiksfuncties.



Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Het globale beeld van de ontwikkelingen geeft aan dat in de Stroomgebiedsbeheerplannen 2009 nog de nodige maatregelen moeten worden genomen.



Kengetallen Inspectie VenW domein Waterbeheer							
	2005	2006	streef- waarde 2007	realisatie 2007	2008	2009	2010
Toelating/continuering (aantal vergunningen)	85	80	75	187	75	75	75
Aantal inspecties	6	15	15	15	15	15	15
Percentage gebaseerd op risicoanalyse	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Uitvoering conform jaarplan	90%	90%	90%	100%	90%	90%	90%

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat

Het aantal af te geven vergunningen hangt af van het aantal aanvragen; het uiteindelijk aantal af te geven vergunningen is daarom lastig vooraf in te schatten. Het in werking treden van nieuwe wet- en regelgeving op het terrein van waterkwaliteit (waardoor er minder vergunningen zouden moeten worden aangevraagd) is vertraagd zodat de vraag veel hoger was dan voor 2007 voorzien.

## 1.2. Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Effectenonderzoek ex post</b>				
Kustvisie (vervolg op 3e kustnota)	Evaluatie 3e Kustnota	31.02	A: 2006 B: 2007	Tk 2007–2008, 30 195/27 625, nr. 23
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>				
Evaluatie toetsproces	Evaluatie van de 5-jaarlijkse toetscyclus.	31.02	A: 2006 B: 2007	<a href="http://www.ivw.nl/actueel/nieuws/inspectieevalueerttweede-toetsronde-primairewaterkeringen.aspx">http://www.ivw.nl/actueel/nieuws/inspectieevalueerttweede-toetsronde-primairewaterkeringen.aspx</a>
Rampenbeheersingsstrategie	Onderzoeksprogramma naar opties voor rampenbeheersingsstrategie bij overstromingen	31.02	A:2006 B: 2007	TK 2006–2007, 27 625, nr. 77
Veiligheid Nederland in Kaart-2	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2.	31.02	A:2006 B:2010	<sup>1</sup>
Beleidsregels ABR/ABM	Vaststellen of beleidsregels Actief Bodembeheer Rijntakken (ABR) en Actief Bodembeheer Maas (ABM) functioneren, goed worden benut, lacunes of achterhaaldheden bevatten.	31.04	A: 2004 B: 2008	<sup>2</sup>
Kaderrichtlijn mariene milieu (KRM)	MKBA maatregelen en kosten voor de uitvoering van de KRM	31.04	A: 2011 B: 2013	<sup>3</sup>
Project MER's Schelde	Toetsing van milieueffecten van geselecteerde projecten binnen het Schelde estuarium.	31.04	A: 2005 B: 2007	TK 2006–2007, 26 980, nr. 29 en 34 <sup>4</sup>

- <sup>1</sup> In 2007 is de planning van VNK geactualiseerd nav een risico-analyse. Daarnaast is de oplevering van het benodigde rekeninstrumentarium enkele maanden vertraagd. Dit betekent concreet dat het project in 2010 kan worden afgerond.
- <sup>2</sup> Het onderzoek naar de beleidsregels ABR/ABM kijkt zowel terug als naar voren. Het onderzoek is nu in 2008 gereed, onder andere doordat op 3 december 2007 het Besluit bodemkwaliteit in de Staatscourant gepubliceerd. In het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit komt het bodembeleid van de laatste jaren samen. Het Besluit bevat regels voor het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie op of in de bodem of in oppervlaktewater. Ook worden eisen gesteld aan de kwaliteit van uitvoering van bodemwerkzaamheden (Kwalibo).
- <sup>3</sup> De economische impactassessment is in december 2007 afgerond. De bestuurlijke afronding zal begin 2008 plaatsvinden. Vanaf 2007 wordt een initial assessment en vanaf 2011 worden MKBA ontwikkelingen gestart.
- <sup>4</sup> Het MER voor de verdieping Westerschelde en de inspraakronde is in 2007 afgerond. In 2008 wordt het Tracébesluit voorzien. De overige MER's binnen het Schelde Estuarium worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van LNV.

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

### Algemene doelstelling

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

### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De doelstelling voor het maximum aantal verkeersdoden in 2010 is in de loop van 2006 verder aangescherpt, omdat de doelstelling, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit (maximaal 900 doden in 2010) met 881 resp. 817 doden in 2004 resp. 2005 al ruim was gehaald.

Deze gunstige ontwikkeling betekent niet alleen dat het menselijk leed als gevolg van verkeersongevallen is verminderd, maar ook dat de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn afgenomen.

De daling in het aantal ziekenhuisgewonden in het verkeer blijft achter bij die van het aantal doden. Wel is ook hier sprake van daling, en blijft de doelstelling voor 2010 haalbaar.

In 2007 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaarsgemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Kadernota «Veiligheid op de Rails». Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

In 2007 is de evaluatie van het Aanvalsplan sociale veiligheid afgerond. De beleidsdoelstelling is gerealiseerd; de sociale veiligheid is boven de afgesproken waarde van 7,5 uitgekomen. Om voortzetting van de aanpak te waarborgen en verdere verbetering te stimuleren is een vervolg Aanvalsplan opgesteld en in uitvoering genomen.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen», «Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen» en «Sociale veiligheid OV verbeteren». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

### Succesfactoren

De algemene, al decennia geleden ingezette, tendens van dalende aantallen verkeersdoden is toe te schrijven aan het gevoerde beleid: voertuigen zijn veel veiliger geworden, steeds meer wegen zijn duurzaam veilig ingericht en er is veel aandacht besteed aan veiliger gedrag van deelnemers aan het verkeer.

Het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid is dus succesvol; dat is te danken aan de inspanningen van en samenwerking tussen de diverse overheden, wegbeheerders, politie, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. In de maatschappij is sprake van verharding en vooral meer agressie en geweld. Daardoor wordt het terugdringen van geweld tegen werknemers bemoeilijkt. Om hier resultaat te bereiken wordt voor het openbaar vervoer aangesloten bij het programma «een veilige publieke taak» van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
Algemene beleidsdoelstelling A			Realisatie	Begroting	Vershil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		37 796	46 552	56 646	- 10 094
<b>Uitgaven</b>	37 832	41 925	48 256	62 755	- 14 499
<b>32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen</b>	33 950	40 396	42 548	54 941	- 12 393
32.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 007	1 632	1 692	1 568	124
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	4 975	2 966	2 977	4 407	- 1 430
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	27 968	35 798	24 036	31 180	- 7 144
32.01.04 Aanpassingen aan weginfra-structuur	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	13 843	17 786	- 3 943
<b>32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen</b>	<b>440</b>	<b>291</b>	<b>5 529</b>	<b>7 728</b>	<b>- 2 199</b>
32.02.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	233	176	151	192	- 41
32.02.02 Kadernota Railveiligheid <Veiligheid op de rails>	207	115	153	204	- 51
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	0	0	5 225	7 332	- 2 107
<b>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</b>	<b>3 442</b>	<b>1 238</b>	<b>179</b>	<b>86</b>	<b>93</b>
32.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	44	193	42	27	15
32.03.02 Uitvoeren beleidskader sociale veiligheid OV	3 398	1 045	137	59	78
Van de totale uitgaven:					
– Apparaatsuitgaven		2 360	2 396	27 549	- 25 153
– Baten-lastendiensten		951	20 146	951	19 195
– Restant		38 614	25 714	34 255	- 8 541
<b>Ontvangsten</b>	0	1 794	3 906	9 880	- 5 974
Ontvangsten	0	1 794	3 906	9 880	- 5 974

### Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> Door vervroegde betalingen in 2006 aan de RDW voor het Nieuwe rijbewijs is in 2007 ruim € 4 mln. vrijgevallen. Daarnaast is de voor 2007 verwachte toename van het aantal rijvaardigheids-onderzoeken niet gerealiseerd, waardoor de subsidiebijdrage aan het CBR lager is uitgevallen.
- <sup>2</sup> De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.
- <sup>3</sup> In de loop van 2007 is een herschikking van apparaatsuitgaven doorgevoerd waardoor t.o.v. het oorspronkelijk beschikbare bedrag een hogere realisatie heeft plaatsgevonden.
- <sup>4</sup> Er zijn minder boetes geïnd dan geraamd.
- <sup>5</sup> Dit betreft hogere uitgaven aan uitbesteding RWS/AVV.

### 32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

#### Motivering

Om het aantal verkeersslachtoffers op de weg te verminderen. Het maatschappelijk leed als gevolg van verkeersongevallen is groot. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten (medische kosten, productie-verlies, materiële kosten en afhandelingskosten) die daarmee gemoeid zijn hoog.

## Doelbereiking

### Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
2. Vereisten aan voertuig en technologie	Ja
3. Gedragsbeïnvloeding	Ja
4. IVW	Ja

### Toelichting

Bij de gedragsbeïnvloeding vindt de voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen plaats in 2008.

### Tabel prestatiegegevens

Prestatie-indicatoren verkeersslachtoffers	Basiswaarde 2002	2003	2004	2005	2006	Streef-waarde 2007	Realisatie 2007
aantal verkeersdoden	1 066	1 088	881	817	811	960	
aantal ziekenhuisgewonden	18 380	19 040	18 060	17 680	16 750	17 500	

Bron: DVS

### Toelichting

De realisatie 2007 is pas bekend in april 2008, wanneer de ongevalscijfers beschikbaar komen.

Voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden is een nieuwe berekeningsmethode ontwikkeld (zie Tweede Kamer, Vergaderjaar 2006–2007, 29 398, nr. 48).

Kengetallen naleving busvervoer	2004	2005	2006	Streef-waarde 2007	Realisatie 2007
Aantal busvervoerders	982	987	977	pm	pm
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	18	0	0	pm	pm
Aantal bedrijfsinspecties	141	222	480	480	436
Aantal overtredingen	586	586	383	pm	pm
Aantal staandehoudingen besloten en ongeregeld vervoer	900	1 095	1 165	pm	pm
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	18%	19%	20%	pm	pm
Aantal staandehoudingen internationale lijndiensten	100	169	150	pm	pm
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	22%	14%	pm	pm
Aantal staandehoudingen pendelvervoer	460	526	513	pm	pm
Overtredingspercentage pendelvervoer	14%	33%	10%	pm	pm

Kengetallen en prestatie-indicatoren naleving goederenvervoer	2004	2005	2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007
Aantal bedrijfsinspecties	268	593	589	589	893
Overtredingspercentage	38%	68%	pm	pm	pm
Aantal transportinspecties	23 712	27 965	20 250	20 250	20 793
Overtredingspercentage algemeen	19,50%	18,70%	pm	pm	pm
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 620	1 857	pm	pm	pm
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	31,70%	28%	pm	pm	pm
Aantal gewogen voertuigen	849	566	465	460	463
Overtredingspercentage overbelading	45%	42%	pm	pm	pm

Bron: IVW jaarverslag 2007

## 32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

### Motivering

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

### Doelbereiking

In 2007 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaars-gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers onder reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico uit de Kadernota «Veiligheid op de Rails». Het doel voor 2010 wordt op dit moment voor dit onderdeel gehaald.

### Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2. Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	ja
3. Inspectie Verkeer en Waterstaat	ja

### Toelichting

Het nieuwe toezichtarrangement voor tram en metro zal nader worden uitgewerkt zodra er zicht is op afronding van de wetgeving.

- Overwegen:  
Naar aanleiding van de motie Hofstra en Duyendak heeft in 2007 een actualisering van het overwegenbeleid plaats gevonden. Van ieder op te heffen spoorwegovergang wordt een risicoanalyse gemaakt, die ter toetsing wordt voorgelegd aan de IVW, waarbij ook aandacht wordt geschonken aan alternatieve oplossingen zoals selectieve sluiting.

Toegezegd is om vanaf het voorjaar 2008 jaarlijks de Rapportage Overwegen aan de TK te zenden.

- Normenkader Veilig Werken (NVW):  
De verdere aanpassing en invulling van het NVW door ProRail en de spoorbranche heeft geleid tot het opstellen van de brancherichtlijn «Realiseren Veilige Werkplek», die op 1 januari 2008 in werking is getreden. Dit heeft wel geleid tot verhoging van de kosten van onderhoud.
- Stoptonende seinen (STS'en):  
Hiervoor wordt verwezen naar VENW/DGP-2007/9191 en TK 2007–2008, 29 893 en 29 984, nr. 62 4-12-07 voor de rapportage STS
- Veiligheidseisen spoortunnels (VEST):  
Door het wisselen van de projectleider heeft het VEST in 2007 tijdelijk stil gelegen. In de tweede helft van 2007 is het project weer opgepakt. Eind 2007, begin 2008 hebben de technische discussies plaatsgevonden. Wat betreft de Europese richtlijn Technical Specification Interoperability Safety in Railway Tunnels (TSI STR) is de Nederlandse vertaling half 2007 gereedgekomen en 21 december 2007 goedgekeurd door de Europese Commissie.
- European Railway Traffic Management System (ERTMS):  
De implementatie van ERTMS op de Betuweroute en HSL-Zuid heeft in 2007 grotendeels plaatsgevonden. Het concept ERTMS implementatieplan is op 21 september 2007 naar de TK gestuurd (VENW/DGP-2007/6541). Dit plan bevat tevens een relatie met vervangingsinvesteringen voor de huidige beveiligingsystemen.

Tabel prestatiegegevens							
Prestatie-indicatoren dodelijke slachtoffers spoor	Basiswaarde 2002	2003	2004	2005	2006	Realisatie 2007	Risiconorm
Reizigers	1	0	0	0	1	0	1,5 dodelijk slachtoffer per 10 mld reizigerskilometers
Personeel (baanwerkers, rangeerders)	1	2	2	0	1	0	1 dodelijk slachtoffer op 10 000 werknemers per jaar
Overweggebruikers	17	28	17	18	12	19	maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010
Onbevoegden op het spoor	4	7	3	7	2	1	maximaal 1,5 dodelijke slachtoffers per jaar

Bron: Trendanalyse IVW maart 2008

### Toelichting

1. In 2007 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het vijfjaarsgemiddelde 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 2007 zijn 85 reizigers gewond geraakt, waarvan 2 zwaargewond. Dit is meer dan de in de kadernota geformuleerde doelstelling van maximaal 51 per jaar in 2010. Het is wel het laagste aantal gewonden in 5 jaar. De doelstelling voor 2010 wordt nog niet gehaald.
2. In 2007 is geen enkel personeelslid om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval.

In 2007 is 1 personeelslid zwaargewond geraakt. De trend van het risico voor baanwerkers is neutraal en de doelstelling voor 2010 wordt nog niet gehaald. De veiligheid van rangeerders is de afgelopen jaren duidelijk verbeterd en er is uitzicht op het halen van de doelstelling voor 2010. In 2007 raken 9 personeelsleden lichtgewond, waarvan 7 machinisten. Dit is het laagste aantal in de periode 1998–2007. Voor machinisten en conducteurs geldt dat het vijfjaarsgemiddelde van het aantal gewonden aanmerkelijk lager ligt dan in de periode 1997–2007 en dat er geen trendmatige verandering is.

3. In 2007 zijn intotaal 19 weggebruikers bij overwegongevallen om het leven gekomen, waarvan 1 op een reizigersoverpad. Het risico van overweggebruikers ligt sinds 2005 duidelijk onder de streefwaarde voor 2010.
4. In 2007 is 1 onbevoegde om het leven gekomen. De trend is licht positief. De doelstelling voor deze categorie risicodragers is permanente verbetering. Dit wordt nog niet gehaald.

### 32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren

#### Motivering

Sociale veiligheid is onderdeel van het kabinetsbeleid «naar een veiliger samenleving» en voor reizigers en personeel belangrijk. Gestreefd wordt naar een verbetering van het veiligheidsgevoel en naar een vermindering van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer.

#### Doelbereiking/Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Algemene strategie- en beleidsvorming	ja
2. Uitvoeren beleidskader Sociale veiligheid OV	ja

#### Tabel prestatiegegevens

Overzicht van prestatie- en effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer <sup>1</sup>					
Indicatoren	2004 <sup>2</sup>	2005	2006	Realisatie 2007	Doel 2008
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer					
– Reizigers	7,7	7,6	7,8	7,8	7,5
– Personeel	6,5	6,5	6,3	nb	
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %					
– Reizigers <sup>3</sup>	26	25	25	23	
– Personeel <sup>4</sup>	59	56	65	nb	

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

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

nb = niet bekend

<sup>1</sup> Alle gegevens in de tabel hebben alleen betrekking op het stads- en streekvervoer.

<sup>2</sup> De gegevens over de reizigers voor de periode 2004–2008 zijn herzien in verband met een aanpassing van de berekeningsformule (Kamerstukken II, 23 645, nr. 191, 2007–2008).

<sup>3</sup> Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2004: bus 20%, tram 33%, metro 26% en regionale trein 19%.

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



Kengetallen sociale veiligheid NS				
	2004	2005	2006	2007
Klantoordeel veiligheid reizigers <sup>1</sup>	69	71	74	76
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	32	29	29	28
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt <sup>2</sup>	83	89	88	
Het percentage NSR-medewerkers dat zijn of haar gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt <sup>2</sup>	45	45	55	
Het percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meege- maakt	29	23	21	19

Bron: NS (Jaarverslag 2007)

<sup>1</sup> Vanaf 2007 wordt een geaggregeerd cijfer voor het klantoordeel veiligheid reizigers opgenomen. Het klantoordeel geeft het percentage reizigers weer dat de veiligheid met een 7 of hoger waardeert. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations. De cijfers over voorgaande jaren zijn op basis van dit uitgangspunt gecorrigeerd, zodat de vergelijkbaarheid over de jaren geborgd is.

<sup>2</sup> Het onderzoek voor de veiligheidswaardering van het personeel is verplaatst van november 2007 naar april 2008, waardoor deze nog niet beschikbaar zijn.

### Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen	32.02	A. 2007 B. 2007	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Meerjarenvoorlichtingscampagne-verkeersveiligheid-	32.01	A. jan 2006  B. okt 2007 Jaarlijks, incl meerjarige evaluatie	Thuiskomen in 2006, Overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheids campagnes in 2003–2006; sept. 2007
	Aanpak benzinediefstal	32.01	A. febr 2006 B. 2007	Kamerstuk 2006–2007, 30 800 VI, nr. 87
<b>Overig evaluatie- onderzoek</b>	Klantenbarometer CVOV; Personeelsmonitor SVOV; Reizigersmonitor SVOV	32.03	jaarlijks	www.kenniscentrumsv.nl> literatuur
	Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring	Trendanalyses - Inspectie Verkeer en Waterstaat

### 33 VEILIGHEID GERICHT OP DE BEHEERSING VAN VEILIGHEIDSRISICO'S

#### Algemene doelstelling

Het verkleinen van veiligheidsrisico's.

#### Omschrijving

Om de kans op letsel bij personen en schade aan goederen, infrastructuur en milieu als gevolg van ongevallen door goederenvervoer en luchtvaart te beperken. VenW stelt kaders voor de verbetering van de veiligheid en beveiliging door het voeren van beleid en het stellen van regels ter beheersing van veiligheidsrisico's. VenW houdt toezicht op de naleving van de regels. VenW helpt en motiveert betrokken partijen hun verantwoordelijkheid voor veiligheid en beveiliging te nemen en hierin samen te werken.

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Voor Nederland als logistiek centrum van Europa blijft een adequaat beveiligingsniveau gericht op het voorkomen van nationale maatschappelijke en economische verstoring, mede van wezenlijk belang voor de beveiliging van het Europese achterland en voor onze positie als logistiek knooppunt in de wereldhandel. Nederland wordt door andere landen en het internationaal opererende bedrijfsleven aangesproken op het waarmaken van een adequaat beveiligingsniveau. Security vormt inmiddels voor het nationaal en internationaal opererende bedrijfsleven in toenemende mate een belangrijk kwaliteitskenmerk. Beveiliging is een factor in de internationale concurrentieverhoudingen geworden.

VenW heeft in 2007 een actieve rol gespeeld in de internationale overleggen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op het gebied van vervoer milieugevaarlijke stoffen zijn voor alle modaliteiten de afspraken voor veiliger vervoer afgerond; hiermee zijn tevens de mondiale afspraken voor de harmonisatie van classificatie (GHS) geïmplementeerd. Ten aanzien van de permanente verbetering van de veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen zijn de acties en ambities voor de komende jaren met alle betrokken partijen in beeld gebracht. Uitgangspunt daarbij is dat hierin een gezamenlijke verantwoordelijkheid wordt genomen en er zoveel mogelijk ruimte komt voor eigen verantwoordelijkheid van de markt, de provincies en de gemeenten. Dit binnen de door het Rijk gestelde kaders. De zogenoemde gezamenlijke uitvoeringsagenda zal bestaan uit een reeks van afspraken tussen overheden en marktpartijen.

Maatschappelijk effect is dat er bij dreigingen en aanslagen sneller en uniformer wordt opgetreden.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Externe veiligheid», «Veiligheid Goederenvervoer Scheepvaart», «Veiligheid Luchtvaart» en «Bescherming tegen moedwillige verstoring». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

#### Succesfactoren

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

Door aan te sluiten bij initiatieven en ambities van rijk, medeoverheden en bedrijfsleven is het maatschappelijk draagvlak bevorderd en gezocht naar een klimaat waarin partijen bereid zijn om verdere invulling te geven aan permanente verbetering van veilig vervoer gevaarlijke stoffen.

Een ander belangrijk uitgangspunt is het streven van een harmonisatie in de keten productie-opslag-vervoer-gebruik van gevaarlijke stoffen waarmee ook de samenwerking met andere betrokken departementen (VROM, SZW, VWS, LNV, Defensie en BZK) steeds beter wordt gestroomlijnd.

### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	Realisatie			Begroting	Verschil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		<b>14 679</b>	<b>53 505</b>	<b>67 019</b>	<b>- 13 514</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>20 605</b>	<b>19 231</b>	<b>56 368</b>	<b>67 964</b>	<b>- 11 596</b>
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>8 066</i>	<i>6 898</i>	<i>12 638</i>	<i>7 250</i>	<i>5 388</i>
33.01.01 Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	2 072	4 882	5 934	4 349	1 585
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	1 747	893	540	471	69
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	4 247	1 123	3 209	2 430	779
33.01.04 IVW-domein goederenvervoer			2 955	0	2 955
<i>33.02 Veiligheid goederenvervoer scheepvaart</i>	<i>6 851</i>	<i>5 434</i>	<i>18 881</i>	<i>29 946</i>	<i>- 11 065</i>
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	4 003	3 899	3 878	4 523	- 645
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	861	745	560	874	- 314
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	1 571	372	345	478	- 133
33.02.04 IMO (HGIS)	416	418	418	416	2
33.02.05 IVW-domein binnenvaart, koopvaardij en visserij			13 680	23 655	- 9 975
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>4 548</i>	<i>6 227</i>	<i>22 710</i>	<i>29 764</i>	<i>- 7 054</i>
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 135	3 476	3 179	3 135	44
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	906	1 685	1 043	1 265	- 222
33.03.03 Internationaal	507	1 066	1 420	1 061	359
33.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim, luchtvaartoperationele- en luchtvaarttechnische bedrijven			17 068	24 303	- 7 235
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>1 140</i>	<i>672</i>	<i>2 139</i>	<i>1 004</i>	<i>1 135</i>
33.04.01 Beveiliging scheepvaart en zeehavens	761	343	443	497	- 54
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	319	274	397	447	- 50
33.04.03 Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	60	0	0	60	- 60
33.04.04 Beveiliging infrastructuur spoorwegen	0	55	99	0	99
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer			1 200	0	1 200
<b>Van de totale uitgaven:</b>					
- Apparaatuitgaven		6 100	5 052	53 313	- 48 261
- Baten-lastendiensten		799	37 215	784	36 431
- Restant		12 332	14 101	13 867	234
<b>33.09 Ontvangsten</b>		<b>873</b>	<b>122</b>	<b>16 695</b>	<b>- 16 573</b>

#### Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> De lagere verplichtingenrealisatie wordt veroorzaakt door het toewijzen van de agentschapbijdrage IVW aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de andere beleidsartikelen.
- <sup>2, 3, 4</sup> De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.
- <sup>5, 6</sup> De apparaatuitgaven bij het onderdeel Beveiliging infrastructuur Hoofdwegen zijn ingezet op het onderdeel beveiliging Infrastructuur Spoorwegen.
- <sup>7</sup> Een nieuw product Beveiliging openbaar vervoer is aan de begroting toegevoegd. Hiervoor zijn FES-gelden beschikbaar gesteld.
- <sup>8, 9</sup> De apparaatbudgetten in de begroting 2007 zijn bij Voorjaarsnota overgeboekt van apparaat naar baten-lastendienst in verband met de vorming van het agentschap IVW.
- <sup>10</sup> Dit betreft de ontvangstenreeks van de Inspectie Verkeer en Waterstaat welke bij Voorjaarsnota is uitgeboekt als gevolg van de vorming van het agentschap.

### 33.01 Externe Veiligheid

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

Het Kabinetstandpunt Schiphol dat na de evaluatie van de Schipholwet in 2006 aan de Tweede Kamer is voorgelegd bevat tevens actiepunten ten aanzien van de externe veiligheid rond Schiphol. In 2007 is in dit verband onder meer aandacht besteed aan de verdere uitwerking van een alternatief voor het Totale Risico Gewicht (TRG) en aan aanvullend groepsrisicobeleid. Een en ander is ingebed in het proces, waaronder de MER- en Schiphol korte en middellange termijn, om te komen tot nieuwe luchthavenbestuitten voor Schiphol.

Het wetsvoorstel Regionale Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), dat nog in 2007 is behandeld door de Tweede Kamer, bevat nieuw beleid voor de externe veiligheid rond regionale en kleine velden.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen	Ja
2. Externe veiligheid luchthavens Aankoop LIB veiligheidssloopzones	Ja

#### Toelichting

1. In 2007 is verder gewerkt aan de vormgeving van het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Hiervoor is meer tijd nodig geweest dan voorzien vanwege de complexiteit en de keuze om het Basisnet in een zorgvuldig en intensief samenwerkingsproces met alle betrokken partijen tot stand te brengen. Bezien is hoe zorgsystemen in het wegvervoer en in de binnenvaart een grotere bijdrage kunnen leveren aan het veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen. Het haalbaarheidsonderzoek implementatie Meld- en Volgstelsel is afgerond en een internationale werkgroep is ingesteld met als doel het onderzoeken van de mogelijkheden van telematica voor het verbeteren van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen. Voor de binnenvaart zijn afspraken gemaakt over het veiliger vervoer van deze stoffen in tankschepen; de aankomende 10 jaar zal worden omgeschakeld naar vervoer in dubbelwandige tankers.

2. In 2007 is een aanvang gemaakt met het opstellen van een handleiding externe veiligheid luchthavens, ter ondersteuning van het lokale bevoegde gezag (oplevering 2008). In het project GEVERS is in 2007 verder gewerkt aan een PC versie van het externe veiligheid rekenmodel. Een beta versie is opgeleverd en beschikbaar gesteld aan potentiële gebruikers en er zijn validatie berekeningen uitgevoerd. Volgens planning zal een definitieve gebruiksversie in 2008 beschikbaar komen, die gebruikt kan worden voor formele berekeningen voor burgerluchthavens. De bouw van een rekenmodel voor helikopters heeft door problemen bij de het verkrijgen en analyseren van ongevalsdata enige vertraging opgelopen. Daardoor zal het niet eind 2007 maar voorjaar 2008 klaar zijn.

## Prestatiegegevens

Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Grens
<b>TRG score</b>	5,99	5,91	5,79	4,21	5,95	6,3	6,36	6,55	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2008

### Toelichting

Uit de TRG- berekening over de periode 1 november 2006 tot en met 31 oktober 2007 blijkt een TRG van 6,550 ton. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2007 nog een TRG-ruimte van 3,174 ton beschikbaar was. Er is ruimschoots voldaan aan de in het LVB vastgestelde grenswaarde.

Aantal op basis van keuzevrijheid van bewoners aan de woonbestemming reeds onttrokken en nog te onttrekken woningen en woonboten in de veiligheidsloopzones rond Schiphol							
	Tot en met 2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2010	Totaal
<b>Aantal aangekochte woningen</b>	39	5	4	10	9	4	67
<b>Aantal aangekochte woonboten</b>	14	0	0	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland, januari 2008

### Toelichting

De streefwaarden van 2007 en verder zijn bijgesteld in de begroting 2008. In 2007 zijn vier woningen aangekocht. Er zijn geen woonboten aangekocht dit jaar. Er zijn in de zone geen woonboten meer in eigendom van derden. Wel zullen er successievelijk een aantal door de voormalige eigenaren voortgezette bewoningen worden beëindigd. Het betreft twee woonboten. Naar verwachting zal in 2009 de hele zone zijn vrijgemaakt van bewoning. Verder hebben twee eigenaren van woningen zich aangemeld voor aankoop van de woning. Naar verwachting zullen de woningen in 2008 worden aangekocht.

Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen						
	Basiswaarde 1998	Waarde 2005	Realisatie 2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007	Streefwaarde 2008
<b>Aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen</b>	14	3	1	1	1	0

Bron: Prorail 2008

### Toelichting

De streefwaarde is gerealiseerd.

## 33.02 Veiligheid scheepvaart

### Motivering

Om het aantal ongevallen met doden, gewonden en grote schade op zee en binnenwateren in 2010 door permanente verbetering van de veiligheid verder te verlagen tot beneden de 25 (Noordzee) resp. 275 (binnenwateren).

### Doelbereiking

Het aantal significante ongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee in 2007 was 15. Hiermee is de doelstelling het aantal significante ongevallen op het Nederlands deel van de Noordzee niet boven het aantal van 25 uit te laten komen, ondanks de toename van het internationale scheepvaartverkeer op de Noordzee, bereikt.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Verbeteren veiligheid zeevaart	Ja
2. Verbeteren veiligheid zeehavens	Ja
3. Verbeteren veiligheid binnenwateren IMO (HGIS)	Ja
4. Inspectie Verkeer en Waterstaat zeevaart en binnenvaart	Ja

### Toelichting

1. In 2007 is het bergingsvaartuig de «WAKER» permanent beschikbaar geweest ten behoeve van de veiligheid en bescherming van het milieu op het Nederlands deel van de Noordzee.

In 2007 is de Havenbeveiligingswet gewijzigd als gevolg van de implementatie van Richtlijn 2005/65/EG betreffende het verhogen van de veiligheid van de havens (Stb 2007, 207).

2. In 2007 heeft de behandeling van de wet Markttoezicht Registerloodsen plaatsgevonden en deze wet is per 1/1/2008 in werking getreden (Kamerstuk 2006–2007, 30 913, nr. 7).

De verdragen inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) zijn aangenomen (Kamerstuk 2007–2008, 30 867, nr. 7).

3. Implementatie van de Richtlijn River Information Services 2005/44/EG is afgelopen najaar met de publicatie van de gewijzigde Scheepvaartverkeerswet succesvol afgerond.

4. Het nieuwe toezichtarrangement is in 2007 nog niet definitief vastgesteld. Het nieuwe document zou eind 2007 besproken moeten zijn met de Tweede Kamer. Dit is uitgesteld tot begin 2008; daarna zal het nieuwe toezichtarrangement worden vastgesteld.

### Prestatiegegevens

Het streven is het aantal ongevallen op de binnenwateren door permanente verbetering verder af te laten nemen beneden de 275, ondanks een toename van het verkeer en vervoer op de binnenwateren. Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is het streven een verdere afname beneden de 25.

Aantal (significante) ongevallen met uitgebreide registratie op de Noordzee (Nederlands Continentaal Plat) en op de binnenwateren									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Aantal ongevallen Noordzee</b>	19	21	23	20	8	15	13	16	15
<b>Aantal ongevallen binnenwateren</b>	163	185	191	172	pm*	pm*	pm*	pm*	pm*

Bron: Kustwachtcentrum (Noordzee) en Rijkswaterstaat/AVV (binnenwateren), januari 2008.

\* Vanaf 2003 is een nieuwe registratiemethode gehanteerd. Reden van aanpassen registratiemethode is het streven naar een betere dekking van de registratie. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen is toegenomen van 630 in 2002 tot 730 in 2006. De significantie (ernst) van de ongevallen kon echter niet worden vastgesteld.

### Toelichting

In 2007 heeft er één ongeval minder plaatsgevonden op de Noordzee dan in 2006. De afgelopen vier jaar zijn het aantal ongevallen op de Noordzee nagenoeg gelijk gebleven.

Voor de binnenwateren kan de realisatie t.a.v. de streefwaarde niet worden vastgesteld. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen is toegenomen van 630 in 2002 tot 730 in 2006. De significantie (ernst) van de ongevallen kon echter niet worden vastgesteld.

