

Vergaderjaar 2000–2001

27 700

Financiële verantwoordingen over het jaar 2000

Nr. 27

**FINANCIËLE VERANTWOORDING VAN HET MINISTERIE VAN
VERKEER EN WATERSTAAT (XII) OVER HET JAAR 2000**

Deze financiële verantwoording van het ministerie bestaat uit:

- de rekening van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten, voorzien van een toelichting;
- de op deze rekening aansluitende saldibalans per 31 december 2000, voorzien van een toelichting.

De financiële verantwoordingen van de agentschappen

- Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut;
- Rijksdienst voor Radiocommunicatie; bestaan uit:
 - de rekening van baten en lasten, voorzien van een toelichting;
 - de rekening van kapitaaluitgaven en -ontvangsten, voorzien van een toelichting;
 - de balans per 31 december 2000, voorzien van een toelichting.

Den Haag, 16 mei 2001

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
Woord vooraf	3
Opzet rapportage (leeswijzer)	3
1 Beleidsmatige paragraaf	4
1.1 Beleidsprioriteiten «van Zijl»	4
1.2 Beleids effecten: Voorlopige Uitkomsten 2000	18
1.3 Beleidsmatige terugblik	27
1.3.1 Water	27
1.3.2 Personenvervoer	31
1.3.3 Goederenvervoer	40
1.3.4 Luchtvaart aangelegenheden	45
1.3.5 Post en Telecommunicatie	48
2 Bedrijfsvoeringsparagraaf	53
3 Financiële paragraaf	55
3.1 Verantwoordingsstaat: Rekening	56
3.2 Financiële terugblik op hoofdlijnen	62
3.3 Verdiepingsbijlage: Artikelgew. toelichting	64
Alg. Departementale aangelegenh.	65
Waterstaatsaangelegenheden	71
Personenvervoer	74
Luchtvaart aangelegenheden	84
Goederenvervoer	93
Telecommunicatie en postzaken	98
Meteorologische aangelegenheden	102
3.4 Saldibalans	103
3.4.1 Inleiding	104
3.4.2 Activa-zijde	104
3.4.3 Passiva-zijde	112
Afkortingenlijst	116
Bijlagen:	
Financiële verantwoording agentschappen:	120
1 Rijksdienst voor Radiocommunicatie	122
2 Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	141

INLEIDING

Woord vooraf

Opzet van de rapportage (leeswijzer)

Hoofdstuk 1 betreft het beleidsmatige deel van de verantwoording over 2000.

Hierin wordt eerst verantwoord over de door de «werkgroep van Zijl» gevraagde beleidsprioriteiten op het terrein van VenW.

Daarna zijn de (voorlopige) uitkomsten van een aantal overige beleids-effecten over 2000 opgenomen.

Vervolgens wordt verantwoording afgelegd over de (in het algemeen deel van de memorie van toelichting) in de begroting verwoorde beleidsdoelstellingen.

In *Hoofdstuk 2* wordt ingezoomd op (elementen van) de bedrijfsvoering. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de opmerkingen die de Algemene Rekenkamer bij de verantwoording over 1999 heeft gemaakt.

Hoofdstuk 3 gaat in op de financiën.

Eerst is de (opbouw van de) Rekening opgenomen; een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen begroting en realisatie op artikelniveau. In een aparte leeswijzer is daarbij aangegeven, buiten welke norm verschillen van een toelichting worden voorzien.

Daarna is een Saldibalans verstrekt, waarna de balansrekeningen aan de activa- en passivazijde afzonderlijk van een toelichting zijn voorzien.

De verantwoordingen van de agentschappen RDR en KNMI, die beiden deel uitmaken van de totale Verkeer en Waterstaatverantwoording, zijn uit het oogpunt van presentatie apart bijgevoegd.

1. BELEIDSMATIGE PARAGRAAF

1.1 Beleidsprioriteiten «Van Zijl»

Vooruitlopend op de invoering in 2002 van de nota VBTB (Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording) heeft de werkgroep Financiële Verantwoordingen (onder voorzitterschap van oud PvdA-Kamerlid Van Zijl) zich enkele jaren terug gebogen over mogelijkheden voor een nieuwe stijl van verantwoorden.

De werkgroep heeft daartoe rijksbreed beleidsprioriteiten gedefinieerd. Voor VenW gaat het voor 2000 om:

1. Waterhuishouding;
2. Bereikbaarheid;
3. Modal shift;
 - a. Goederenvervoer;
 - b. Personenvervoer.

Deze zijn hierna per item uitgewerkt.

Het SVV II, waarop de nu opgenomen beleidsprioriteiten ondermeer zijn gebaseerd, zal binnenkort opgevolgd worden door het NVVP (Nationaal Verkeer en Vervoer Plan). Hierbij zullen andere indicatoren worden gehanteerd dan voor het SVV II. Er is daarom voor gekozen om in het kader van «Van Zijl» geen nieuwe indicatoren te ontwikkelen en nieuwe gegevens te gaan verzamelen, maar uit te gaan van bestaande indicatoren en gegevens.

1. Waterhuishouding

Omschrijving	Resultaat 1999	Resultaat 2000
1 Aantal km veilige danwel nog onveilige primaire waterkering <i>Onderscheid:</i> a. Nog nooit voldaan aan veiligheids-eisen Wet op de Waterkering	a. – al uitgevoerde kadeversterkingen Limburg (in km) 146,8 – dijkversterkingen t/m 1998 107,6 – dijkversterkingen 1999 26,7 Totaal gereed t/m 1999 (km) 281,1 Prognoses: – dijkversterkingen 2001 477,8 Prognose: gereed t/m 2000 758,9 – ná 2000 131,9 Totaal 890,8	a. Totaal gereed t/m 1999 281,1 – dijkversterkingen 2000 ¹ 233,0 Totaal gereed t/m 2000 514,1 – dijkversterkingen 2001 en ná 2001 367,7 Totaal 890,8
b. Al eerder aan eisen voldaan. Echter, naar huidig inzicht/nieuwe hydraulische voorwaarden niet meer.	b. – Gerenoveerde Zeeuwse dijkvakken (km) 11,2 – kosten (mln) 61,3 – projectkosten/landelijk onderzoek (mln) 9,4	– Gerenoveerde Zeeuwse dijkvakken (km) 10,2 – kosten (mln), incl. projectkosten/landelijk onderzoek (mln) 62,24
2 De verlaging v.d. maatgevende hoogwaterstand in het rivierengebied, die nodig is om de veiligheid daar handhaven. # was: omvang afvoercapaciteit van grote rivieren	Effect op waterstand in rivierengebied is nihil, omdat nog niet is gestart met verruimen.	In 2000 waren 12 projecten in uitvoering die een waterstandverlagend effect hebben. De effecten variëren tussen de 0,6 mm (Opperduin en Lekdijk-West) en 8 cm (Aakvlaai en Stuweiland Driel). Beiden kunnen niet worden opgeteld omdat de rivierlengte waarover effect merkbaar is, afhangt van aard van de ingreep.
3 Omvang van de rivierverruimingsprojecten (in hectares) # was: aantal m ³ uiterwaarden waar water opgeslagen kan worden bij hoog water.	– gereed gekomen planstudies & inrichtingsplannen (no regret) 10 – aangekochte hectares 4 – ingerichte hectares 0	– aangekochte hectares door VenW 33,5 – ha. ingericht door VenW 160
4 Omvang zandsuppleties, die nodig zijn voor in stand houden van zanderige kust	Totaal 1999 (in m³): 9 419 726 waarvan, – strandsuppleties 7 720 001 – onderwatersuppleties 1 699 725	Totaal 2000 (in m³): 5 809 001 waarvan, – strandsuppleties 4 809 001 – onderwatersuppleties 1 000 000

¹ 233 km. Bron: 13e landelijke Voortgangsrapportage IPO betreffende Deltaplan Grote Rivieren van november 2000: Nadere specificatie volgt in de 11e voortgangsrapportage van de Minister aan de Tweede Kamer die rond 1 april 2001 zal worden uitgebracht.

Toelichting

Ad 1a: Het in 1999 afgegeven getal voor dijkversterkingen van 477,8 km had betrekking op de planning voor 2000. In 2000 is er echter minder gerealiseerd dan gepland, namelijk 233 km. Dit werd onder meer veroorzaakt doordat de werken bij de RWS-directie IJsselmeergebied vertraging hebben opgelopen door de late oplevering van de technische randvoorwaarden. Daarnaast is een aantal projecten vertraagd doordat er eerst explosieven moesten worden opgeruimd. Tenslotte hebben de werken aan de benedenrivieren vertraging ondervonden vanwege bezwaarprocedures.

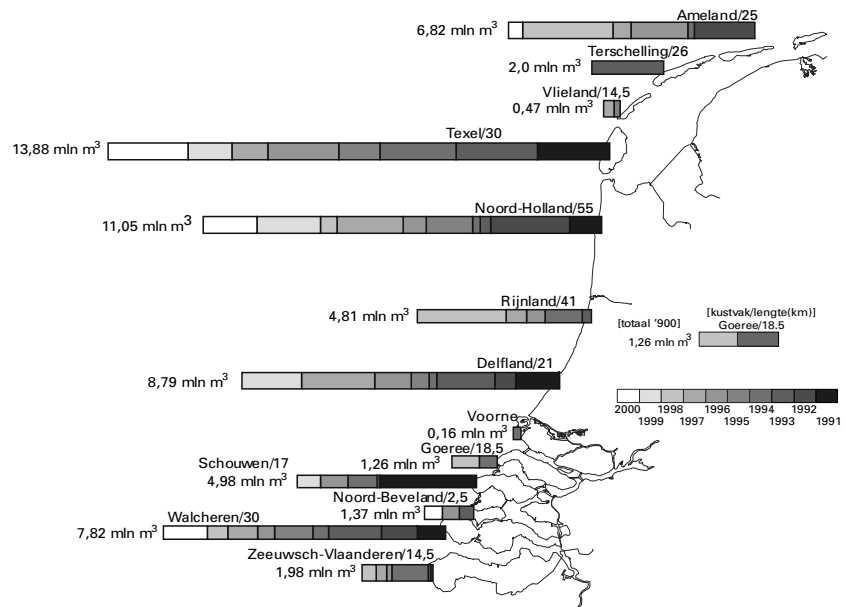
Ad 1b: In 1999 is 11,2 km dijkvak gerenoveerd. In 2000 betrof het 10,2 km dijkvak, conform het geplande programma. In de jaren 1999–2000 is er dus 21,4 km van het totale programma steenbekledingen uitgevoerd.
 In 2000 is er voor f 62,24 mln. uitgevoerd (bron: voortgangsrapportage 4e kwartaal project zeekeringen Zeeland). Het bedrag voor steenzettingen is daarmee geheel besteed; het steenzettingen-programma ligt op schema.
 Mede doordat de aannemer in 1999 zeer voortvarend te werk was gegaan en daardoor meer productie kon draaien, is voor 1999 ingestemd met een verhoogde bijdrage (vandaar ook meer km's in 1999 dan in 2000). In 2000 is het programma weer conform de oorspronkelijke planning uitgevoerd.

Ad 2: In 2001 moeten er een flink aantal in 1999 gestarte IRMA-projecten (INTEREG Rijn en Maasactiviteiten) gereed komen. Vermeld kan verder worden dat in 2000 is gestart met de projecten «Keent & Hemelrijksche Waard» en «Batenburg». Deze projecten hebben tot doel waterstandsverlaging tot stand te brengen.

Ad 3: Het grote aantal ingerichte hectares is zo groot omdat eenmalig de ingerichte oppervlakte van de Sliedrechtse Biesbosch is meegeteld. Het aantal ingerichte hectares, wat voorheen agrarische grond betrof, bedraagt ca. 10 hectare.

Ad 4: De verschillen met 1999 worden verklaard door het feit dat het programma ieder jaar opnieuw wordt vastgesteld. Met de nu opgenomen hoeveelheden is de basiskustlijn gehandhaafd.

Figuur: Zandsuppletie hoeveelheden 1991–2000 t.b.v. budget Kustlijn-handhaving



2. Bereikbaarheid

Omschrijving	Resultaat 2000								
1 Welke maatregelen zijn geleverd om de congestiekans op HWN terug te dringen? Indicatoren: – aandeel HWN waarop 2% resp. 5% congestiekans wordt overschreden – voertuigverliesuren – <i>nieuw</i> : OV-aspecten	a. Voertuigverliesuren **** (zie grafiek onder deze tabel)								
	Uren	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	Randstad	11 651	13 826	15 124	16 841	15 711	16 182	16 506	17 000
	Prognose in 1996: R'stad zonder SWAB/MIT								18 642
	Prognose in 1996: R'stad met SWAB/MIT								12 700
	Uren ¹	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	Achterland	2 101	3 313	3 016	1 657	3 107			
	Prognose Achterland zonder SWAB/MIT								4 202
	Prognose Achterland met SWAB/MIT								2 059
	2 Welke maatregelen en middelen die daarmee samenhangen hebben wel/niet bijgedragen aan terugdringen van de congestiekans?	b. Reistijden							
b1. Reistijden alle vervoerwijzen; zie toelichting									
b2. Ontwikkeling rijsnelheden op autosnelwegen; zie toelichting									
b3. Ontwikkeling reistijden spoorvervoer in ochtendspits; zie indicator									
<i>Ad b3.</i> (reistijden tussen stations incl. overstaptijd en gem. wachttijd o.b.v. reisplanners en gemaakte reizen)									
Dienstregeling					96/97	97/98	98/99	99/00	
% reizen sneller dan vorig jaar					+ 24%	+ 14%	+ 34%	+ 8%	
% reizen trager dan vorig jaar					+ 18%	+ 10%	+ 33%	+ 7%	
c. Betrouwbaarheid spoorvervoer #### (zie grafiek onder deze tabel)									
Betrouwbaarheid spoorvervoer: Perc. treinen met minder dan 5 minuten vertraging op knooppunt, Railned.									
	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2001	
Intercity	91,4	90,4	89,4	89,3	88,1	90,0	93		
Sneltrain	92,1	92,7	94,0	94,2	93,3	93,3	92		
Stoptrein	96,6	94,9	96,0	94,2	93,3	93,3	92		
Doel NS Prestatiecontract								88	

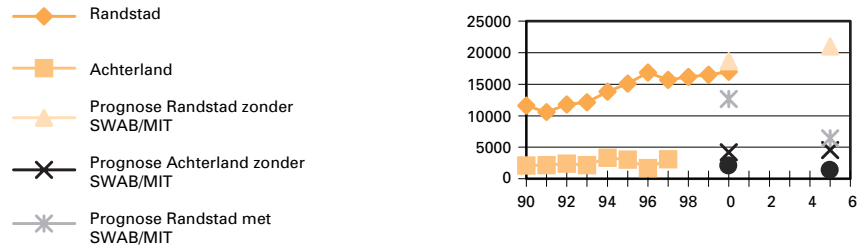
¹ Er wordt nog gewerkt aan het ontwikkelen van een nieuwe reeks vanaf 1997.

Zoals ook al aangegeven in de inleiding bij deze Van Zijl paragraaf (1.1) is hier, vanwege de overgangsfase van het SVV-beleid naar het NVVP, de doelmatigheidsvraag aan de orde. Er is om deze reden voor gekozen om in het kader van «Van Zijl» geen nieuwe indicatoren te ontwikkelen en nieuwe gegevens te gaan verzamelen.

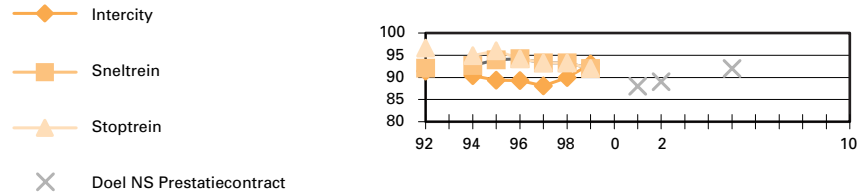
Om deze reden wordt bijvoorbeeld geen inzicht geboden in de indicator «overschrijding congestiekans HWN».

Ten aanzien van het ontbreken van het onderscheid naar goederen- en personenvervoer kan worden aangegeven dat deze informatie niet landelijk beschikbaar is. De detectiesystemen herkennen dit onderscheid bijvoorbeeld niet, waardoor handmatig geteld zou moeten worden. Wel wordt dit onderscheid gemeten voor specifieke trajecten, met name waar dit van economisch belang is.

**** grafiek bij a. Voertuigverliesuren



grafiek bij c. Betrouwbaarheid spoorvervoer



Toelichting

Ad a. Voertuigverliesuren

De ontwikkeling van de voertuigverliesuren laat een stijgende lijn zien. Vanaf 1996 is echter een afzwakking van de stijging zichtbaar. Het absolute aantal voertuigverliesuren neemt nog wel toe en zal blijven toenemen, maar de stijging is minder dan in de jaren voor 1996.

Het totale aantal voertuigkilometers is sterker gestegen dan het aantal voertuigverliesuren, ondermeer door de aanhoudende groei van de economie. Het relatieve aantal voertuigverliesuren daalt dus, wat erop duidt dat dit het gevolg is van beleid.

Sinds ongeveer 1996 zijn vooral de benuttingsmaatregelen geïntensiveerd. Daarnaast voeren de gemeenten een steeds actiever parkeerbeleid. De daling van het relatieve aandeel voertuigverliesuren lijkt erop te duiden dat dit beleid effectief is.

Het aanlegprogramma is vooral vanaf 1998 geïntensiveerd. De effecten hiervan zijn nog niet waarneembaar, omdat het merendeel van de projecten nog in voorbereiding of realisatie is.

Voor een inzicht in de geraamde en gerealiseerde output wordt verwezen naar de artikelgewijze toelichting (artikel 01.01) bij de Financiële Verantwoording 2000 van het Infrastructuurfonds.

Ad b. Reistijden

b1. Reistijden alle vervoerwijzen

Doordat men ook steeds meer gebruik maakt van snellere voertuigen (b.v. met het OV in plaats van met de fiets), neemt de totale snelheid van deur tot deur gemiddeld over alle vervoerwijzen toe (zie hieronder).

Gem. snelheid (km/uur) van deur tot deur van vervoerwijzen voor woon-werkverkeer op werkdagen (excl. Zomervakantie, auto betreft het hele wegennet tijdens de spitsen).

	1985	Laatste jaren
snelheid auto	45	48–49
snelheid trein	37	40–41
snelheid bus, tram, metro	20	22
snelheid fiets	15	15–16
snelheid alle vervoerwijzen	35	38–39

Uitgaande van het vastgesteld beleid (SVV-II, SWAB, MIT) zal de gemiddelde snelheid in de komende jaren nog toenemen.

Toename van de snelheid van de auto in de afgelopen jaren is deels het gevolg van de langere verplaatsingsafstanden die met de auto worden afgelegd en deels van nieuwe infrastructuur.

b2. Rijsnelheden op autosnelwegen

In het Beleidsvoornemen NVVP wordt een gemiddelde trajectnelheid op autosnelwegen in de spits van tenminste 60 kilometer per uur als doel geformuleerd. Aan het eind van de toelichting bij deze beleidsprioriteit is een kaartje opgenomen met waargenomen trajectnelheden, waarop wordt aangegeven op welke trajecten dit doel in de eerste helft van 2000 gehaald is.

In een groot deel van het hoofdwegennet in de Randstad is een gemiddelde snelheid van 60 kilometer per uur in de ochtendspits in de eerste helft van 2000 niet gehaald. In de meeste gevallen is de gemiddelde snelheid dan net onder de 60 kilometer per uur.

b3. Ontwikkeling Reistijden personenvervoer per spoor

– *Ontwikkeling*

Voor de reistijden met het spoorvervoer geldt dat er gedurende de laatste jaren in de ochtendspits veel veranderingen zijn opgetreden. Bij de ingang van elke dienstregeling is er elk jaar een percentage reizen dat sneller of langzamer wordt afgelegd. De meeste veranderingen zijn echter klein (minder dan 10%) en compenseren elkaar voor een belangrijk deel. In de middagspits en in het dal is hetzelfde beeld.