Naleving door Nederlandse reders	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Percentage aanhoudingen/inspecties	2, 20%	2, 80%	2,75%	2, 90%	< 3%	< 3%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	6	7	7	16	<10	<10

Bron: Paris MOU, 2007

Gegevens zijn gebaseerd op inspecties aan boord van schepen onder Nederlandse vlag door buitenlandse autoriteiten in het kader van Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

### Toelichting

In 2006 is de positie op de internationale ranglijst sterk gedaald. Dit is een gevolg geweest van een aantal meer aanhoudingen binnen de ParisMOU regio, in combinatie met een sterke verbetering van andere vlaggenstaten (ranglijst betreft een relatieve score). De getallen van 2007 zijn nog niet definitief. Wel kan reeds gezegd worden dat er minder aanhoudingen binnen deze regio hebben plaatsgevonden. De relatieve ranglijstpositie wordt echter bepaald over een gemiddelde van drie jaar (dus 2006 telt mee in de meting) en is afhankelijk van de prestaties van de andere vlaggenstaten.

Naleving door buitenlandse reders	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen	23%	26%	25%	25%	27%	25%
Percentage inspectie t.o.v. aantal buitenlandse schepen in risicocategorie	92%	97%	95%	96%	95%	95%
Percentage aanhoudingen/inspecties	6,30%	5,90%	5,60%	5,20%	3,7%	< 6%

Bron: Paris MOU, 2007

### Toelichting

De percentages inspecties zijn zoals in de begroting was geraamd. Het percentage aanhoudingen en inspecties voldoet aan de streefwaarde voor het jaar 2007 (< 6%).

Naleving wet- en regelgeving Binnenvaart				
	2004	2005	2006	2007
Integrale inspectie	1 267	740	627	869
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	421	550	399	299
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	25%	29%	35%	59%
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	14%	22%	25%

Bron: Jaarverslag IVW 2007

### Toelichting

Het aantal integrale inspecties is in 2007 toegenomen ten opzichte van het aantal inspecties in 2006. Het aantal integrale inspecties vervoer gevaarlijke stoffen is afgenomen. Het overtredingspercentage is daarentegen toegenomen van zowel gevaarlijke stoffen als de overige wettelijke voorschriften.

### 33.03 Veiligheid luchtvaart

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

Het beleid en de beleidsdoelstellingen aanzien van alle veiligheidsaspecten verbonden aan het luchtvaartproces staan verwoord in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid. De uitvoering van het aan de Beleidsagenda gekoppelde Actieprogramma ligt op schema.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Verbetering veiligheid luchtvaart	Ja
2. Internationaal	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat	Ja

### Toelichting

1. Binnen de Nederlandse autoriteiten is begin 2007 een pré-audit uitgevoerd, vooruitlopend op de ICAO-audit in 2008 voor het hele Koninkrijk. De resultaten zijn vertaald in een verbeterplan. De realisatie vindt plaats in nauwe samenwerking met de LVNL en is eind 2007 reeds voor een belangrijk deel afgerond.

Eind 2007 is het onafhankelijke adviescollege voor de burgerluchtvaartveiligheid, genaamd Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS) ingesteld. DEGAS is de opvolger van de Veiligheidsadviescommissie (VACS) en zal de komende vier jaar fungeren als adviseur van de regering op het gebied van veiligheidsaspecten van de Nederlandse burgerluchtvaart.

2. In de eindmeeting van het ICAO Dangerous Goods Panel zijn afspraken gemaakt over nieuwe voorwaarden voor het vervoer van lithium (metal) batterijen, vervoer van nieuwe technologieën zoals fuel cells en herziening van de verpakkingsinstructies. In oktober 2007 heeft de Raad van de EG



een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld over het voorstel van wijziging van EG-verordening 1592/2002 voor gemeenschappelijke regels voor de luchtvaartveiligheid en de oprichting van het agentschap de EASA. Met de wijziging wordt de harmonisatie van veiligheidseisen uitgebreid. Een andere mijlpaal is de bereikte overeenstemming binnen het Air Safety Committee over een aanpassing van de regelgeving door de Europese Commissie ten aanzien van de veiligheid bij de vluchtuitvoering.

### Prestatiegegevens

#### Wereldwijde ongevalsratio (ongevallen per miljoen vliegreuren)

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

Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Ongevalsratio wereldwijd</b>	1,14	1,16	1,15	0,95	0,87	1,06	0,97	0,77	0,79	0,67	0,67	0,85	
<b>Ongevalsratio EASA operators</b>	0,61	0,37	0,34	0,15	0,43	0,81	0,38	0,62	0,38	0,25	0,25	0,24	

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Veiligheidsstatistieken luchtvaart Civil aviation safety data 1991–2005, maart 2007.

#### Toelichting

De gegevens over de ongevalsratio wereldwijd en de ongevalsratio EASA operators voor het jaar 2006 waren op het moment van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend. In de begroting 2009 zal het aantal fatale ongevallen worden opgenomen.

#### Het aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland

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

Aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland																
Vliegtuigtype	Aantal ongevallen				Ernstige indicenten				Dodelijke slachtoffers				(Zwaar)gewonden			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Commerciële verkeersvluchten	4	1	0	3	10	8	15	18	0	0	0	0	5	0	0	3
Helikopters	0	2	2	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Privé/Zakenluchtvaart	9	3	12	6	5	1	11	7	2	1	3	5	0	0	0	0
Zweefvliegtuigen	3	5	8	6	0	1	2	4	0	1	2	1	0	2	1	5
Hete luchtballon	0	1	2	0	1	1	4	1	0	0	0	0	0	1	7	1

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat (Transportraad), 2007

### Toelichting

Zoals uit de tabel kan worden opgemaakt, is in 2007 het aantal ernstige incidenten en ongevallen in Nederland en met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland voor wat betreft de commerciële verkeersvluchten, helikopters, zweefvliegtuigen over het geheel genomen toegenomen ten opzichte van 2006. In de zakenluchtvaart en met hete luchtballonnen is het aantal ongevallen over het geheel genomen afgenomen.

Safety assessment national aircraft bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op Nederlandse maatschappijen					
Jaar	Aantal inspecties	Percentage inspecties met bevindingen			
		Geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2006	14	36%	29%	29%	7%
2005	8	63%	13%	13%	12%
2004	51	59%	20%	12%	10%

Bron: Jaarverslag IVW 2007

De cijfers voor het jaar 2007 waren ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet beschikbaar.

### Toelichting

Het aantal inspecties specifiek gericht op Nederlandse maatschappijen is in 2006 toegenomen ten opzichte van het aantal in 2005. Er heeft in 2006 een verschuiving plaatsgevonden van categorie 1 bevindingen (kleine opmerkingen) naar categorie 2 bevindingen (grotere opmerkingen; maatschappij en nationale autoriteit worden ingelicht).

Safety assessment national aircraft: bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen					
Jaar	Aantal inspecties	Percentage inspecties met bevindingen			
		Geen bevindingen	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3
2006	266	19%	25%	30%	26%
2005	243	15%	20%	36%	29%
2004	182	18%	21%	35%	25%

Bron: Jaarverslag IVW 2007

De cijfers voor het jaar 2007 waren ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet beschikbaar.

### Toelichting

Het aantal inspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen is in 2006 licht toegenomen ten opzichte van het aantal in 2005. Er heeft in 2006 een lichte verschuiving plaatsgevonden van categorie 1 bevindingen naar categorie 2 bevindingen en categorie 3 bevindingen (het vliegtuig wordt voor kortere of langere tijd aan de grond gehouden).

**Safety assessment general Aviation: Bevindingen op basis van veiligheidsinspecties specifiek gericht op de privé en zakenluchtvaart**

Jaar	Aantal inspecties	Geen bijzonderheden	Aanbeveling aan gezagsvoerder	Info aan eigenaar	Vliegen met restrictie	Correctie voor vertrek
2006	30	57%	63%	13%	6%	19%
2005	7	71%	67%	33%	0%	0%
2004	45	56%	68%	20%	4%	8%

Bron: Jaarverslag IVW 2007

De cijfers voor het jaar 2007 waren ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet beschikbaar.

### Toelichting

Het aantal inspecties specifiek gericht op privé en zakenluchtvaart is in 2006 toegenomen ten opzichte van het aantal in 2005. Er heeft in 2006 een verschuiving plaatsgevonden van de bevinding «geen bijzonderheden» naar de bevindingen aanbeveling aan de gezagsvoerder, vliegen met restrictie en correctie voor vertrek.

Nalevingskengetallen luchtvaarttechnische bedrijven						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Niveau 1 bevinding	4	3	0	3	5	2
Niveau 2 bevinding	1 006	1 270	1 095	1 127	929	928
Niveau 3 bevinding	184	236	158	175	193	240

Bron: Jaarverslag IVW 2007

Niveau 1: indien niet onmiddellijk opgelost, volgt stillegging

Niveau 2: oplossing binnen drie maanden

Niveau 3: verzoeken om nadere info; geen termijn

### Toelichting

Voor de belangrijkste categorie bevindingen (niveau 2) is het aantal bevindingen in 2006 afgenomen. Dit aantal is in 2007 geconsolideerd. Meerdere factoren kunnen deze afname verklaren. Zo kunnen bedrijven een betere invulling geven aan de vergunningseisen. Analyse van de uitgevoerde risicoanalyses kan dit in de toekomst mogelijk bevestigen. Ook kan het zijn dat door de verdere intensivering van het systeemtoezicht bevindingen op een hoger abstractieniveau zijn «geschreven» (detailbevindingen worden verzameld in systeembevindingen.)

## 33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

### Motivering

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

## Doelbereiking

Door de actualisering van het alerteringsstelsel terrorisme en het beschikbaar zijn gekomen van FES-gelden voor veiligheidsmiddelen en cameratoezicht worden de veiligheidsrisico's verkleind. Maatschappelijk effect is dat er bij dreigingen en aanslagen sneller en uniformer wordt opgetreden.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Beveiliging scheepvaart en zeehavens	Ja
2. Beveiliging luchtvaart	Ja
3. Beveiliging infrastructuur hoofdwegen	Nee
4. Beveiliging infrastructuur spoorwegen	Ja
5. Beveiliging openbaar vervoer	Ja

## Toelichting

1. Aan de verplichting voor lidstaten om onder EU Vo. 725/2004 (art. 3.3.) te beslissen over de toepassing Vo 725 op nationaal (domestic) zeevervoer is door Nederland voldaan. Er is een risico-analyse uitgevoerd om te bepalen welke schepen een «terroristisch» object zouden kunnen vormen. Geconstateerd is dat op dit moment er geen Nederlandse schepen zijn die een dergelijk object vormen.

Nederland heeft actief invulling gegeven aan de Focal Point functie.

Het afsluiten van bilaterale alternatieve beveiligingsovereenkomsten, specifiek met Duitsland, is in overleg tussen beide landen verschoven naar 2008 in verband met de hogere prioriteit van de implementatie van EU Richtlijn 65/2005/EG.

Het gehele implementatieproces van EU Richtlijn 65/2005/EG is succesvol afgerond.

2. In samenwerking met het ministerie van Justitie is de inzet van airmarshals aan boord van NL vliegtuigen geregeld. De beveiligingsplannen van de luchthavens Rotterdam en Schiphol en van een aantal luchtvaartmaatschappijen zijn in 2007 goedgekeurd. Het rapport Schiphol Vitaal is afgerond in 2007 en zal begin 2008 aan BZK worden aangeboden.

3. De risico-analyse, de dreiging en de lijst van vitale objecten is getoetst door een particulier bedrijf op basis van openbare bronnen en ook door de AIVD met bij de AIVD beschikbare niet-openbare informatie. In 2007 zijn de desbetreffende objecten in de sector Tunnels, bruggen en waterkeringen aangesloten op het Alerteringsstelsel van de NCTb.

Onderzoek naar het beveiligingsniveau en passende maatregelen is nog gaande en wordt in 2008 afgerond.

4. VenW heeft een extern onderzoek laten uitvoeren naar security binnen de spoorsector in Nederlandse en in andere Europese landen, alsmede binnen andere VenW sectoren. Het onderzoek is inmiddels afgerond.

De conclusies uit het onderzoek zijn dat NS en ProRail reeds veel doen aan security, maar dat een sectorbreed beleidskader vanuit VenW ontbreekt om:

- alle partijen te betrekken (bijvoorbeeld ook de regionale vervoerders en de goederenvervoerders);
- een landelijke aanpak van security op het spoor te managen;

- security toe te passen over de gehele lifecycle, van ontwerp tot en met eind- en gebruiksfase (bijvoorbeeld in een safetycase);
- instrumenten in te zetten om maatregelen te monitoren en te beoordelen (een afweegkader).

De aanbevelingen zijn het ontwerpen van een beleidskader waarin rollen en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd, het ontwerpen en implementeren van een systematiek van risicobeheersing en beoordeling van maatregelen, en dit verheffen tot de standaard (door het op te nemen in regelgeving, bijvoorbeeld de spoorwegwet of concessiesystematiek).

Door vertraging in de afronding van het onderzoek zullen de conclusies en aanbevelingen uit het rapport pas in 2008 kunnen worden gebruikt bij het opstellen van de Kadernota Security Spoor. Deze Kadernota, met een breed gedragen visie op rollen en verantwoordelijkheden, zal naar verwachting medio 2008 zijn afgerond.

5. De bescherming van het stads- en streekvervoer tegen terreur is versterkt.

Door NCTb in samenwerking met VenW is het alerteringsysteem terrorisme en de daarbij behorende maatregelenmatrix (beschrijving van toegepaste maatregelen bij bepaald dreigingsniveau) geactualiseerd en gecompleteerd. Voor de metro zijn (Fes) gelden beschikbaar gesteld aan stadsregio's Amsterdam en Rotterdam voor aanvullende veiligheidsmaatregelen. De uitwisseling van aanpak en maatregelen tussen partijen in de sector is bevorderd. NCTb heeft extra middelen beschikbaar gesteld voor cameratoezicht in OV en luchtvaart waarbij VenW samen met NCTb en de sector stuurt op optimale aanwending van de beschikbare fondsen.

### **Prestatiegegevens**

#### **Aantal verrichte security analyses, aantal opgestelde beveiligingsplannen en aantal goedgekeurde beveiligingsplannen.**

De Europese security Richtlijn 65/2005 bepaalt dat alle zeehavens die al onder Verordening 725/2004 vallen per 15 juni 2007 moeten beschikken over een op een havenveiligheidsbeoordeling (analyse) gebaseerd goedgekeurd havenveiligheidsplan. In Nederland betreft dit 17 zeehavens. Op basis van het aantal goedgekeurde plannen kan beoordeeld worden welke havens al dan niet aan de betreffende EU Richtlijn voldoen.

<b>Aantal verrichte security analyses, aantal opgestelde beveiligingsplannen en aantal goedgekeurde beveiligingsplannen</b>				
	Basis- waarde 1-1-2006	Streef- waarde 1-1-2007	Streef- waarde 15-6-2007	Realisatie 31-12-2007
Aantal verrichte security analyses	0	10	17	17
Aantal opgestelde beveiligingsplannen	0	7	17	17
Aantal goedgekeurde beveiligingsplannen	0	10	17	17

Bron: VenW, januari 2008

### **Toelichting**

Alle security analyses zijn verricht, alle beveiligingsplannen zijn opgesteld en goedgekeurd.

## Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Effectenonderzoek expost	Scheepvaartverkeer binnenwateren	33.02	A. 2008	B. 2008	
	Flexibilisering loodsplicht	33.02	Jaarlijks	Jaarlijks	Kamerstuk 2007–2008, 24 036, nr. 339
Overig evaluatie- onderzoek	Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart (gate to gate)	33.03	A. 2004	B. 2006	
	Nota vervoer gevaarlijke stoffen	33.01	A. 2006	B. 2007	

### Toelichting

In 2007 zijn geen beleidsdoorlichtingen gestart of afgerond.

#### **Scheepvaartverkeer binnenwateren**

Het effectenonderzoek expost Scheepvaartverkeer binnenwateren is vertraagd als gevolg van een gewijzigde prioriteitstelling.

#### **Onderzoek naar interfaces in de luchtvaart**

Mei 2007 is besloten het «Onderzoek naar de interfaces in de luchtvaart», het zogenaamde Gate-to-gate-onderzoek te stoppen en niet af te ronden vanwege het ontbreken van voldoende internationale medewerking. In 2013 zal een beleidsdoorlichting vervoer gevaarlijke stoffen plaatshebben. Deze komt de plaats van bovengenoemd evaluatieonderzoek Nota vervoer gevaarlijke stoffen.

#### **Nota vervoer gevaarlijke stoffen**

De evaluatie van de eind 2005 gepubliceerde Nota Vervoer gevaarlijke stoffen zal onderdeel uitmaken van bovengenoemde beleidsdoorlichting, zoals opgenomen in de begroting 2008.

### **34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid**

#### Algemene doelstelling

Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid realiseren.

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Vrijwel alle provincies en stadsregio's hebben in 2007 de verkeer- en vervoerplannen vastgesteld, waarin rekening is gehouden met de essentiële onderdelen van het beleid. Voor de regio's waar dit nog niet gebeurd is hebben deze daarover afspraken met de Minister gemaakt. Daarmee werkt het nationale mobiliteitsbeleid (de Nota Mobiliteit) door in de regio's.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Netwerk weg», «Netwerk vaarwegen», «Netwerk spoor» en «Netwerk decentraal/regionaal vervoer». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

#### Succesfactoren

De Nota Mobiliteit, zoals deze in februari 2006 in werking is getreden, heeft een impuls gegeven voor de samenwerking tussen het Rijk en de decentrale overheden. Als vervolg op de netwerkanalyses in 2006 hebben rijk en decentrale overheden hun samenwerking voortgezet via de netwerkaanpak, waarbij afspraken zijn vastgelegd in goed overleg in samenwerkingagenda's.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
Algemene beleidsdoelstelling Artikel 34			Realisatie	Begroting	Vershil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		95 993	90 002	222 960	- 132 958
<b>Uitgaven</b>	321 707	245 314	144 389	143 143	1 246
<b>34.01 Netwerk weg</b>	<b>3 637</b>	<b>5 665</b>	<b>11 884</b>	<b>17 006</b>	<b>- 5 122</b>
34.01.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 651	4 002	5 361	2 746	2 615
34.01.02 Beheer en onderhoud	74	34	73	81	- 8
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	356	372	474	387	87
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	529	631	3 369	13 074	- 9 705
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	1 027	626	845	718	127
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat			1 762		1 762
<b>34.02 Netwerk vaarwegen</b>	<b>123</b>	<b>2 272</b>	<b>2 228</b>	<b>2 129</b>	<b>99</b>
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	123	2 272	2 228	2 129	99
<b>34.03 Netwerk spoor</b>	<b>100 436</b>	<b>86 713</b>	<b>76 968</b>	<b>65 528</b>	<b>11 440</b>
34.03.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	1 027	1 547	1 190	916	274
34.03.02 Beheer conform Spoorwegwet	568	620	680	595	85
34.03.03 Beheer overig	277	280	301	68	233
34.03.04 Vervoer conform Concessiewet	98 422	84 159	74 060	63 766	10 294
34.03.05 Vervoer overig	117	107	118	128	- 10
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	25		19	55	- 36
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat			600		600
<b>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</b>	<b>217 511</b>	<b>150 664</b>	<b>53 309</b>	<b>58 480</b>	<b>- 5 171</b>
34.04.01 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling	4 095	7 627	8 006	5 566	2 440
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	753	1 359	10 046	13 952	- 3 906
34.04.03 Stim. dec. overh.,bedrijfsleven en maatsch. org.	4 505	6 098	4 311	5 770	- 1 459
34.04.04 Stimulering marktwerking OV	205 903	132 409	18 055	20 985	- 2 930
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	1 488	1 091	782	1 060	- 278
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	767	2 080	4 622	2 605	2 017
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat			7 487	8 542	- 1 055
Van de totale uitgaven:					
- Apparaatsuitgaven		10 292	11 795	17 088	- 5 293
- Baten-lastendiensten		5 302	17 511	6 907	10 604
- Restant	321 707	229 720	115 083	119 148	- 4 065
<b>Ontvangsten</b>		5 316	6 490	2 372	4 118
Ontvangsten		5 316	6 490	2 372	4 118

### Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> De hogere uitgaven worden veroorzaakt door extra activiteiten in het kader van professionalisering van het opdrachtgeverschap (onderzoeken, inhuur) en door het project dynamisch verkeersmanagement.
- <sup>2</sup> Op het programma filevermindering is een overschot ontstaan, met name doordat aan de onderliggende projecten minder is uitgegeven dan was voorzien. De niet bestede gelden zijn via artikel 39 teruggeboekt naar het Infrastructuurfonds (waar eerder de middelen voor het programma uit gefinancierd werden).
- <sup>3</sup> De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.
- <sup>4</sup> Door de Inspectie der belastingen is bepaald dat er voor de regionale lijnen 19% BTW moet worden betaald. Over de jaren 2005, 2006 en 2007 moet daardoor ruim € 12 mln. aan BTW worden nabetaald.
- <sup>5</sup> Dit betreft de VenW-bijdrage aan de Superbus. Deze was niet geraamd.
- <sup>6</sup> De lagere uitgaven in 2007 zijn met name het gevolg van een wijziging bij het kasritme voor de Chipkaart en bij een toezegging aan Friesland (via de BDU in 2008).
- <sup>7</sup> Extra aanpassingen aan de taxameters hebben tot de hogere uitgaven geleid. Een klein deel is verder een gevolg van het amendement Slob/Dijksma voor een centraal klachtenloket OV.



### 34.01 Netwerk weg: Reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken

#### Motivering

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

#### Doelbereiking/Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2. Beheer en onderhoud	ja
3. Anders betalen voor mobiliteit	ja
4. Benutting en aanleg van weginfrastructuur	nvt*
5. Verkeersmanagement	ja
6. Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	ja

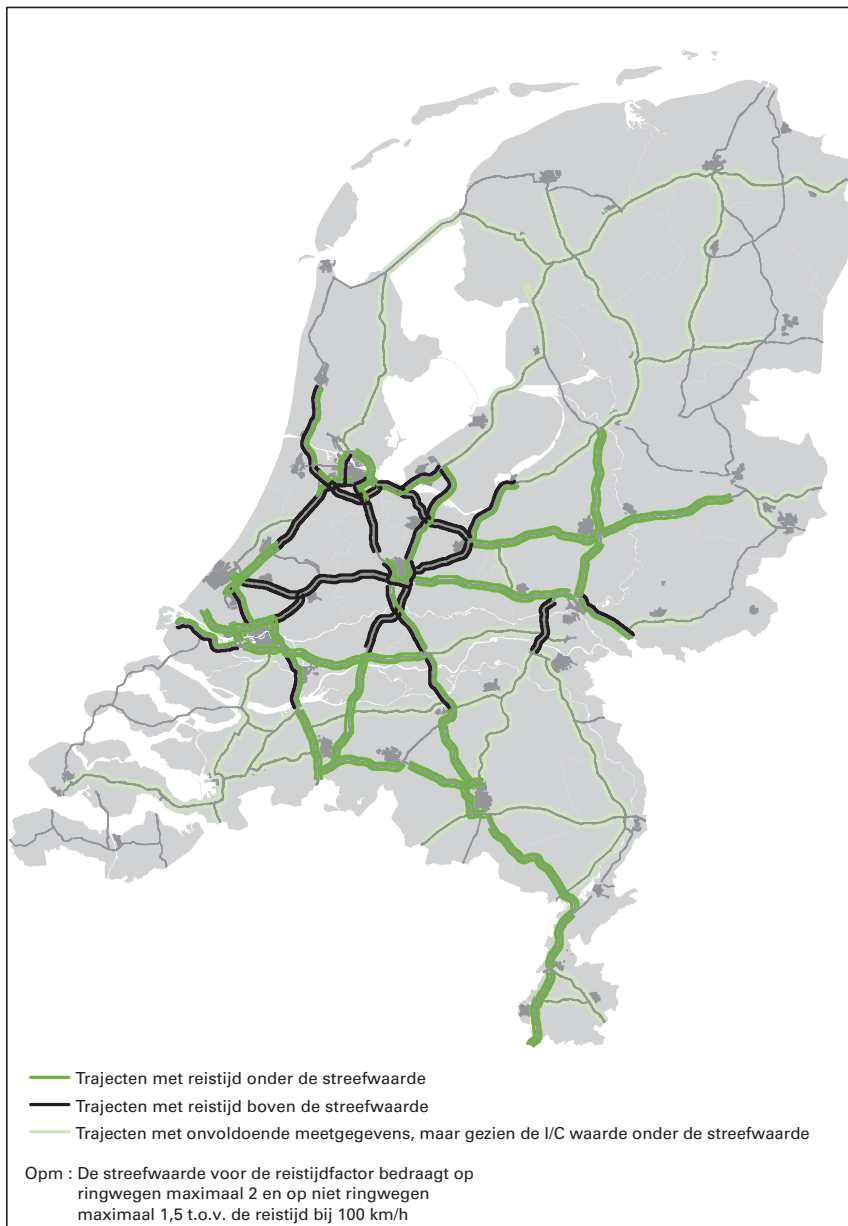
\* De in de begroting opgenomen projecten zijn volgens planning opgeleverd.

#### Tabel prestatiegegevens

Prestatie-indicator Acceptabele reistijd	Basiswaarde 2001	2003	2004	2005	2006	Realisatie 2007	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald*	86%	87%	86%	86%	82%	80%	reistijd in spits max. 1,5 reistijd buiten spits; op stedelijke ringwegen maximaal 2 x buiten de spits 100%

Bron: Rijkswaterstaat

\* Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen van hele hoofdwegennet. Hiervan zijn 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits, omdat dit de minst drukke trajecten zijn.



Prestatie-indicator voertuigverliesuren	Basiswaarde 2000	2003	2004	2005	2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007	Streefwaarde 2020
Voertuigverliesuren in files index 2000 = 100	100	110	119	122	143	134*	157	60

Bron: Rijkswaterstaat

\* Deze streefwaarde is vastgesteld voordat begin 2007 de realisatie over 2006 werd gerapporteerd. De inmiddels gesignaleerde ontwikkeling is in de Nota Mobiliteit verwacht, en zal zich naar verwachting doorzetten tot aan de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Prestatie-indicator Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet	Basiswaarde 2001	2003	2004	2005	2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007	Streefwaarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage op het hoofdwegennet	93%*	93%	92%	92%	91%	nvt	90%**	95%

Bron: Rijkswaterstaat

\* Ten gevolge van berekeningen voor de Nationale Mobiliteitsmonitor is de basiswaarde 2001 gecorrigeerd naar 93%. Dit in afwijking op de waarde van 92% zoals vermeld in de begroting 2007.

\*\* Het percentage voor het gehele hoofdwegennet zal iets hoger zijn, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. De overige 82 trajecten zijn onbemeten, en daarom niet in de betrouwbaarheidscijfers opgenomen. Deze 82 trajecten zijn het minst druk en daardoor het betrouwbaarst.

### Toelichting

Het hoofdwegennet heeft in 2007 2,2% meer verkeer verwerkt dan in 2006. Dit komt ongeveer overeen met de gemiddelde groei per jaar gedurende de afgelopen 5 jaren (waarbij de groei van de verkeersprestatie schommelde tussen de 2,7% en 1,0%).

Deze toename is mede het gevolg van de economische groei, die over heel 2007 genomen 3,5% bedroeg.

Door de groei van het verkeer door de jaren heen heeft het hoofdwegennet met name in de Randstad de grenzen van de capaciteit bereikt. De verkeersgroei veroorzaakt daardoor een veel grotere groei van de congestie, omdat er geen reservecapaciteit meer is om de verkeersgroei op te vangen. Daardoor ontstaan ook buiten de spits files.

In 2007 zijn conform planning de volgende aanleg en benuttingsprojecten opgeleverd:

- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom omleiding Halsteren;
- A35 Wierden–Almelo;
- A7 Zaanstad–Purmerend (ZSM); en
- A13 Zestienhoven–Delft-Zuid (ZSM).

Nadere informatie over de voortgang van de infrastructuurprojecten Hoofdwegen is opgenomen in het Rijksjaarverslag infrastructuurfonds (infraverslag 2007).

Prestatie-indicator Achterstallig onderhoud	Basiswaarde 2004	2005	2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007
Afname achterstallig onderhoud	179 km	324 km	826 km	1 300 km	1 300 km

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

Met de vervanging van 474 kilometer in 2007 is in totaal 1300 kilometer vervangen. Hiermee is het ministerie er in geslaagd om op 1 januari 2008 het achterstallig onderhoud verhardingen, conform het plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswegen 2004–2010 (Bijlage bij Infrastructuurfonds 2004, kamerstuk 2003–2004, 29 200 XII, nr. 1), weggewerkt te hebben. Bij bruggen en viaducten en bij DVM-systemen is nog steeds sprake van een onderhoudsachterstand en bij verhardingen zal een inspanning nodig zijn om te voorkomen dat opnieuw achterstand optreedt. De impuls-gelden worden ingezet om deze onderhoudsachterstand weg te werken.

## 34.02 Netwerk Vaarwegen

### Motivering

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

### Doelbereiking

Om bovenstaande doel te bereiken wordt onder andere uitvoering gegeven aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Voor inzicht in de mate waarin in 2007 uitvoering van het MIT vaarwegenprogramma is gerealiseerd, wordt verwezen naar de verantwoording van artikel 15 van het Infrastructuurfonds.

Daarnaast is in 2007 de Beleidsbrief «Varen voor een vitale economie – een veilige en duurzame binnenvaart» gerealiseerd en aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierin geeft het Kabinet aan welke maatregelen worden getroffen om invulling te geven aan de intentie in het Coalitie akkoord om het goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart te stimuleren. De «Werkwijzer OEI bij MIT Planstudies» is in 2007 ook gereedgekomen. Hierin wordt in het kader van kwaliteitsborging aangegeven op welke wijze de beslisinformatie over de verwachte effecten van infrastructuur in beeld moet worden gebracht (kosten en baten)

Beleidsprestaties 2007	realisatie
Verbeteren kwaliteit vaarwegen	Ja

### Toelichting

Zowel het achterstallig onderhoud conform Plan van aanpak Onderhoud (2003) en de uitvoering van benuttingsmaatregelen zijn in 2007 uitgevoerd. Voor details wordt verwezen naar het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

### Tabel prestatiegegevens

#### Wachttijden bij sluisen

Om de effectiviteit van het vaarwegenbeleid te meten is in het verleden de indicator «wachttijd sluisen» gehanteerd. Deze indicator was echter niet gebaseerd op «harde» gegevens maar op simulaties op basis van tellingen van schepen die sluisen passeren. Evenmin gaf deze indicator inzicht in de kwaliteit van het vaarwegennet. Daarom wordt sinds vorig jaar gewerkt aan de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» ter vervanging van de indicator «wachttijd sluisen». De indicator betrouwbaarheid reistijd vaarwegen moet gevuld worden met gegevens over bijvoorbeeld het onderhoudsregime, verkeersmanagement, informatievoorziening naar de gebruiker, beschikbaarheid van ligplaatsen, passagetijd sluisen en bruggen, etc. Veel van deze gegevens zijn nog niet of slechts ten dele beschikbaar. Na het in werking treden van River Information Services op de Nederlandse vaarwegen in 2012, inclu-

sief het uitrusten van alle schepen met AIS transponders, zullen de gegevens beschikbaar komen die nodig zijn om de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» voldoende inhoud te geven.

De eerste stap in de ontwikkeling van de indicator «betrouwbaarheid reistijd vaarwegen» is de uitwerking van de indicator «passeertijd sluisen» is inmiddels gezet. Over een deel van 2006 en geheel 2007 is de indicator «passeertijd sluisen» vastgelegd voor alle sluisen op de Nederlandse vaarwegen.

	Realisatie 2006 (basiswaarde)	Streefwaarde 2009	Streefwaarde 2012	Streefwaarde 2007
Gemiddelde passeertijd sluisen in minuten	51	45	45	45
HTA: % schepen binnen streeftijd		80%	85%	80%*
HVV: % schepen binnen streeftijd		75%	75%	75%*
OVW: % schepen binnen streeftijd		70%	70%	70%*

Bron: Rijkswaterstaat/Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

\* Voorlopige cijfers

### Toelichting

Uit voorlopige gegevens over 2007 blijkt dat 80% van de schepen binnen 45 minuten een sluis passeert. Definitieve data zijn op dit moment nog niet beschikbaar mede door aanpassingen die afgelopen jaar in de registrerende systemen zijn doorgevoerd.

### 34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoornetwerk vergroten

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

Door een verdere afname van de Klanthinder en een toename van de punctualiteit wordt de kerntaak van het spoor steeds beter uitgevoerd. De uiteindelijke doelstellingen lijken daarmee te worden gehaald.

#### Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Algemene strategie en beleidsontwikkeling	ja
2. Beheer cf. Spoorwegwet	ja
3. Beheer overig	ja
4. Vervoer cf. Concessiewet	ja
5. Vervoer overig	nee
6. Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	ja

## Toelichting

- **ASB**  
In 2007 is de mogelijkheid tot hogere vervoersgroei onderzocht, enerzijds resulterend in het Actieplan 5% groei op het spoor (korte termijn) en anderzijds in de Landelijke Markt en Capaciteitanalyse (lange termijn) (zie verder verslag *Beleidsagenda*).  
In 2007 is een start gemaakt met de Evaluatie Spoorwetgeving. E.e.a moet leiden tot een Kabinetsstandpunt eind 2008.
- **Beheer**  
Voor 2 fase herstelplan, zie verder het verslag van de Beleidsagenda.
- **Beheer overig**  
In 2007 is met ProRail een overeenkomst gesloten t.b.v. het beheer van het Infraprovidercontract, alsmede is aan ProRail een volmacht verleend. Tevens is het noordelijke deel van de HSL-Zuid toegevoegd aan de hoofdspoorweginfrastructuur.
- **Vervoer**  
In 2007 is een besluit genomen over de 2 resterende contractsectordiensten, te weten Zwolle–Emmen en Rotterdam CS–Hoek van Holland. Beide lijnen zijn gedecentraliseerd.
- **Vervoer overig**  
Als gevolg van de vertraging in het toekomstige vervoer op de HSL-Zuid is het omzetten van de privaatrechtelijk concessieovereenkomst met HSA in een publiekrechtelijke concessie (cf. WP 2000) uitgesteld naar 2008.
- **Kwaliteit spoorverbindingen goederen**  
De Betuweroute is geopend per 16 juni 2007. Ondanks dat sprake is van een ingroei jaar bleef het gebruik het eerste half jaar achter bij de verwachting. Vanaf 9 december 2007 bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling is het gebruik echter flink toegenomen. Daarnaast is de aanleg van de Sloelijn cf. planning bijna gereed.  
Het totale goederenvervoer is met ca. 7% gegroeid tot bijna 43 miljoen ton.

## Tabel prestatiegegevens

Prestatie-indicator Klant-hinder	Basis-waarde 2000	2003	2004	2005	2006	Streef-waarde 2007	Realisatie 2007	Streef-waarde peildatum 2010
Klanthinder* (daling t.o.v. 2000)	20 176 uur			12 354 uur (39%)		13 000 uur (35–40%)		13 000 uur (35–40%)

Bron: NS

\* het aantal verstoringen maal de gemiddelde tijd om de verstoring te verhelpen (beheerplan ProRail)

## Toelichting

Prestatie-indicator Punctualiteit Reizigersniveau HRN	Basis-waarde 2003	2004	2005	2006	Streef-waarde 2007	Realisatie 2007	Streef-waarde 2012
Punctualiteit reizigersvervoer HRN**	83,10%		84,70%	84,8	87–89%	87,0	89–91%

Bron: NS

\*\* afhankelijk van de uitvoering van de 2<sup>e</sup> fase van het Herstelplan (2007–2012)

## Toelichting

Zie het verslag op de Beleidsagenda voor een toelichting op punctualiteit.

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

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

Vrijwel alle provincies en stadsregio's hebben in 2007 de verkeer- en vervoerplannen vastgesteld, waarin rekening is gehouden met de essentiële onderdelen van het beleid. Voor de regio's waar dit nog niet gebeurd is hebben deze daarover afspraken met de Minister gemaakt. Daarmee werkt het nationale mobiliteitsbeleid (de Nota Mobiliteit) door in de regio's.

#### Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	ja
Samenwerking tussen rijk en decentrale overheden	ja
Stimulering van decentrale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties	ja
Stimulering marktwerking OV	ja
Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer	ja
Stimulering marktwerking taxi	ja
IVW	nee

#### Toelichting

De nieuwe tariefstructuur IVW zou in 2007 worden geïmplementeerd maar is op basis van politiek besluit uitgesteld tot in 2008.

Verder zijn door IVW met de zichtwaarnemingen ANPR succesvolle proeven afgesloten. De verwachting is dat ANPR in 2008 verder wordt geïmplementeerd.

De verdere aanscherping van de toepassingsmogelijkheden voor mobiliteitsmanagement van de Wet milieubeheer is opgeschort in verband met de instelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Voorts is vanwege technische problemen met de koppeling met de automatiseringssystemen van de politie het fietsdiefstalregister nog onvoldoende gevuld; openstelling was thans derhalve niet zinvol maar wordt verwacht in de loop van 2008.

#### *Samenwerking tussen Rijk en decentrale overheden*

- Netwerkanalyses: Maatregelen die hieruit voortvloeien zijn:
  - korte termijn acties: er zijn met alle regio's afspraken gemaakt over quick-wins (2e tranche);
  - samenwerkingsagenda's: met de regio's zijn samenwerkingsagenda's tussen het rijk en regio opgesteld. Daarin zijn projecten en

acties opgenomen die onder meer voortvloeien uit de regionale netwerkanalyses;

- planstudies: er zijn diverse planstudies gestart;
- landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's): naast de aangekondigde landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor zijn ook landelijke markt- en capaciteitsanalyses wegen en regionaal openbaar vervoer uitgevoerd en aan de Kamer aangeboden. Deze LMCA's zijn in de Netwerkaanpak een vervolg op de regionale netwerkanalyses.

**Box: programma Filevermindering**

*Programma filevermindering – filebestrijding in 2007*

In 2006 is het «Programma Filevermindering» (Fileproof) gestart om de landelijke werkzaamheden en specifieke projecten op het gebied van filebestrijding te ondersteunen. Het bieden van gratis of goedkoop openbaar vervoer als vervoeralternatief was één van de sporen binnen het programma. Met deze proeven met gratis of goedkoop OV wil VenW vaststellen of hetgeen bij wegonderhoud tijdelijk werkt, ook structureel soelaas kan bieden in de strijd tegen de files.

*Uitkomsten experiment Fileproof*

Er zijn in totaal 10 projecten in het kader van Fileproof gestart.

Tot dusver is één experiment volledig doorlopen (inclusief eindrapportage): Gratis OV Algerbrug (tussen Rotterdam en de Krimpenerwaard). Resultaten: er is geen afname van de files geconstateerd. Wel is de bereikbaarheid vergroot doordat meer mensen voor het OV kozen dan voor het experiment. Van de kaarthouders vond 93% het een goed experiment. De groei in het busvervoer tijdens het experiment bestond voor 35% uit ex-automobilisten, 50% busreizigers die meer zijn gaan reizen en 15% die voorheen anders dan per bus of auto of niet reisden. Uiteindelijk is 10% van de nieuwe «Gratis OV-reizigers» van het OV gebruik blijven maken.

Van de negen overige projecten die in het kader van Fileproof zijn uitgevoerd in de zogenaamde 2e tranche, zijn er zeven afgerond op of vóór 31-12-2007. Twee lopen in het eerste deel van 2008 nog door. De twee projecten die nog doorlopen in 2008 zijn: Provincie Gelderland («Transferium-Valleilijn»); stadsregio Amsterdam («Schiphol Forenskaart»).

De overige projecten worden momenteel voorzien van een eindevaluatie: Provincie Limburg (Maastricht Randwijk «Dit is 't Pas»); Provincie Overijssel (Zwolle Oostereknvervoerpas); Stadsregio Utrecht (Zorg voor U-kaart); Stadsregio Eindhoven (N69 Lommel-Eindhoven); Stadsregio Twente (Enschede, «Met de bus dus»); Stadsregio Amsterdam («Waterland Nieuwkomerkaart»); Stadsregio Arnhem-Nijmegen (Nijmegen «De Waalsprinter»);

De eindevaluatie over alle projecten zal in april 2008 verschijnen.

Overheid en bedrijfsleven zijn bereid gebleken 50% van de kosten voor hun rekening te nemen.

*Stimulering marktwerking OV*

– Aanbestedingsplicht

In 2007 is vastgehouden aan de aanbestedingsplicht in de Wp2000 voor het regionaal openbaar vervoer. Voor het streekvervoer zijn alle concessies (met uitzondering van gebieden waar een ontheffing is verleend tot uiterlijk 01/01/2009) in 2007 aanbesteed. Met de motie Roefs echter heeft de Kamer aangegeven dat zij een uitzonderingsmogelijkheid wil van de aanbestedingsverplichting voor het stadsvervoer in de 3 stadsregio's, Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden, zodat het stadsvervoer in principe kan worden inbesteed. De Europese



verordening EG nr.1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg biedt hiervoor onder voorwaarden de mogelijkheid. N.a.v. de motie Roefs is in 2007 de procedure tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 gestart om de ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting voor busvervoer in de drie stadsregio's naar achter te schuiven van 2009 naar 2012.

– OV-chipkaart

In 2006 is het go-besluit genomen de chipkaart in 2008 geleidelijk in te voeren, met als doel dat het stads- en streekvervoer op 1 januari 2009 volledig is overgestapt van de strippenkaart op de chipkaart. NS volgt medio 2009. Ten behoeve van invoering van de chipkaart zijn aan de decentrale overheden aanvullende middelen toegezegd: € 40 miljoen extra subsidie en € 76 miljoen voorfinanciering (met terugbetaling in 2012 t/m 2015). De toezegging is in 2007 gestand gedaan. Begin 2008 zijn problemen gebleken over de te gebruiken chiptechnologie.

– Stimulering toegankelijkheid van het openbaar vervoer

In 2007 zijn de volgende stappen gezet gericht op de realisatie van toegankelijk openbaar vervoer.

Voor het spoorvervoer:

- uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid van ProRail en NS, met nadruk op realisatie van liften op stations (in 2007 Apeldoorn), kleine infrastructurele maatregelen en maatregelen voor blinden en slechtzienden.

Voor het stads- en streekvervoer:

- verdere introductie van toegankelijk busmaterieel;
- ondertekening van bestuurlijke overeenkomsten met OV-autoriteiten m.b.t. de aanpak van bushaltes, in vervolg waarop de eerste tranche (1/3) van de extra financieringsimpuls ad € 87 mln is overgeheveld naar de BDU verkeer en vervoer;
- ontwikkeling door de OV-autoriteiten in samenspraak met wegbeherende overheden van implementatieplannen voor de bushalte-aanpak;
- voorbereiding van afspraken met m.b.t. de communicatie en monitoring van de toegankelijkheid van bushaltes;
- kennisuitwisseling tussen OV-autoriteiten en gemeenten over initiatieven op het gebied van integratie van verbeterd toegankelijk OV en doelgroepenvervoer.

– marktwerking taxi

- In 2006 is het nieuwe tariefsysteem voor taxi's door het parlement goedgekeurd. De regeling voor de nieuwe tariefstructuur is ingegaan per 1 januari 2007. Bedoeling was dat het nieuwe tariefsysteem vanaf 1 juli 2007 verplicht zou worden voor alle straattaxi's.
- In mei 2007 heeft de Tweede Kamer besloten dat voor de regeling een aanvulling wenselijk was. Als gevolg van die aanpassing is de overgangstermijn van 1 juli naar 1 november 2007 verschoven. Tijdens het invoeringsproces bleek echter dat er zich technische problemen voordeden met de aangepaste software voor een aantal taxameters. Met de taxameterfabrikanten is tot oplossing voor deze problemen gekomen en is het invoeringstraject bijgesteld. De definitieve datum waarop alle taxameters van de nieuwe tariefstructuur dienen te zijn voorzien is 1 februari 2008.
- De geplande evaluatie van de introductie van de nieuwe tariefstructuur wordt nu in januari 2009 gestart.
- Het bij de nieuwe tariefstructuur behorende vereenvoudigde model

van de tariefkaart wordt al vanaf 1 november 2007 aan de taxi-branche beschikbaar gesteld.

- In het kader van het convenant met de 4 grote steden zijn in Amsterdam en Rotterdam pilots uitgevoerd, waarmee de keuze voor de klant tussen taxi's wordt bevorderd. Het gaat in het bijzonder om extra toelatingseisen voor toelating op standplaatsen. Amsterdam heeft de toegang tot de standplaats voor het Centraal Station beperkt en daar is nu tevens sprake van specifiek toezicht. In Rotterdam zijn een tweetal taxistandplaatsen ingericht, exclusief voor taxi's met het zogenaamde TX-keur.

### Tabel prestatiegegevens

Indicator/Kengetal Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer				
	2004	2005	2006	Realisatie 2007
Algemeen oordeel	7,0	7,0	7,0	7,0
Informatie en veiligheid	7,4	7,2	7,4	7,3
Rijcomfort	7,1	7,0	7,0	7,0
Tijd en doorstroming	6,3	6,1	6,2	6,0
Prijs	6,2	6,0	6,3	6,3

Bron: KpVV – klantenbarometer

### Toelichting

De cijfers 2004–2006 zijn in 2007 aangepast (Kamerstukken II, 2007–2008, 23 645, nr. 191).

Indicator/Kengetal Prestatie-indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV					
	Basiswaarde 2002	2005	2006	2007	Streefwaarde 2008/2009
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G4)	5%	40%	56%	ca. 75%	100%

Bron: Ministeriële uitvraag 2003 en schattingen n.a.v. WROOV-cijfers.

### Toelichting

De streefwaarde voor 2008/2009 is 100%, omdat dan alle ontheffingen van de aanbestedingsplicht aflopen.

De markt van de G4 blijft nog tot 2012 op slot en is daarom niet in het overzicht opgenomen.

Indicator/Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd.)				
	2004	2005	2006	2007
Kaderwetgebieden	3,7	3,6	3,6	3,7
Provincies	2,9	2,8	2,9	2,9
Totaal	6,5	6,5	6,5	6,7

Bron: WROOV

### Toelichting

Vanaf 2007 worden de regionale treindiensten niet meer meegenomen in de berekening van de reizigerkilometers. Dit is gedaan om een eerlijker vergelijking over de jaren heen te verkrijgen. De cijfers t/m 2006 zijn daarom iets lager dan bij de begroting 2008 is aangegeven. Niettemin blijven de getallen schattingen omdat er geen registratie plaatsvindt van de reizigerskilometers. Dat kan pas als ov-chipkaart is ingevoerd. Vanaf 2006 is er sprake van lichte stijging van de reizigerskilometers, zowel bij de stadsregio's als bij de provincies.

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

Bron (t/m 2003): Monitor en evaluatie deregulering, TNO Nipo consult, KPMG BEA 2004 Bron waardering consument 2004-2006: Taximonitor 2004 en verder Socialdata B.V. Omdat de taximonitor t/m 2003 op enigszins andere wijze plaatsvond, zijn de resultaten voor de klantenwaardering vanaf 2005 niet volledig vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Bron prijsontwikkeling 2006 en 2007: Monitor tarieven en bedrijfsontwikkeling, TNS Nipo consult.

### Toelichting

Zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling in de straattaxi worden blijvend gemeten. Inmiddels is een aantal cijfers uit de begroting 2008 nu wel voorhanden. De realisatiecijfers 2007 voor de waar-

dering consument komen niet beschikbaar vóór het uitkomen van dit jaarverslag. De Kamer wordt hier te zijner tijd over geïnformeerd. De *waardering consument* is al een aantal jaren tamelijk hoog. Gemiddelde waardering periode 2000–2003 landelijk 7,4 en in 2006 7,2. In de 4 grote steden ligt de klantenwaardering tussen 2000 en 2007 steeds rond de 7,2.

Alle verschillen vallen binnen de meetmarges, waardoor de conclusie is dat er geen significante verandering is waargenomen met betrekking tot het gemeten niveau.

Voor wat betreft de *tariefontwikkeling* kan worden geconstateerd dat de relatieve (beperkte) daling in 2003 en 2004 zich in 2005 en 2006 als trend niet heeft doorgezet. De geconstateerde ontwikkelingen schommelen rond de gemeten inflatie (bron inflatiecijfer: CBS).

<sup>1</sup> De waardering consument (uitgedrukt in een cijfer van 1–10):

In 2006 is de landelijke waardering licht gestegen naar 7,22 (in 2005 7,16).

In het kader van het G-4 convenant heeft zowel in 2006 als in 2007 een mystery-shopper onderzoek plaats gevonden. Hoewel het een andere meetvorm betreft, is wel getracht om de uitkomsten vergelijkbaar te houden met de landelijke metingen.

<sup>2</sup> De tariefontwikkeling bij de straattaxi:

De landelijke tariefstijging bij de straattaxi in 2006 ten opzichte van 2005 wordt gemeten voor een tweetal referentieritten: één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden), en één referentierit met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland).

<sup>3</sup> Vanwege het combineren met het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON, AVV) is t.o.v. 2003 op een gewijzigde basis gemeten.

<sup>4</sup> In 2005 is in de G4 niet gemeten.

Kengetallen: Naleving taxi vervoer				
Kengetallen	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Aantal ingetrokken chauffeurspassen	53	0	onbekend	
Aantal ingetrokken ondernemingsvergunningen	70	149	9	
Aantal wegcontroles	3 500	2 972	5 180	
overtredingspercentage	33%	41%	28,30%	

Overzicht afgeronde onderzoeken				
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Benutting binnenvaart en vaarwegen	34.02	2007	
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Spoedwet wegverbreding	34.01	A: sept 2006 B: juni 2007	Kamerstuk 2005–2006, 30 648, nr. 1 Kamerstuk 2005–2006, 30 648, nr. 2
	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijks	
	Betrouwbaar benutten fase 1 (mid term review)	34.03	A: juli 2006	Kamerstuk 2006–2007, 30 800 A, nr. 4
	Subsidieregeling vereniging Fietsersbond	34.04	A: jan 2006 B: 2007	Evaluatie subsidieregeling Fietsersbond. Eindrapport; juni 2006; MuConsult BV, kenmerk TG040.02

Overzicht afgeronde onderzoeken				
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	34.04	A: jan 2007 B: jan 2008	Evaluatie van het KpVV, Terugblikken en vooruitblikken, Eindrapport; Uitgave B&A Consulting BV, auteurs: Jessica van Koert, Erwin van Rooijen.
<b>Overig evaluatie- onderzoek</b>	Omvang BDU	34.04	A: dec 2005 B: juli 2007	Eindrapport onderzoek omvang BDU, uitgave TwynstraGudde, 14 december 2006; 448008/JGN/MSD
	Nieuwe Verdeelsleutel BDU	34.04	A: dec 2005 B: dec 2007	Staatscourant 19 dec. 2007, nr. 246/pag. 47

### 35 Mainports en logistiek

#### Algemene doelstelling

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

#### Omschrijving

Om de Nederlandse samenleving en de Nederlandse economie goed te laten functioneren draagt VenW bij door het realiseren van de benodigde infrastructuur, een level playing field en regelgeving op het gebied van marktordening, verkeersveiligheid, milieu en security. Het level playing field omvat de afspraken die zijn overeengekomen om eerlijke concurrentie (gelijk speelveld) te waarborgen.

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Voor wat betreft Schiphol is in 2007 verder uitvoering gegeven aan de acties uit het Kabinetsstandpunt Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28). Doel van het kabinet is dat Schiphol binnen de bestaande milieu en geluidsnormen kan doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand beter beschermd worden tegen geluidshinder. VenW neemt daarin de regie.

In 2007 hebben luchtvaartsector, omwonenden, rijksoverheid en regionale overheden een akkoord bereikt over de korte termijn (tot 2010). Dit akkoord is tot stand gekomen aan de Alderstafel. Het akkoord is vertaald in een concept- LVB dat voorligt bij de Tweede Kamer. Tezamen met het akkoord over de ontwikkeling van Schiphol zijn ook twee convenanten opgesteld met betrekking tot hinderbeperking en vergroten van de leefbaarheid. Met de uitvoering van het convenant hinderbeperking is in 2007 een start gemaakt.

Het kabinet heeft het overleg tussen betrokken partijen voortgezet om zo ook voor de middellange termijn (2010–2020) een akkoord te bereiken en convenanten af te sluiten.

Voor de lange termijn (na 2020), als Schiphol mogelijk tegen de grenzen van de fysieke capaciteit en betrouwbaarheid aanloopt, is een verkenningstraject gestart om zo besluitvorming voor te bereiden gericht op ontwikkelings- mogelijkheden voor de mainport.

Op luchtruimgebied zijn vorderingen bereikt in de vorming van een Functional Airspace Block (FAB). De Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland streven naar de vorming van één luchtruim boven hun gebied. Een functional airspace block zal voordelen opleveren voor het luchtvaartbestel op de gebieden van veiligheid, milieu, capaciteit, kostenefficiency en vluchtefficiency.

Naast de beleidsonderwerpen gericht op de afzonderlijke mainports, was er in 2007 ook meer specifieke aandacht voor logistiek in het kader van de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (Kamerstuk 2005–2006, 29 644, nr. 68). Bij de uitvoering van de acties uit deze beleidsbrief, worden ook de effecten, gevolgen en belangen van de mainports meegenomen. Dit draagt er toe bij dat logistieke en mainport beleid meer integrale aandacht krijgt.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Mainport Schiphol en regionale luchthavens», «Mainport Rotterdam en overige zeehavens », «Logistieke efficiëntie luchtvaart» en «Logistieke efficiëntie goederenvervoer». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben

bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

## Succesfactoren

De EU-SES-regelgeving is verder uitgewerkt, er is intensieve internationale samenwerking met buurlanden om het FAB te maken en er is een EU high level rapport tot stand gekomen om richting te geven aan internationale luchtvaartregelgeving.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
35. Mainports en logistiek			Realisatie	Begroting	Vershil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		<b>81 002</b>	<b>69 330</b>	<b>68 742</b>	<b>588</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>57 438</b>	<b>63 101</b>	<b>68 734</b>	<b>77 979</b>	<b>- 9 245</b>
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg. Luchthavens</i>	<i>7 804</i>	<i>5 287</i>	<i>7 326</i>	<i>5 447</i>	<i>1 879</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	87	359	24	0	24
35.01.02 Mainport(beleid) Schiphol	3 133	858	5 378	3 887	1 491
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	1 725	2 159	61	0	61
35.01.04 Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	1 198	299	2	0	2
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 661	1 612	1 331	1 560	- 229
35.01.06 IVW-Regiebureau Schiphol			530	0	530
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>3 201</i>	<i>4 420</i>	<i>2 678</i>	<i>3 699</i>	<i>- 1 021</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	574	1 111	1 107	1 079	28
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	787	670	665	729	- 64
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	1 840	2 639	906	1 891	- 985
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>30 987</i>	<i>36 687</i>	<i>31 999</i>	<i>28 533</i>	<i>3 466</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	23 015	33 106	24 141	23 701	440
35.03.02 Luchtruim	6 039	2 225	2 889	2 516	373
35.03.03 Marktordening en markttoegang	1 933	1 356	2 063	2 316	- 253
35.03.04 IVW-domein luchthavens/luchtruim en luchtvaart- operationele bedrijven			2 906	0	2 906
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>15 446</i>	<i>16 707</i>	<i>26 731</i>	<i>40 300</i>	<i>- 13 569</i>
35.04.01 Vergroting strategische oriëntatie	3 995	1 957	2 732	2 454	278
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 350	4 347	4 031	4 293	- 262
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	1 613	1 574	2 048	12 613	- 10 565
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	1 286	3 765	3 861	4 079	- 218
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	4 202	5 064	13 882	16 861	- 2 979
35.04.06 IVW-domein goederenvervoer			177	0	177
<b>Van totale uitgaven:</b>					
- <i>Apparaatsuitgaven</i>		8 007	8 902	10 806	- 1 904
- <i>Baten-lastendiensten</i>		3 559	7 306	3 479	3 827
- <i>Restant</i>		51 535	52 526	63 694	- 11 168
<b>Ontvangsten</b>		<b>14 488</b>	<b>21 928</b>	<b>5 348</b>	<b>16 580</b>
35.09.01 Ontvangsten Stichting Buisleidingenstraat		13	0	2 042	- 2 042
35.09.02 Overige ontvangsten		14 475	21 928	3 306	18 622

- <sup>1</sup> Project is in tegenstelling tot de verwachting nog niet beëindigd als gevolg van opgedane vertraging door het niet meewerken van een eigenaar met onteigening.
- <sup>2</sup> De hogere uitgavenrealisatie betreft een nagekomen betaling voor het onderzoek Gelijkwaardige Bescherming i.h.k.v. het in 2006 beëindigde project MEIS.
- <sup>3</sup> De hogere uitgavenrealisatie betreft een nagekomen betaling voor juridisch advies in het kader van het Groenenbergerrein.
- <sup>4, 6, 9</sup> De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.
- <sup>5</sup> Dit betreft een vertraging in de uitbetaling i.h.k.v. de subsidieregeling HIP-II die voorzien was in 2007 maar doorschuift naar 2008.
- <sup>7</sup> Er is vertraging opgetreden bij de opstart van de projecten in het kader van het Innovatiefonds Binnenvaart (ca. € 1,8 mln). Daarnaast zijn

de gelden, beschikbaar voor de financiële stimulering Binnenvaart (Sloopfondsgelden), nog niet aangewend omdat de EU over de besteding van deze gelden nog geen besluit heeft genomen.

<sup>8</sup> De lagere realisatie wordt veroorzaakt door een kasschuif (€ 2,116 mln.) naar 2008 voor ETCS en een overboeking naar BZK (€ 0,234 mln.) ten behoeve van de VenW-bijdrage verlengingskosten van het project Railplan.

<sup>10</sup> De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.

<sup>11</sup> In 2007 hebben geen ontvangsten plaatsgevonden, deze worden in 2008 verwacht.

<sup>12</sup> Dit betreft een ontvangst van € 6,925 mln. aan premie Terrorisme-risicodekking Schiphol en een ontvangst van € 11,1 mln. in het kader van het Eurovignet en bestaat uit de verrekening van diverse landen (België, Luxemburg, Denemarken en Zweden) waarmee een Belt verdrag is afgesloten voor vrachtwagen die gebruik maken van autosnelwegen. Deze ontvangsten waren niet geraamd.

### 35.01 Versterking van de mainport Schiphol en decentralisatie van de regionale luchthavens

#### Motivering

Om de economie, de internationale concurrentiepositie en bereikbaarheid van Nederland te versterken binnen de randvoorwaarden van geluid, externe veiligheid en leefomgeving. Voor de mainportpositie van Schiphol zijn de netwerkkwaliteit en de infrastructurele voorzieningen essentieel. Ook de concurrentiepositie ten opzicht van andere belangrijke Europese luchthavens, mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, is van groot belang.

#### Doelbereiking

In 2007 is mede naar aanleiding van het overleg met de Tweede Kamer op 28 juni 2006 verder uitwerking gegeven aan acties uit het Kabinetsstandpunt Schiphol (Kamerstuk 2005–2006, 29 665, nr. 28).

Belangrijke activiteiten/producten in dat kader zijn geweest:

\* *MER Schiphol en Convenant Hinderbeperking*

Voor het beter kunnen benutten van de milieuruimte is een overlegstructuur in het leven geroepen onder leiding van een onafhankelijk voorzitter, de Alderstafel genaamd. Dit heeft in juni 2007 geleid tot een advies aan de minister van VROM en V&W voor het aanpassen van het Luchthavenverkeersbesluit in samenhang met twee convenanten gericht op het verminderen van de hinder voor de omgeving van Schiphol (Kamerstuk 2006–2007, 29 665, nr. 48). Het advies is vertaald in een ontwerp-LVB dat voorligt bij de Tweede Kamer.

\* *Middellange termijn Schiphol*

De gesprekken voor het bereiken van een akkoord over de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met hinderbeperking en verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol zijn in 2007 gestart.

\* *Lange termijn verkenning Schiphol*

In de lange termijn verkenning Schiphol bereidt het rijk besluitvorming voor over de lange termijn ontwikkeling van de mainport Schiphol in relatie tot de leefomgeving, waarbij wordt aangesloten bij de resultaten van en besluitvorming in het traject voor de korte en middellange termijn.

In 2007 is een eerste stap gezet in het kader van deze lange termijn verkenning. In oktober 2007 is de «Probleemanalyse voor de lange termijn ontwikkeling van de mainport Schiphol» en het advies van de gezamenlijke planbureaus (CPB, MNP en RPB) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Kamerstuk 2007–2008, 29 665, nr. 71) aan de Tweede Kamer aangeboden.

Ook in 2007 is sprake van een evenwichtige ontwikkeling van Schiphol ten opzichte van de Parijse luchthaven Charles de Gaulle, gebleken uit de halfjaarlijkse monitor.



In 2007 is een benchmark fytosanitaire en veterinaire keuringen en securitymaatregelen uitgevoerd, die aantoont dat er wat betreft invulling van Europese regels geen verstoring is van het gelijke speelveld. Wel zijn tarieven voor keuringen relatief hoog.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Kostenconvenant Schiphol Mainport(beleid) Schiphol	Nee Ja
2. Evaluatie Schipholbeleid	Ja
3. Implementatie Schipholwet en luchthavenbesluiten	Ja
4. Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens Inspectie Verkeer en Waterstaat – Regiebureau Schiphol	Ja Ja

### Toelichting

1. In principe zouden in 2006 de laatste uitgaven ten behoeve van het kostenconvenant Schiphol hebben plaatsgevonden. Het betrof de verbreding van de Spaarnwoudertocht. Deze werkzaamheden zijn vertraagd. In 2006 en 2007 is uitpuittend onderhandeld ter vermijding van een (kostbare) gerechtelijke onteigening, als gevolg waarvan de voor de aanpassing van de tocht benodigde oppervlaktes thans ter beschikking staan.

2. en 3. Met de invoering van de Schipholwet en de twee besluiten, Luchthavenindulingsbesluit en Luchthavenverkeerbesluit, wordt niet meer op vliegtuigbewegingen gestuurd, maar op effecten van vliegverkeer. Hiermee zijn taken en verantwoordelijkheden van betrokkenen veranderd. VenW zorgt ervoor dat alle betrokkenen duidelijk wordt wat het beleid inhoudt en dat eventuele onbedoelde effecten worden gemonitord en hersteld.

4. De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML, Kamerstuk 2007–2008, 30 452, nr. A) aangenomen inclusief amendementen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel zijn dat de luchthavens Rotterdam, Eelde en Maastricht nu niet worden gedecentraliseerd. Hetzelfde geldt voor het vliegveld Twente en voor andere militaire luchthavens wanneer deze een burgerluchtvaartstatus zouden krijgen. Verder kan het Rijk een toets uitvoeren op provinciale besluiten en staat er beroep open tegen alle besluiten over luchthavens, uitgezonderd de luchthavens in een eventueel luchthavensysteem met Schiphol.

## Prestatiegegevens

### Versterking van de Mainport Schiphol

Netwerkkwaliteit Schiphol in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kan geen invloed uitoefenen op de netwerkkwaliteit van Schiphol.

Aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen per luchthaven						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	203	231	247	250	252	256
Frankfurt	289	295	282	284	287	286
London Heathrow	184	189	195	195	199	193
Parijs Charles de Gaulle	209	221	219	223	233	243
Brussel	120	130	128	120	137	141

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens 2008

In de gegevens voor het jaar 2006 heeft een correctie plaatsgevonden: de binnenlandse bestemmingen zijn toegevoegd.

### Toelichting

Het aantal bestemmingen waarnaar in 2007 is gevlogen is voor de luchthavens Amsterdam, Parijs Charles de Gaulle en Brussel iets toegenomen ten opzichte van 2006. Het aantal bestemmingen waarnaar wordt gevlogen vanaf de overige luchthavens is iets gedaald.

Aantal vluchten per week per luchthaven						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	3 660	3 579	3 641	3 710	3 790	3 990
Frankfurt	4 193	4 115	4 259	4 472	4 580	4 620
London Heathrow	4 549	4 522	4 618	4 641	4 680	4 710
Parijs Charles de Gaulle	4 423	4 565	4 482	4 605	4 840	4 970
Brussel	2 071	1 930	1 950	1 911	1 930	1 890

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van OAG-gegevens 2008

In de gegevens voor het jaar 2006 heeft een correctie plaatsgevonden: de binnenlandse bestemmingen zijn toegevoegd.

### Toelichting

Het aantal vluchten per week is in 2007 bij alle luchthavens toegenomen ten opzichte van 2006, met uitzondering van de luchthaven Brussel. Het aantal vluchten per week is bij deze luchthaven afgenomen met veertig ten opzichte van 2006.

Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	41	40	43	44	46	48
Frankfurt	48	48	51	52	53	54
London Heathrow	63	63	67	68	67	68
Parijs Charles de Gaulle	48	48	51	54	57	60
Brussel	14	15	16	16	17	18

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2008

### Toelichting

Het aantal passagiers is bij elke luchthaven in 2007 toegenomen ten opzichte van 2006.

Vrachttonnage per luchthaven (x 1000 ton)						
	Waarde 2002	Waarde 2003	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007
Amsterdam	1 240	1 306	1 421	1 450	1 527	1 610
Frankfurt	1 495	1 527	1 724	1 864	2 031	2 074
London Heathrow	1 235	1 224	1 325	1 306	1 306	1 314
Parijs Charles de Gaulle	1 390	1 497	1 655	1 767	1 884	2 053
Brussel	506	602	602	700	706	762

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), 2008

### Toelichting

Het vrachttonnage is voor alle genoemde luchthavens in 2007 toegenomen ten opzichte van 2006. Vanaf het jaar 2002 is voor alle luchthavens sprake van een stijgende lijn.

## Decentralisatie van de regionale luchthavens

Het streven is dat in 2007 de decentralisatie van regionale en kleine luchthavens is afgerond.

Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)			
Veld	Stand van zaken/planning aanwijzing gereed	Beslissing Op Bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad fase 1	2009		
Lelystad fase 2	2009		vt
Budel	Gereed	Nvt	
Ameland	Gereed	Nvt	
Hoogeveen	Gereed	Nvt	
Texel	Gereed	Nvt	
Terlet	Gereed	Nvt	
Seppe	Gereed	Nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	Nvt	
Teuge	Gereed	evt. 2008	
Maastricht	Gereed	2006	Uitspraak begin 2008
Midden-Zeeland	Gereed	Nvt	
Eelde	Gereed	Gereed	Uitspraak 2008
Rotterdam	Gereed	Nvt	
Rotterdam nieuwe zone	2008	Nvt	
Hilversum	Gereed	Nvt	
Drachten	Gereed	Nvt	

RVS = uitspraak Raad van State

Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond

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

Bron: VenW, DGTL, januari 2008

### Toelichting

#### *Eelde*

Het aanwijzingsbesluit (genomen in 2001) is nog altijd niet onherroepelijk. Er is dus geen geldige titel voor de baanverlenging. Recent heeft de Europese commissie aangegeven dat de financiering van de baanverlenging door het Rijk, als staatssteun, had moeten worden aangemeld. Uitspraak van de Raad van State, in de beroepsprocedure over de baanverlenging, wordt in 2008 verwacht.

#### *Lelystad*

De Raad van State heeft in oktober 2007 de beslissing op bezwaar van juli 2006 vernietigd en het aanwijzingsbesluit van 2001 herroepen. De ministers van VenW en VROM zijn opgedragen om binnen twee jaar een nieuw besluit te nemen. Lelystad Airport mag het huidig gebruik de komende 2 jaar wel voortzetten.

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

#### Motivering

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

## Doelbereiking

In het kader van stroomlijnen overheidsinterventies zijn een aantal activiteiten uitgevoerd.

Een nulmetingsonderzoek op basis waarvan de inspectiediensten en de douane in 2008 nauw gaan samenwerken in de haven van Amsterdam en Rotterdam, de voortgang van het project Multimodaal Mobiliteitsplatform gericht op onderlinge aansluiting van informatiesystemen binnen de verschillende modaliteiten op het portinfolinksysteem en er is gestart met het 24 uurseconomie project gericht op een optimaler gebruik van de infrastructuur van en naar de Mainport Rotterdam. VenW heeft na overleg met de havensector een position paper ingediend met betrekking tot staatssteun aan zeehavens. Er is overeenstemming bereikt met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam over een taakverwaarlozingsregeling.

Na de parlementaire vaststelling van de PKB PMR in 2006 onder gelijktijdige goedkeuring van het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten met betrekking tot de deelprojecten zijn in 2007 alle inspanningen gefocust op een voortvarende totstandkoming van de vervolgbesluiten door met name de overige betrokken partijen. Zo is er in het kader van het deelproject Landaanwinning een MER (aanleg en gebruik) opgesteld, die door de MER-commissie van een positief advies is voorzien. In het kader van de natuurcompensatie van Maasvlakte 2 zijn bodembeschermings- en rustgebieden in de Voordelta ingesteld en een concept-beheerplan opgesteld. Voorts is de gehele besluitvorming over de aanleg van een extra duingebied in de Delflandse kust afgerond. Voor het deelproject 750 ha zijn diverse masterplannen opgesteld en is een MER-procedure voor het gebied Buytenland doorlopen.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
Verbetering marktwerking	Ja
Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	Ja
Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	Ja

## Prestatiegegevens

### Toegevoegde waarde Zeehavens

Om de versterking van het netwerk van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens te monitoren wordt als kengetal gehanteerd de toegevoegde waarde samenhangend met het haven- en industriële complex. Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens als vervoersknooppunt en vestigingsplaats voor bedrijven.

Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2001 tot en met 2006 (in mrd. Euro, prijzen 2001)						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	17,6	17,5	17,7	19,2	20,3	22,2
<i>In % van het BBP</i>	3,9%	3,9%	4,0%	4,2%	4,2%	4,4%
Indirecte toegevoegde waarde	9,0	8,7	8,9	9,6	9,8	9,2
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	1,9%	2,0%	2,1%	2,0%	1,8%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	26,5	26,2	26,6	28,8	30,1	31,5
<i>In % van het BBP</i>	5,9%	5,9%	6,0%	6,3%	6,3%	6,3%
Bruto binnenlands product (BBP)	448,0	448,0	447,0	455,0	481,2	503,0

Bron: RebelGroup Advisory en Buck consultant International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, Rotterdam 2008

### Toelichting

De toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2006 vertoont een lichte stijging conform de doelstelling. Voor de Havenmonitor 2006 is gestart met een verbeterde data-verzameling. Omdat deze verbeterde methode gevolgen heeft voor de berekening van de toegevoegde waarde, is ervoor gekozen om de vernieuwde dataverzameling ook voor de eerdere jaren 2002 t/m 2005 door te voeren. Hiermee wordt een consistente reeks van TW-gegevens gewaarborgd. De cijfers over het jaar 2001 zijn nog conform de oude systematiek en daardoor niet goed vergelijkbaar met de reeks voor de jaren 2002–2006.

### Werkgelegenheid zeehavens

Het streven is de directe werkgelegenheid ten minste in hetzelfde tempo te laten groeien als de nationale werkgelegenheid; de indirecte werkgelegenheid dient behouden te blijven.

Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2001 tot en met 2006 (in aantallen werkzame personen)						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	142 676	145 656	141 580	140 562	142 180	163 313
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,9%
Indirecte werkgelegenheid	100 528	99 080	95 006	96 825	99 038	111 705
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,2%	1,2%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	243 204	244 736	236 585	237 387	241 218	275 018
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	2,9%	3,3%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 282 000	8 324 000	8 274 000	8 157 000	8 208 000	8 383 000

Bron: RebelGroup Advisory en Buck consultant International, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, Rotterdam 2008

### Toelichting

De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2002–2006 is stabiel in procenten van de Nederlandse werkgelegenheid, conform het streven.

### Positie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range

Het streven is om het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzicht van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg – Le Havre range») ten minste te handhaven.

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

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal Nederlandse Zeehavens	48,1	48,2	46,9	46,3	45,7	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2
Mainport Rotterdam	37,6	37,9	37,1	36,3	35,7	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,8	10,0	10,0	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4

Bron: Nationale Havenraad, Jaarverslag 2006, Den Haag, Mei 2007

### **Toelichting**

De Nederlandse zeehavens hebben de afgelopen jaren volop geprofiteerd van de groeiende goederenstromen uit met name China. Ook in economisch mindere tijden is de havensector economisch stabiel gebleven. Het Nederlandse marktaandeel heeft in de afgelopen vijf jaar (2002–2006) gefluctueerd tussen 45,9 en 44,2 procent.

Het marktaandeel van Rotterdam in met name de containersector is teruggelopen. Het bedrijfsleven geeft aan dat dat vooral te maken heeft met uitbreidingen van terminalcapaciteit in omliggende landen, zoals de Altenwerderterminal in Hamburg en het Deurganckdok in Antwerpen. Verder heeft met name Hamburg geprofiteerd van de ontwikkelingen in haar natuurlijke achterland, Oost-Europa.

### **35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken**

#### **Motivering**

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

#### **Doelbereiking**

Met betrekking tot Luchtruim kan gesteld worden dat het Single European Sky pakket dat in 2004 in werking is getreden ook in 2007 een wetgevend kader vormde voor de verdere totstandkoming van een meer gemeenschappelijk Europees luchtruim. Hoewel de inspanningen van Nederland niet onbeloond bleven is in 2007 besloten de wenselijke strategie en positie van Nederland in het Europese speelveld te laten onderzoeken. Na een intensief afstemmingstraject zijn een aantal aanbevelingen gedaan over wenselijke strategie en positie van Nederland. Dit heeft geresulteerd in het rapport «Joint ATM system 2020, perspective on the future ATM system», afgekort «JAS 2020». Deze aanbevelingen richten zich ook op de aansturing en governance van de overheid richting de sector.

<b>Beleidsprestaties 2007</b>	<b>realisatie</b>
Kennis luchtvaart en luchthavens	Ja
1. Luchtruim	Ja
2. Marktordening en markttoegang	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat domein luchthavens/luchtruim en luchtvaartoperationele bedrijven	Ja

### Toelichting

1. In het najaar van 2007 is de aanpassingswet, voor het actualiseren van het hoofdstuk luchtverkeer in de Wet Luchtvaart goedgekeurd (Handelingen 2006–2007, nr. 93 pag. 5227–5227).

2. Op het externe EU beleid is de totstandkoming van de eerste fase van een open skies akkoord tussen de EU en de VS gerealiseerd. In het kader van de herziening beleid chartervluchten is een nieuw beleidskader inzake ongeregeld luchtvervoer afgerond.

### Prestatiegegevens

#### Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken

Aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim.

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim, maar dit kengetal geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Taakstelling vanaf 1999 met herijking voor 2002–2006	2,8	2,8	2,8	2,44	2,08	1,72	1,4	1,0	1,0
Gerealiseerd	5,5	3,6	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6

Bron: Eurocontrol, Performance Report 2008

### Toelichting

De tabel laat de gemiddelde en-route vertraging zien per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management in de zomer (mei tot oktober). De uitdagende taakstelling van 1 minuut per vlucht werd niet gehaald en zal waarschijnlijk in 2008 ook niet gehaald worden. Gebrek aan ATM capaciteit (luchtruim en personeel) is een belangrijke oorzaak.

### 35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

Het instandhouden van een level playing field voor de Nederlandse zeescheepvaart is een continu proces. In de Fiscale Evaluatie die in 2007 naar de Kamer is gezonden (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 4) is hier nader op ingegaan. Ook op het terrein van arbeidsomstandigheden is internationale harmonisatie noodzaak gezien het mondiale werkterrein. De implementatie van het Maritieme Arbeidsverdrag, waarmee in 2007 is begonnen, is in dit kader belangrijk. Dit geldt tevens voor de eerste innovatiesubsidies die in 2007 aan de zeevaartsector zijn toegekend.

In 2007 zijn voornamelijk acties op het gebied van het verhogen van het maatschappelijk rendement van mainports en logistiek en de beeldvorming daaromtrent uit de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains uitgevoerd.



Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Vergroting strategische oriëntatie	Ja
2. Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	Ja
3. Logistieke efficiëntie binnenvaart	Ja
4. Logistieke efficiëntie wegvervoer	Ja
5. Logistieke efficiëntie spoorvervoer	Ja

### Toelichting

1. Een oriëntatie is uitgevoerd op mogelijke vervolgtrajecten van het project Innovatie Regelgeving en Administratieve Lasten. Op 11 juli 2007 is de Kamer geïnformeerd over de bereikte resultaten (Kamerstuk 2006–2007, 30 800 XII, nr. 81) en de verdere activiteiten in het actieprogramma.

2. De subsidieregeling voor maritieme innovatie (SMI) door de Europese Commissie goedgekeurd en gepubliceerd.

De Zeevaartbemanningwet is gewijzigd ter implementatie van richtlijn 2005/45/EG van de Europese Unie betreffende de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroep voor zeevarenden. Het kabinetsstandpunt inzake de ratificatie van de Maritime Labour Convention (MLC) van de Internationale Labour Organisation (ILO) is aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 2006–2007, 29 427, nr. 35). Er is een start gemaakt met de implementatie van dit verdrag in de Nederlandse wetgeving.

In 2007 is de evaluatie van het fiscale beleid gericht op de zeevaartsector afgerond en aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 2007–2008, 31 200 XII, nr. 4).

3. Er is gestart met de eerste fase van een innovatieprogramma Binnenvaart dat een looptijd heeft van 4 jaar. Deze eerste fase zal in het voorjaar van 2008 worden geëvalueerd. Het accent ligt daarbij op de nadere uitwerking van de inhoudelijke programmering in termen van concrete projecten.

Provincies zijn gestimuleerd om in samenwerking met gemeentes netwerkanalyses te maken voor hun vaarwegen en binnenhavens. Deze netwerkanalyses vormen de basis voor het identificeren van bereikbaarheidsknelpunten.

Medio november zijn de resultaten van het marktonderzoek binnenvaart als bijlage bij de beleidsbrief «Varen voor een Vitale Economie» aangeboden (Kamerstuk 2007–2008, 29 644, nr. 84).

4. De proeven met Langere, Zwaardere Vrachtwagens (LZV) zijn afgerond. In het najaar heeft de Tweede Kamer ingestemd met de voorwaarden voor de ervaringsfase (Kamerstuk 2006–2007, 29 398, nr. 55). Op 1 november 2007 is deze ervaringsfase LZV van start gegaan, waarbij met nieuwe voorwaarden meer voertuigcombinaties gebruik kunnen maken van de daarvoor aangewezen routes en bestemmingen.

5. De implementatie van het 2e Spoorpakket EU is in 2007 formeel afgerond.

De evaluatie «gebruiksvergoedingssystematiek spoorgoederenvervoer» is ondergebracht in de Evaluatie Spoorwegwetgeving (*zie art. 34.04*)

Op het gebied van internationale spoorcorridors is het volgende bereikt in 2007:

- getekende MOU Minister Peijs met Duitse ambtgenoot Tiefensee over fasering aanleg 3e spoor Betuweroute–Oberhausen;
- getekende MOU wederzijdse acceptatie van certificering van rollend materieel door 5 landen (Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië);
- afgestemde aanvraag met Duitsland en Italië voor TEN-financiering van ERTMS aanleg op corridor Rotterdam Genua. EC heeft in zijn voorstel voor TEN financiering voorstellen grotendeels akkoord bevonden. Afronding besluitvorming nu via lidstaten en EP;
- start van spoorgoederencorridorstudie Nederland–Tsjechië. Resultaten worden verwacht 1e helft 2008;
- Rapportage Uitvoering actieplan Rotterdam–Lyon 2005–2006, juni 2007;
- Brief aan de Kamer 3 juli 2007 over deze onderwerpen.

## Prestatiegegevens

### Logistieke efficiency goederenvervoer verbeteren

Het streven is de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector tot en met 2008 tenminste te handhaven op het niveau van 2001. Dit kengetal meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt.

Toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen (in € miljard, prijzen van 1995)												
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2008
Zeevaart	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1
Overige maritieme sector/dinest-verlening	3,0	3,0	3,2	3,3	3,3	3,3	4,6	4,3	4,3	4,4	4,3	4,6
Totaal brede maritieme sector	3,7	3,7	4,0	4,2	4,2	4,3	5,7	5,4	5,4	5,5	5,5	5,7

Bron: Deloitte beleidsmonitor Zeescheepvaart, december 2006

Begin 2005 heeft het CBS de grondslagen van een aantal gehanteerde gegevensverzamelingen in de maritieme sector aangepast. Hierdoor zijn cijfers vanaf dat jaar niet meer vergelijkbaar met die van de jaren ervoor. Het CBS heeft echter met de nieuwe grondslag ook de cijfers voor de jaren vanaf 2001 berekend.

### Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven

Het streven is dat in 2008 zestig locomotieven zijn omgebouwd.

Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven				
	2005	2006	2007	2008
Aantal omgebouwde ETCS-locomotieven	0	3	42	60

Bron: Senter Novem, 2008

### Toelichting

Door vertraging in de inbouw van ETCS is de realisatie in 2007 enigszins achtergebleven. Het subsidiebudget is echter in 2007 uitgebreid, zodat naar verwachting eind 2008 de streefwaarde ruim zal zijn overschreden.

## Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Overig evaluatie-onderzoek</b>	Herijking luchtvaart politiek kader	35.03	dec 2004	mei 2006	
	Onderzoek marktwerking in slotallocatie	35.03	maart 2006	sept 2006	
	Herziening charterbeleid	35.03	okt 2005	mei 2006	
	Proef langere en zwaardere vrachtwagens	35.04	2007	2007	Kamerstuk 2006–2007, 29 398, nr. 55
	Vergelijkend onderzoek luchthaven-gelden en overheidsheffingen	35.03	jan 2007	april 2007	

### Toelichting

In 2007 zijn geen beleidsdoorlichtingen gestart of afgerond.

#### Herijking luchtvaart politiek kader

De resultaten van de herijking luchtvaart politiek kader worden betrokken bij het tot stand komen van de nota selectiviteitsbeleid, die in 2008 zal worden afgerond.

#### Onderzoek marktwerking in slotallocatie

Dit onderzoek is afgerond en besproken met de sectorpartijen. Het onderzoek is niet extern gepubliceerd aangezien de Europese Commissie (EC) in 2007 besloten heeft te wachten met voorstellen op het gebied van slots. De discussie binnen de EU was gecompliceerder dan verwacht. Inmiddels is duidelijk geworden dat nadere wetsvoorstellen op het gebied van slots op basis van het door de EC uitgevoerde onderzoek niet te verwachten zijn. Gericht wordt op een nadere interpretatie van de huidige regelgeving met eerst daarna een verdere discussie over de verhandelbaarheid van slots. Dit betekent dat verwacht mag worden dat het door Nederland gedane onderzoek zal moeten worden aangepast op het moment dat de uitkomsten van die discussie gereed komen. In de tussentijd wordt het Nederlandse onderzoek door VenW gebruikt als achtergrond in de discussie met de Nederlandse luchtvaartsector over de mogelijke toekomstige EU ontwikkelingen, maar heeft het onderzoek geen beleidsgevolgen.

#### Herziening charterbeleid

In overleg met de sector is eind 2006 een herzien beleid ten aanzien van ongeregeld luchtvervoer vastgesteld. Voor de toepassing van dit nieuwe kader was een overgangstermijn afgesproken, waardoor het pas vanaf de zomer 2007 daadwerkelijk kon worden toegepast. Nu rest echter nog de intrekking van het Besluit Ongeregeld Luchtvervoer dat door de betrokken beleidsregel wordt vervangen. Daarnaast is op een specifiek onderdeel, het ad-hoc charterbeleid, nog overleg gaande. Hier wordt gezocht naar een pragmatische benadering die echter, gezien de complexiteit van de materie, pas in de eerste helft van 2008 zal kunnen worden afgerond.

Daarna zal het beleidskader worden gepubliceerd conform de daarvoor geldende regels.

**Vergelijkend onderzoek luchthavengelden en overheidsheffingen**

De benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2007 is nog niet afgerond, maar wordt medio maart 2008 verwacht. Het onderzoek kost meer tijd, omdat het voor 2007 om een uitgebreider onderzoek gaat dan gebruikelijk:

- a) het aantal luchthavens in de benchmark is uitgebreid,
- b) er is extra onderzoek gedaan (vragenlijsten naar verschillende Europese overheden en luchthavens) om informatie in te winnen over de achtergronden van een aantal heffingen,
- c) het rapport wordt ook in het engels opgeleverd.

Het rapport zal naar de Kamer worden gestuurd en daarna op de website worden gepubliceerd.

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

#### Algemene doelstelling

Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

#### Omschrijving

Om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen. VenW werkt aan normstelling voor voer- en vaartuigen in nationaal en internationaal verband en aan eerlijke handhaving. VenW stimuleert systeemvernieuwingen en innovaties om deze normen te realiseren. VenW beïnvloedt het gedrag van vervoerders en gebruikers. VenW lost de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur op.

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2007 is binnen en buiten VenW gewerkt aan het beperken van de risico's voor de volksgezondheid en het wegnemen van de juridische blokkades voor nieuwe ruimtelijke ingrepen, zoals de aanleg of uitbreiding van infrastructuur.

De Wet luchtkwaliteitseisen is door de eerste kamer aangenomen, er is voortgang geboekt met de totstandkoming van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In 2007 is een akkoord bereikt in de EU over de herziening van de richtlijn luchtkwaliteit en de Euro 5 en 6 normen voor personenauto's.

De verandering van het klimaat is een mondiaal probleem dat een brede aanpak vergt. In 2007 is het rijksbrede programma Schoon en Zuinig gestart. In internationaal (IMO en ICAO) en EU kader heeft VenW zich samen met VROM actief ingezet om het klimaatdossier verder te brengen. Op het gebied van duurzaam personenvervoer heeft het beleid verder vorm gekregen met de start van het programma Auto van de Toekomst dat zich richt op de versnelde introductie van duurzame voertuigen. In 2007 zijn de resultaten van het IBO Toekomstig internationaal klimaatbeleid naar de Kamer gezonden.

Met de doelstelling te komen tot geluidsreductie in het wegvervoer zijn aanpassingen in de wet voorbereid en zijn nieuwe kosteneffectieve maatregelen ontwikkeld voor de inzet bij geluidsknelpunten. Er is een start gemaakt met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO).

Voor wat betreft Schiphol is een start gemaakt met het uitwerken van de actiepunten uit het Kabinetsstandpunt. In het kader van de voorgestelde wijziging van het Luchthavenbesluit is in de Ontwerp wijziging LVB ten aanzien van de emissies de maatregel opgenomen om 60% van de afhandelingsplaatsen voor vliegtuigen te voorzien van vaste stroomaansluitingen en voorzieningen voor preconditioned air (in plaats van het gebruik van de APU's en GPU's). Zo wordt de luchtkwaliteit op Schiphol verbeterd.

Het innovatieprogramma Duurzame Logistiek is in april 2007 in uitvoering gegeven aan Connexx. Het programma heeft een looptijd van 6 jaar. Het doel van het innovatieprogramma Duurzame Logistiek is de energie efficiency in de logistieke keten te verhogen, onder meer door te bevorderen dat goederen compact, slim en zuinig vervoerd worden. Van zowel vervoerders als verladers worden inspanningen verwacht. Op de website ([www.duurzamelogistiek.nl](http://www.duurzamelogistiek.nl)) worden de laatste ontwikkelingen en publicaties opgenomen.

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in vier operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Leefomgeving hoofdwegen», «Leefomgeving spoorwegen», «Luchtvaart» en «Scheepvaart». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

### Succesfactoren

Bij het behalen van de doelstellingen zijn de volgende factoren van belang geweest:

- Met regionale overheden is gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.
- In Europees verband is een akkoord bereikt over een nieuwe richtlijn luchtkwaliteit.
- In de Innovatieprogramma's Lucht en Geluid is op vruchtbare wijze samengewerkt met partijen uit de private sector aan kosteneffectieve geluidsoplossingen.
- Het functioneren van de gerealiseerde maatregelen en de effectiviteit op populatie niveau van deze maatregelen zijn mede afhankelijk van de realisatie en het functioneren van de EHS.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leef-omgeving			Realisatie	Begroting	Verschil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		<b>141 912</b>	<b>79 802</b>	<b>75 759</b>	<b>4 043</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>63 471</b>	<b>74 701</b>	<b>74 888</b>	<b>105 409</b>	<b>- 30 521</b>
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>15 373</i>	<i>23 400</i>	<i>25 423</i>	<i>32 249</i>	<i>- 6 826</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	274	820	587	677	- 90
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	3 137	6 382	6 236	6 489	- 253
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	5 094	5 571	7 121	7 875	- 754
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	963	4 967	6 337	9 036	- 2 699
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	132	163	191	139	52
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	5 773	5 497	4 951	8 033	- 3 082
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 135</i>	<i>9 127</i>	<i>9 131</i>	<i>9 147</i>	<i>- 16</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	59	0	0	71	- 71
36.02.02 Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	0	51	55	0	55
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	0
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>36 813</i>	<i>40 304</i>	<i>38 271</i>	<i>60 927</i>	<i>- 22 656</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	86	9 842	10 047	11 141	- 1 094
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	11 799	19 957	17 282	9 606	7 676
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	1 490	207	2 407	20 676	- 18 269
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	9 650	9	138	300	- 162
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	488	121	178	168	10
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	7 234	6 878	5 287	10 867	- 5 580
36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol	3 650	1 168	576	992	- 416
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	1 027	266	338	3 121	- 2 783
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	0	59	120	2 425	- 2 305
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 389	1 322	1 238	1 631	- 393
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	0	435	117	0	117
36.03.12 IVW-domein luchtvaart-technische bedrijven en luchthavens/luchtruim			543	0	543
<i>36.04 Scheepvaart</i>	<i>2 150</i>	<i>1 870</i>	<i>2 063</i>	<i>3 086</i>	<i>- 1 023</i>
36.04.01 Duurzame zeevaart	1 024	791	629	806	- 177
36.04.02 Duurzame zeehavens	175	190	208	325	- 117
36.04.03 Duurzame binnenvaart	951	889	631	1 955	- 1 324
36.04.04 IVW-domein koopvaardij en visserij			595	0	595
<b>Van de totale uitgaven:</b>					
- Apparaatsuitgaven		2 074	1 604	2 655	- 1 051
- Baten-lastendiensten		306	1 459	307	1 152
- Restant		72 281	71 825	102 447	- 30 622
<b>36.09 Ontvangsten</b>		<b>53 833</b>	<b>55 021</b>	<b>58 728</b>	<b>- 3 707</b>
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1		9 662	10 107	11 043	- 936
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1		0	68	300	- 232
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3		33 352	33 604	36 443	- 2 839
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3		93	6	0	6
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten		10 326	10 690	10 517	173
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens		243	200	250	- 50
36.09.07 Overige ontvangsten		157	346	175	171

<sup>1</sup> Het aantal aanvragen voor bijdragen roefilters is lager dan voorzien. Betreft FES-gelden welke bij NJN zijn teruggegeven.

<sup>2</sup> De lagere uitgavenrealisatie wordt met name veroorzaakt doordat de subsidietenders en de communicatieprojecten i.h.k.v. Transport-besparing niet volledig zijn uitgekeerd. Daarnaast is het Innovatieprogramma Duurzame Logistiek vertraagd.

<sup>3,4</sup> Verschuiven van apparaatuitgaven van 36.02.01 naar 36.02.02 geeft hier een overschot en een tekort te zien.

<sup>5</sup> Op basis van een nieuwe PRI raming is bij Voorjaarsnota het budget verhoogd naar € 18,8 mln. Ten opzichte van deze nieuwe raming, is

sprake van onderuitputting. De belangrijkste oorzaak voor deze onderuitputting wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door een spaak gelopen aanbesteding in het kader van GIS II, waardoor een deel van de woningen (zeventig) doorgeschoven is naar 2008.

De mijlpalen afronding uitvoering resterende woningen/afronding specials en probleempanen verschuiven daarmee ook naar 2008.

Doordat bij de werkzaamheden de nadruk is met name komen te liggen op het ontwerp van geluidswerende voorzieningen in plaats van het daadwerkelijk aanbrengen van de voorzieningen, is sprake van een lagere realisatie. De einddatum in 2010 blijft voor GIS 3 gehandhaafd.

De lagere uitgaven zijn het gevolg van het feit dat er minder herstelwerkzaamheden zijn aangevraagd en uitgevoerd dan in de begroting van is uitgegaan.

Omdat de behandeling en uitbetaling van schadeclaims afhankelijk van aanvragen en de toekenning van de claims, zijn de kosten lager dan geraamd.

De laatste eindafrekeningen voor Rotterdam en voor Eelde worden in 2008 verwacht. De mijlpaal is dienovereenkomstig verschoven. Dit geldt ook voor de mijlpaal voor het opstellen van het overdrachtsprotocol. Daarnaast is door vertraging van het geluidsisolatieproject Maastricht-Aachen-Airport (MAA) fase 2 worden in 2007 € 2,4 mln minder aan isolatiekosten uitgegeven dan begroot

Omdat de behandeling en uitbetaling van schadeclaims afhankelijk van aanvragen en de toekenning van de claims, zijn de kosten lager dan geraamd.

De extra gelden betreffen de bij Voorjaarsnota toegevoegde niet-uitgekeerde subsidies. Vanwege een juridisch geschil is maar een deel van dit bedrag uitgekeerd aan de Stichting Mainport en Groen (SMG).

De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.

De lagere uitgavenrealisatie wordt veroorzaakt door een vertraging in de toekenning van de subsidie voor het project VoortVarend Besparen (voorheen Het Nieuwe Varen). Daarnaast is ook minder besteed aan de implementatie van het Scheepsafvalstoffenverdrag.

De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.

De budgetten voor het agentschap IVW zijn toegewezen aan de specifieke toezichtdomeinen en daarmee herverdeeld over de diverse beleidsartikelen.

Er hebben in 2007 minder uitkeringen plaatsgevonden, waardoor er ook minder ontvangsten van derden zijn binnengekomen.

Die betreffende ontvangsten zijn moeilijk voorspelbaar, omdat het een bijdrage van de bewoners betreft inzake extra voorzieningen aan hun woning. Deze bijdrage (wensvoorziening) is afhankelijk van het beroep dat de bewoners hierop doen.

Hogere ontvangst is veroorzaakt door vaststellingen van subsidies t.b.v. het project Distrivaart, Supply Chain en het Kennisakkoord logistiek. De kosten zijn lager uitgevallen dan gepland.

### **36.01 Leefomgeving Hoofdwegen: Uitstoot van schadelijke stoffen en van CO<sub>2</sub> verminderen, lokale luchtkwaliteit verbeteren, te hoge geluidsbelastingen door wegvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door hoofdwegen in de ecologische hoofdstructuur oplossen**

#### **Motivering**

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

#### **Doelbereiking**

Om de Europese richtlijnen voor lokale luchtkwaliteit in nationale wetgeving te implementeren zijn in het Besluit luchtkwaliteit 2005 normen vastgelegd. Nederland kan aan het merendeel van die normen goed voldoen, maar de normen voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en NO<sub>2</sub> (per 1 januari 2010) zorgen nog voor problemen. Dit heeft de afgelopen jaren tot gevolg gehad dat bouwprojecten vertragingen hebben opgelopen. In 2007 is de Wet luchtkwaliteitseisen (Kamerstuk 2006–2007, 30 489) aangenomen door de Eerste Kamer. Deze wet vormt onder meer het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Onderzoek naar innovatieve en kosteneffectieve maatregelen voor de aanpak van luchtknelpunten op en langs snelwegen heeft plaats gevonden in het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) dat loopt tot en met 2009. In 2007 is een akkoord bereikt in de EU over de herziening van de richtlijn luchtkwaliteit en de Euro 5 en 6 normen voor personenauto's.

Het kabinet heeft in 2007 het werkprogramma «Schoon en Zuinig» gepresenteerd. In het kader daarvan voor is voor de sector verkeer en vervoer het programma Auto van de Toekomst gestart waarmee de transitie naar



een duurzame mobiliteit wordt versneld. De uitvoering van het programma «Het Nieuwe Rijden» (HNR) is voortgezet.

De eerste tender van het subsidieprogramma Innovatieve Biobrandstoffen is gehouden. Aan zeven bedrijven is een subsidie toegekend en effectief is voor drie bedrijven € 12 mln. gereserveerd om uit te keren. Eind december is het subsidieprogramma Tankstations Alternatieve Brandstoffen (TAB) in de Staatscourant gepubliceerd. Het gaat om een subsidieprogramma voor vulpunten voor biobrandstoffen (E85) en aardgas van € 1,8 mln. dat in 2008 wordt opengesteld.

De Transumo-projecten en de inbouw van roetfilters in OV-bussen dragen bij aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit als gevolg van het verminderen van de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

In het kader van geluidsreducerende oplossingen voor wegvervoer is zowel gestreefd naar aanpassing van wetgeving als naar toepassing van nieuwe technieken. In 2007 is verder gewerkt aan een wetsvoorstel betreffende de tweede fase modernisering instrumentarium geluidbeleid. Dit wetsvoorstel beoogt een einde te maken aan de onbeheerste groei van geluidbelastingen op woningen veroorzaakt door het verkeer van rijks- (spoor)wegen. Bovendien wordt met het wetsvoorstel beoogd tot een eenvoudiger en beter te begrijpen regelgeving te komen.

Enkele kleinere maatregelen, deels al op gang wat betreft de planning, zijn uitgevoerd. De voorbereiding van vele maatregelen is ter hand genomen en dat heeft geleid tot uitbesteding of zal binnenkort leiden tot uitbesteding. De gebiedsgerichte samenwerking is goed op gang gekomen en dit heeft geleid tot samenhang in maatregelen. De programmering voor de komende jaren is via de lijn geaccordeerd en het jaarverslag over 2006 is gereedgekomen en ter kennis gebracht aan het Mobiliteit Overleg van de minister met de provincies.

Of deze maatregelen bijdragen aan de algemene doelstelling is onderwerp van onderzoek. Er zijn reeds diverse onderzoeken uitgevoerd naar het gebruik van de voorzieningen door de (doel)soorten. De opzet van een monitoringplan is gestart en dat zal in 2008 gereed zijn. Dit moet inhoud geven aan een meerjarig onderzoek dat nagaat in hoeverre de maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan het slechten van de barrières veroorzaakt door rijksinfrastructuur en in hoeverre de maatregelen bijdragen aan het duurzaam voortbestaan van de doelsoorten op populatie niveau. Daarnaast is een onderzoek bijna gereed waarin is nagegaan wat de maatschappelijke baten zijn van het ontsnipperingsbeleid. In 2007 is de evaluatie van het gehele MJPO, opgedragen in het MJPO zelf, opgestart om dit gereed te laten zijn in mei 2009.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
1. Investeringsimpuls voor innovatie	Ja
2. Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	Ja
3. Maatregelen lokale luchtkwaliteit	Ja
4. Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer	Ja
5. Duurzaam weggoederenvervoer	Ja

## **Toelichting**

1. VenW is penvoerend ministerie van Transumo, een ICES/KIS-3 programma voor duurzame systeeminnovatie. In dat kader ontving de stichting Transumo overeenkomstig de jaarplanning 2007 een subsidievoorschot van € 6 miljoen. De eindafrekening van de subsidie zal begin 2010 aan het einde van het programma plaatsvinden. De projecten van Transumo, waaronder het project Spitsmijden, worden voor 50% gesubsidieerd en zijn gebaseerd op een samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven.