– *Verklaring bij ontwikkelingen*

De ontwikkeling in de reistijden is het gevolg van de volgende maatregelen:

- verbeteringen en wijzigingen in de dienstregeling door NS, mede mogelijk gemaakt door de uitbreiding van de extra infrastructuur die in

de afgelopen jaren gereed is gekomen. Ook de inkoop door het Rijk van extra treindiensten in het kader van Samenwerken aan bereikbaarheid heeft hieraan bijgedragen.

- de treinfrequenties zijn verhoogd, in sommige gevallen deels ten koste van het aantal stoptreinen in de daluren. Het aantal treinen op de corridor Amsterdam–Schiphol–Den Haag–Rotterdam–Dordrecht is in de spits sinds 1995/96 met 20 tot 50% verhoogd. Op 4 van de 5 deeltrajecten op deze corridor wordt de in Prorail gedachte frequentieverbetering gerealiseerd. Op een deel van de corridor (tussen Dordrecht en Rotterdam) is dit nog niet geval, omdat in Barendrecht nog wordt gewerkt aan de infrastructuur.
- door de vervoerder is sinds de dienstregeling 1998/99 extra reservetijd in de dienstregeling opgenomen om de betrouwbaarheid te verbeteren.
- de infrastructuur is de afgelopen jaren uitgebreid, waaronder onder meer extra sporen tussen Utrecht-Amersfoort, Amersfoort-Amersfoort-aansluiting, Leiden–Den Haag, Den Haag–Rijswijk, Rotterdam–Dordrecht (excl. Barendrecht), Weesp–Gaasperdammerweg, Amsterdam Zaanstraat, aanleg van vrije kruisingen bij Woerden, Amersfoort, Utrecht CS, Gouda en extra sporen tussen Groningen en Leeuwarden en uitbreiding van de stations Amersfoort en Den Bosch
- opening van een aantal stations, waaronder Almere Parkwijk, Voorhout, Haarlem Spaarnwoude en Hillegom.

Door deze maatregelen zijn de reistijden afgelopen jaren verbeterd, zoals aangegeven in de tabel. Dit geldt met name de reistijden per trein naar de 4 grote steden en Schiphol.

Met de genoemde investeringen moeten ook verdere verbeteringen en reizigersgroei in de komende jaren mogelijk worden gemaakt. De bovengenoemde infrastructuuruitbreidingen in het kader van Prorail leggen een infrastructurele basis voor de ambitieuze doelen uit het prestatiecontract.

Op dit moment wordt de (meerjarige) evaluatie van de Prorail-investeringen nog uitgevoerd, waarbij wordt ingegaan op de ontwikkelingen, verklaringen en doelbereiking van de gepleegde investeringen. Over de uitkomsten wordt de Kamer apart geïnformeerd.

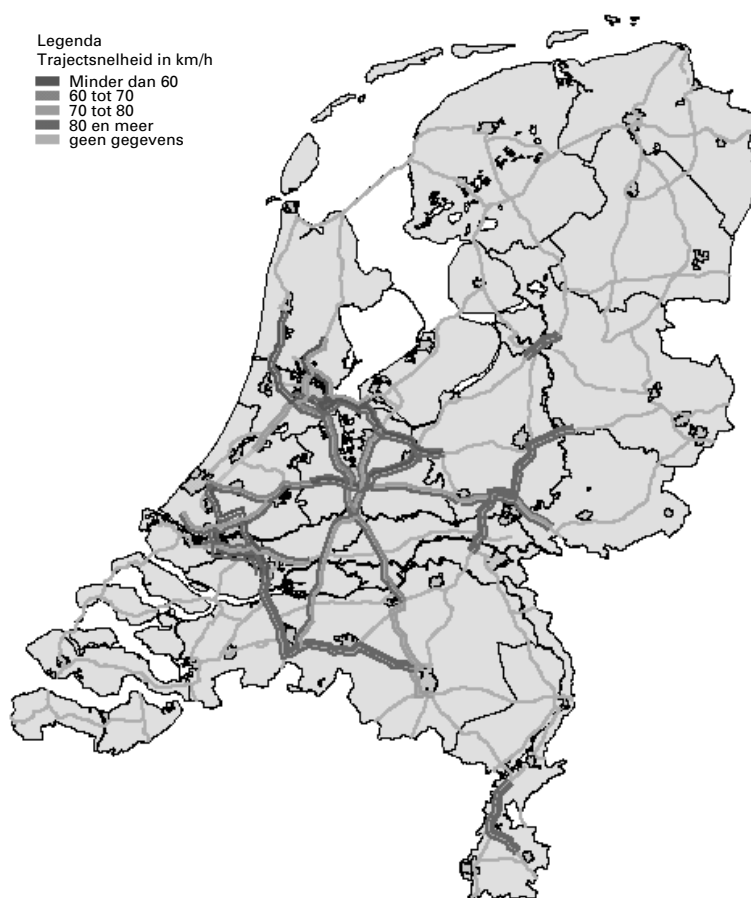
Ad c. Betrouwbaarheid spoorvervoer

In het Prestatiecontract NS is als doel geformuleerd dat het aandeel treinen op het hoofdspoor netwerk (betreft vooral de intercity) met een vertraging van 5 minuten of minder in 2001 88% is, in 2002 89% en in 2005 92%.

Geconsteerd wordt dat de betrouwbaarheid van intercities in 1999 is verbeterd. Dit zet daarmee de trend van verbetering vanaf 1997 door.

Er zijn een aantal maatregelen genomen die tot verbetering geleid hebben (meer reserve in dienstregeling, nieuwe infrastructuur en maatregelen in de exploitatie). Andere oorzaken blijken echter tot meer storingen te leiden (o.a. betreffende het materieel).

Het doel dat is vastgelegd in het NS-prestatiecontract is haalbaar.

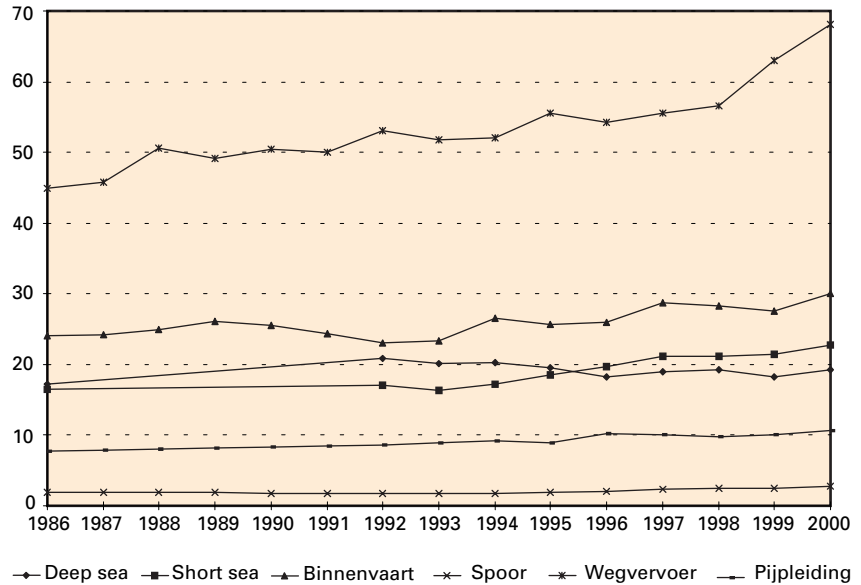


3a. Modal shift – Goederenvervoer

Omschrijving	Resultaat 2000
Doelstellingen:	
Modal shift G-vervoer:	
– 20 mln ton verschuiving van vervoer op de weg naar het spoorvervoer in 2010, t.o.v. 1994	
– 20 mln ton verschuiving van vervoer op de weg naar de binnenvaart 2010, t.o.v. 1994	
– 10 mln ton verschuiving van vervoer op de weg naar shortsea en buisleidingen in 2010, t.o.v. 1994	
Goederenvervoer	a. Jaarlijk voortschrijdend inzicht **** zie grafiek onder tabel
1 vervoerde tonnages per modaliteit, zowel in binnenlands als in grensoverschrijdend vervoer &	(in mln ton)
	1986 % 1995 % 1996 % 1997 % 1998 % 1999 % 2000* %
weg	449 40% 555 43% 543 42% 556 41% 566 41% 630 44% 665–695 44%
spoor	18 2% 21 2% 21 2% 23 2% 25 0 25 2% 27–29 2%
2 modal split ontwikkelingen per goederensoort	
binnenvaart	240 21% 256 20% 259 20% 28 721% 283 21% 275 19% 295–305 20%
short sea	165 15% 18 514% 197 15% 211 15% 212 15% 215 15% 222–232 15%
deep sea	172 15% 195 15% 182 14% 190 14% 192 14% 182 13% 187–200 13%
pijpleiding	77 7% 92 7% 102 8% 100 7% 98 7% 100 7% 104–110 7%
– Totaal	1 121 100% 1 304 100% 1 367 100% 1 376 100% 1 427 100% 1500–1571 100%
2000 zijn voorlopige cijfers	
b. Jaarlijks uit a. afgeleide mutaties	
(in mln ton)	1995 % 1996 % 1997 % 1998 % 1999 % 2000* min%
weg	106 24% – 12 – 2% 13 2% 10 2% 64 11% 35–65 6%
spoor	3 16% 0 0% 2 10% 2 10% 0 0% 2–4 8%
binnenvaart	16 7% 3 1% 28 11% – 4 – 1% – 8 – 3% 20–30 7%
short sea	20 12% 12 6% 14 7% 1 0% 3 1% 7–17 3%
deep sea	23 13% – 13 – 7% 8 4% 2 1% – 10 – 5% 5–18 3%
pijpleiding	15 19% 10 11% – 2 – 2% – 2 – 2% 2 2% 4–10 4%
– Totaal	183 16% 0 0% 63 5% 9 1% 51 4% 73–144 5%
c. Groei (in %) in periode 1986 – 2000 per goederensoort	
	min.max.* gem.ratio
weg	148% 155% 111
spoor	150% 161% 114
binnenvaart	123% 127% 91
short sea	135% 141% 100
deep sea	109% 116% 82
pijpleiding	135% 143% 101
– Totaal	134% 140% 100
afhankelijk van definitieve uitkomst 2000)	
3 containerisatiegraad in goederenvervoer	Op dit moment zijn slechts onvolledige en onbetrouwbare cijfers beschikbaar. De CBS-registratie is namelijk op een andere invalshoek gericht dan containervervoer. De schaars beschikbare cijfers zijn bovendien niet actueel.