2. In 2007 heeft het kabinet het werkprogramma Schoon en Zuinig uitgebracht. Hierin staan diverse CO<sub>2</sub> reductie maatregelen voor de komende jaren voor o.a. de sector verkeer en vervoer. De eerste tender innovatieve biobrandstoffen heeft gelopen, fiscale maatregelen voor duurzame voertuigen zijn voorbereid (belastingplan 2008).

3. Ter bevordering van de lokale luchtkwaliteit zijn in 2007 de volgende maatregelen gerealiseerd:

- het milieuzone convenant vrachtwagens tussen tijd, tien gemeenten en het bedrijfsleven is per 1 juli 2007 in werking getreden.
- subsidieregeling alternatieve vulstations per november 2007.
- subsidie voor het beproeven van innovatieve bussen per augustus 2007.

4. In het Innovatieprogramma Geluid (IPG) is gewerkt aan het verder ontwikkelen en toepassen van nieuwe kosteneffectieve geluidsmaatregelen. Het programma is einde 2007 zoals gepland afgesloten. Daarnaast zijn verdere stappen gezet richting het stimuleren van het toepassen van stille banden voor personenauto's (zie verslag Infrastructuurfonds).

5. In 2007 zijn er verschillende milieuzones ingevoerd. Daarnaast zijn er op grote schaal door de branche roetfilters gemonteerd. Een groot gedeelte van het in 2007 nieuw aangeschafte wagenpark is voorzien van de op dit moment allerschoonste motoren (Euro-V).

In het innovatieprogramma Duurzame Logistiek is de energie-efficiency in de logistieke keten te verhogen, onder meer door te bevorderen dat goederen compact, slim en zuinig vervoerd worden. Op de website ([www.duurzamelogistiek.nl](http://www.duurzamelogistiek.nl)) worden de laatste ontwikkelingen en publicaties opgenomen. De uitvoering van de deelprojecten Branchesamenwerking en Experiment vervoersmanagement is in 2007 gestart. Doel van het Experiment vervoersmanagement is het ontwikkelen en in de praktijk toetsen van instrumenten waarmee bedrijven invulling kunnen geven aan de zorgplicht zoals die in de Wet Milieubeheer en onderliggende AmvB's is opgenomen ten aanzien van het goederenvervoer, zonder dat de bedrijfseconomische wensen en de wensen van de vergunningverlener in het gedrang komen.

Ten behoeve van stimuleren investerings- en kennisoverdrachtprojecten van uitontwikkelde technologieën zijn in 2007 de subsidietoekenningen 4e tender CO<sub>2</sub> reductie Verkeer en Vervoer goederenvervoer verstrekt en is verder uitvoering gegeven aan de projecten die in het kader van de tenders 1 t/m 3 worden gesubsidieerd.

De projecten die in het kader van de 5e tender van het subsidieprogramma Transportbesparing zijn gesubsidieerd zijn in het jaar 2007 volledig afgerond. Aan de realisering van de projecten in het kader van de 6e en 7e tender Transportbesparing is verder uitvoering gegeven.

## Prestatiegegevens

### Leefomgeving hoofdwegen

1. Emissies NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS in verkeer en vervoer. De streefwaarden hiervoor zijn respectievelijk maximaal 158 Kton, maximaal 4 Kton en maximaal 55 Kton in 2010.
2. Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer. De streefwaarde hiervoor is 38 Mton in 2010.
3. De doelstelling voor lokale luchtkwaliteit is dat in 2010 op zoveel mogelijk, en in 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> gehaald wordt.
4. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (>65 dB Lden) oplossen, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.
5. Het aantal opgeloste MJPO-knelpunten voor hoofdwegen: in 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn.

Indicatoren						
Indicator	Waarde 2004	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum****
<b>Emissie NO<sub>x</sub></b> bron: Milieubalans NMP	237 2004	230 2005			268 kton 2000	158 kton 2010
<b>Emissie SO<sub>2</sub></b> bron: Milieubalans NMP	7 2004	7 2005			9 kton 2000	4 kton 2010
<b>Emissie VOS (NM)</b> bron: Milieubalans NMP	64 2004	63 2005			90 kton 2000	55 kton 2010
<b>Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer</b> IPCC/CBS	36 2004	38,8 2005	39,7 2006		36,6 Mton*** 2000	38 mton 2010
<b>Lokale luchtkwaliteit NO<sub>2</sub>**</b> bron: DWW						0 knelpunten langs rijks- wegen 2015
<b>Geluidsknelpunten langs hoofdwegen</b> bron: DWW	12 000 2004	12 000 2005	12 000 2006	12 000 2006	12 000 2002	0* 2020
<b>Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd</b> bron: DWW	10 2004	10 2005	7 2006	12 2007	0 2005	208 2018

\* Voor 10 procent van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en de belasting zal boven de 65 blijven.

\*\* Er is geen concrete indicator, wel is bekend waar de norm wordt overschreden.

\*\*\* Waarde 2000 wijkt af van Verantwoording 2006 (37,6 Mton). Tussentijds is de definitie veranderd – mobiele bronnen zijn toegevoegd, waarna herberekening heeft plaatsgevonden.

\*\*\*\* Dit is voor emissies idem NEC-plafond 2010.

### Toelichting

In 2007 zijn van de in het MJPO geïdentificeerde knelpunten 12 geheel opgelost en er zijn 12 deelknelpunten opgelost. Per 31/12/2007 zijn er 90 (deel)knelpunten in voorbereiding (lopend van verkenning tot gereed maken voor uitbesteding). Daarnaast zijn er per eind 2007 6 (deel-) knelpunten in uitvoering.

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

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

Het moderniseren van de Wet geluidhinder door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds is in 2007 verder voorbereid. Het Innovatieprogramma geluid is in 2007 afgerond. Een aantal projecten, met name de projecten met LL-blokken op goederentreinen worden nog in 2008 gemonitord. Eerder ontwikkelde producten, zoals de raildempers zijn in 2007 op diverse plekken toegepast. Ook zijn in 2007 op een aantal emplacementen geluidreducerende maatregelen getroffen. Het uitvoeringsprogramma emplacementen loopt tot en met 2010.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Algemene strategie en beleidsvorming	Ja
Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	Ja
Bodemsanering NS-percelen	Ja

#### Toelichting

1. In 2007 is, eerder dan gepland, een eerste beschikking afgegeven in het kader van het MJPO.

#### Prestatiegegevens

##### Leefomgeving spoorwegen

1. Het aantal geluidsknelpunten langs spoorwegen, boven Lden 70 dB oplossen zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit. In 2004 was voor 12 500 woningen de geluidsbelasting boven de 70 dB (Lden)
2. Aantal opgeloste MJPO-knelpunten Spoor: in 2018 dienen alle MJPO-knelpunten opgelost te zijn, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd.

Prestatie-indicator Leefomgeving spoorwegen				
	Waarde 2006	Waarde 2007	Basiswaarde peil-datum	Streefwaarde peil-datum 2
Geluidsknelpunten langs spoorwegen	7 500 woningen 2005		12 500 woningen 2004	0 2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten	0		0	79 2018

Bron: ProRail, 2006

### **Toelichting**

Vanwege het later beschikbaar komen van de verkeersgegevens zijn de geluidsknelpunten > 70 dB bij spoorwegen helaas niet op tijd beschikbaar. In de begroting 2009 zal het aantal geluidsknelpunten worden opgenomen.

## **36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden**

### **Motivering**

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

### **Doelbereiking**

De Europese Commissie heeft in december 2006 concrete voorstellen gedaan voor onderbrengen van de luchtvaartsector onder het emissiehandelssysteem (post-Kyoto). Na intensieve discussie kon in december 2007 politiek akkoord in de milieuraad verkregen worden. De eerste discussie in 2007 met derde landen over de Commissievoorstellen verliep moeizaam. In de ICAO Assemblee kon Europa de rest van de wereld niet overtuigen van haar voorgestelde aanpak. Europa was gedwongen een reservering aan te brengen op een resolutie die unilaterale maatregelen afwees. Het Commissie voorstel wordt verder behandeld in het EP. Verwacht wordt dat in 2008 een akkoord bereikt zal kunnen worden tussen Raad en EP. De relatie met derde landen blijft een aanhoudend aandachtspunt.

<b>Beleidsprestaties 2007</b>	<b>realisatie</b>
Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	Ja
1. Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	Nee
Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	Ja
Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	Ja
Woonschepen geluidszones Schiphol	Ja
Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	Ja
2. Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol	Nee
Geluidsisolatie regionale luchthavens	Ja
Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	Ja
Duurzame luchtvaart	Ja
Groenvoorziening Schiphol	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein luchtvaarttechnische bedrijven en luchthavens/luchtruim	Ja

### **Toelichting**

1. De vertraging die is opgetreden t.a.v. de planning van GIS-2 is het gevolg van meerdere monumenten en andere complexe panden waarbij de doorlooptijd voor het isoleren ervan langer is dan gemiddeld.

2. In 2007 is er één woning aangekocht binnen de 65Ke contour. Eind 2007 zijn in totaal 32 woningen aangekocht conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol'.

## Prestatiegegevens

### Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-2						
	Tot en met 2004	Tot en met 2005	Tot en met 2006	Streefwaarde 2007 ev	Tot en met 2007	Totaal
Aantal woningen	6 827	6 859	7 981	513	8 494	8 494
Aantal studenteneenheden	1	1	2	0	2	2
Aantal scholen	0	0	9	0	9	9
Aantal zorgcentra	1	1	1	0	1	1

Bron: Rijkswaterstaat/Progis, januari 2008

#### Toelichting

Eind 2007 zijn circa 8 500 woningen en andere geluidsgevoelige objecten zoals zorgcentra en scholen geïsoleerd tegen vliegtuiggeluid. Naar verwachting wordt in de eerste helft van 2008 het project GIS-2 afgerond. De vertraging die is opgetreden t.a.v. de planning is het gevolg van meerdere monumenten en andere complexe panden waarbij de doorlooptijd voor het isoleren ervan langer is dan gemiddeld.

#### Aantal geïsoleerde en te isoleren objecten GIS-3

GIS-3 omvat 5 282 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en zal in deelprojecten worden uitgevoerd. Het eerste deelproject bestaat uit circa 750 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Eigenaren van circa 700 woningen hebben aangegeven in aanmerking te willen komen voor isolatie van hun woning. In de tweede helft van 2007 en eerste helft 2008 wordt in deze woningen een bouwtechnisch en akoestisch onderzoek uitgevoerd. Of de woningen voor geluidsisolatie in aanmerking komen, is afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek.

Aantal aangekochte en aan te kopen woonschepen in de geluidszones Schiphol								
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	Streefwaarde 2007	2007	Totaal
Aantal woonschepen	59	13	8	3	1	7	1	91

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2008

#### Toelichting

In 2007 is één woonboot aangekocht. Van de in totaal 91 aanwezige woonboten in de geluidszones zijn er 85 aangekocht. Omdat aankoop en verplaatsing gebeuren op basis van vrijwilligheid, kan vooraf moeilijk een juiste inschatting worden gemaakt.

Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones Schiphol										
	Tot en met 2002	2003	2004	2005	2006	Streefwaarde 2007	2007	Streefwaarde 2008	Streefwaarde 2009	Totaal
>65 Ke	4	1	0	0	0	1	1	4	4	14
55– 65 Ke	12	2	8	2	1	2	0	4	1	32
Totaal	16	3	8	2	1	3	0	8	5	46

Bron: Rijkswaterstaat, januari 2008

### Toelichting

De streefwaarden voor de jaren 2007 tot en met 2009 zijn bijgesteld in de begroting 2008. In 2007 is één woning gesloopt of aangekocht conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol'. Eigenaren kunnen als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001–2002, 27 603, nr. 73) niet worden gedwongen hun woning te verlaten.

### Uitstoot luchtverontreinigende stoffen door de luchtvaart in de omgeving van Schiphol

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

De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)			
Stof	2003–2004	2005–2009	vanaf 2010
CO	73,1	58,1	55,0
NO <sub>x</sub>	74,6	74,6	74,6
VOS	15,6	9,9	8,4
SO <sub>2</sub>	2,1	2,1	2,1
PM <sub>10</sub>	2,5	2,5	2,5

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

### Toelichting

Uit het onderstaande overzicht kan worden geconstateerd dat in 2007 de vijf in het Luchthavenverkeerbesluit genoemde stoffen (koolmonoxide, stikstofoxides, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en fijn stof) niet zijn overschreden. Verder blijkt dat de vliegtuigen die van en naar Schiphol vliegen in de afgelopen jaren schoner zijn geworden ten aanzien van de componenten CO en VOS.

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

Bron: Schiphol Group, 2008

### Gemiddeld geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet

VenW streeft naar een stillere wereldvloot van vliegtuigen, met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens.

Gemiddeld geluidsniveau van de vloot die Schiphol aandoet															
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddeld geluidsniveau Schiphol-vloot	99,6	99,2	99,0	98,8	98,6	98,4	97,8	97,4	97,2	97,1	97,0	96,8	96,7	96,8	96,8

Bron: To70 Aviation and Environment

### Toelichting

De overheid kan niet direct invloed uitoefenen op bovenstaande prestatie indicator, maar wel indirect via de normen die t.a.v. geluid en vliegtuigen gelden. Vanaf 2005 worden de gegevens derhalve dan ook niet meer opgenomen.

### Geluidsbelasting rond de nationale en regionale luchtvaartterreinen in Nederland

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

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

Bron: Luchthavenverkeerbesluit

### Toelichting

In 2007 bedroeg het TVG voor het etmaal (Lden) 63.06 dB(A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarde van 63.46 dB(A) gebleven. In 2007 bedroeg het TVG voor de nacht (Lnight) 53.04 dB(A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarden van 54.44 dB (A) gebleven.



## 36.04 Scheepvaart: een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

### Motivering

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

### Doelbereiking

De uitstoot van NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub> zijn voor de binnenvaart min of meer constant over de periode 2001–2005. De in deze periode aangescherpte emissienormen voor de binnenvaart zullen pas op de langere termijn effect hebben. Daarbij zal een eventuele toename van het vervoer over water ook een effect hebben op de totale uitstoot. De uitstoot van VOS vertoont een lagere waarde in 2005. Bezien moet worden de komende jaren of dit een daadwerkelijke trend is.

Beleidsprestaties 2007	realisatie
1. Duurzame zeevaart	Ja
2. Duurzame zeehavens	Ja
3. Duurzame binnenvaart	Ja
Inspectie Verkeer en Waterstaat – domein koopvaardij en visserij	Ja

### Toelichting

1. In 2007 is voor Nederland het luchtverontreinigingsprotocol Annex VI in werking getreden. Deze bevat mondiale normen voor de uitstoot van SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> door zeeschepen. Per 22 november 2007 is de Noordzee als «SO<sub>2</sub> Emission Control Area (SECA)» aangewezen waarvoor de strengere norm van maximaal 1,5% zwaveluitstoot geldt.

Naast de inzet in internationaal kader is in 2007 ook aandacht besteed aan specifieke nationale/regionale maatregelen ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) heeft samen met VenW onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor walstroom. Dit onderzoek laat zien dat dit op de Maasvlakte slechts een zeer geringe verbetering van de luchtkwaliteit oplevert. De effecten van walstroom op andere locaties in de Rotterdamse haven worden nader onderzocht.

2. In 2007 is een eerste fase uitgevoerd van een onderzoek of gedifferentieerde haventarieven kunnen bijdrage aan de verbetering van luchtkwaliteit en de wat de commerciële gevolgen hiervan zijn voor de havens. Hierbij is een beoordelingsinstrument ontwikkeld voor de emissieprestaties van zeeschepen.

3. De Nederlandse inzet voor een verdere verlaging van het zwavelgehalte van gasolie is overgenomen door de Raadswerkgroep Milieu in Brussel. Het programma Voortvarend Besparen, dat tot doel heeft 5% brandstof te besparen in 2010, is in november van start gegaan.

## Prestatiegegevens

Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen.

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen					
	2001	2002	2003	2004	2005
<b>NO<sub>x</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart a	31,1	30,2	32,7	31,7	32,0
Zeevaart (NL grondgebied)	16,8	17,0	17,3	17,8	18,0
<b>PM<sub>10</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart a	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Zeevaart (NL grondgebied)	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
<b>VOS-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart a	4,6	3,8	4,0	3,9	3,0
Zeevaart (NL grondgebied)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<b>SO<sub>2</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart a	2,0	2,0	2,1	2,0	2,0
Zeevaart (NL grondgebied)	10,0	10,1	10,0	10,2	10,0
<b>CO<sub>2</sub>-emissies (x miljoen kg)</b>					
Binnenvaart a	1 910	1 861	1 913	1 886	1 899
Zeevaart (NL grondgebied)	896	918	936	969	983

Bron: CBS, luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, maart 2008

a betreft beroepsbinnenvaart, zowel personen- als goederenvervoer.

## Toelichting

Gegevens over de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen komen bijna twee jaar na afloop van het verslagjaar beschikbaar. Omdat de gegevens over verslagjaar 2005 pas na het uitbrengen van dit jaarverslag beschikbaar zijn, zijn de gegevens over het jaar 2004 opgenomen. De realisatie over 2004 is in lijn met de realisatie over 2003 en de voorgaande jaren.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Effectenonderzoek expost</b>	Stil en schoon vervoer (Effectiviteit van pakket van maatregelen)	36.01	jan 2007	dec 2007	
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Innovatieprogramma geluid (Selectie meest kosteneffectieve maatregelen)	36.01	jan 2001	juli 2007	<a href="http://www.innovatieprogrammangeluid.nl/data/files/algemeen/IPGInnovaties%20april%202007.pdf">http://www.innovatieprogrammangeluid.nl/data/files/algemeen/IPGInnovaties april 2007.pdf</a>
	CO <sub>2</sub> -reductieplan personenvervoer (Monitoring uitvoering programma CO <sub>2</sub> -reductieplan en bijdrage aan de CO <sub>2</sub> -reductie)	36.01	jan 2003	juli 2007	SenterNovem – Biobrandstoffen

In 2007 zijn geen beleidsdoorlichtingen gestart of afgerond.

### 37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart

#### Algemene doelstelling

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

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De belangrijkste doelen voor 2007 zijn gerealiseerd:

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

De bijdrage die VenW aan de algemene beleidsdoelstelling levert, is uitgewerkt in twee operationele beleidsdoelstellingen, te weten «Weer, klimaat en seismologie» en «Ruimtevaart». Om de operationele doelstellingen te bereiken, is een aantal producten ingezet. Hiertoe heeft VenW onder andere in de begroting 2007 aangekondigde activiteiten uitgevoerd die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het behalen van de operationele doelstellingen en daarmee aan de algemene beleidsdoelstelling.

#### Succesfactoren

Het van een voldoende hoog niveau zijn van:

- de continuïteit van de dienstverlening;
- de kwaliteit van de dienstverlening;
- de onderzoeken.

De effectiviteit van het aardobservatiebeleid.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart			Realisatie	Begroting	Verschil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		<b>55 645</b>	<b>45 375</b>	<b>43 099</b>	<b>2 276</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48 959</b>	<b>48 084</b>	<b>51 219</b>	<b>47 684</b>	<b>3 535</b>
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 003</i>	<i>35 258</i>	<i>29 028</i>	<i>28 298</i>	<i>730</i>
37.01.01 Weer	19 378	23 228	15 478	16 337	- 859
37.01.02 Klimaat	7 972	9 975	11 360	9 946	1 414
37.01.03 Seismologie	981	1 385	1 547	1 279	268
37.01.04 Contributie WMO (HGIS)	672	670	643	736	- 93
<i>37.02 Ruimtevaart</i>	<i>19 956</i>	<i>12 826</i>	<i>22 191</i>	<i>19 386</i>	<i>2 805</i>
37.02.01 Aardobservatie	19 956	12 826	22 191	19 386	2 805
<i>Van totale uitgaven</i>					
- Apparaatsuitgaven		0			0
- Agentschapsbijdrage		34 556	28 385	27 480	905
- Restant		13 528	22 834	20 204	2 630
<b>37.09 Ontvangsten</b>		<b>834</b>	<b>2 067</b>	<b>454</b>	<b>1 613</b>

#### Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

<sup>1</sup> De hogere realisatie heeft betrekking op een aanvullende betaling aan ESA ten behoeve van het ruimtevaartprogramma EOEP 2 (Earth Observation Envelope Program).

<sup>2</sup> De hogere ontvangsten zijn afkomstig uit afrekeningen van budgetoverschotten ESA en Eumetsat voor de diverse ruimtevaartprogramma's.

### 37.01 Weer, klimaat en seismologie

#### Motivering

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

#### Doelbereiking

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

#### Producten

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
1. Weer	ja
2. Klimaat	ja
3. Seismologie	ja
Contributies WMO (HGIS)	ja

#### Toelichting

1. Een groot deel van de output van de Productgroep Weer is het belangrijke dagelijkse werk, zoals het leveren van verwachtingen, onderhouden van de meetnetten, doen van onderzoek en leggen en onderhouden van relaties. Daarnaast zijn de belangrijkste in het verslagjaar behaalde resultaten:

- Het goed verwachten en uitdragen van de situatie rond de wateropzet (springvloed) in november;
- Het uitbrengen van vier Weeralarmen;
- De functie van Centraal Weerkundige Regionale Luchthavens (CRWL) is ingevoerd in de weerkamer te De Bilt, in het kader van Automatisering Visuele Waarnemingen-luchtvaart, tegelijkertijd zijn de meteorologen op de vliegvelden Beek, Eelde en Rotterdam verdwenen en zijn waarnemers op vliegveld Rotterdam aangesteld;
- De Meteorologische Adviseur Schiphol (MAS)-dienst op Schiphol heeft succesvol gefunctioneerd;
- Het behalen van het Single European Sky (SES)-certificaat;
- De succesvolle satellietconferentie in het kader van EUMETSAT;
- Het uitbrengen van een warmte-index/hittegolfverwachting;
- Het leveren van de eerste mistverwachtingen voor het luchtverkeers-

management op Schiphol in het kader van het KnowledgeDevelopment Center (KDC) project;

- Het met goed gevolg begeleiden van de evaluatie KNMI-wet;
- De pluimverwachting eind december in verband met het schaatsweer;
- Implementatie eerste 2 km resolutie weermodel Nederland (Harmonie);
- Operationalisering van het ASCAT windproduct (ASCAT is een meetinstrument op een satelliet);
- Integratie van de Europese neerslagradars in het door KNMI geleide OPERA-III project;
- Runnen Hirlam versie voor de Nederlandse krijgsmacht in Afghanistan;
- Succesvolle tweede audit van het kwaliteitsmanagementsysteem van de Sector Weer.

2. De belangrijke producten en activiteiten in het verslagjaar op het gebied van klimaat zijn:

- Bijdragen aan het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Fourth Assessment Report, dat in 2007 is verschenen;
- Brochure en symposium «20 jaar bescherming ozonlaag»;
- Visualisatie van waarnemingen van luchtvervuiling in Google Earth;
- Verdere ontwikkeling van het EC-Earth mondiale klimaatmodel;
- Drie medewerkers van de Sector Klimaat zijn tot hoogleraar benoemd;
- Presentatie van resultaten van het ESSENCE project, waarin een ensemble van klimaatveranderingen wordt berekend;
- Satellietmetingen van ozon, stikstofdioxide, wolken en aerosolen door OMI, SCIAMACHY en GOME-2 zijn voortgezet. De data zijn toegankelijk gemaakt;
- Stralingsstation in Paramaribo geïnstalleerd;
- Mondiale monitoring van stofstormen en bosbranden door OMI, SCIAMACHY en GOME-2;
- Intensivering van maatwerk klimaatscenario's;
- Aantal publicaties ruim boven de streefwaarde.

3. De belangrijke producten en activiteiten in het verslagjaar op het gebied van seismologie zijn:

- Uitbreiding en upgrade van het boorgatnetwerk Noord-Nederland ten behoeve van de monitoring van geïnduceerde seismiciteit;
- Het eerste jaar van Network of Research Infrastructures for European Seismology (NERIES) is succesvol verlopen;
- Studie naar «site specific hazard» voor de te bouwen energiecentrale van NUON in de Eemshaven.

## Prestatiegegevens

Prestatiegegevens m.b.t. de kwaliteit van de output van de algemene verwachtingen				
Kengetal	2005	2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007
PIV: Prestatie Index Veiligheidsberichtgeving	7,63	6,24	7	7.45

Bron: KNMI

Prestatiegegevens m.b.t. de kwaliteit van de output van de luchtvaartverwachtingen							
Kengetal	2002	2003	2004	2005	Realisatie 2006	Streef- waarde 2007	Realisatie 2007
Tijdigheid TAF (%) min.	96,2	97,1	97,4	98,6	98,70	>99	98,7 <sup>1</sup>
Tijdigheid TREND (%) min.	96,9	96,4	97,2	97,6	98,00	>98	98,2 <sup>1</sup>
Afwijkingen TAF/FC zicht (%) max.	8,6	7,6	8,5	8,9	7,00	<=6	7,5 <sup>2</sup>
Afwijkingen TREND zicht (%) max.	2,4	2,0	2,7	2,7	2,30	<=3	2,4 <sup>2</sup>
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%) max.	5,4	4,2	5,4	5,7	4,50	<=4	5,1 <sup>3</sup>
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%) max.	1,7	1,4	1,8	1,7	1,50	<2	1,7 <sup>3</sup>

Bron: KNMI

- <sup>1</sup> Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND: Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage van de berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.
- <sup>2</sup> Afwijkingen TAF/FC zicht en TREND zicht: Dit is de afwijking in de zichtvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor het opgetreden zicht meer dan 2 klassen van het voorspelde zicht is afgeweken.
- <sup>3</sup> Afwijkingen TAF/FC wolkenbasis en TREND wolkenbasis: Dit is de afwijking in de wolkenbasisvoorspellingen voor de luchtvaart; gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor de opgetreden wolkenbasis meer dan 2 klassen van de voorspelde wolkenbasis is afgeweken. De wolkenbasis geeft de wolkenhoogte aan.

Zowel de PIV als de andere prestatiegegevens zijn opgenomen in de Rijksbegroting ter beoordeling van de prestaties van het KNMI. Dit betreft de zogenoemde TIK-rapportage. De prestatie-indicatoren in de TIK-rapportage zijn echter onvoldoende beïnvloedbaar en in sommige gevallen geven zij zelfs geen enkel waardeoordeel over de prestaties van het KNMI. Voorstellen zijn gedaan voor nieuwe prestatie-indicatoren die zullen gaan gelden in 2008 en die zullen worden opgenomen in de eerste suppletore begroting over dat jaar. Die indicatoren voldoen beter aan de doelen waarvoor ze ingesteld zijn, omdat 1) deze een oordeel geven met betrekking tot de output of outcome ten aanzien van de veiligheidsberichtgeving; 2) ze stuurbaar en beïnvloedbaar zijn en 3) ze zijn te meten en te registeren.

Gezien het bovenstaande is het weinig zinvol om in detail toe te lichten waarom normen wel of niet gehaald zijn. Voor de volledigheid zijn de cijfers echter wel berekend, waarbij de volgende opmerkingen gelden:

- PIV is berekend t/m november 2007;
- De tijdigheid van TAF en TREND is in de maanden juni en juli niet geleverd in verband met de invoering van AUTOMETAR (automatisch bericht).

Alle andere cijfers gelden voor de volledige twaalf maanden.

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

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel					
Kengetal	2004	2005	Realisatie 2006	Streef- waarde 2007	Realisatie 2007
Wetenschappelijke gereviewde publicaties	71	95	80	70	79 <sup>1</sup>

Bron: KNMI

- <sup>1</sup> 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 daarom niet significant. Het aantal publicaties was in 2007 hoger dan de streefwaarde. Het aantal publicaties per jaar, bij een vast aantal medewerkers, varieert van jaar tot jaar. De afwijking in 2007 van de streefwaarde is daarom niet significant.

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit seismologische data en kennis					
Kengetal	2004	2005	Realisatie 2006	Streefwaarde 2007	Realisatie 2007
Wetenschappelijke gereviewde publicaties	1	4	4	3	3 <sup>1</sup>

Bron: KNMI

<sup>1</sup> Bij de afdeling seismologie staan de operationele aspecten voorop. Daarnaast wordt sinds 2005 gestreefd naar ongeveer 3 gereviewde publicaties per jaar. In 2007 was het aantal gerealiseerde publicaties gelijk aan de streefwaarde.

## 37.02 Ruimtevaart

### Motivering

Om, in overleg met gebruikers en andere departementen, te komen tot een optimaal beleid op het gebied van aardobservatie en navigatie. Het beleid is vastgelegd in de Nota Aardobservatiebeleid (Kamerstukken II, 2001–2002, 24 446, nr. 15) en in het Actieplan Ruimtevaart (Kamerstukken II, 2004–2005, 24 446, nr. 27).

### Doelbereiking

#### EUMETSAT

De beschikbaarheid van de gegevens van de meteorologische satellieten van EUMETSAT worden aan de lidstaten gemeld in halfjaarlijkse rapporten. Voor 2007 zijn dit het EUMETSAT Central Operations Report for 2007/H1 (EUM/OPS/REP/07/1641, 29-08-2007) en EUMETSAT Central Operations Report for 2007/H2.<sup>1</sup> Het rapport over de eerste helft van 2007 meldt een beschikbaarheid van 99% voor de satellietinstrumenten die boven Europa zijn geplaatst. Dit is ruim boven de eis van 95%. In augustus 2007 is de jaarlijkse EUMETSAT conferentie met groot succes in Nederland gehouden.

Beleidsprestaties 2007	Realisatie
Aardobservatiebeleid	Ja

Prestatie-indicator aardobservatie						
Prestatie-indicator	Realisatie 2007	2008	2009	2010	2011	2012
De indicator bestaat uit de beschikbaarheid van de meteosatelliet van EUMETSAT en de voortgang van de businesscase waarin de toepassing wordt gerealiseerd, gewogen met de hoogte van de financiële bijdrage.	95	95	96	97	98	98

Bron: KNMI

### Programma Gebruikersondersteuning

Aardobservatietoepassingen worden ontwikkeld binnen het programma Gebruikersondersteuning. De jaarlijkse oproep voor projectvoorstellen is in 2006 geëindigd. Eind 2007 zijn 54 van de 85 projecten afgerond die

<sup>1</sup> Bij de voorbereiding van het Jaarverslag was het rapport nog nietbeschikbaar.

binnen het onderdeel in beheer van NIVR worden uitgevoerd. Van het wetenschappelijke deel van het programma is nog maar een klein deel (10%) afgesloten.

#### ESA

De ESA aardobservatie programma's met deelname van VenW richtten zich in 2007 op de ontwikkeling van 6 Explorer missies waarvan de eerste twee in 2008 zullen worden gelanceerd. Verder is gestart met het GMES satelliet programma wat voorziet in de lancering van de eerste GMES satellieten (Sentinels) in 2012 en 2013.

Overzicht afgeronde onderzoeken				
Onderzoek	A. onderwerp	AD of OD	A. Start B. Afgerond	Vindplaats
<b>Overig evaluatie-onderzoek</b>	Evaluatie van de KNMI-wet over de periode 2002–2006.	OD Weer, klimaat en seismologie	A. Januari 2007 B. December 2007	Rapport: Evaluatie van de wet op het KNMI, augustus 2007, KPMG

#### Toelichting

In 2007 heeft de evaluatie van de KNMI-wet plaatsgevonden. Op het moment van het opstellen van het jaarverslag is de advisering aan de minister met betrekking tot de bepaling van het kabinetsstandpunt hierover aan de orde.

In het verslagjaar is geen beleidsdoorlichting en effectenonderzoek ex-post gestart of afgerond.



### 38 Inspectie Verkeer en Waterstaat

**De Inspectie Verkeer en Waterstaat is met ingang van 2007 een batenlasten-dienst. De verantwoording van IVW is te vinden als onderdeel van de verantwoordingsstaten (deel C) in dit jaarverslag.**

De bijdragen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan de beleidsdoelstellingen van VenW is vanaf het jaar 2007 terug te vinden in de beleidsartikelen 31 t/m 36 en 41. Per beleidsdoelstelling zijn de belangrijkste speerpunten/activiteiten van de Inspectie voor 2006 die een bijdrage leveren aan het realiseren van de desbetreffende beleidsdoelstelling verantwoord.