– De budgetten op de artikelen 05.12 en 05.31 van de VenW-begroting (XII) en 01.02.02, 02.02.02 en 04.03 van het Infrastructuurfonds, worden gedeeltelijk besteed aan het bewerkstellingen van een modal shift.

**** Grafiek bij a.



Het goederenvervoerbeleid is er op gericht de verschillende schakels in de transportketen te integreren en te verbeteren, zodat het infrastructurele netwerk beter kan worden benut.

Mede in dat kader wordt gestreefd naar een betere benutting van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten en het verbeteren van opslagen overslagfaciliteiten (door terminals). Onder andere daardoor kan een verschuiving van wegvervoer naar het spoorvervoer, binnenvaart en short sea (de zogeheten modal shift) worden gerealiseerd. In de verantwoording over 2000 kunnen, in lijn met de reactie op de vragen van Van Zijl, voor wat betreft het goederenvervoer de bovenstaande prestatiegegevens worden verstrekt.

Toelichting

– Ontwikkelingen

De modal split in het binnenlands en het grensoverschrijdende vervoer is in de afgelopen jaren vrijwel onveranderd gebleven. Het belang van het goederenvervoer over de weg is licht toegenomen ten opzichte van de andere modaliteiten.

– Verklaringen bij ontwikkelingen

Er is in de afgelopen jaren naar gestreefd de congestie op het wegennet tegen te gaan en de bereikbaarheid van de economische centra te verbeteren door de binnenvaart, het spoorvervoer, het short sea vervoer en het vervoer per pijpleiding te stimuleren.

De modal split verdeling over de totale periode kan worden verklaard uit het feit dat de goederensoorten waarin binnenvaart, spoor, short sea en pijpleiding een sterke positie hebben (bulkgoederen over grote afstanden) minder snel zijn gegroeid dan het vervoer van de overige producten (bijv. pakjes over korte afstanden). Dit althans in absolute zin, uitgedrukt in tonnen.

In het laatstgenoemde segment heeft het wegvervoer een sterke positie. Desalniettemin zijn spoor, short sea en binnenvaart in staat geweest een

substantieel deel van de groei van het totale goederenvervoer op te vangen. Een belangrijk signaal is dat spoor, short sea en binnenvaart de afgelopen jaren een groot aandeel hebben verworven bij het vervoer van containers. De verwachting is dat juist het containervervoer de komende jaren flink zal stijgen. Onderling vergelijkbaar cijfermateriaal over het containertransport is door de gewijzigde CBS-vervoersstatistieken evenwel nog niet beschikbaar.

Voor een meer uitvoerige toelichting bij de verschillende modaliteiten wordt verwezen naar paragraaf 1.2 bij deze financiële verantwoording (zie punt 6 aldaar).

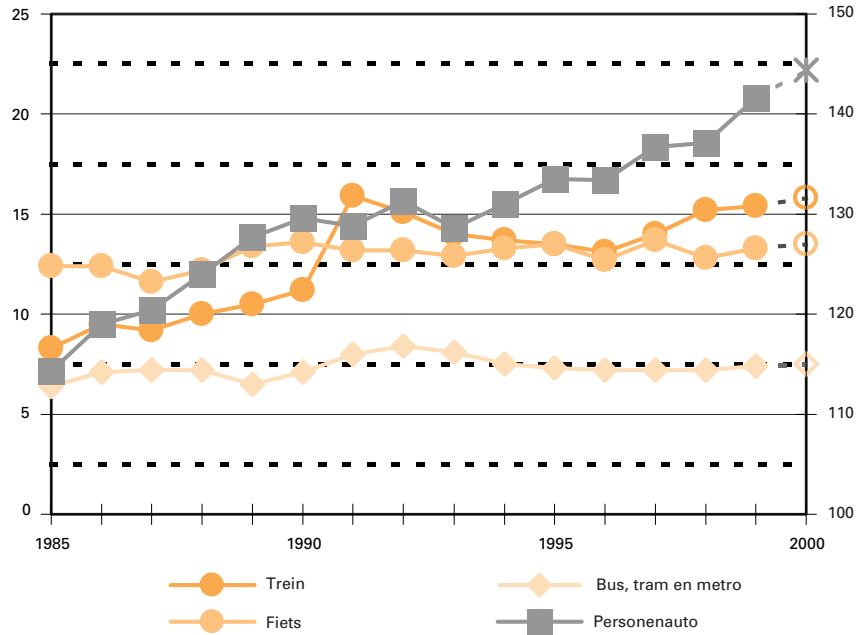
3b. Modal shift – Personenvervoer

Omschrijving	Resultaat 2000														
Doelstellingen:															
1. Modal shift P-vervoer:															
– reductie van de groei van aantal autokm.: 35% groei in 2010 t.o.v. 1986															
– vergroten van de gem. bezettingsgraad per auto in woon-werkverkeer van 1,2 in 1990 tot 1,6 in 2010															
Personenvervoer	a. Jaarlijk voortschrijdend inzicht **** zie grafiek onder tabel														
1 ontwikkeling reizigerskm van personenauto's, fiets en OV	(in mld. reiz.km.)	1986	%	1995	%	1996	%	1997	%	1998	%	1999	%	2000*	%
Pers.auto		119,0	80%	133,5	80%	133,4	80%	136,7	80%	137,1	80%	141,6	80%	144,4	80%
2 reizigerskm als autopassagier	trein	9,5	6%	13,5	8%	13,1	8%	14,0	8%	15,2	9%	15,4	9%	15,8	9%
	bus, tram, metro	7,1	5%	7,3	4%	7,2	4%	7,2	4%	7,2	4%	7,4	4%	7,8	4%
3 bezettingsgraad per auto in woon-werkverkeer	Fiets	12,4	8%	13,5	8%	12,7	8%	13,7	8%	12,8	7%	13,3	7%	13,5	7%
	– Totaal	148,0	100%	167,8	100%	166,4	100%	171,6	100%	172,3	100%	177,7	100%	181,5	100%
4 modal-split cijfers voor woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en evt. ook andere reismotieven	* 2000 zijn voorlopige cijfers														
	b. Jaarlijks uit a. afgeleide mutaties														
	(in mln ton)	1995	1996	1997	1998	1999	2000*								
	Pers.auto	14,5	– 0,1	3,3	0,4	4,5	2,8								
	trein	4,0	– 0,4	0,9	1,2	0,2	0,4								
	bus, tram, metro	0,2	– 0,1	0,0	0,0	0,2	0,4								
	Fiets	1,1	– 0,8	1,0	– 0,9	0,5	0,2								
	– Totaal	19,8	– 1,4	5,2	0,7	5,4	3,8								
	c. Groei (in %) in periode 1986 – 2000 per modal item														
		%	ratio												
	Pers.auto	121%	98												
	trein	166%	135												
	bus, tram, metro	110%	89												
	Fiets	109%	89												
	– Totaal	123%	100												

De onder 1. gevraagde gegevens over de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers van personenauto's, fiets en OV is in de rechterkolom verder uitgewerkt onder a, b en c.

Op de overige vragen onder 2. tot en met 4. wordt in de toelichting hieronder voor een belangrijk deel ingegaan.

**** Grafiek bij a. (in mld. km)



Toelichting

– Geconstateerde ontwikkelingen

Voor de meeste modaliteiten geldt een stijging van het aantal reizigerskilometers over de afgelopen 15 jaar. De modaliteit fiets fluctueert de laatste jaren rond een gemiddelde van ongeveer 13 miljard reizigerskilometers per jaar. Dit houdt een lichte groei ten opzichte van 1985 in.

Bus, tram en metro kennen na een toename begin jaren negentig vervolgens een daling om in het eind van het decennium weer licht toe te nemen tot 7,4 miljard reizigerskilometers. Het aantal reizigerskilometers trein ontwikkelt sinds het midden van de jaren negentig weer positief tot 15,4 miljard in 1999.

Voor de vergelijkbaarheid met andere vervoerwijzen is gekozen voor een beschrijving van de vervoersontwikkeling per trein met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van het CBS (in plaats van gebruik te maken van de cijfers uit het NS Jaarverslag). In de grafiek staan de reizigerskilometers afgelegd met de personenauto uitgezet tegen een andere schaal.

Het verschil met de modaliteit trein bedraagt bijna een factor 10. Het reizigerskilometrage met de personenauto groeit jaarlijks en bedraagt in 1999 141,6 miljard reizigerskilometers. In 1999 werd 88,5 miljard kilometers (62,5%) door de bestuurders en 53,1 miljard reizigerskilometers door de passagiers opgebracht. In de periode 1986 -1999 is het aantal auto-reizigerskilometers als bestuurder met 28% toegenomen, als passagier met 6%.

In 2000 is voor alle modaliteiten een verdere groei opgetreden (raming AVV), waarbij de groei van de personenauto- en treinkilometers forser was dan die van de andere modaliteiten.

Het aandeel van de genoemde modaliteiten in het totale reizigerskilometrage (modal split) verschuift in geringe mate: het aandeel personenauto groeit tot bijna 80% in 1999, waar bus, tram en metro en fiets stabiliseren rond 4% cq 7%. Ook voor de modaliteit trein geldt een stabiel aandeel van 8%.

– *Verklaring van de ontwikkelingen*

De toename van de mobiliteit, en in het bijzonder de groei van de automobilititeit, is de laatste jaren grotendeels toe te schrijven aan de economische groei (mn. meer werkenden) en de bevolkingssamenstelling. Zo laat de economische ontwikkeling een direct verband zien met de auto-aankopen en het autogebruik. Het jaarkilometrage neemt dan ook toe, ook gemiddeld per auto. Het personen-autopanel (PAP 1999) laat zien dat het grootste deel van de stijging van deze jaarkilometrages van 1999 ten opzichte van 1998 op het conto van het woon-werkverkeer komt (bijna 7%). Ook ontspanning en sport nemen telkens meer autokilometers voor hun rekening. De meer dan voorspelde groei van de autokilometers is ook deels te verklaren door het uitblijven van voorziene (SVV) maatregelen, als het prijsbeleid.

De ontwikkelingen bij het openbaar vervoer worden beïnvloed door de invoering van de OV-studentenkaart begin jaren negentig en de wijziging van deze regeling in de midden van het afgelopen decennium. Zonder deze ontwikkeling laat de trein bijna elk jaar een gestage groei zien. De beperkte toename van het aantal reizigerskilometers in het stads- en streekvervoer komt omdat dit type vervoer onvoldoende aansluit op de groeiemarkt van de verplaatsingen (langer, meervoudig, meer niet-woonwerk).

Het gebruik van de fiets wordt sterk beïnvloed door de weersomstandigheden. De fluctuaties in het fietskilometrage zijn te wijten aan natte zomers en koude(re) winters (de dalen) of droge jaren en milde winters (de pieken). De naar verhouding droge en warme zomer van 2000 zal een hoger fietserskilometrage ten gevolge hebben gehad.

1.2 Beleidseffecten: voorlopige uitkomsten 2000

Externe ontwikkelingen

Tabel 1. Ontwikkelingen van externe invloedsfactoren.

Per 31 december	1986	1997	1998	1999	2000	CPB 2010 ⁵
1. Aantal inwoners	14 529 310 ^{1*}	107	108	108	109 ² 110 ³	111–116
2. Economische groei	3.0 ⁴	3,8	3,7	3,5	4,25	
3. Werkgelegenheid (x 1 000 personen)	5 715 ¹	132	135	139	142 ⁶	119–133
4. Autobezit	4 616 000 ¹	127	128	132	137 ² 141 ³	157–161

¹ 1 januari 1986 (index=100)

² 1 januari 2000

³ Geschat januari 2001

⁴ Gemiddeld over 1986 t/m 1994

⁵ CPB, 1997 (range van drie scenario's)

⁶ Schatting CPB, april 2000

1. Demografische ontwikkelingen

Het aantal bewoners in Nederland op 1 januari 2000 was 15 863 950 inwoners. Deze groei komt overeen met de groeicijfers, die het CBS in 1998 verwachtte.

2. Economische groei

De economische groei was in 2000 wederom hoog. De economische groei ligt nu al voor het vierde achtereenvolgende jaar in de buurt van de 4%. Een dergelijke groei is voor het laatst te zien geweest in het begin van de jaren zeventig.

3. Werkgelegenheid

De krapte op de arbeidsmarkt is in 2000 opnieuw toegenomen. De werkloosheid is gedaald tot 3,5% van de werkzame beroepsbevolking. De werkgelegenheid is gestegen van 7 932 000 personen naar 8 116 000 personen (geschat).

4. Autobezit

In 2000 is de autoverkoop in Nederland ten opzichte van 1999 met 2,3% gedaald tot 597 000 auto's. Deze daling is ook zichtbaar op Europees niveau. In 1999 was in Nederland overigens een record aantal auto's verkocht. Het actieve wagenpark omvatte op 1 januari 2000 6,343 miljoen personenauto's. Ondanks de dalende verkoop is het autobezit in Nederland in 2000 wederom toegenomen.

Resultaten

1. Verkeersdoden

a. Streefbeeld, doel en tussendoelen

Ten opzichte van 1986 daalt het aantal doden in het wegverkeer in 1995 met 15%, in 2000 met 29% en in 2010 met 50%.

b. Indicator

Aantal verkeersdoden (geregistreerd door de politie en verwerkt door AVV).

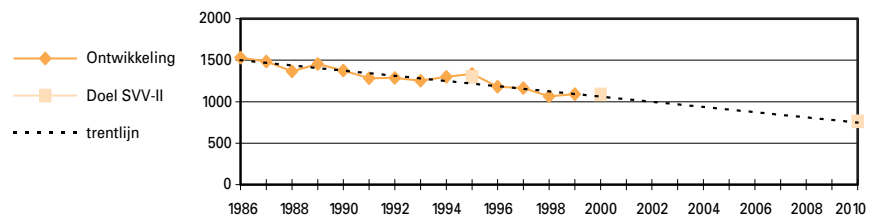
c. Geconstateerde ontwikkelingen

Over 2000 kan op dit moment moeilijk een betrouwbare voorlopige schatting gegeven worden. De verkeersongevallendatabase sluit op 1 maart, waarna nog een aantal bewerkingen volgen. Definitieve cijfers worden verwacht rond mei 2001.

Wel is de verwachting dat het aantal geregistreerde verkeersdoden voor 2000 hoger uit zal komen dan het aantal waarmee rekening werd gehouden voor 2000 (ca. 1062).

Het streefbeeld, namelijk een reductie van 29% t.o.v. 1986 (minder dan 1085 geregistreerde verkeersdoden), is dan ook mogelijk niet gehaald.

Figuur: Ontwikkeling geregistreerde verkeersdoden (AVV, 2000)



d. Verklaring van de ontwikkelingen

De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden is naast het verkeersveiligheidsbeleid ook afhankelijk van ontwikkelingen op gebied van demografie, mobiliteit maar ook door toevalligheden zoals het weer en statische fluctuaties. Sinds 1997 wordt gewerkt aan de implementatie van het startprogramma Duurzaam Veilig. In 2000 is de maatregel Bromfiets op de Rijbaan ingevoerd en een subsidie regeling voor DOBLI-buitenspiegels (Dode hoek en BLInde hoek) voor vrachtwagens, daarnaast is door o.a. de inzet van de zogenaamde Spee-teams (vernoemd naar de officier van Justitie belast met verkeerszaken) meer aandacht besteed aan verkeershandhaving.

e. Gekozen maatregelen

Een uitbreiding van het aantal 30- en 60 km/u zones en een integrale verkeersveiligheidsbenadering. Zo worden de voorbereidingen getroffen voor het vervolg (fase 2) van het startprogramma van Duurzaam veilig. Dit zal de basis vormen van het verkeersveiligheidsbeleid van de komende jaren.

2. Ziekenhuisgewonden

a. Streefbeeld, doel en tussendoelen

Ten opzichte van 1986 daalt het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden in het wegverkeer in 1995 met 10%, in 2000 met 27% en in 2010 met 40%.

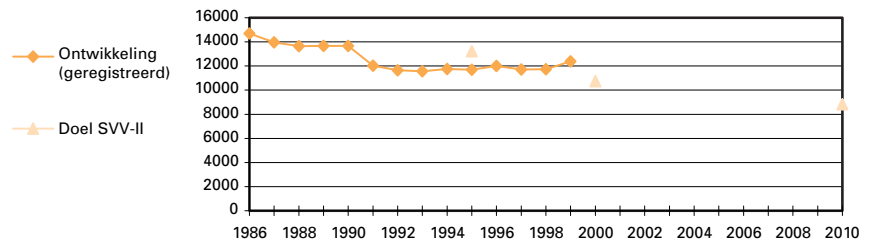
b. Indicator

Aantal ziekenhuisgewonden (geregistreerd door politie en verwerkt door AVV).

c. Geconstateerde ontwikkelingen

Sinds 1991 is er sprake van stabilisatie van het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden. In 1999 was sprake van een stijging. Op basis van de voorlopige cijfers lijkt het er op dat er weer sprake is van een daling naar het niveau van 1998. Hiermee lijkt de stabilisatie van de laatste 10 jaar zich voort te zetten.

Figuur Ontwikkeling geregistreerde ziekenhuisgewonden (AVV, 2000)



d. Verklaring van de ontwikkelingen

De daling in de eerste helft van de periode 1986–2000 heeft zich niet doorgezet. In tegenstelling tot het aantal geregistreerde verkeersdoden vindt er geen duidelijke daling van het aantal ziekenhuisgewonden meer plaats in de tweede helft van de periode 1986–2000.

De oorzaak hiervan kan zijn dat het aantal ongevallen als gevolg van de mobiliteitsontwikkeling stabiel of licht stijgend is. De tot nu toe geïmplementeerde maatregelen hebben niet voldoende invloed gehad op het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden. Mogelijk is er wel sprake van een afname van de letsel-ernst en daardoor van het aantal opnamedagen.

e. Gekozen maatregelen

Een uitbreiding van het aantal 30- en 60 km/u zones en een integrale verkeersveiligheidsbenadering. Zo worden de voorbereidingen getroffen voor het vervolg (fase 2) van het startprogramma van Duurzaam veilig. Dit zal de basis vormen van het verkeersveiligheidsbeleid van de komende jaren.

3. Uitstoot CO₂

a. Streefbeeld

In de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid (juni 1999) is voor verkeer een maatregelenpakket opgenomen dat ten opzichte van ongewijzigd beleid een reductie van 2,7 à 3,4 Mton CO₂-equivalenten in 2010 moet realiseren. In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan zijn deze maatregelen overgenomen. Dit zal het SVV-II-doel (een afname van 10% van de uitstoot van CO₂ door het autoverkeer in 2010 ten opzichte van 1986) vervangen.

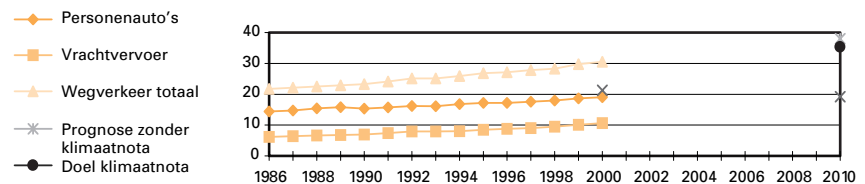
b. Indicator

Uitstoot CO₂ in kiloton per jaar door het wegverkeer.

c. Geconstateerde ontwikkelingen

In 1999 was de uitstoot van CO₂ door het wegverkeer 29 760 kiloton, een toename met 5% ten opzichte van 1998. Gesplitst naar personen- en vrachtauto's is de toename respectievelijk 3,8% en 7,3%. Voor 2000 wordt een verdere toename met 2% respectievelijk 5% geraamd.