## 5. De Niet-beleidsartikelen

### 39 Bijdragen IF en BDU

#### Omschrijving

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

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Zie beleidsartikelen en productartikelen Infrastructuurfonds.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
39. Bijdragen aan IF en BDU			Realisatie	Begroting	Verschil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>		<b>6 635 504</b>	<b>6 877 829</b>	<b>6 570 935</b>	<b>306 894</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>5 841 211</b>	<b>6 210 425</b>	<b>6 975 034</b>	<b>6 580 929</b>	<b>394 105</b>
39.01 Bijdrage aan IF	4 372 534	4 705 018	5 041 955	4 695 319	346 636
39.02 Bijdragen aan de BDU	1 468 677	1 505 407	1 933 079	1 885 610	47 469
Ontvangsten	0	0	285	0	285

## 40 Nominaal en onvoorzien

Algemene doelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
40 Nominaal en onvoorzien			Realisatie	Begroting	Vershil
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 026</b>	<b>- 1 026</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>177 216</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 026</b>	<b>- 1 026</b>

#### Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

1. Het in de begroting geraamde bedrag is binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) ingezet voor kleine niet voorziene uitgaven.

## 41 Ondersteuning functioneren Verkeer en Waterstaat

### Algemene doelstelling

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

### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

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

### Succesfactoren

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

### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)					
41 Ondersteuning functioneren VenW		Realisatie	Begroting	Verschil	
	2005	2006	2007	2007	2007
<b>Verplichtingen</b>	<b>258 164</b>	<b>238 226</b>	<b>227 071</b>	<b>227 071</b>	<b>11 155</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>225 327</b>	<b>241 654</b>	<b>233 816</b>	<b>234 411</b>	<b>- 595</b>
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>111 683</i>	<i>128 598</i>	<i>123 033</i>	<i>147 894</i>	<i>- 24 861</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie VenW	10 265	19 767	9 322	9 274	48
41.01.02 Bedrijfsvoering VenW	40 430	29 968	33 047	37 825	- 4 778
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 683	4 884	5 896	6 611	- 715
41.01.04 Internationaal beleid VenW	2 309	2 715	2 575	3 517	- 942
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	6 896	9 036	8 142	9 105	- 963
41.01.06 Financial en operational auditing	5 183	6 008	7 015	6 396	619
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 570	3 411	4 820	4 077	743
41.01.08 HGIS-gelden	2 067	1 557	1 735	2 265	- 530
41.01.09 Uitgaven tbv algemeen departement en Bijdragen derden	34 280	50 900	48 166	61 274	- 13 108
41.01.01 KIM	0	352	2 315	7 550	- 5 235
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>94 859</i>	<i>91 731</i>	<i>89 390</i>	<i>65 701</i>	<i>23 689</i>
41.02.01 ICT Dienstverlening	6 948	13 582	16 131	7 463	8 668
41.02.02 Facilitaire Dienstverlening	54 054	51 977	42 777	36 995	5 782
41.02.03 Personele Dienstverlening	16 296	10 530	12 489	11 214	1 275
41.02.04 Financiële Dienstverlening	4 152	7 012	5 032	3 421	1 611
41.02.05 Advies, Innovatie en Ontwikkeling	13 409	8 630	12 961	6 608	6 353
<i>41.03 Alg.uitgaven dep.onderdelen</i>	<i>18 785</i>	<i>21 325</i>	<i>21 393</i>	<i>20 816</i>	<i>577</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	3 509	6 676	5 895	4 711	1 184
41.03.02 Personeel en materieel DGP	4 997	3 713	4 217	5 599	- 1 382
41.03.03 Personeel en materieel DGTL	7 925	8 226	8 495	7 228	1 267
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 354	2 710	2 786	3 278	- 492
<i>Van totale uitgaven:</i>					
- <i>Apparaatsuitgaven</i>			193 431	170 995	22 436
- <i>Agentschapsbijdrage</i>			2 959	877	2 082
- <i>Restant</i>			37 430	60 139	- 22 709
<b>Ontvangsten</b>		282 641	34 491	22 113	12 378

#### Financiële toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

- <sup>1</sup> De lagere uitgaven zijn met name veroorzaakt door in het verslagjaar verrichte overboekingen van begrotingsgeldten naar het Infrastructuurfonds, de ministeries van VROM en EZ en de Shared Services Organisatie ten behoeve van respectievelijk FileProof, het project Overheids Telefonie 2006 (OT 2006) en corporate opleidingen.
- <sup>2</sup> De lagere uitgaven zijn hoofdzakelijk het gevolg van het feit dat er minder beroep is gedaan op de begrote uitgaven voor «Overig Algemeen Departement» en «Sociale Zekerheid Verkeer en Waterstaat».
- <sup>3</sup> Het KIM bevond zich in 2007 in een opstartfase. De gefaseerde personele groei had gevolg voor de mate van uitvoering van het beschikbare budget van het KIM waardoor het beschikbare budget niet volledig is uitgeput. Daarnaast had het KIM nog niet de beschikking over een volledig bezette formatie, waardoor het personeelsbudget en de aan het werkprogramma van het KIM gerelateerde budgetten niet volledig is besteed.
- <sup>4, 5</sup> Het verschil tussen de raming en de realisatie op deze onderdelen wordt met name veroorzaakt door budgettaire neutrale overboekingen (binnen de begroting van VenW) ten behoeve van door SSO verrichte werkzaamheden uit met de klanten van de SSO overeengekomen Service Level Agreements op het gebied van de ICT- en facilitaire dienstverlening.
- <sup>6</sup> Het verschil wordt verklaard door over het algemeen budgettaire neutrale overboekingen ten behoeve van het project Digitaliseren P-dossiers en het programma Implementatie Duurzaam Efficiënt Elektronisch Archief (IDEEA).
- <sup>7</sup> De hogere ontvangsten zijn hoofdzakelijk veroorzaakt doordat a) RWS een deel van de dienstverlening over 2006 eerst in 2007 heeft betaald en b) bij het opstellen van de openingsbalans van de Inspectie Verkeer en Waterstaat middelen zijn overgeboekt naar VenW.

### 41.01 Centrale Diensten

### 41.02 Shared Services Organisatie

### 41.03 Algemene uitgaven departementsonderdelen

Tegen de achtergrond van het programma Vernieuwing Rijksdienst en de Vernieuwing VenW hebben de Centrale diensten en de SSO in 2007, naast het leveren van de reguliere producten en diensten op het gebied van advisering en ondersteuning van de ambtelijke en politieke leiding van het departement en de Directoraten-Generaal, bijgedragen aan een verdere verbetering van de departementale efficiëntie en effectiviteit en het verminderen van ambtelijke drukte. Te noemen valt onder meer de bijdrage aan het tot stand komen van het Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW 2009–2012, het vorm en inhoud geven aan de strategische bedrijfsvoeringsagenda van VenW, de versterking van de samenhang en effectiviteit in het internationale werk, de uitwerking van het programma Beter Geregeld, het corporate intranet van VenW, de verbreding van de Inspraak dienstverlening naar andere departementen en de verdere uitbouw van het Kennisinstituut voor mobiliteit.

#### Prestatiegegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in € 1 000)							
	2003	2004	2005	2006	Streef- waarde 2007	Realisatie 2007	Vershil
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern*	41 206	35 777	35 777	41 715	37 750	33 826	- 3 924

\* Onder huisvestingsuitgaven worden huurgelden, de exploitatie- en inrichtingskosten alsmede infrastructurele voorzieningen gerekend. De Centrale Diensten, Inspectie VenW, DG Water, DG Personenvervoer, DG Transport en Luchtvaart en de Shared Services Organisatie maken onderdeel uit van de huisvestingskosten van de bestuurskern.

#### Toelichting

Het verschil van bijna € 4 mln wordt enerzijds verklaard doordat in het verslagjaar door SSO gemaakte en van de Baten/Lastendiensten RWS en IVW terugontvangen kosten in mindering van de uitgaven zijn geboekt. Deze kosten dienen «slechts» een keer in de VenW-begroting voor te komen. Anderzijds zijn er hogere kosten door het opnieuw exploiteren van het pand Jan van Nassastraat en zijn er interne verhuizingen op verzoek van verzorgingsgebied uitgevoerd.

### Extracomptabel overzicht

Conform de geldende voorschriften wordt een deel van de functionele kosten van het Huis der Koningin op declaratiebasis in rekening gebracht bij Verkeer en Waterstaat en ten laste van de begroting van dit ministerie gebracht. Voor 2007 betreffen het de volgende bedragen:

Extracomptabel overzicht uitgaven 2007 Huis der Koningin (in € 1 000)	
Functionele uitgaven koninklijk huis	5 750
Overige uitgaven*: Inzet regeringsvliegtuig en inhuur civiele luchtvaartuigen	676

\* Dit bedrag bestaat uit: het aantal vliegreizen maal het standaardtarief en de uitgaven voor de inhuur van civiele luchtvaartuigen. Het standaardtarief wordt gehanteerd bij de doorbelasting van de inzet van het regeringsvliegtuig aan gebruikers.

Het betreffen enerzijds de uitgaven van hofpersoneel en anderzijds uitgaven die samenhangen met onder meer het gebruik van auto's, paarden en rijtuigen. Deze uitgaven worden – voorzien van een accountantsverklaring – op grond van de Wet Financieel Statuut door de Thesaurier van H.M. de Koningin gedeclareerd bij VenW.

## **6. Bedrijfsvoeringparagraaf 2007 Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

In de bedrijfsvoeringparagraaf van het jaarverslag 2006 (Kamerstuk 2006–2007, 31 031 XII, nr. 1) is een start gemaakt met de nieuwe stijl van verantwoordwoorden als gevolg van interdepartementaal beleidsonderzoek Regeldruk en Controletoeren (Kamerstuk 2004–2005, 29 950, nr. 1). De verantwoording over de bedrijfsvoering en de daarin gemaakte keuzes werden vorig jaar voor het eerst meer nadrukkelijk bij het management neergelegd. In deze bedrijfsvoeringparagraaf, behorende bij het jaarverslag over 2007, zal die lijn worden vastgehouden. In de hierna volgende passages komen de verplichte onderdelen aan de orde. Voor de opvolging van de aanbevelingen zoals gedaan door de Algemene Rekenkamer in het Rapport bij het Jaarverslag 2006 (Kamerstuk 2006–2007, 30 031, nr. 2), wordt verwezen naar paragraaf 1.6 van dit jaarverslag.

### **Rechtmatigheid**

Uit de informatie van de Departementale Auditdienst blijkt dat bij de rekening van uitgaven en ontvangsten en van verplichtingen van de departementale begroting, bij de saldibalans en bij de baten-lastendiensten van het departement over 2007 geen overschrijdingen van de rapporteringsgrenzen zijn geconstateerd.

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

Een onderdeel van de bedrijfsvoering dat voor verbetering vatbaar was, betrof de totstandkoming van beleidsinformatie. Zowel de Algemene Rekenkamer als de Departementale Auditdienst hebben hier in het verleden reeds op gewezen. In 2007 is daarom voor de zes kernprestatie-indicatoren (kpi's) binnen het waterdomein een traject ingezet om de kwaliteitsborging van de gegevensverstrekking voor deze de kpi's zeker te stellen. Voor twee kpi's is dit proces in de eindfase (Basiskustlijn en Hoogwaterbescherming). Voor de overige vier kpi's is een nadere uitwerking van de gebruikte meetsystematiek noodzakelijk en wordt onderzocht in hoeverre ze nog aansluiten op de beleidspraktijk. In 2007 is eveneens besloten dat de borging voor een kwalitatief goede totstandkoming van de kernprestatie-indicatoren die behoren bij de operationele doelstellingen in het domein van personenvervoer zal plaatsvinden volgens aanbevelingen die de Departementale Auditdienst heeft gedaan naar aanleiding van een audit op enkele prestatiegegevens van 2006. Ook voor de beleidsterreinen luchtvaart en goederenvervoer is een proces in gang gezet om de kwaliteit van de beleidsinformatie verder te verbeteren en het proces van totstandkoming beter te borgen. De effecten daarvan zullen in 2008 zichtbaar worden.

### **Financieel en materieelbeheer**

Over het geheel genomen is het financieel en materieelbeheer binnen het ministerie van voldoende niveau. In 2007 zijn op basis van een risico-analyse de belangrijkste aandachtspunten voor de bedrijfsvoering benoemd en zijn kwaliteitsverbeteringen, daar waar nodig, doorgevoerd. De diverse bedrijfsvoeringprocessen zijn voldoende beschreven en gecommuniceerd en het instrumentarium voor een toereikende monitoring op het financieel en materieelbeheer is aanwezig. Hierna wordt op de belangrijkste onderdelen en ontwikkelingen ingegaan.

### *Contractbeheer*

Het contractbeheer bij VenW was in 2006 niet van het gewenste niveau. Daarom werd in 2007 extra aandacht gegeven aan het op orde brengen van het contractbeheer. Het betrof hier met name de kleinere contracten en innovatieve contractvormen. Het financieel beheer rondom de kleinere contracten vroeg bij sommige dienstonderdelen ook in 2007 de nodige aandacht van het management, met name op het punt van tijdigheid. Tijdigheid van contractvorming bleef ook een punt van aandacht bij de Inspectie VenW. Bij de Inspectie VenW werden in 2007 de openstaande financiële verplichtingen opgeschoond en aangesloten op het contractenregister. Daarmee verkreeg de Inspectie VenW een betrouwbaar en actueel inzicht in stand van haar financiële verplichtingen.

Ten aanzien van de kwaliteit van het contractbeheer waren in 2007 op onderdelen bij met name de beleidsdirectoraten correcties noodzakelijk. Het betrof hier met name de periode tussen de ondertekening van het contract, de daadwerkelijke start van de werkzaamheden en de onderbouwing van de prestatieverklaring. Om het gewenste niveau van beheersing te bereiken, is in 2007 het project Vereenvoudiging Financieel Beheer gestart, waarover verderop in deze paragraaf meer.

Innovatieve contractvormen worden vooral door Rijkswaterstaat gehanteerd bij uitvoeringstaken op het gebied van aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur. Het betreft hier prestatiecontracten, design-build-finance-maintenance (DBFM) contracten, alliantiecontracten en design en constructcontracten onder systeemgerichte contractbeheersing (SCB). Voor deze contractbeheersing zijn zowel structurele als incidentele verbetermaatregelen getroffen in 2007. Zo is onder andere ingezet op standaardisatie van besteksteksten, beheersplannen en omgang met deze contractvormen door betrokken medewerkers. Een groot deel van de verbetermaatregelen hebben zich vooral gericht op training en opleiding van medewerkers in de relatief nieuwe vormen van contractbeheersing. De effecten van de verschillende maatregelen hebben merkbaar geleid tot verbeterde contractbeheersing. Dat neemt niet weg dat met name de onderbouwing van de prestatieverklaring en specifiek bij prestatiecontracten de omgang met kortingen (contractuele boetes) een aandachtspunt blijft. Op deugdelijke contractbeheersing wordt ook in 2008, vanuit het topmanagement, onverminderd gestuurd.

### *Verplichtingenbeheer*

Ten aanzien van het verplichtingenbeheer oordeelde de Algemene Rekenkamer in 2005 nog dat er sprake was van een ernstige onvolkomenheid. Door de verbeteringen die in het verplichtingenbeheer zijn doorgevoerd in 2006, is het oordeel van de Algemene Rekenkamer in 2006 teruggebracht tot een onvolkomenheid. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer is in 2006 het project ter verbetering van het verplichtingenbeheer afgerond. In 2007 is gewerkt aan behoud en een verdere uitbouw van de in gang gezette verbeteringen. Na evaluatie in april 2008 zal besloten worden over de implementatie en doorontwikkeling van het inkoopdossier binnen heel VenW. Een bijdrage voor de oplossing van de eind 2006 gesignaleerde problematiek met betrekking tot de tijdige vastlegging van de kleinere verplichtingen zal in belangrijke mate ook verkregen worden uit het project Vereenvoudiging Financieel Beheer, dat in 2008 wordt geïmplementeerd.

De verbeteringen, die met name Rijkswaterstaat heeft doorgezet in 2007, zijn te onderscheiden in generieke en dienstspecifieke verbeteringen. De



generieke verbeteringen waren met name gericht op de introductieproblemen en kinderziektes bij de implementatie van een nieuw geautomatiseerd financieel systeem (SAP). Ook is er in 2007 verder gewerkt aan de integratie van de inkoopadministratie en de financiële administratie door het uitvoeren van twee omvangrijke pilots met het digitale inkoopdossier. De dienstspecifieke maatregelen waren in 2007 vooral gericht op monitoring van en extra controles op de volledigheid en tijdigheid van de verplichtingenadministratie.

#### *Ontvangsten*

De beheersing van de ontvangsten bij Rijkswaterstaat was één van de aandachtspunten in de verbetering van het financieel beheer. Medio 2007 heeft Rijkswaterstaat een audit laten uitvoeren, waaruit bleek dat er zich geen grote onrechtmatigheden hadden voorgedaan.

De ontvangstprocessen bij de Inspectie VenW hadden in 2006 niet het gewenste niveau van beheersing bereikt, leidend tot opmerkingen van de Departementale Auditdienst en Algemene Rekenkamer bij de verantwoording over 2006. In 2007 werden de diverse ontvangstprocessen door middel van verbandscontroles, proceduretesten en reviews gecontroleerd. Het oordeel van deze controles gaf aan dat de beheersing van de ontvangstprocessen voldeed aan de eraan gestelde eisen.

#### *Materieelbeheer*

De aandacht voor materieelbeheer ging in 2007 vooral uit naar Rijkswaterstaat en de Inspectie VenW. Voor Rijkswaterstaat was 2007 een transitiejaar waarin bijna al het materieelbeheer werd gecentraliseerd, met uitzondering van het netwerkgebonden materieel. Vooral in de eerste helft van 2007 is het centralisatieproces niet op alle aspecten goed verlopen. Hierop heeft in de tweede helft van het jaar op de belangrijkste punten herstel plaatsgevonden. Het vlootbeheer, het operationeel beheer van kantoorgebouwen en de ICT-contracten zijn op orde. Door de centralisatie van het materieelbeheer is de hoeveelheid materieel, dat in beheer is gebleven bij de regionale diensten, zeer beperkt. In de eerste helft van 2008 worden de verbeteringen in onder meer het operationeel beheer van de overige gebouwen en de lease-auto's afgerond.

Het materieelbeheer bij de Inspectie VenW betreft met name het beheer van de dienstvoertuigen. In 2007 heeft de Inspectie VenW de administraties van de dienstvoertuigen verder opgeschoond en op elkaar aangesloten. Uit de afsluitende inventarisatie zijn geen onvolkomenheden naar voren gekomen.

### **Overige aspecten van bedrijfsvoering**

#### *Vernieuwing Rijksdienst en bedrijfsvoering*

In april 2007 is het programma Vernieuwing Rijksdienst van start gegaan. Dit programma zet in op een betere en efficiëntere bedrijfsvoering. Dat betekent een doelmatige dienstverlening, standaardisatie waar mogelijk, samenwerking en heldere verantwoordelijkheden met zo weinig mogelijk regels en controle. VenW heeft in lijn met deze voornemens de eerste acties in gang gezet gericht op een ingrijpende vernieuwing van zijn bedrijfsvoering. De bedrijfsvoeringskaders en -regels worden vergaand gestandaardiseerd en geüniformeerd en processen vereenvoudigd, en bovendien wordt de controletoeren verminderd. VenW sluit daarbij actief aan bij rijksbrede ontwikkelingen die betrekking hebben op de bedrijfsvoering. Ook de interne organisatie zal worden gestroomlijnd door de

bedrijfsvoeringseenheden van de beleidsdirectoraten samen te brengen bij de concerncontroller of de Shared Service Organisatie. Met deze concentratie streeft VenW naar een meer compacte en efficiëntere inrichting van zijn bedrijfsvoering.

#### *Project Vereenvoudigingen Financieel Beheer*

Vanuit de ambitie de interne regeldruk verder te reduceren is in 2007 het project Vereenvoudiging Financieel Beheer gestart. Het project heeft 11 voorstellen uitgewerkt die voornamelijk betrekking hebben op de vereenvoudiging van het inkoopproces. Op basis van een benchmark en risicoanalyse zijn deze voorstellen voorzien van beheersmaatregelen die zijn gericht op beperking dan wel tijdige signalering van de geïdentificeerde risico's. De vereenvoudigingen worden in 2008 geïmplementeerd.

#### *Inspectie VenW baten-lastendienst*

In het proefjaar 2006 deed de Inspectie VenW haar eerste ervaringen op met het werken als baten-lastendienst. Per 1 januari 2007 is de Inspectie VenW formeel de status van baten-lastendienst verleend. Aan de hand van de ervaringen uit 2006 en de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer en Departementale Auditdienst over de kwaliteit van het financieel en materieelbeheer is in 2007 vooral aandacht gegeven aan de omvorming, inrichting en verdere professionalisering van de bedrijfsvoering. Deze inspanningen hebben vruchten afgeworpen. Inmiddels is gewaarborgd dat de (financiële) administratie en bedrijfsvoering voldoen aan de gestelde eisen.

#### *Kostendekkendheid tarieven*

De vergunningverlenende taken van de Inspectie VenW moeten – conform het rijksbeleid – volledig bekostigd worden door vergunningaanvragers. De tarieven die de Inspectie VenW tot en met 2006 in rekening bracht waren nog niet 100 procent kostendekkend. Om tot volledige kostendekkende tarieven te komen, is per 1 januari 2007 een eerste significante tariefverhoging doorgevoerd. Daarnaast wordt in het kader van het programma Vernieuwing Rijksdienst bezien welke vergunningverlenende taken kunnen worden overgedragen aan marktpartijen. De daarvoor benodigde voorbereidende werkzaamheden werden in 2007 goeddeels afgerond, zodat begin 2008 een tenderprocedure kan starten.

#### *Vorderingen moederdepartement RWS en IVW*

Bij de oprichting van RWS en IVW zijn vorderingen op het moederdepartement opgenomen op de balans. Deze vorderingen zijn als zodanig ook door het moederdepartement erkend. In 2007 is de Regeling Baten-Lastendiensten aangepast. In 2008 worden daarom afspraken gemaakt over hoe vanaf heden met deze kortlopende vorderingen wordt omgegaan.

#### *Outputsturing ProRail en NS*

In 2007 werd na overleg met ProRail en NS besloten om per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing. Middels een audit bij zowel ProRail als NS werd aangetoond dat de professionalisering van de bedrijfsvoering bij beide organisaties in voldoende mate een basis vormt om over te gaan op outputsturing. Er zijn met ProRail en NS afspraken gemaakt over het vervolg van de migratie naar outputsturing.

#### *Brede doeluitkering*

Op de Brede Doel Uitkering (BDU) is vanaf 2006 de SISA wet- en regelgeving (Single Information Single Audit) van toepassing. De vaststelling van de bijdrage over 2006 is in 2007 derhalve gebaseerd op de accountants-

verklaringen bij de jaarrekeningen van provincies en kaderwetgebieden. Op één kaderwetgebied na zijn alle bijdragen 2006 vastgesteld. Bij de vaststelling was VenW afhankelijk van de door het CBS aangeleverde gegevens. Het CBS heeft de plausibiliteit van deze gegevens vastgesteld. Omdat de door het CBS aan VenW aangeleverde gegevens niet door accountants waren gewaarmerkt, kon bij VenW niet vastgesteld worden dat deze gegevens overeenkomen met de gecontroleerde gegevens. Bij een globale beoordeling van deze gegevens bij VenW bleken enkele grote onjuistheden. Bij de vaststelling van de bestedingen en de reserves zijn deze onjuistheden hersteld. Overigens zijn niet alle jaarrekeningen door de provincies en kaderwetgebieden tijdig ingediend bij het CBS.

Interdepartementaal zijn reviews uitgevoerd op de accountantscontroles van onder meer de BDU. Inzake de BDU is hierbij naar voren gekomen dat niet vast te stellen was dat de controles op de bestedingen van met name het investeringsdeel bij de bijdrage op een juiste wijze zijn gecontroleerd. In de Wet en besluit BDU is opgenomen dat de Minister van VenW de uitkering ten nadele van de provincie onderscheidenlijk de plusregio kan wijzigen op grond van een aantal specifiek benoemde omstandigheden, waaronder tekortkomingen in verantwoordingen of accountantsverklaringen. Vooralsnog is besloten de vastgestelde bijdrage niet te wijzigen. Wel zal een verscherpt reviewbeleid plaatsvinden op de kwaliteit van de accountantscontroles.

#### *Europese Aanbestedingsregels*

Het naleven van Europese aanbestedingsregelgeving, zowel bij de aanbesteding als bij meerwerken groter dan 50 procent van het oorspronkelijke aanbestedingsbedrag, is in 2007 voldoende in de daaraan ten grondslag liggende werkprocessen verankerd. Dit beeld wordt bevestigd door de controleresultaten van de Departementale Auditdienst.

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 7. Verantwoordingsstaten

#### 7.1 Departementale verantwoordingsstaat 2007 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR 1 000									
	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
Art. Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
<b>TOTAAL</b>		<b>7 396 120</b>	<b>116 128</b>		<b>7 727 575</b>	<b>125 641</b>		<b>331 455</b>	<b>9 228</b>
<b>Beleidsartikelen</b>									
31 Integraal waterbeleid	68 552	74 820	538	59 917	74 874	1 330	- 8 635	54	792
32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	56 646	62 755	9 880	46 553	48 257	3 906	- 10 093	- 14 498	- 5 974
33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	67 019	67 964	16 695	53 505	56 368	122	- 13 514	- 11 596	- 16 573
34 Betrouwbare netwerken en acceptabele reistijd realiseren	222 960	143 143	2 372	90 002	144 389	6 490	- 132 958	1 246	4 118
35 Mainports en logistiek	68 742	77 979	5 348	69 330	68 732	21 928	588	- 9 247	16 580
36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	75 759	105 409	58 728	79 802	74 886	55 022	4 043	- 30 523	- 3 706
37 Weer, klimaat, seismologie en ruimtevaart	43 099	47 684	454	45 375	51 219	2 067	2 276	3 535	1 613
<b>Niet-beleidsartikelen</b>									
39 Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	6 570 935	6 580 929		6 877 829	6 975 034	285	306 894	394 105	
40 Nominaal en onvoorzien	1 026	1 026					- 1 026	- 1 026	
41 Ondersteunen functioneren VenW	227 071	234 411	22 113	238 225	233 816	34 491	11 154	- 595	12 378

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000).

## 7.2 VERANTWOORDINGSSTATEN BATEN-LASTENDIENSTEN

### Samenvattende verantwoordingsstaat 2007 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten-lastendienst KNMI</b>			
Totale baten	43 357	47 527	4 170
Totale lasten	44 305	47 719	3 414
Saldo van baten en lasten	- 948	- 192	756
Totale kapitaalontvangsten	2 000	1 691	- 309
Totale kapitaaluitgaven	3 719	4 053	334

Bedragen in EUR 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten-lastendienst RWS</b>			
Totale baten	1 927 147	2 545 711	618 564
Totale lasten	1 927 147	2 536 798	609 651
Saldo van baten en lasten	0	8 913	8 913
Totale kapitaalontvangsten	135 000	60 878	- 74 122
Totale kapitaaluitgaven	237 346	140 127	- 97 219

Bedragen in EUR 1 000			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten-lastendienst IVW</b>			
Totale baten	90 805	94 975	4 170
Totale lasten	90 805	101 020	10 215
Saldo van baten en lasten	0	- 6 045	- 6 045
Totale kapitaalontvangsten	1 889	7 253	5 364
Totale kapitaaluitgaven	1 130	7 610	6 480

<sup>1</sup> De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

### 7.3 Saldibalans per 31 december 2007 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:	
Begrotingsuitgaven	€ 7 727 576 242,94
Liquide middelen	– 380,00
Intra-comptabele vorderingen	– 3 489 793,58
Extra-comptabele vorderingen	– 22 386 538,72
Deelnemingen	– 155 646,61
Leningen u/g	– 6 645 157,48
Voorschotten	– 3 861 538 972,18
Tegenrekening leningen o/g	– 42 377 276,17
Tegenrekening openstaande verplichtingen	– 2 428 788 293,74
Tegenrekening garantieverplichtingen	– 1 412 000 000,00
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 15 504 958 301,42</b>
Passiva:	
Begrotingsontvangsten	€ 125 642 422,58
Rekening-courant RHB	– 6 790 346 106,22
Intra-comptabele schulden	– 31 536 542,69
Leningen o/g	– 42 377 276,17
Openstaande verplichtingen	– 2 428 788 293,74
Openstaande garantieverplichtingen	– 1 412 000 000,00
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	– 22 386 538,72
Tegenrekening deelnemingen	– 155 646,61
Tegenrekening leningen u/g	– 6 645 157,48
Tegenrekening voorschotten	– 3 861 538 972,18
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	– 783 541 345,03
<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 15 504 958 301,42</b>

#### 7.3.1 Inleiding

##### Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Verkeer en Waterstaat (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen.

Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, zijn deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

### 7.3.2 Activa

#### 7.3.2.1 Begrotingsuitgaven

€ 7 727 576 242,94

##### Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### 7.3.2.2 Liquide middelen

€ 380,00

##### Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

#### 7.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen

€ 3 489 793,58

##### De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2007 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2005 en 2006 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2007		2006		2005	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	100	3 428	125	20 194	165	4 766
posten > 1 jaar	50	62	10	117	20	506
<b>Totaal</b>	<b>150</b>	<b>3 490</b>	<b>135</b>	<b>20 311</b>	<b>185</b>	<b>5 272</b>

##### Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

#### 7.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen

€ 22 386 538,72

##### 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 2005 en 2006 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2007		2006		2005	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	70	4 247	2 265	7 527	4 300	28 720
posten > 1 jaar	575	18 140	2 605	21 442	1 550	6 211
<b>Totaal</b>	<b>645</b>	<b>22 387</b>	<b>4 870</b>	<b>28 969</b>	<b>5 850</b>	<b>34 931</b>

##### Toelichting

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

De afname van het aantal vorderingen ten opzichte van 2006 komt omdat de vorderingen van het agentschap IVW niet meer in deze saldibalans zijn opgenomen.

Een direct opeisbare vordering (circa € 3 mln.) heeft betrekking op de regeling Investeringspremie Zeescheepvaart (IPZ), omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. In een gerechtelijke procedure is in 2004 vonnis gewezen ten gunste van VenW waarna de debiteur in hoger beroep is gegaan. Het Hof heeft, met behulp van een gewezen tussenaarrest, nader onderzoek verlangd.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat ruim 500 vorderingen van geringe omvang uitstaan met een gezamenlijk bedrag van ruim € 15 mln., welke voornamelijk betrekking hebben op het Progis-project. Noemenswaardig is een tweetal vorderingen in dat kader. Een op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 mln.) en één op BAM-Wilma (circa € 4 mln.) door onenigheid.

### 7.3.2.5 Deelnemingen € 155 646,61

#### Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoopprijs extra-comptabel vastgelegd.

#### De cijfers

Tabel 3 geeft de deelnemingen weer per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling.

Tabel 3: Deelnemingen (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
N.V. Luchtvaartterreinen Texel	156
<b>Totaal</b>	<b>156</b>

#### Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans over het jaar 2006 heeft zich geen wijziging voorgedaan.

### 7.3.2.6 Leningen u/g € 6 645 157,48

#### Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) zijn afzonderlijk weergegeven. Deze leningen zijn, gezien het specifieke karakter, zowel op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen beschouwd.



## De cijfers

Tabel 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
<b>Totaal</b>	<b>6 645</b>

## Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva wordt gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen. Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 mln. Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

### 7.3.2.7 Voorschotten € 3 861 538 972,18

## Grondslag

De voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan en gaat met name om subsidies en bijdragen.

## De cijfers

Tabel 5 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten die in het dienstjaar 2007 en in voorgaande jaren zijn verstrekt en verdeelt in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 5: Voorschotten (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2007		2006		2005	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	475	3 101 709	290	142 393	170	2 487 563
posten > 1 jaar	285	759 830	165	2 980 903	130	213 654
<b>Totaal</b>	<b>760</b>	<b>3 861 539</b>	<b>455</b>	<b>3 123 296</b>	<b>300</b>	<b>2 701 217</b>

Tabel 6 verstrekt informatie over de in 2007 afgerekende voorschotten.

Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2007	3 123 296
In 2007 vastgelegde voorschotten	2 997 236
	<hr/>
	6 120 532
In 2007 afgerekende voorschotten	- 2 258 993
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2007	<b>3 861 539</b>

### Toelichting

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn tot en met 2007 voorschotten verstrekt.

In totaal is ruim € 3 219 mln. verstrekt aan de provincies (€ 1 236 mln.), Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 899 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 364 mln.), het Bestuur regio Utrecht (€ 239 mln.), het Stads-gewest Haaglanden (€ 225 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 92 mln.), de regio Twente (€ 88 mln.) en de regio Eindhoven (€ 76 mln.). Afwikkeling vindt vermoedelijk in 2008 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Vanaf 2005 is voor een totaalbedrag van ruim € 240 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in de komende jaren tot en met 2012 wordt verwacht.

Aan het NLR zijn in de jaren 2006 en 2007 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 € 40 mln. Ten tweede bijdragen in de investeringen, in de uitbreiding en verbetering, van onderzoeksfaciliteiten van circa € 6 mln.

Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2008 plaats.