Figuur: Ontwikkeling CO₂-uitstoot door wegverkeer in kiloton (x 1000) (2000 is raming AVV)



d. Verklaring van de ontwikkelingen

Het aantal voertuigkilometers is tussen 1980 en 1998 met 67% gestegen, maar de emissie van CO₂ is in die periode door afname van het gemiddeld energieverbruik per kilometer van personenauto's met 40% minder snel toegenomen. De dalende trend in energieverbruik heeft zich na 1990 niet meer voortgezet. De toename van de emissie houdt nu min of meer gelijke voet met de toename van het aantal voertuigkilometers.

e. Gekozen maatregelen

De Nota Klimaatbeleid omvat 8 maatregelen ter reductie van de CO₂-emissie (o.a. bevorderen van zuiniger auto's via internationale afspraken en fiscale stimulering, spitstarief, belastingmaatregelen ter beperking van het personenverkeer, en versterkte handhaving van snelheidslimieten).

4. Personenvervoer

Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 1.1 over de «beleidsprioriteiten Van Zijl».

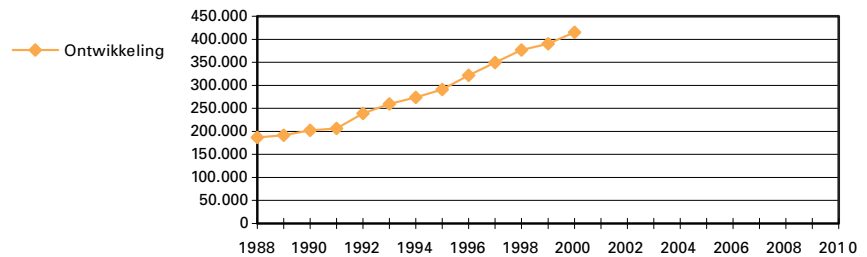
Op de verschillende modaliteiten wordt hierna verder ingegaan.

5. Vliegtuigbewegingen Schiphol

a. Geconstateerde ontwikkelingen

In de afgelopen 10 jaren is het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer (lijn- en chartervluchten) op Schiphol verdubbeld tot ca. 415 000 in 2000. Ten opzichte van 1999 bedroeg de toename 5,4%.

Figuur: Ontwikkeling vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer op Schiphol



b. Verklaring van de ontwikkelingen

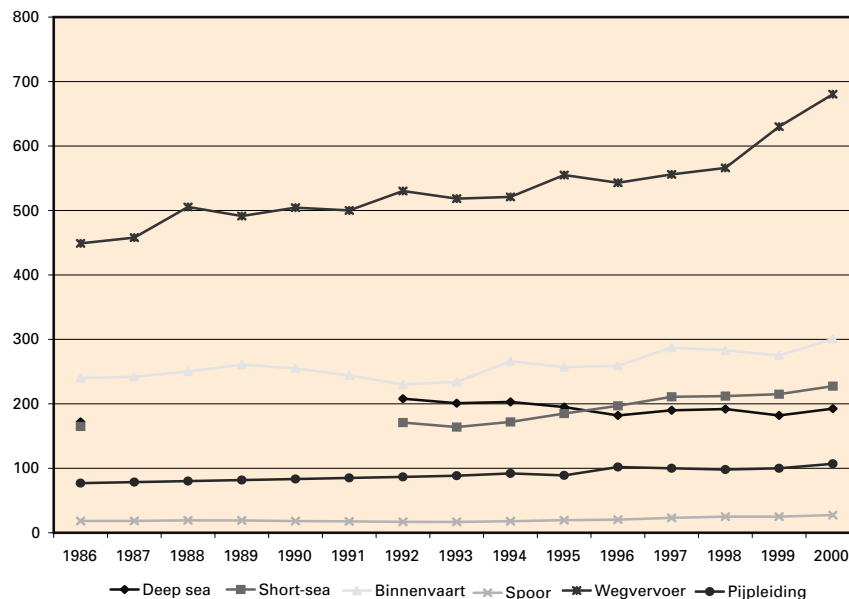
Het verkeer en vervoer op de luchthaven Schiphol is in het afgelopen decennium sterk gegroeid. Deze groei is niet alleen toe te schrijven aan de groei van de omvang van de luchtvaartmarkt, maar ook aan het feit dat KLM zijn marktaandeel ten opzichte van de Europese concurrentie heeft weten te vergroten. Sinds de invoering van slotcoördinatie in 1998 is het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol gelimiteerd. Mede hierdoor is de groei in de laatste twee jaren enigszins afgevlakt.

6. Ontwikkelingen modal split

Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 1.1 over de «beleidsprioriteiten Van Zijl».

Op de verschillende modaliteiten wordt hierna verder ingegaan, mede aan de hand van onderstaande grafiek.

Figuur: Vervoerd gewicht in tonnen per modaliteit.



(Bron: CBS, AVV. De cijfers over 2000 zijn geraamd. Voor deep sea en short sea zijn de jaren 1987 tot en met 1991 geïnterpoleerd).

7. Vervoersomvang vrachtverkeer

a. Geconstateerde ontwikkelingen

Vanaf 1986 is de vervoersomvang van het vrachtverkeer met in totaal 50% toegenomen. In 2000 ligt de raming van de groei van de vervoersomvang ten opzichte van 1999 tussen de 7 en 9%. Na de tijdelijke daling in de jaren 1993 en 1994 is er een continue toename van de vervoersomvang te zien.

b. Verklaring van de ontwikkelingen

Door de voortdurende economische groei in Nederland en in enkele voor Nederland belangrijke Europese handelspartners neemt de vervoersomvang van het vrachtverkeer toe. De toeneming van de internationale handel heeft aan deze groei bijgedragen.

Ook ontwikkelingen in de productie (toenemende specialisatie en uitbesteding), in de logistiek (integratie van de logistiek in de productie) en in de distributie (meer kleinere leveringen) dragen bij aan een sterke groei. De benuttingsgraad zal naar verwachting, evenals de voorgaande jaren, niet zijn veranderd en heeft daarmee geen invloed gehad op het aantal voertuigkilometers. Het beleid is gericht op verhoging van de transportefficiency.

8. Omvang goederenvervoer per spoor

a. Geconstateerde ontwikkelingen

Het vervoer per spoor groeit sinds 1993 sterk. In 2000 wordt geraamd dat ongeveer 28 miljoen ton per spoor is vervoerd. Een groei van circa 10% ten opzichte van 1999. De tonnages zijn bruto (inclusief het gewicht van de laadeenheden).

b. Verklaring van de ontwikkelingen

Het beleid is gericht op marktwerking. De efficiëntie en de kwaliteit van het spoorvervoer moeten omhoog. Het Nederlandse spoorwegnet is opengesteld voor nieuwe toetreders en de markt wordt toegankelijker gemaakt. Het bevorderen van concurrentie op het Europese spoorwegennet zal de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten verder versterken. Ook buitenlandse spoorvervoerders mogen in Nederland gaan rijden.

De nieuwe spoorvervoerders ShortLines en ACTS zijn in 2000 fors gegroeid. Deze nieuwe toetreders zijn nog vooral binnenlands actief. Ook Railion (per 1 januari 2000 samengevoegd uit NS Cargo en DB Cargo) heeft een goed jaar achter de rug. De gunstige economische ontwikkeling in Nederland en binnen de EG zijn daarop van invloed geweest.

9. Omvang vervoer binnenvaart

a. Geconstateerde ontwikkelingen

In de periode tot en met 1993 fluctueert de vervoersomvang tussen de 225 en 254 miljoen ton. Vanaf 1993 is er een sprongsgewijze toename te zien tot uiteindelijk rond de 280 miljoen ton. Voor 2000 wordt geraamd dat de groei zich voortzet tot rond de 300 mln ton. Dit laatste cijfer is gebaseerd op cijfers tot en met augustus 2000. Het gaat om tonnen exclusief de voor de Nederlandse overheid niet beïnvloedbare doorvoer zonder overlading.

b. Verklaring van de ontwikkelingen

De ontwikkeling over de gehele periode wordt vooral verklaard door toename van het internationale vervoer. De sector is beter in staat gebleken te concurreren met andere sectoren.

De aanleg van nieuwe infrastructuur en overslagfaciliteiten alsmede de stimulering van telematica, samenwerking en innovatie zijn daarop van invloed. De toename in 1994 is onder meer veroorzaakt door een verbeterde registratie ten gevolge van een wetswijziging. Wat betreft de goederensoorten is in de laatste jaren een toename zichtbaar in het vervoer van landbouwproducten, aardolieproducten en overige goederen en (half)fabricaten. In 2000 is vooral het transport van droge bulk toegenomen.

10. Omvang vervoer short sea

a. Geconstateerde ontwikkelingen

De vervoersomvang in de short sea is in de periode van 1986 gestegen met 38%. Van 1999 tot 2000 wordt geraamd dat het short-sea vervoer stijgt van 215 mln ton naar bijna 230 mln ton.

b. Verklaring van de ontwikkelingen

De toename van de short sea kan worden verklaard uit een combinatie van factoren. In het beleid wordt onder meer geprobeerd om de concurrentiepositie van het short sea vervoer onder de aandacht van verladers te brengen.

Daarbij hebben veel rederijen hun dienstverlening uitgebreid door «door-to-door» transport te leveren. Ook wordt het netwerk van bestemmingen regelmatig bijgesteld. Tenslotte is de gunstige economische

ontwikkeling en de toenemende containerisatiegraad in het deep sea vervoer van invloed op de groei van het short sea vervoer.

11. Omvang deep sea

a. Geconstateerde ontwikkelingen

De vervoersomvang in de deep sea is in de periode van 1986 gestegen met 12%. De raming voor 2000 is dat het deep sea vervoer stijgt naar bijna 195 mln ton.

b. Verklaring van de ontwikkelingen

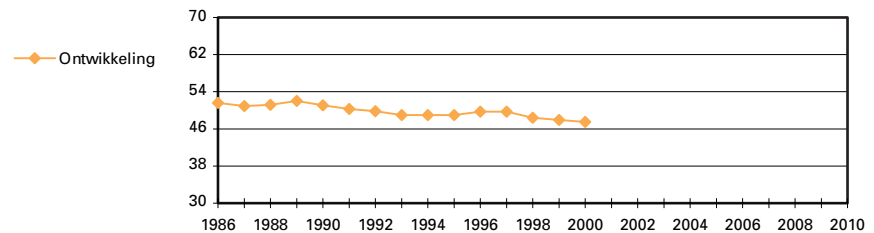
In het deep sea vervoer worden voor een groot deel droge en natte bulk goederen vervoerd. Daarnaast bestaat het deep sea vervoer uit transport van containers. Een toenemende dematerialisatie (bijvoorbeeld minder materiaal voor hetzelfde aantal producten, hoogwaardiger producten) van de productie draagt er mede aan bij dat de groei van het deep sea vervoer minder omvangrijk is dan van het short sea vervoer. In het afgelopen jaar is het deep sea vervoer gestegen onder invloed van een toegenomen energieproductie in Nederland (kolenaanvoer), de groei in de wereldwijde staalindustrie en de aanvulling van de extreem lage olievoorraden vanaf afgelopen zomer. Ook nam de overslag van chemicaliën met meer dan 10% toe.

12. Marktaandeel zeehavens in Hamburg-Le Havre range

a. Geconstateerde ontwikkelingen

Vanaf 1986 is het marktaandeel van de Nederlandse havens (in tonnen overslag gemeten) in de havens van de Hamburg-Le Havre range licht gedaald. Het marktaandeel (op basis van voorlopige cijfers) is in 2000 gedaald tot 47,5%.

Figuur: Marktaandeel Nederlandse zeehavens (CBS/AVV; 2000 raming)



b. Verklaringen van de ontwikkelingen

De daling van het marktaandeel is niet het gevolg van een tegenvallende overslag van droge of natte bulk. De overslag van deze goederen heeft zich, onder meer onder invloed van de dollarkoers, gunstig ontwikkeld. De daling van het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens is vooral het gevolg van de daling (in absolute termen) in de containeroverslag met 1,1%, terwijl de overslag van het overig stukgoed en Roll on/roll off minder hard groeiden dan in de overige havens van de Hamburg-Le

Havre range. Opstart- en serviceproblemen met de dedicated Delta Maersk Terminal op de Maasvlakte vormen hiervoor onder meer een verklaring.

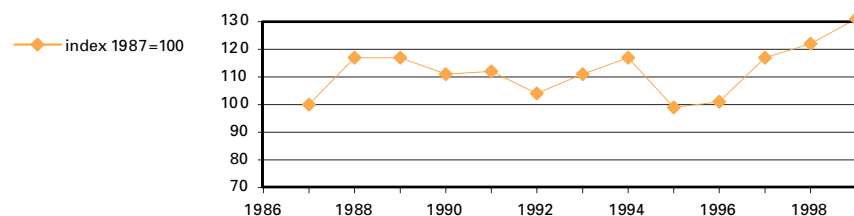
13. Toegevoegde waarde zeescheepvaart

Streven is het behoud en uitbreiding van maritieme activiteiten in Nederland en het scheppen van «duurzame» toegevoegde waarde door de zeevaartsector. Dit streefbeeld is niet expliciet gekwantificeerd in het zeescheepvaartbeleid.

a. Geconstateerde ontwikkelingen

De zeescheepvaartsector heeft zich sinds de inwerkingtreding van het nieuwe beleid in 1996 positief ontwikkeld. Over de hele linie is een groei te constateren die leidt tot een flinke toename van de toegevoegde waarde. De directe toegevoegde waarde (in constante prijzen) in de Nederlandse zeescheepvaart is sinds 1995 fors toegenomen. De groei bedraagt in de periode 1995–1999 in totaal 32% en is daarmee groter dan het groeipercentage voor de totale toegevoegde waarde in Nederland.

Figuur: Directe toegevoegde waarde van de zeescheepvaart



(bron: Beleidsmonitor zeescheepvaartbeleid 1997, NEI en Beleidsmonitor zeescheepvaartbeleid 1999, TNO Inro)

b. Verklaring van de ontwikkelingen

De toename van de toegevoegde waarde is het gevolg van een fors toegenomen exploitatieoverschot van de Nederlandse zeescheepvaartbedrijven met ruim 60% tussen 1995 en 1999. De stijging van dit exploitatieoverschot is vooral ten goede gekomen aan de bedrijfsresultaten (winst) in de sector.

De loonsom en sociale lasten zijn in de periode 1995–1999 iets afgenomen. De ontwikkeling in de loonsom kan verklaard worden uit de daling van het aantal werknemers. De ontwikkeling in de toegevoegde waarde wordt tevens positief beïnvloed door de forse toename van de handelsvloot onder Nederlandse vlag (+50% tussen 1995 en 1999) en de toename van het aantal in Nederland gevestigde zeevaartondernemingen. De zeescheepvaartsector kent daarnaast een omvangrijk positief handelsaldo dat sinds 1995 toegenomen is met 12%.

1.3 Beleidsmatige terugblik

In deze beleidsmatige terugblik wordt verantwoording afgelegd over de beleidsvoornemens zoals die in het algemeen deel van de memorie van toelichting bij de begroting 2000 zijn verwoord, zowel voor de Verkeer en Waterstaat-begroting (XII) als die van het Infrastructuurfonds.

Om de Kamer te informeren over de behaalde resultaten, is ervoor gekozen om dezelfde onderwerpen terug te laten keren in deze beleidsmatige verantwoording.

Tevens zijn in deze beleidsmatige verantwoording een aantal aanvullende onderwerpen opgenomen, in die gevallen waar sprake is van een bijzondere investering.

1.3.1 Water

De belangrijkste beleidsontwikkelingen en uitvoeringsaspecten van het waterbeleid van afgelopen jaar worden hieronder toegelicht. Daarbij wordt allereerst ingegaan op de eind december 2000 door het Kabinet geaccordeerde strategische nota's, te weten het Kabinetsstandpunt Waterbeleid 21^e eeuw, de 3^e Kustnota en het Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier.

Vervolgens zal thematisch aan een aantal andere relevante ontwikkelingen aandacht worden besteed.

Kabinetsstandpunt «Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21^e eeuw

De in 1999 door de Staatssecretaris en Unie van Waterschappen ingestelde Commissie Waterbeheer 21^e eeuw (Cie. Tielrooy) heeft op 30 augustus 2000 haar advies aan de opdrachtgever aangeboden. Dit advies bevat de door de Commissie als wenselijk en noodzakelijk geachte toekomstige aanpassingen in de waterhuishoudkundige inrichting van ons land, met aandacht voor de gevolgen van klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling. In reactie op het advies heeft de Ministerraad op 15 december 2000 het Kabinetsstandpunt «Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21^e eeuw vastgesteld.

Het kabinet schaaft zich in hoofdlijnen achter het advies van genoemde Commissie.

De belangrijkste uitgangspunten van het Kabinetsstandpunt zijn:

1. anticiperen in plaats van reageren;
2. niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietraps-strategie «vasthouden-bergen-afvoeren», alsmede het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
3. meer ruimtelijke- naast technische maatregelen.

Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier

Het «Kabinetsstandpunt Ruimte voor de Rivier bevat de visie van het Kabinet over de te nemen maatregelen voor de problematiek van veiligheid en wateroverlast in het gebied van de grote rivieren en heeft als doel om van verkenningfase naar planfase over te gaan voor het project Ruimte voor de Rivier.

De principes voor het kustbeheer zijn nader uitgewerkt in de 3^e Kustnota. Deze nota borduurt voort op de principes en beleidslijnen zoals ingezet in de voorgaande Kustnota. Accent wordt gezet op een sterkere relatie tussen kustveiligheid en ruimtegebruik. Hiervoor zijn in de nota indicatieve zoekgebieden opgenomen voor de reservering van ruimte om in de nabije toekomst te kunnen anticiperen op de gevolgen van verdergaande klimaatverandering, versnelde zeespiegelstijging en zwaardere stormen.

Veiligheid

De doelstelling van het Deltaplan Grote Rivieren om de rivierdijken eind 2000 op orde te hebben is grotendeels gerealiseerd. Er resteert nog een beperkt aantal werken in het benedenrivierengebied, langs de kust en langs het IJsselmeer en Markermeer.

De besluitvorming over de uitvoering van de Maaswerken kon in 2000 nog niet worden afgerond en wordt in 2001 voorzien.

De uitvoering van het herstel van de steenbekledingen is voortgezet. Het betreft het herstel van de steenbekledingen langs de Westerschelde. Daarnaast is gewerkt aan de medio 2001 uit te brengen landelijke inventarisatie, die een beter zicht dient te geven op de in de komende jaren uit te voeren maatregelen elders in ons land.

Het beleid «dynamisch handhaven» (zoals bijvoorbeeld het toelaten van natuurlijke processen als verstuiving en sluffervorming) van de kustlijn is verder voortgezet.

Voor het handhaven van de kustlijn zijn suppleties volgens het vastgestelde schema uitgevoerd.

Uit de voorlopige resultaten van het onderzoek naar overstromingskansen door de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen is een aantal potentiële zwakke schakels in het stelsel van primaire waterkeringen naar voren gekomen (met name historische bouwwerken en handbediende kunstwerken). De Tweede Kamer is hierover medio 2000 geïnformeerd (brief van de Staatssecretaris van VenW van 14 juli 2000, kenmerk HKW/AK/ 2000/9084). Gezien de implicaties wordt het onderzoek met kracht voortgezet.

Waterbodems

Om een start te maken met het inhalen van opgelopen achterstanden kunnen gemeenten en waterschappen vanaf 2000 een rijksbijdrage ontvangen voor het opstellen van baggerplannen in bebouwd gebied. Deze regeling loopt tot en met 2002.

Op basis van onderzoek en marktconsultatie naar mogelijkheden om verwerking van baggerspecie te stimuleren heeft het Kabinet in juli 2000 besloten om gedurende een proefperiode van vier jaar f 160 mln. extra rijksmiddelen beschikbaar te stellen voor het verwerken van bagger tot nuttig bruikbare producten. Het saneringsprogramma rijkswateren 2001–2004 is na inspraak aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken 2000–2001, 27 429, nr. 1).