Daarnaast zijn vanaf 2004 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden te realiseren, de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien is voor ruim € 60 mln. aan voorschotten verstrekt. Zoals aan de stadsregio Rotterdam (€ 15 mln.), het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (ruim € 12 mln.), de TU Delft (ruim € 4 mln.) voor het project Superbus, de provincie Zuid-Holland (ruim € 3 mln.), de provincie Noord-Holland (circa € 3 mln.), de gemeente Amsterdam (€ 2 mln.) voor het taxiconvenant en tot slot aan ProRail (ruim € 2 mln.) voor het onderhoud aan de Sun-lijn.

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van € 40 mln. verstrekt aan de luchthaven Maastricht Aachen Airport (€ 38 mln.) voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting, die in 2015 worden afgerekend, en in drie tranches een investeringssubsidie, welke in 2008 worden afgewikkeld, alsmede (ruim € 2 mln.) voor het verleggen van baandrempels. Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Groningen Airport Eelde (circa € 29 mln.), luchthaven Welschap (€ 4 mln.) en Enschede Airport Twente (€ 2 mln.). Indien de voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie en een afwateringssysteem wordt dit terugbetaald. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2008 plaats.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van circa € 38 mln. verstrekt aan onder andere de RDW (circa € 15 mln.), het CBR (circa € 12 mln.), 3VO (circa € 5 mln.) en de SWOV (€ 4 mln.).

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2006 en 2007 voor ruim € 34 mln. aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2008 of 2009 afgewikkeld.

In het kader van het waterbeheer zijn vanaf 2005 voorschotten verstrekt aan de stichting Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving (CUR) voor het project Leven met Water (€ 16 mln.) en aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water (€ 12 mln.). Afrekening wordt in 2010 verwacht.

Daarnaast is in 2006 en 2007 voor een totaalbedrag van € 3 mln. een bijdrage verstrekt aan de Unie van Waterschappen voor de compensatieregeling en om een goede ecologische en chemische kwaliteit te bereiken in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en Noordzee zijn onder andere aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van € 3 mln.

Voor het programma Transumo, transitie naar duurzame mobiliteit, is aan de gelijknamige stichting een voorschot verstrekt (€ 15 mln.) voor duurzame systeeminnovatie. Deze wordt naar verwachting in 2010 afgewikkeld.

Voor logistiek efficiënt spoorvervoer, door het afstemmen van standaarden op internationaal niveau, zijn voorschotten (circa € 14 mln.) verstrekt. Daarvan is ruim € 12 mln. verstrekt aan SenterNovem welke voorschotten in 2008 worden afgewikkeld.

Om de CO<sub>2</sub> uitstoot te beperken zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden, het programma Energiebesparing in Transport (EBIT) en het CO<sub>2</sub>-reductieplan, voorschotten verstrekt voor ruim € 11 mln., onder andere aan SenterNovem (circa € 9 mln.). Ook is aan diverse openbare lichamen voor ruim € 7 mln. aan voorschotten verstrekt voor het programma Stil, Schoon en Zuinig (SSZ) en roetfilters voor bussen.

In de jaren 2004 tot en met 2007 zijn voor het programma Gebruikersondersteuning (GO-2) voorschotten verstrekt aan het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) (circa € 7 mln.) en aan het Nederlands Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) (circa € 6 mln.). Dit met als doel om het onderzoek naar de ontwikkeling van

nieuwe toepassingen van de aardobservatie van satellietgegevens te ondersteunen. Afwikkeling vindt uiterlijk in 2009 plaats.

Aan het Koninklijk Huis is een voorschot verstrekt (circa € 6 mln.) voor functionele kosten dat, na ontvangst van een goedkeurende accountants-verklaring, in 2008 wordt afgewikkeld.

In het kader van de regeling HIP zijn in de jaren 2000 tot en met 2006 gelden uitgekeerd om de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten te bespoedigen.

Momenteel staat nog voor circa € 2 mln. aan voorschotten open. De afwikkeling vindt plaats na beëindiging van de projecten naar verwachting in 2009.

Ook zijn sinds 2005 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 4 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan het ECPD voor de aanleg van een propyleen-netwerk, aan het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) en aan Nederland Maritiem Land (NML). De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2008 worden 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 laatstgenoemde te financieren met een subsidie (circa € 2 mln.) welke naar verwachting in 2008 wordt afgewikkeld.

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn aan het WL/Delft Hydraulics (ruim € 5 mln.) en GeoDelft (ruim € 4 mln.) voorschotten verstrekt.

Tot slot zijn aan de Stichting Mainport en Groen voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 5 mln. vanwege de groenvoorziening van Schiphol.

### **7.3.2.8 Tegenrekeningen** **€ 3 883 165 569,91**

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt.

Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

### **7.3.3 Passiva**

#### **7.3.3.1 Begrotingsontvangsten** **€ 125 642 422,58**

De begrotingsontvangsten van het ministerie sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### **7.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB** **€ 6 790 346 106,22**

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en VenW.

Dit saldo is gelijk aan de saldobevestiging per 31 december 2007, welke via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 1 februari 2008, kenmerk BZ 2008-00053 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

### 7.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 31 536 542,69

#### 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 2007.

Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)						
Openstaand	2007		2006		2005	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	140	31 409	100	47 786	260	39 020
posten > 1 jaar	10	128	10	81	40	3 115
<b>Totaal</b>	<b>150</b>	<b>31 537</b>	<b>110</b>	<b>47 867</b>	<b>300</b>	<b>42 135</b>

#### Toelichting

Indien niet expliciet vermeldt, zijn de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2007. Deze bedragen, respectievelijk circa € 19 mln. en circa € 10 mln., zijn in januari 2008 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

### 7.3.3.4 Leningen o/g € 42 377 276,17

#### Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g zijn ook de door VenW opgenomen geldleningen afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

#### De cijfers

Tabel 8 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 8: Leningen o/g (x € 1 000)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	39 654
N.V. Luchthaven Schiphol	2 723
<b>Totaal</b>	<b>42 377</b>

#### Toelichting

Deze leningen zijn gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden als op lange termijn opeisbare schulden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. De lening aan de SGIS wordt afgelost

uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen.

Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

### 7.3.3.5 Openstaande verplichtingen € 2 428 788 293,74

#### Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2007 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2007 aangegane verplichtingen, en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2007 hebben geleid.

#### De cijfers

Tabel 9 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weer.

Tabel 9: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2007	2 637 889
Aangegaan in 2007	7 518 475
	<hr/>
	10 156 364
Tot betaling gekomen in 2007	- 7 727 576
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2007	<b>2 428 788</b>

### 7.3.3.6 Openstaande garantieverplichtingen € 1 412 000 000,00

#### Grondslag

In situaties waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

#### Toelichting

Een wijziging ten opzichte van de saldibalans 2006 is vermeldenswaardig. De looptijd van de garantie verstrekt aan de N.V. Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering is met twee jaar verlengd tot 17 april 2009 (12.00 uur). Daarbij wordt de ondergrens halfjaarlijks met € 50 mln. aangepast.

Dit had tot gevolg dat op 17 oktober 2007 de ondergrens is verhoogd tot € 1,1 mld., waardoor het risico is teruggebracht tot € 1,4 mld.

#### De cijfers

Tabel 10 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2007.

Tabel 10: Garantieverplichtingen (x € 1 000)	
Stand per 1 januari 2007	1 512 000
Nieuw verstrekt in 2007	0
	<hr/>
	1 512 000
Afname van het risico in 2007	- 100 000
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2007	<b>1 412 000</b>

### 7.3.3.7 Tegenrekeningen

€ 3 890 726 314,99

#### Grondslag

Voor extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

### 7.3.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds € 783 541 345,03

#### Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

## 7.4 De balansen per 31 december 2007 van de batenlastendiensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

### KNMI

Balans per 31 december 2007 van het KNMI (bedragen x € 1 000)		
	31-12-2007	31-12-2006
<b>Activa</b>		
Materiele activa		
* grond en gebouwen	302	222
* installaties en inventarissen	3 296	3 284
* overige activa	2 872	2 546
* in ontwikkeling	174	188
Onderhanden werk	2 386	2 629
Debiteuren	3 658	2 278
Transitorische activa	1 265	991
Liquide middelen	3 439	6 404
<b>Totaal activa</b>	<b>17 392</b>	<b>18 542</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	1 882	2 213
* verplichte reserve		
* onverdeeld resultaat	- 164	- 331
Egalisatierekening	182	272
Leningen bij het MvF	2 415	2 634
Voorzieningen	3 169	4 006
Vooruitontvangen projecten	3 084	3 082
Crediteuren	885	0
Transitorische passiva	5 939	6 666
<b>Totaal passiva</b>	<b>17 392</b>	<b>18 542</b>

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2007 (bedragen x € 1 000)				
	(1)	(2)	(3)	(4)
	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting 2007	Realisatie 2007	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie 2006
<b>Baten</b>				
Opbrengst moederdepartement	27 480	28 304	824	33 908
Opbrengst overige departementen		295	295	
Opbrengst derden	15 731	18 578	2 847	17 262
Rentebaten	55	102	47	60
Buitengewone baten	91	97	6	90
Exploitatiebijdrage				
<b>Totaal baten</b>	<b>43 357</b>	<b>47 376</b>	<b>4 019</b>	<b>51 320</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten				
* personele kosten	30 558	33 351	2 793	31 764
* materiele kosten	11 716	12 088	372	12 673
Rentelasten	136	77	- 59	124
Afschrijvingskosten				
* materieel	1 895	1 738	- 157	1 757
* immaterieel				
Dotaties voorzieningen		283	283	248
Buitengewone lasten		3	3	5 085
<b>Totaal lasten</b>	<b>44 305</b>	<b>47 540</b>	<b>3 235</b>	<b>51 651</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 948</b>	<b>- 164</b>	<b>784</b>	<b>- 331</b>

### Toelichting opmerkelijke verschillen exploitatie 2007 baten- lastendienst KNMI

In de Rijksbegroting over het verslagjaar was een negatief saldo van baten en lasten van € 0,948 mln. begroot. Het gerealiseerde resultaat is € 0,164 mln. negatief.

Door een gewijzigde indeling van kostensoorten is de Realisatie 2006 en de Begroting 2007 aangepast. De reis- en verblijfkosten (Begroot € 0,7 mln., Realisatie 2006 € 0,746 mln.), de arbokosten (Begroot € 0,13 mln., Realisatie 2006 € 0,114 mln.) en de kosten van uitbesteding (Begroot € 1,428 mln., Realisatie 2006 € 1,812 mln.) zijn verschoven van de materiële kosten naar de personeelskosten.

Hieronder worden de belangrijkste zaken vermeld, die van invloed zijn geweest op het gerealiseerde resultaat:

#### *Opbrengst moederdepartement*

- De opbrengsten van het moederdepartement zijn hoger door de ontvangen loon- en prijsbijstelling en de vergoeding voor de invoering van SAP Plateau 2.

#### *Opbrengst derden*

- In 2007 is de eerder besloten werkwijze bij het bepalen van de projectopbrengsten volledig doorgevoerd. Hiermee is in één exercitie de stand van zaken per project meerjarig en eenduidig bepaald. Indien dit wordt toegepast op de projectgegevens per 31 december 2006 dan



leidt dit tot een verbetering van het resultaat met ruim € 0,8 mln. In het verlengde hiervan heeft er in 2007 een inhaalslag plaatsgevonden met het afsluiten van externe subsidieprojecten. Ook hiermee is het resultaat positief beïnvloed. Met name de EU en EUMETSAT projecten hebben hier een grote bijdrage aan geleverd. Zo zijn de projecten OSI SAF en Sciamachy Validatie in 2007 afgesloten met een ruim batig saldo.

- Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie voor 2007 ca. € 0,4 mln. onder de begroting uitgekomen. Dit wordt vooral veroorzaakt door lagere projectkosten.

#### *Personele lasten*

- De personeelskosten zijn gestegen door de salarisstijging van circa 3,7% (€ 1 mln.), meer projectmedewerkers gefinancierd door subsidies (€ 0,4 mln.), uitbesteding (€ 0,6 mln.) en inhuur (€ 1,5 mln.). Aan de andere kant is door het vrij grote aantal vacatures een besparing gerealiseerd op salariskosten waardoor deze per saldo slechts € 0,7 mln. hoger zijn dan begroot.
- De kosten van uitbesteding bij de subsidieprojecten zijn € 0,8 mln. hoger dan begroot, de overige uitbestedingskosten zijn € 0,2 lager dan begroot.

#### *Materiele lasten*

- De materiele kosten van de subsidieprojecten zijn circa € 0,4 mln. hoger dan begroot.

#### *Dotaties voorzieningen*

- De dotatie voorziening betreft kosten ten gevolge van het aanpassen van de voorziening FPU+ aan de Rijksarbeidsvoorwaarden per 1 januari 2007 voor de periode 2007–2010 (€ 0,28 mln.).

Het Eigen Vermogen ultimo 2007 komt uit op € 1,7 mln. Dit is 3,5% van de omzet van de afgelopen 3 jaar.

Kasstroomoverzicht van het KNMI (bedragen x € 1 000)				
	(1)	(2)	(3)	(4)
	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting 2007	Realisatie 2007	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie 2006
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari 2007</b>	<b>4 202</b>	<b>6 401</b>	<b>2 199</b>	<b>7 776</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>330</b>	<b>- 600</b>	<b>- 930</b>	<b>4 132</b>
3a. -/- totaal investeringen	- 2 000	- 2 334	- 334	- 4 159
3b. +/- totaal desinvesteringen		191	191	199
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 2 000</b>	<b>- 2 143</b>	<b>- 143</b>	<b>- 3 960</b>
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdept.				
4b. +/- eenmalige storting door het moederdept.				
4c. -/- aflossingen op leningen	- 1 719	- 1 719		- 1 547
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	2 000	1 500	- 500	
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>281</b>	<b>- 219</b>	<b>- 500</b>	<b>- 1 547</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand € 0,5 mln.)</b>	<b>2 813</b>	<b>3 439</b>	<b>626</b>	<b>6 401</b>

### Rijkswaterstaat

Balans per 31 december 2007 van de RWS (bedragen in x € 1 000)			
		31-12-2007	31-12-2006
<b>Activa</b>			
Immateriële activa		4 191	2 086
Materiële activa		267 087	261 102
* grond en gebouwen	114 170		99 681
* installaties en inventarissen	13 105		13 979
* overige materiële vaste activa	139 812		147 442
Voorraden			
Onderhanden werk		11 990 530	15 652 263
Debiteuren		25 354	17 790
Overige vorderingen en overlopende activa		281 326	321 260
Reeds uitgevoerde werkzaamheden		70 462	-
Liquide middelen		31 492	201 295
<b>Totaal activa</b>		<b>12 670 442</b>	<b>16 455 796</b>
<b>Passiva</b>			
Eigen Vermogen		50 170	41 257
* exploitatiereserve	41 152		249
* verplichte reserves	105		75
* onverdeeld resultaat	8 913		40 933
Langlopend vreemd vermogen		200 007	213 919
Voorzieningen		115 618	127 825
Op te leveren projecten		11 990 530	15 652 263
Crediteuren		56 350	215 411
Overige schulden en overlopende activa		257 767	131 142
Nog uit te voeren werkzaamheden		-	73 979
<b>Totaal passiva</b>		<b>12 670 442</b>	<b>16 455 796</b>

## **Toelichting balans**

### **Activa**

#### *Immateriële vaste activa*

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De toename van de immateriële vaste activa wordt veroorzaakt door investeringen in softwarelicenties.

#### *Materiële vaste activa*

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De toename van de materiële vaste activa wordt met name veroorzaakt door de stijging van de post gronden en gebouwen – onder andere als gevolg van de oplevering van Westraven – en een toename van de post voer- en vaartuigen. Hier staan een daling van de investeringen in hardware tegenover en een afname van de post voer- en vaartuigen in aanbouw door oplevering (en vervolgens overdracht aan het Ministerie van Defensie om niet) van kustwachtvliegtuigen.

#### *Onderhanden werk*

Onder de post Onderhanden werk is het cumulatief van de directe productie-uitgaven op lopende MIT/SNIP-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan de passivazijde de post «op te leveren projecten». Deze post neemt met name af door de oplevering van de Betuweroute in 2007.

#### *Debiteuren*

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. De debiteuren ouder dan 2 jaar zijn 100% voorzien tenzij aannemelijk is gemaakt dat een lagere voorziening volstaat. Overige debiteuren worden afhankelijk van hun ouderdom procentueel voorzien.

#### *Overige vorderingen en overlopende activa*

De post overige vorderingen en overlopende activa bestaat voor het grootste deel uit de (ongewijzigde) vordering op het moederdepartement.

#### *Reeds uitgevoerde werkzaamheden*

In 2007 is veel inspanning verricht om het achterstallig onderhoud weg te werken. Hierdoor is meer onderhoud gepleegd dan hiervoor aan bijdrage ontvangen was. De kosten die de in 2007 ontvangen agentschapbijdrage en opbrengsten van derden voor beheer en onderhoud overstijgen, zijn als reeds uitgevoerde werkzaamheden op de balans geactiveerd.

#### *Liquide middelen*

De afname van de post liquide middelen is met name het gevolg van de afname van de kortlopende passiva en de toename van de post reeds uitgevoerde werkzaamheden waar geen ontvangsten tegenover staan in 2007.

### **Passiva**

#### *Eigen Vermogen*

Het eigen vermogen bestaat uit een verplichte reserve, een exploitatie-reserve en een nog onverdeeld resultaat. De verplichte reserve betreft de

geactiveerde in eigen beheer ontwikkelde software. In 2007 heeft het agentschap RWS een positief resultaat gerealiseerd van € 8.9 miljoen. Voorgesteld wordt het resultaat toe te voegen aan de exploitatiereserve. Het eigen vermogen blijft hiermee ruimschoots binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet van de afgelopen 3 jaar.

#### *Vorzieningen*

De voorzieningen bestaan uit een voorziening materieel (€ 114 mln) en een voorziening personeel (€ 1.3 mln).

#### *Langlopend vreemd vermogen*

De langlopende lening betreft een lening bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit.

#### *Crediteuren*

In 2007 heeft Rijkswaterstaat veel inspanning verricht om het crediteurenproces beter te laten verlopen. Het resultaat hiervan is dat de betalingstermijnen aanzienlijk zijn verkort als gevolg waarvan het crediteurensaldo fors is afgenomen ten opzichte van vorig jaar.

#### *Overige schulden en overlopende passiva*

De stijging van de post vooruitontvangen en nog te betalen bedragen is voornamelijk veroorzaakt door een toename van het aantal nog te ontvangen facturen (w.o. Westraven).

### **Doelmatigheid**

Voor het agentschap Rijkswaterstaat is een tweetal doelmatigheidsindicatoren opgenomen. Deze zijn weliswaar niet in de begroting opgenomen, maar geven wel een beeld van de doelmatigheid van het agentschap Rijkswaterstaat in 2007.

- Omzet per fte
- Percentage overhead

Doelmatigheidsindicatoren	Realisatie 2006	Realisatie 2007
Omzet per fte (mln)	385	428
Percentage overhead	20%	19,1%

#### *Omzet per fte*

De omzet wordt gedefinieerd als de in 2007 gerealiseerde omzet van Rijkswaterstaat op aanlegprojecten op de begrotingsartikelen 11, 12, 15 en 16 van het Infrastructuurfonds (GVKA-uitgaven) en de gerealiseerde BLS-opbrengsten voor de levering van de producten van Rijkswaterstaat. Het aantal fte's betreft de gemiddelde bezetting binnen Rijkswaterstaat over 2007.

#### *Percentage overhead*

Het percentage overhead wordt berekend door de bezetting van de overhead in fte's per 31 december 2007 te delen door de totale bezetting in fte's per 31 december 2007.

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2007 (bedragen x € 1 000)			
	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten</b>			
Opbrengst moederdepartement	1 841 032	2 419 698	578 666
Opbrengst overige departementen	–	6 251	6 251
Opbrengst derden	80 315	70 109	– 10 206
Rentebaten	800	3 168	2 368
Bijzondere baten	5 000	46 486	41 486
Exploitatiebijdrage	–	–	–
<b>Totaal baten</b>	<b>1 927 147</b>	<b>2 545 711</b>	<b>618 564</b>
<b>Lasten</b>			
Apparaatskosten			
* personele kosten	729 000	768 141	39 141
* materiële kosten	252 351	286 724	34 373
Onderhoud	830 079	1 385 291	555 212
Rentelasten	10 821	9 098	1 723-
Afschrijvingskosten			
* materieel	100 810	48 424	– 52 386
* immaterieel	1 536	1 737	201
Dotaties voorzieningen	2 550	4 783	2 233
Bijzondere lasten	–	32 601	32 601
<b>Totaal lasten</b>	<b>1 927 147</b>	<b>2 536 798</b>	<b>609 651</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>–</b>	<b>8 913</b>	<b>8 913</b>

## Toelichting verantwoordingsstaat

### Baten

#### *Opbrengst Verkeer en Waterstaat*

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van Rijkswaterstaat die verband houden met de aanleg en onderhoud van infrastructuur;
- capaciteit de Rijkswaterstaat levert in het kader van de kennis- en adviestaken.

De toename van de opbrengsten van het moederdepartement ten opzichte van de begroting worden in belangrijke mate veroorzaakt door de toevoeging van middelen ten behoeve van de intensivering van het Beheer en Onderhoud op de netwerken en de overdracht van drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal aan de gemeente Amsterdam.

#### *Opbrengsten overige departementen*

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen uit hoofde van activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd. In 2007 betreft het een opbrengst van SenterNovem (EZ).

#### *Opbrengsten derden*

De lagere opbrengsten derden zijn onder andere veroorzaakt door lagere opbrengsten uit hoofde van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater en opbrengsten uit schaderijdingen en schadevaren.

#### *Bijzondere baten*

De bijzondere baten zijn hoger dan begroot. De oorzaak is dat naast boekwinsten op vaste activa ook vrijval van reserveringen (te betalen vakantie-dagen, reservering overwerk) en vrijval in de voorzieningen (w.o. onderhoud gebouwen en vaartuigen) heeft plaatsgevonden.

### **Lasten**

#### *Personele lasten*

De personele lasten zijn per saldo hoger dan begroot. Enerzijds is er sprake van lagere eigen personeelskosten door een hoge uitstroom van medewerkers en werving- ondanks intensieve wervingsacties- op de huidige arbeidsmarkt moeizaam is gebleken.

Anderzijds zijn de kosten voor inhuur fors hoger dan begroot door onder meer het geschetste capaciteitstekort op te vangen met tijdelijk personeel.

#### *Onderhoud*

De hogere kosten op onderhoud zijn met name het gevolg van de intensivering van het beheer en onderhoud om het achterstallig onderhoud in te lopen en de gerealiseerde afkoop van de Veren Noordzeekanaal.

#### *Rentelasten*

De lagere rentelasten zijn onder andere het gevolg van het opvragen van minder leningen dan begroot.

#### *Afschrijvingskosten*

Als gevolg van lagere investeringen dan begroot, zijn ook de afschrijvingen lager. Daarnaast is de afschrijving (ineens) van de vliegtuigen kustwacht (ivm overdracht aan Defensie) verantwoord onder de post bijzondere lasten.

#### *Dotaties voorzieningen*

De dotatie aan de voorzieningen hangt geheel samen met de statische toevoeging in verband met dubieuze debiteuren. Deze toevoeging wordt bepaald op basis van ouderdom.

De dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren is toegelicht bij de debiteuren. De dotaties aan de voorzieningen groot onderhoud hebben betrekking op de gemiddelde jaarlast regulier groot onderhoud aan gebouwen en vaartuigen.

#### *Bijzondere lasten*

Dit betreft kosten die niet uit de reguliere bedrijfsuitoefening voortvloeien (zoals boekverliezen op activa).

#### *Bijzondere lasten*

De post bijzondere lasten bestaat in belangrijke mate uit de afboeking van de vliegtuigen kustwacht vanwege de overdacht (om niet) aan het Ministerie van Defensie.

**Kasstroomoverzicht voor het jaar 2007**  
Bedragen in EUR1000

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2007</b>	<b>20 980</b>	<b>201 288</b>	<b>180 308</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>84 023</b>	<b>- 90 555</b>	<b>- 174 578</b>
Totaal investeringen (-/-)	- 135 000	- 83 598	51 402
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	25 349	25 349
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 135 000</b>	<b>- 58 249</b>	<b>76 751</b>
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 102 346	- 56 529	45 817
Beroep op leenfaciliteit (+)	135 000	35 529	- 99 471
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>32 654</b>	<b>- 21 000</b>	<b>- 53 654</b>
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2007 (=1+2+3+4)</b>	<b>2 657</b>	<b>31 484</b>	<b>28 827</b>

### **Toelichting Kasstroomoverzicht**

#### *Operationele kasstroom*

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2007 uit de reguliere bedrijfsvoering. De negatieve kasstroom wordt met name veroorzaakt door de forse afname van de post crediteuren en de reeds uitgevoerde werkzaamheden BenO waartegenover nog geen ontvangsten staan.

#### *Investeringskasstroom*

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. Deels door lagere investeringen dan begroot en hogere desinvesteringen is de investeringskasstroom lager.

#### *Financieringskasstroom*

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van het agentschap, te weten:

- Beroep op de leenfaciliteit;
- Aflossingen op leningen.

Door een lager beroep op de leenfaciliteit en minder aflossingen op leningen is de totale financieringskasstroom lager.

## Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

Balans per 31 december 2007 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (bedragen x € 1 000)		
	Balans t	Balans t-1[1]
<b>Activa</b>		
Immateriële activa	2 812	247
Materiële activa	2 687	1 642
* grond en gebouwen	–	–
* installaties en inventarissen	52	26
* overige materiële vaste activa	2 635	1 616
Voorraden	–	–
Debiteuren	3 902	4 737
Nog te ontvangen	9 078	12 512
Liquide middelen	5 553	–
<b>Totaal activa</b>	<b>24 032</b>	<b>19 139</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	– 2 565	
* verplichte reserves	2 812	247
* onverdeeld resultaat	– 6 044	
Leningen bij het MvF	6 009	1 889
Voorzieningen	654	799
Crediteuren	7 150	4 443
Nog te betalen	16 015	11 759
<b>Totaal passiva</b>	<b>24 032</b>	<b>19 139</b>

Onder immateriële vaste activa is voor 2 706 k€ zelfontwikkelde software in aanbouw opgenomen.

Voorwaarde voor de registratie onder (immateriële) vaste activa in aanbouw is, dat de betreffende activa nog niet in gebruik zijn genomen. Deze post betreft het te activeren gedeelte van het Informatieplan. De (ontwikkel-)kosten die geactiveerd worden onder vaste activa in aanbouw dienen uiteindelijk te leiden tot activeerbare softwareproducten waarna de verschillende activa in aanbouw aan de immateriële activa kunnen worden toegevoegd. Vanaf het moment van ingebruikname wordt een aanvang genomen om een activum af te schrijven.



**Staat van Baten en Lasten voor het jaar 2007**  
Bedragen x € 1000

Omschrijving	Oorspronkelijk vast-gestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vast-gestelde begroting
<b>Baten</b>			
Opbrengst moederdepartement	65 334	72 429	7 095
Opbrengst overige departementen	0	0	0
Opbrengst derden	25 471	21 570	- 3 901
Rentebaten	0	262	262
Buitengewone baten	0	714	714
Exploitatiebijdrage	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>90 805</b>	<b>94 975</b>	<b>4 170</b>
<b>Lasten</b>			
Apparaatskosten			
* personele kosten	59 980	75 241	15 261
* materiële kosten	29 999	23 693	- 6 306
Rentelasten	68	48	- 20
Afschrijvingskosten			
* materieel	613	726	113
* immaterieel	145	141	- 4
Dotaties voorzieningen		94	94
Buitengewone lasten		1 077	1 077
<b>Totaal lasten</b>	<b>90 805</b>	<b>101 020</b>	<b>10 215</b>

## Baten

### *Opbrengst Moederdepartement (72 429 k€)*

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie V&W verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor de producten:

- Inspectie en handhaving;
- Kennis, advies en berichtgeving.

De opbrengst is in 2007 maandelijks direct als omzet verantwoord, conform de beoogde uitvoering van het Jaarplan.

De Inspectie heeft na het opstellen van de oorspronkelijke begroting meer taken van het moederdepartement opgedragen gekregen. Deze mutaties zijn in de supplettoire begrotingen van 2007 opgenomen.

### *Opbrengst derden (21 570 k€)*

De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van de producten «toelating en continuering» (T&C) in rekening gebrachte tarieven. De opbrengst derden is achter gebleven bij de oorspronkelijk vastgestelde begroting als gevolg van een tegenvallende vraag uit de markt naar deze producten. De producten die hieraan de grootste bijdragen hebben geleverd zijn:

- digitale tachograafkaarten
- certificatie binnenvaart
- erkenningen

### *Rentebaten (262 k€)*

De rentebaten betreffen de opbrengsten over het saldo op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding.

#### *Buitengewone baten (714 k€)*

De post buitengewone baten betreft correcties op de openingsbalans als gevolg van de stelselwijziging om de werkelijk gerealiseerde omzet te verantwoorden.

Het betreft hier met name omzet welke volgens het realisatieprincipe in 2008 gerealiseerd is, maar waarvan de ontvangsten in voorgaande dienstjaren hebben plaatsgevonden. Bij normale bedrijfsvoering volgens een bestendige gedragslijn is hier geen sprake van.

#### **Lasten**

De Apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten in 2007.

#### *Personele kosten (75 241 k€)*

De personele kosten zijn 15,4 m€ hoger dan oorspronkelijk begroot. Dit verschil is te verklaren door de onderstaande vier componenten:

- De personele kosten zijn door extra opgedragen taken gestegen.
- De wijziging in rubricering als gevolg van de stelselwijziging heeft geleid tot een aanpassing van de personele kosten.
- Doordat niet alle geplande investeringen immateriële vaste activa geactiveerd konden worden, kwamen deze kosten direct ten laste van de kostensoort inhuur/uitbesteding en leidden daarmee tot hogere personeelslasten.
- De Inspectie heeft in 2007 extra ingehuurd.

De bezetting is 1% hoger dan de toegestane formatie (972 fte ten opzichte van 963 fte).

#### *Materiële kosten (23 693 k€)*

De materiële kosten zijn 6,5 m€ lager dan oorspronkelijk begroot. Dit verschil is te verklaren uit de volgende componenten:

- Een wijziging in rubricering als gevolg van de stelselwijziging heeft geleid tot een verlaging van de materiële kosten.
- Naar aanleiding van de tussentijdse rapportage is er een extra agentschapsbijdrage door het moederdepartement verleend.
- De kosten van de Shared-Service-Organisatie zijn hoger uitgevallen dan begroot.
- De uitbestedingskosten en de bureau-, voorlichting-, en huisvestingskosten zijn lager uitgevallen.

#### *Rentelasten (48 k€)*

De rentelasten hebben betrekking op de initiële lening uit de openingsbalans.

#### *Afschrijvingskosten (867 k€)*

De afschrijvingslasten zijn hoger dan oorspronkelijk begroot. Dit verschil is te verklaren doordat in de oorspronkelijke begroting geen rekening is gehouden met nieuw aan te schaffen activa.

#### *Dotaties voorzieningen (94 k€)*

Deze post betreft de dotaties die gedaan zijn bij het vaststellen van de voorziening dubieuze debiteuren en bij de voorziening oud-wachtgelders.

#### *Buitengewone lasten (1 077 k€)*

De post buitengewone lasten betreft correcties op de openingsbalans als gevolg van de stelselwijziging om de werkelijk gerealiseerde omzet te verantwoorden. Het gaat hier om kosten betrekking hebben op 2007, maar

waarmee geen rekening is gehouden aan het begin van het boekjaar.  
Tevens is hierin een aantal nagekomen posten verwerkt.

### Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2007 Bedragen x € 1 000			
Omschrijving	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2007</b>		0	0
2. <i>Totaal operationele kasstroom</i>	759	5 908	5 149
Totaal investeringen (-/-)	0	- 4 477	- 4 477
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0
3. <i>Totaal investeringskasstroom</i>	0	- 4 477	- 4 477
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	- 1 889	- 1 889	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 759	- 1 244	- 485
Beroep op leenfaciliteit (+)	1 889	7 253	5 364
4. <i>Totaal financieringskasstroom</i>	- 759	4 120	4 879
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2007 (=1+2+3+4)</b> (maximale roodstand 0,5 mln. euro)	<b>0</b>	<b>5 551</b>	<b>5 551</b>

Het positieve saldo per jaareinde wordt vooral verklaard door een te hoog afgesloten lening en het feit dat een grote crediteur nog niet is betaald. Tevens staat er voor BoordComputerTaxi bijna 4 m€ gereserveerd. Zonder deze twee posten zou het saldo negatief zijn hetgeen meer aansluit bij het gerealiseerde resultaat in 2007.

**Toezichtrelaties**

In 2007 is de door het kabinet geëntameerde doorlichting (Commissie Gerritse) van zelfstandige bestuursorganen (zbo's) afgerond. Voor de zbo's die onder de minister van Verkeer en Waterstaat ressorteren heeft het kabinet besloten tot een sanering van een aanzienlijk aantal zbo's en tot een uniformering en aanscherping van de ministeriële verantwoordelijkheid voor de voornaamste zbo's.

Daarnaast heeft het kabinet in 2007 de Rijksdienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Luchtverkeersleiding Nederland LVNL opgenomen in de personeelsreductie uit het programma Vernieuwing Rijksdienst. De minister heeft betrokken organisaties gevraagd een plan van aanpak op te stellen voor de reductie. De minister heeft geen formeel-juridische middelen om een personeelsreductie af te dwingen.

DGTL heeft in 2007 haar achterstand in toezichtvisies ingelopen. Voor alle zbo's binnen het DGTL-domein is een toezichtvisie vastgesteld. Uitzondering hierop is de toezichtvisie voor de stichting Vaarbewijzen en Marifoon Examens (VAMEX) die begin 2008 formeel wordt vastgesteld.

*Innovam/IBKI*

In 2007 is een tariefverlaging van vijf procent vastgesteld voor de APK-examens. Deze tariefverlaging was mogelijk als gevolg van een efficiëntere inrichting van de dienstverlening. De tarieven voor de examens in het kader van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen zijn in 2007 niet gewijzigd. Op de uitvoering van de examens Wet Rijonderricht Motorvoertuigen, keurmeester APK en installateur LPG wordt toezicht uitgeoefend door zogenoemde Rijksgecommitteerden. Uit de verslagen van de Rijksgecommitteerden WRM en APK is gebleken dat de examens op een goede wijze worden uitgevoerd en zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen. Het aantal klachten over de taakuitvoering is in 2006 ten opzichte van 2005, als gevolg van verdere verbeteringen in het administratieve proces en een toegenomen openheid over de uitvoering van de examens verder afgenomen. Relatief gezien is het aantal klachten zeer beperkt. Voor de uitvoering van de publieke taken is geen afzonderlijke reserve gecreëerd.

Aangezien Innovam/IBKI tariefgefinancierd is, zijn in de begroting en het jaarverslag van VenW geen ramingen en realisaties opgenomen.

*Dienst Wegverkeer (RDW)*

De tarieven voor 2008 zijn vastgesteld en goedgekeurd. Voor 2008 is sprake van een gemiddelde tariefdaling van 2,2 procent. Dit wordt bereikt door een groot aantal tarieven op een gelijk niveau te houden ten opzichte van 2007 en enkele tarieven te verlagen. De gemiddelde tariefverlaging kan onder andere worden gerealiseerd vanwege het feit dat de RDW zich voor 2008 wederom een efficiencytaakstelling oplegt. Bij de goedkeuring van de tarieven zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen. De begroting en het Financieel Meerjarenbeleidsplan zijn eveneens goedgekeurd.

Ten aanzien van de jaarrekening 2006, waarover een goedkeurende accountantsverklaring is afgegeven, zijn geen bijzonderheden te melden. Uit het jaarverslag 2006 van de RDW blijkt dat wederom sprake is geweest van een toename van het aantal activiteiten/handelingen. Nagenoeg alle prestatie-indicatoren, over o.a. wacht- en doorlooptijden en steekproef-

percentages, vielen in 2006 (ruim) binnen de gestelde afspraken. Het aantal klachten, bezwaarschriften en Nationale Ombudsmanzaken is in 2006 ten opzichte van 2005 in absolute aantallen iets toegenomen. Gelet op de toename van het aantal activiteiten en de invoering van een aantal nieuwe maatregelen, is deze ontwikkeling niet zorgwekkend. Daarnaast geldt dat de Raad van Toezicht de ontwikkeling nauwlettend volgt.

In 2007 is de totale omvang van de reserves ten opzichte van 2006 toegenomen. Als gevolg van het wegvallen van de noodzaak voor de bestemmingsreserve APK/importkeuringen, is er sprake van een overreserve. Afgesproken is dat de RDW deze reserve zal afbouwen in de periode 2009-2011 en dat voor de zomer 2008 een plan van aanpak voor de afbouw van deze reserve door de RDW zal worden opgesteld, waarbij de ontwikkeling van het exploitatiesaldo 2008 wordt meegenomen. Indien blijkt dat de realisatie in 2008 zich positiever ontwikkelt dan de raming, zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om de beoogde afbouw van de overreserve te borgen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan tussentijdse tariefverlaging.

In de begroting van VenW zijn geen ramingen opgenomen ten aanzien van deze tariefgefinancierde zbo. Om die reden is het niet zinvol om hier een overzicht van de realisatie op te nemen. Voor een nader beeld van de financiële realisatie van de RDW wordt verwezen naar het jaarverslag (2007) van de RDW, dat in juni zal verschijnen.

#### *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*

De tarieven zijn voor het jaar 2008 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant. De eerder door de Staat der Nederlanden met het CBR gesloten overeenkomst d.d. 15 november 2001 is in 2007 in ongewijzigde vorm verlengd tot 31 december 2008. In deze overeenkomst zijn onder meer de bepalingen opgenomen ten aanzien van de taken van het CBR, het bijhouden van een transparante administratie, de wederzijdse informatieplicht, de beveiliging van gegevens, het jaarverslag en de jaarrekening. Ook het Controleprotocol is verlengd tot 31 december 2008. In het Controleprotocol zijn zowel de algemene uitgangspunten als de specifieke vereisten vermeld die bij de uitvoering van de controle van de jaarrekening en het jaarverslag in aanmerking dienen te worden genomen.

Ten aanzien van de jaarrekening 2006, waarover een goedkeurende accountantsverklaring is afgegeven, zijn geen bijzonderheden te melden. Het aantal klachten in 2006 ten opzichte van 2005 vertoont een lichte stijging. De belangrijkste oorzaken hiervoor waren de toename van de wachttijden voor de praktijkexamens B en de toename van de wachttijden voor de eigen verklaringen. Het CBR heeft, in overleg met de branche, passende maatregelen getroffen om de wachttijden zo spoedig terug te dringen. Deze maatregelen hebben inmiddels geleid tot een afname van de wachttijden.

Het aantal bezwaarschriften is in 2006 ten opzichte van 2005 iets afgenomen. De bezwaarschriften hebben met name betrekking op de medische beoordelingen door het CBR (zowel bij Vorderingen, als in de Eigen Verklaring-procedure). In 2007 is de totale omvang van de reserve iets toegenomen als gevolg van een positief exploitatieresultaat. In de begroting van VenW zijn geen ramingen opgenomen ten aanzien van deze tariefgefinancierde zbo. Om die reden is het niet zinvol om hier een overzicht van de realisatie op te nemen. Voor een nader beeld van de finan-

ciële realisatie van het CBR wordt verwezen naar het jaarverslag (2007) van het CBR, dat in juni zal verschijnen.

#### *ProRail*

Per 1 januari 2005 zijn Railverkeersleiding, Railned en Railinfrabeheer gefuseerd tot één bedrijf, ProRail bv. De relatie Staat – ProRail is per die datum gebaseerd op de spoorwegwet en de (beheer)concessie die op grond van de Spoorwegwet per 1 januari 2005 aan ProRail is verleend. ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor Beheer en Instandhouding. Deze subsidie is gebaseerd op de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Verder is de Staat honderd procent aandeelhouder in ProRail (via RIT). ProRail is een RWT. Voor ProRail is in 2006 een nieuwe toezichtvisie opgesteld en geaccordeerd. In 2007 is gewerkt aan de opzet van programmatisch toezicht ter verdere professionalisering van het toezicht. Het tekort op de egalisatierekening voor exploitatiebijdragen is in 2006 toegenomen van € 44 miljoen negatief tot € 45 miljoen negatief. Bovendien is de egalisatierekening als gevolg van een stelselwijziging vanaf de jaarrekening 2006 onderdeel van de post overlopend passief. De jaarrekening ProRail 2007 wordt eind april 2008 in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besproken. In de beheerconcessie zijn bepalingen met betrekking tot de migratie van ProRail naar outputsturing opgenomen. Eind 2005 is door ProRail een programmaplan Outputsturing gepresenteerd. Eind 2007 is dit traject afgerond. Het onderzoeksbureau HCG heeft onderzocht of ProRail aan de eisen uit de concessie heeft voldaan; het antwoord was positief. De minister heeft op grond daarvan besloten vanaf 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing.

#### *Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*

De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapport (d.d. 7 oktober 2004, Kamerstuk 2004–2005, 29 825, nr. 2) aangaande het toezicht op het functioneren van de LVNL 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 de 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 V&W. Ten einde invulling te geven aan een gestructureerde beleidsmatige aansturing is in 2007 de Beleidskaderbrief verder ontwikkeld als instrument om de beleidsmatige aansturing naar LVNL vorm te geven. Dit initiatief wordt door alle stakeholders als een zeer positieve ontwikkeling onderschreven.

Het doorvoeren van heldere functiescheiding tussen beleid en toezicht op LVNL heeft in 2007 veel aandacht gekregen. De vorming van een separate toezichthouder (NSA: National Supervisory Authority) volgens Europees model is daarbij voltooid. De NSA is als toezichthouder inmiddels volledig operationeel waardoor functiescheiding en het toezicht op LVNL verder zijn verbeterd. Door de NSA is op aanvraag van LVNL een certificeringstraject opgestart hetgeen tot gevolg heeft gehad dat LVNL in 2007 de status van gecertificeerde Air Navigation Service Provider (ANSP) heeft verworven en daarmee voldoet aan de vereisten die zijn gesteld op het gebied van de Europese regelgeving.

Eind 2005 is de evaluatie van de LVNL (Kamerstuk 2005–2006, 30 398, nr. 1) – vijf jaar na inwerkingtreding van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart – afgerond. Het algemene beeld van de werking en doeltreffendheid van de LVNL is dat de organisatie een goede prestatie levert tegen aanvaardbare kosten en zich openstelt voor kritiek. Dit beeld is ook van toepassing

voor 2007. De LVNL is zich bewust van haar positie als overheid met verantwoordelijkheid voor de publieke belangen, en tevens als dienstverlener aan en met de luchtvaartsector, en probeert zo verantwoord mogelijk invulling te geven aan de opgaven die dit met zich mee brengt.

Het overleg van de Raad van Toezicht van de LVNL heeft in 2007 regelmatig plaatsgevonden. Voor VenW is er een waarnemer in de Raad van Toezicht. De aandacht van de Raad was gericht op reductie van de (personeels)kosten en efficiëntie van de bedrijfsvoering. Overige belangrijke onderwerpen in 2007 waren het Kabinetsstandpunt Schiphol en Mainport ontwikkeling, de internationale ontwikkelingen ingevolge Single European Sky (SES) en de positionering van LVNL gegeven deze ontwikkelingen, invoering Europese tarievenverordening, de ontwikkeling van de regionale dienstverlening, de verdere verbetering van de prestaties van LVNL en civiel- militaire samenwerking en integratie.

In 2007 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 in 2007 door de LVNL ingediende begroting voor het jaar 2008 is goedgekeurd. Tevens is goedkeuring verleend aan het voorgestelde tarief voor het jaar 2008 voor de terminal (plaatselijke) heffing en voor de helikopterheffing. Voor de goedkeuring van het tarief voor de en-route heffing is overeenkomstig de vaststellingsprocedure het tariefvoorstel gedaan in Eurocontrol-verband. Het tarief van het en-route verkeer daalt met ca. 1,1 procent. Ten behoeve van het plaatselijke (terminal) verkeer wordt een tariefstijging van 3,5 procent voorzien. Vermeldenswaardig hierbij is om te vermelden dat gezien de invoering van de Europese tarievenverordening een goede vergelijking met het oude plaatselijk tarief moeilijk is te maken. Het tarief ten behoeve van de helikopters stijgt met 14,6 procent in verband met het verhogen van het veiligheidsniveau.

De Jaarrekening 2006 is in 2007 met goedkeurende accountantsverklaring en rechtmatigheidsverklaring aan Verkeer en Waterstaat ter informatie aangeboden.

#### *Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*

Medio 2007 is een nieuw automatiseringssysteem geïntroduceerd met het oog op verdere stroomlijning van de procedures. Voorts is aan de Tweede Kamer meegedeeld dat de NIWO onder de werking van de Kaderwet zbo's zal worden gebracht (Kamerstuk 2007–2008 *PM* d.d. 17 januari 2008).

#### *Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX)*

Per 1 januari 2007 is de VAMEX aangewezen als exameninstelling voor het klein vaarbewijs. De VAMEX is daarbij een traject gestart dat moet leiden tot een kwaliteitsverbetering van zowel de examenorganisatie als van de examens. Een van de al gerealiseerde veranderingen is de overgang van collectieve schriftelijke examens naar individuele beeldschermexamens. Daardoor is de VAMEX er in geslaagd de tarieven voor de examens met ingang van 1 juli 2007 met € 5 te verlagen.

In de inmiddels goedgekeurde begroting voor 2008 is een verdere daling van de tarieven met € 5 voorzien per 1 juli 2008 en is een ingrijpende reorganisatie beschreven die per 1 januari 2009 wordt geïmplementeerd.

Hieronder volgt een overzicht van zbo's en rwt's die onder de minister van VenW ressorteren. Hierbij wordt tevens aangegeven aan welke beleidsdoelstellingen deze organisaties bijdragen.



Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikelen	Raming	Realisatie	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01			www.rdw.nl
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	X	Luchtverkeersbegeleiding	35.03.02			www.lvnl.nl
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	X	X	afnemen div. mobiliteitsexamens	32.01	6 000	6 823	www.cbr.nl
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)	X	X	afgeven vergunningen	35.04.04			www.niwo.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)	X	X	slottoewijzing	n.v.t.			www.slotcoördination.nl
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)	X	X	afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.		www.ibki.nl	
stichting Vaarbewijzen en Marifoon Examens (VAMEX)	X	X	afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.			www.vamex.nl
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart Havenbeheerders	X	X	div. bevoegdheden	n.v.t.		n.v.t.	
	X	X	zorgdragen voor ontvangst-richtingen voor scheepsafval	33.02.02			div.
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	havenverkeersleiding	33.02.02			www.portofrotterdam.com
Nationale Loodsencorporatie (NLC)	div	div	beloofden van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	beloofden van schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
Klassebureau art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965	X	X	klassificeren van schepen	n.v.t.		div.	
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	X	X	keuren pleziervaartuigen	n.v.t.		div.	
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	X	X	keuren scheepsuitrusting	n.v.t.		div.	
Keuringsartsen Scheepvaart	X	X	medische keuring	n.v.t.		div.	
APK-erkenninghouders	X	X	keuren motorvoertuigen	n.v.t.		div.	
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)	X	X	inschrijven eigen vervoer	34.01.06			www.siev.nl
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen	X	X	afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.		n.v.t.	
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen	X	X	afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.		n.v.t.	
Commissie Stuurliedenexamens	X	X	afnemen examens stuurlieden	n.v.t.		n.v.t.	
Commissie Zeevisvaartexamens	X	X	afnemen examens zeevisvaart	n.v.t.		n.v.t.	
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)	X	X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.	
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)	X	X	afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.		n.v.t.	
Examencommissies luchtvaart	X	X	afnemen luchtvaartexamens	n.v.t.		n.v.t.	
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht	X	X	adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	33.01			n.v.t.
Examencommissies Loodsen	X	X	afnemen loodssexamens	33.02.02			n.v.t.
Commissie van Beroep Loodssexamens	X	X	beroepsinstantie loodssexamens	33.02.02			n.v.t.

Naam organisatie	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikelen)	Raming	Realisatie	URL
Dienst Wegverkeer (RDW)	X	X	keuren en registreren voertuigen/onderdelen	32.01			www.rdw.nl
Commissie voor Beroep WRM 1993		X	beroepsinstantie examens rij-instructuur	n.v.t.			n.v.t.
HISWA-vereniging	X	X	afgeven fabriekscodes	n.v.t.			www.hiswa.nl
Stichting Scheeps Afvalstoffen Binnenvaart (SAB)	X	X	afgeven olieafgifteboekje	36.04.03			www.sabni.nl
ProRail	X		beheren spoorinfrastructuur	13.02.	1 254 113	1 367 360	www.prorail.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		faciliteren beloodsen schepen	33.02.02			www.loodswezen.nl
NV Westerscheldetunnelmaatschappij	X		exploiteren westerscheldetunnel	n.v.t.			www.westerscheldetunnel.nl
NV Luchthaven Schiphol	1		div	35.01			www.schiphol.nl
Regionale luchthavens <sup>2</sup>	X		div	35.01.05			div.

<sup>1</sup> Over de status van Schiphol als RWT zal de Algemene Rekenkamer zich nog uitspreken.

<sup>2</sup> Met de invoering van het wetsvoorstel RRKL zullen de regionale luchthavens geen RWT meer zijn

### Inleiding

De Algemene Rekenkamer (AR) sprak in haar rapport bij het jaarverslag (RJV) 2006 (Kamerstuk 2006–2007, 31 031 XII, nr. 2) een oordeel uit over het financieel en materieel beheer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Volgens de AR is de bedrijfsvoering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2006 achteruitgegaan ten opzichte van 2005. Dit wordt mede veroorzaakt door het grote aantal gelijktijdige veranderingen binnen het ministerie. Na de zomer van 2006 is het ministerie een verbeterproces gestart dat volgens de AR goed verloopt. De AR verwacht dan ook dat de onvolkomenheden in 2007 kunnen worden opgelost.

De AR constateert vier specifieke onvolkomenheden in het financieel en materieel beheer over 2006:

1. Het financieel en materieel beheer bij de Inspectie VenW.
2. Het verplichtingenbeheer.
3. Contractbeheer.
4. Nieuw financieel systeem.

De aanpak van de onvolkomenheden is geborgd in de reguliere managementjaarplancycclus en over de voortgang is gedurende het jaar gesproken in het auditcomitee. Hieronder wordt aangegeven welke maatregelen t.a.v. de geconstateerde onvolkomenheden zijn genomen. Tevens wordt kort ingegaan op reviews op RWT's.

### Onvolkomenheden

#### **Ad 1. Het financieel en materieel beheer bij de Inspectie VenW**

De AR constateerde aandachtspunten in het financieel en materieel beheer van de Inspectie VenW. De aandachtspunten zijn: de totstandkoming van de financiële verantwoording, de volledigheid van de ontvangsten, het contractbeheer kleine contracten en het beheer wagenpark.

#### *Financiële verantwoording*

De Inspectie VenW heeft in 2007 het financieel en materieel beheer op orde gebracht. Elk kwartaal werd vanuit de financiële administratie een financiële kwartaalrapportage (verantwoordingsrapportage) opgemaakt. Deze rapportage werd intern beoordeeld alsof het een jaarafsluiting betrof. Op basis van die beoordelingen zijn verbeteracties voor het financieel beheer uit- en doorgevoerd.

#### *Ontvangsten*

In 2007 werden 97% van de derden-opbrengsten door middel van verbandscontroles, proceduretesten en reviews gecontroleerd. Het eindoordeel van deze controles is dat de Inspectie VenW in control is ten aanzien van deze opbrengststroom.

#### *Contracten*

In 2007 zijn de openstaande financiële verplichtingen opgeschoond en aangesloten op het contractenregister. Daarmee heeft de Inspectie VenW thans een betrouwbaar en actueel inzicht in stand van haar financiële verplichtingen. In 2007 werd ook het inkoopproces sterk verbeterd. De tijdigheid van het afsluiten van de contracten is nog een aandachtspunt. De prestatieverklaringen werden in 2007 in het algemeen tijdig afgegeven. Hierdoor was de Inspectie VenW in staat om op tijd te betalen en de kosten aan de juiste periode toe te rekenen.

#### *Beheer wagenpark*

In 2007 heeft de Inspectie VenW de administraties van de dienstvoertuigen verder opgeschoond en op elkaar aangesloten. Uit de afsluitende inventarisatie zijn geen onvolkomenheden naar voren gekomen.

### **Ad 2. Het verplichtingenbeheer**

Ten aanzien van het verplichtingenbeheer oordeelde de AR in 2005 nog dat er sprake was van een ernstige onvolkomenheid. Door de verbeteringen die in het verplichtingenbeheer zijn doorgevoerd in 2006, is de tekortkoming over 2006 teruggebracht tot een onvolkomenheid. De AR vraagt aandacht voor de bestendinging van deze verbeteringen. Het beheer van kleine verplichtingen is volgens de AR nog ontoereikend.

#### *Bestendinging*

In 2007 is gewerkt aan behoud en een verdere uitbouw van de in gang gezette verbeteringen door voorlichting van medewerkers, monitoring van processen en de uitvoering van controles. Daarnaast is het project inkoopdossier van start gegaan. Dit is een pilot binnen het VenW-brede programma inkoopondersteuning. Het project maakt het mogelijk om in een eerder stadium verplichtingen vast te leggen en te monitoren. Na evaluatie in april 2008 zal besloten worden over de implementatie en doorontwikkeling van het inkoopdossier binnen heel VenW.

#### *Kleine verplichtingen*

De regelgeving voor het beheer van kleine verplichtingen (onder € 50 000,-) is in het kader van het project Vereenvoudiging Financieel Beheer, verregaand vereenvoudigd. Dit levert in belangrijke mate een bijdrage aan het oplossen van de gesignaleerde problematiek met betrekking tot de tijdige vastlegging van de kleinere verplichtingen. Ook lopen interne administratieve lasten terug en zal naar verwachting efficiencywinst geboekt worden.

### **Ad 3. Contractbeheer**

In haar rapport komt de AR tot het oordeel dat onvoldoende toezicht op de naleving van prestatiebestekken, innovatieve contracten en urencontracten wordt gehouden. Daardoor is het bijvoorbeeld niet altijd duidelijk of met aannemers alle gemaakte afspraken zijn nagekomen.

#### *Innovatieve contracten*

Innovatieve contractvormen worden door Rijkswaterstaat gehanteerd bij uitvoeringstaken op het gebied van aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur. Het betreft hier prestatiecontracten, design-build-finance-maintenance (DBFM) contracten, alliantiecontracten en design en constructcontracten onder systeemgerichte contractbeheersing (SCB). Voor deze contractbeheersing zijn in 2007 zowel structurele als incidentele verbetermaatregelen getroffen. Zo is onder andere ingezet op standaardisatie van besteksteksten, beheersplannen en omgang met deze contractvormen door betrokken medewerkers. Een groot deel van de verbetermaatregelen hebben zich gericht op training en opleiding van medewerkers in de relatief nieuwe vormen van contractbeheersing. De effecten van de verschillende maatregelen hebben merkbaar geleid tot verbeterde contractbeheersing. Dat neemt niet weg dat met name de onderbouwing van de prestatieverklaring en specifiek bij prestatiecontracten de omgang met kortingen (contractuele boetes) een aandachtspunt blijft. Op deugdelijke contractbeheersing wordt ook in 2008, vanuit het topmanagement, onverminderd gestuurd.

### *Urencontracten*

De AR constateerde over 2006 problemen rond het beheersen van de urencontracten. De net gewijzigde taakverdeling tussen opdrachtgevende directies en de Shared Service Organisatie zorgde voor gebrekkige uitwisseling van kennis over geschikte contractvormen en bijbehorende beheersmaatregelen. Betalingsachterstanden in SAP, veroorzaakt door de invoering van het nieuwe financieel informatiesysteem SAP, zorgden voor achterstanden in de urenverantwoordingen. Met de beheersing van SAP zijn achterstanden in verantwoording ingelopen. Bij het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart is geïnvesteerd in kennis van contractvormen en beheersmaatregelen bij opdrachtgevende directies. Bij het Directoraat-Generaal Personenvervoer is gewerkt met een rappelsysteem. Ook de pilot inkoopdossiers draagt bij aan de oplossing van de problematiek. De pilot ondersteunt opdrachtgevers op systematische wijze in hun contractkeuze en biedt inzicht in de bijbehorende beheersmaatregelen. Er is nog geen inzicht in het structurele effect van deze maatregelen.

### **Ad 4. Nieuw financieel systeem**

De AR heeft geconstateerd dat als gevolg van de implementatie van een nieuw financieel systeem er gedurende 3 kwartalen in 2006 sprake was van betalingsachterstanden en ontbrekende managementinformatie. Reeds in 2006 is extra inspanning geleverd om de problemen die samenhangen met de invoering van SAP op te lossen. De AR constateert in 2006 al dat het herstelproces beheerst is verlopen en dat er geen verhoogd risico is geweest op onrechtmatige betalingen. In 2007 is het herstelproces doorgezet en de situatie is thans genormaliseerd.

### **Reviews op RWT's**

Naast de bovenbeschreven onvolkomenheden constateerde de AR dat er in 2006 geen reviews zijn uitgevoerd op RWT's. De AR gaf aan dat de oorzaak daarvoor lag in de werkdruk die samen hing met de implementatie van de Kaderwet zbo's. De minister heeft aangegeven reviews in de reguliere toezichthandelingen te willen opnemen.

In 2007 is, net als in 2006 veel inspanning geleverd rond de invoering van de Kaderwet zbo's. De Kaderwet zbo's biedt nieuwe (a.o. financiële) toezichtinstrumenten. Opname van reviews in de toezichtshandelingen dient in samenhang met deze nieuwe instrumenten te geschieden. In de tweede helft van 2007 zijn interpretatievragen die rijksbreed speelde rond de nieuwe Kaderwet door een gezamenlijke commissie van de ministeries van BZK en Financiën beantwoord (Commissie Gerritse). Beide vraagstukken kunnen thans in samenhang worden opgepakt.

### 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 2007 vastgesteld op € PM BZK (zie de Mededeling van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van xx februari 2008 in de Staatscourant van xx maart 2008 – Stcrt. 2008, xx, blz. x).

Voor VenW heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen:

Functie	Belastbaar jaarloon 2006	Pensioenafdrachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2006	Totaal 2006	Belastbaar jaarloon 2007	Pensioenafdrachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2007	Ontslagvergoeding	Totaal 2007	Motivering	Opmerkingen
Hoofdingenieur- Directeur adviseur/ specialist	92 226	23 703	115 929	50 738	12 929	209 186	272 853	Ontslag- regeling	
	33 531	6 232	39 763	35 809	6 643	130 978	173 430	Ontslag- regeling	
Afdelingshoofd	85 530	20 013	105 543	47 510	8 423	221 237	268 247	Ontslag- regeling	

Jaarverslag 2007 Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
<b>Programma- en apparaatskosten</b>	
1. Interim-management	6 742
2. Organisatie- en Formatieadvies	8 422
3. Beleidsadvies	14 735
4. Communicatieadvisering	6 146
<b>Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)</b>	<b>36 045</b>
5. Juridisch Advies	5 287
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	8 309
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	11 512
<b>(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)</b>	<b>25 109</b>
8. Uitzendkrachten (formatie & piek)	59 246
<b>Ondersteuning bedrijfsvoering</b>	<b>59 246</b>
9. Inhuur uitvoeringsorganisatie RWS	95 632
<b>Ondersteuning primaire processen RWS</b>	<b>95 632</b>
<b>Totaal uitgaven inhuur cf. opgave jaarverslag (som 1 t/m 9)</b>	<b>216 031</b>

Uitgaven in € 1 000,-.

## Afkortingen

A.	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
AO	= Algemeen Overleg
APK	= Algemene Periodieke Keuring
AR	= Algemene Rekenkamer
ATM	= Air Traffic Management
AVV	= Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AWS	= Archimedes Wave Swing
B.	
BDU	= Brede Doeluitkering
BKL	= Basiskustlijn
BTW	= Belasting Toegevoegde Waarde
BUB	= Bewust Uitgeruste Bestuurder
BuZa	= Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CAEP	= Committee on Aviation Environmental Protection
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CenD	= Centrale Diensten
CO <sub>2</sub>	= Kooldioxide
CW	= Comptabiliteitswet
D.	
DAD	= Departementale Audit Dienst
DB	= Decibel
DBFM	= Design-Build-Finance-Maintenance
DGTL	= Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart
DGP	= Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	= Directoraat Generaal Water
DWW	= Dienst Weg en Waterbouwkunde
E.	
EASA	= European Aviation Safety Agency
EASTO	= European Aviation Safety Training Organization
EATA	= European Association of Transactional Analysis
EBIT	= Energiebesparing in transport
EC	= Europese Commissie
ECE	= Economic Commission for Europe
ECMWF	= European Centre for Medium Range Weather Forecasts
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol
EMS	= Europese Marine Strategie
EMSA	= European Maritime Safety Agency
EOEP	= Earth Observation Enveloppe Programme
EPS	= Eumetsat Polar System
ERA	= European Railway Agency
ERTMS	= European Rail Traffic Management System
ESA	= European Space Agency



ETCS	=	European Train Control System
ETS	=	Emission Trading System
EU	=	Europese Unie
EUMETSAT	=	European Organisation for the exploitation of Meteorological Satellites
EZ	=	Ministerie van Economische Zaken
F.		
FMC	=	Stafdirectie Financiën, Management en Control
G.		
G4	=	Grootste 4 Nederlandse gemeenten
GAIK	=	Gecontroleerde Afgifte en Inname Kentekenplaten
GB	=	General Budget
GHS	=	Global Harmonised System
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GMES	=	Global Monitoring of Environment and Security
H.		
HGIS	=	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HIP	=	Haven Interne Projecten
HIRLAM	=	High Resolution Limited Area Model
HNR	=	Het Nieuwe Rijden
HOI	=	Havenontvangst Installatie
HSL	=	Hogesnelheidslijn
I.		
IBB	=	Innovatieve Biobrandstoffen
IBN	=	Integraal Beheersplan Noordzee
IBO	=	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICAO	=	International Civil Aviation Organization
ICES	=	Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurversterking
ILO	=	International Labour Organization
IMO	=	International Maritime Organization
IPCC	=	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	=	Innovatieprogramma Geluid
IPL	=	Innovatieprogramma Luchtkwaliteit
IVW	=	Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.		
KB	=	Koninklijk Besluit
KE	=	Kilo Eenheid
KIS	=	Kennisinfrastructuur
KLC	=	KLM Cityhopper
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	=	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KPVV	=	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRW	=	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	=	Kiloton (miljoen kilo)
L.		
LIB	=	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	=	Night Level
LNV	=	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

LPG	=	Liquid Petroleum Gas
LVNL	=	Luchtverkeersleiding Nederland
LDen	=	Day-evening-night level
M.		
MAA	=	Maastricht Aachen Airport
MARPOL	=	Maritieme Pollutie
MER	=	Milieu Effect Rapportage
METOP	=	Weersatelliet
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MSG	=	Meteosat Second Generation
MTP	=	Meteosat Transition Program
N.		
NAVO	=	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
NDL	=	Nederland Distributieland
NLR	=	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NMA	=	Nederlandse Mededingingautoriteit
NoMo	=	Nota Mobiliteit
No <sub>x</sub>	=	Stikstofoxiden
NO <sub>2</sub>	=	Stikstofoxide
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSL	=	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSR	=	NS Reizigers
NVLS	=	NV Luchthaven Schiphol
O.		
OAG	=	Official Airline Guide
OCW	=	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OMI	=	Ozone Monitoring Instrument
OSPAR	=	Oslo-Parijs
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PAD	=	Potential Avoidable Damage
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PIV	=	Prestatieindex Veiligheidsberichtgeving
PKB	=	Planologische Kernbeslissing
PM <sub>10</sub>	=	Fijnstof
PMR	=	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PSC	=	Port State Control
pSG	=	Plaatsvervangend Secretaris-Generaal
R.		
RBML	=	Regionale Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RGD	=	Rijksgebouwendienst
RJV	=	Rijksjaarverslag
RIKZ	=	Rijksinstituut voor Kust en Zee
RIS	=	River Information Services
RMC	=	Regionale meld- en coördinatiefunctie
RWS	=	Rijkswaterstaat

RWT	=	Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.		
SCB	=	Systeemgerichte Contractbeheersing
SGIS	=	Stichting Geluidsisolatie Schiphol
SOZ/SOL	=	Stroomlijning Overheidsinterventies Zee- en Luchtvaart
SO <sub>2</sub>	=	Zwaveloxide
SRR	=	Stadsregio Rotterdam
SSO	=	Shared Services Organisatie
STS	=	Stoptonend sein
SWOV	=	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	=	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.		
TAF	=	Terminal Aerodrome forecast
TCI	=	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten
TK	=	Tweede Kamer
TREND	=	Korte Termijn Landingsverwachting
TRG	=	Totaal Risico Gewicht
TSO	=	Technical Standard Order
TVG	=	Totaal Volume Geluid
U.		
UNEP	=	United Nations Environment Programme
V.		
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VEST	=	Veiligheidseisen Spoortunnels
VNK	=	Veiligheid Nederland in Kaart
VOR	=	Verzelfstandigde Organisaties op Rijksniveau
VOS	=	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTS	=	Vessel Traffic Services
VVN	=	Veilig Verkeer Nederland
VWS	=	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.		
WB21	=	Waterbeleid 21e eeuw
WV21	=	Waterveiligheid 21e eeuw
WESP	=	Westerschelde Planner
WMO	=	World Meteorological Organization
Wp2000	=	Wet personenvervoer 2000
WRM	=	Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
WROOV	=	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZSM	=	Zichtbaar, Slim en Meetbaar