Als eerste grote waterbodemsanering is begonnen met het saneren van het Ketelmeer. Deze sanering is noodzakelijk voor de verbetering van de waterkwaliteit en vaarwegverdieping van het Ketelmeer. Daarnaast biedt

het mogelijkheden voor verdere recreatieve ontwikkeling van dit waterrijke gebied. Om het saneren en verwijderen van ernstig verontreinigde baggerspecie uit Zeeuwse wateren mogelijk te maken, heeft het Rijk de voorbereiding voor de aanleg van een bergings- en verwerkingsterrein in Terneuzen (Koegorspolder) zover afgerond dat besluitvorming kan plaatsvinden. Zowel provincies als het Rijk hebben de werkzaamheden gericht op het tot stand brengen van het Tienjaren-scenario waterbodems geïntensiveerd. Een bestuurlijk overleg begeleidt dit traject.

Emissie en waterkwaliteit

De notitie over tussendoelen in antwoord op de motie van Tweede Kamerlid Augusteijn-Esser is naar de Vaste Commissie van de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken 2000–2001, 26 401, nr. 24).

De rapportages die een nader beeld moeten geven over de inspanningen en resultaten van het gevoerde beheer zullen door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW) worden voorbereid tot een advies waarin betrokken partijen een gezamenlijke visie presenteren. Hierin worden de te onderscheiden aspecten genoemd waarop de aandacht zich zou moeten richten als het gaat om een optimalisatie van de samenwerking in met name de waterketen. Een belangrijk punt is de link van stedelijk water met de ruimtelijke ordening. Hiertoe is onder meer een onderzoek opgezet naar Verstedelijkingsconcepten en Waterbeheer en is het rapport «Koppelen met water» over strategieën voor waterbeheerders voltooid.

De aanpak van risicovolle riool-overstorten heeft in een gezamenlijke aanpak met de Unie van Waterschappen verder vorm gekregen. Op basis van inventarisaties van beide partijen is een duidelijker beeld verkregen van de risico's van deze overstorten. Tussen betrokken overheden zijn afspraken gemaakt over de financiering van tijdelijke maatregelen.

Diffuse bronnen

De aanpak van diffuse bronnen is noodzakelijk voor het verder terugdringen van de waterverontreiniging. Deze aanpak is in 2000 verder opgepakt met succes, maar ook met tegenslagen.

Het Lozingenbesluit Open teelt en veehouderij is nog voor het teeltseizoen van kracht geworden. Procedures in kort geding tegen de staat zijn in haar voordeel beslist.

Het ontwerp van de AMvB Glastuinbouw is met vertraging de inspraakprocedure ingegaan. De handhaafbaarheid van het besluit vergde extra overleg en tijd.

Water in de stad (WIS)

Het wetsontwerp tot wijziging van de WVO voor het mogelijk maken van proeven met het waterspoor is door de Tweede Kamer aanvaard. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor een eerste proef in het gebied van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier.

Daarnaast is het onderzoek gericht op de opzet van monitoring voor het stedelijk waterbeheer afgerond, is de problematiek van het grondwater in de stad in beeld gebracht en is een start gemaakt met een evaluatie van de tot nu toe geproduceerde stedelijke waterplannen. In de komende tijd

wordt veel energie gestoken in de ontwikkeling van een communicatiestrategie voor het gedachtegoed van WIS.

Herstel en inrichting watersystemen

De Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en LNV hebben begin 2000 met elkaar een samenwerkingsafpraak Veiligheid en Natte Natuur ondertekend en ter informatie aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken 1999–2000, 25 017, nr. 29). In deze overeenkomst zijn onder meer afspraken vastgelegd over gezamenlijke programmering van natte natuurmiddelen.

Verspreid over het gehele land zijn diverse projecten gericht op herstel van zoet-zoutovergangen, geleidelijke overgangen van land naar water, natuurlijker peilverloop en mogelijkheden voor vismigratie in voorbereiding en/of uitvoering genomen.

In april 2000 is op basis van de MER, de inspraakrondes en overleg met de Tweede Kamer, het besluit genomen over het gedeeltelijk openen van de Haringvlietsluizen. Dit Besluit houdt in dat vanaf 1 januari 2005 de Haringvlietsluizen op een «kier» kunnen worden gezet. Doel is om de Haringvlietsluizen zo te beheren dat het getij en de natuurlijke overgang tussen zoet en zout tussen de grote rivieren en de zee gedeeltelijk worden hersteld.

In de Vierde Nota Waterhuishouding is aangegeven dat in 2000 een verdrogingsreductie van 25% zou worden gerealiseerd. Dit doel is niet gehaald. Slechts 3% van het geïnventariseerde verdroogde areaal is hydrologisch geheel hersteld, circa 30% is deels hersteld. Op circa 50% van het verdroogde areaal zijn herstelprojecten uitgevoerd of nog in voorbereiding of in uitvoering. Daarbij is nog weinig bekend over de ecologische effecten, omdat die pas over een aantal jaren zichtbaar kunnen worden.

Bouwgrondstoffen

Het beleid voor bouwgrondstoffenvoorziening kan worden samengevat in de frase: «zo zuinig mogelijk, maar wel tijdig genoeg». Voor wat betreft «zo zuinig mogelijk» (onder meer door het bevorderen van hergebruik) is het voorgenomen streven net als voorgaand jaar opnieuw gehaald: zo goed als honderd procent van het in de bouw herbruikbaar afval is ook in 2000 hergebruikt. Voor wat betreft «tijdig genoeg» zijn er in 2000 problemen ontstaan; er dreigt een tekort aan beton- en metselzand in de komende jaren.

Internationaal waterbeleid

Op het Tweede Wereldwaterforum (Den Haag, 17–22 maart 2000) heeft Nederland een regionale visie op de Rijn gepresenteerd. De Ministersconferentie van 21 en 22 maart 2000 heeft een slotverklaring aangenomen met een Nederlandse belofte hierin.

Het implementatieplan Partners voor Water is in november bij brief aan de Staten Generaal gepresenteerd. In het overleg met de vaste commissie van de Tweede Kamer is dit op 30 november 2000 besproken.

Daarnaast heeft Nederland van 22 tot 25 maart 2000 de 2de vergadering van Partijen van het Verdrag van Helsinki over grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren georganiseerd.

Na intensieve onderhandelingen in de eerste helft van 2000 heeft de Tweede Kamer op 23 oktober 2000 de EU Kaderrichtlijn Water (KWR) vastgesteld. Deze is op 22 december 2000 gepubliceerd (2000/60/EG). De interdepartementale projectgroep implementatie EU KWR heeft in 2000 haar 2de fase van het onderzoek naar de gevolgen voor de Nederlandse wet- en regelgeving en het integrale waterbeheer afgerond. De vaststelling maakte de weg vrij voor een verbreding van het werkkterrein van de internationale commissie voor de bescherming van de Schelde en die van de Maas op de plenaire vergaderingen in december 2000 te Doornik, respectievelijk Maastricht.

Overig

Water in Beeld

In september 2000 heeft de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW) haar jaarlijkse voortgangsrapportage «Water in Beeld» gepresenteerd. In deze rapportage wordt de voortgang van de beleidsdoelstellingen uit de vierde Nota Waterhuishouding weergegeven. De rapportage is in het najaar 2000 door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer aangeboden. Gezien het grote raakvlak met de beleidsmatige verantwoording op de begroting («derde woensdag in mei») zal deze voortgangsrapportage vanaf 2001 jaarlijks in mei aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Externe audit Beheer en Onderhoud Nat

Afgelopen jaar zijn de resultaten van de externe audit Beheer en Onderhoud Nat aan de Tweede Kamer gezonden en met de Tweede Kamer besproken. De implementatie van de aanbevelingen ten aanzien van het BPN-proces (BeheersPlanNat) is inmiddels in gang gezet.

1.3.2 Personenvervoer

Bereikbaarheid

Het eerste deel van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) geeft een nieuwe wending aan het denken over het verkeer en vervoer in Nederland. Het plan stelt de burger centraal en beoogt tegelijkertijd een zakelijke benadering te introduceren. Dit komt tot uitdrukking in het motto dat het plan heeft meegekregen: «Mobiliteit mag, mits binnen de grenzen van leefbaarheid en veiligheid». Het plan speelt tevens concreet in op de maatschappelijke ontwikkeling dat de nationale overheid steeds meer van zijn taken en bevoegdheden overdraagt aan decentrale overheden. Daarbij komt dat veel van de bereikbaarheidsproblemen een regionaal karakter blijken te hebben. Het NVVP zet dan ook in op een stevige decentralisatie in de richting van provincies en kaderwetgebieden. Het plan erkent dat verkeer en vervoer baat kan hebben bij een goed samenspel tussen markt en overheden, gecombineerd met een sterkere werking van het prijsmechanisme.

Accenten zijn gelegd bij de toekomst van het openbaar vervoer, bestuur op maat (decentralisatie), infrastrategie, leefbaarheid en knooppuntenbeleid. Bij de laatste twee onderwerpen was afstemming met de twee

grote nota's die bij VROM in ontwikkeling zijn (het Nationaal Milieu Plan 4 en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening) van belang. In het vierde kwartaal 2000 is het NVVP gepresenteerd, waarna de inspraakprocedure volgde die loopt tot begin 2001.

Met het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een eerste concrete stap gezet voor het realiseren van het nieuwe beleid dat in het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan wordt verwoord. Het gaat om een breed en samenhangend pakket aan maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid. In de uitwerking hebben de bestuurlijke partners en private partijen ook een grote verantwoordelijkheid. Met regionale mobiliteitsfondsen kunnen regio's maatwerk leveren. Voor de aanleg van tolwegen en/of betaalstroken is samenwerking tussen private partijen, het Rijk en regionale partijen van groot belang.

In het najaar van 2000 heeft het Rijk met Haaglanden, de regio Rotterdam en de Noordelijke Randstad bestuursovereenkomsten afgesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de integrale benadering van de bereikbaarheidsproblematiek. De afspraken behelzen proeven met het spitstarief en pilots met betaalstroken, benuttingsmaatregelen op weg en spoor, investeringen in OV (openbaar vervoer)- en fietsprojecten en het streven naar PPS (Publiek Private Samenwerking)-constructies voor de aanleg van wegen.

Vraaggericht beleid

Prijsbeleid

Bij het mogelijk maken van mobiliteit binnen de randvoorwaarden van bereikbaarheid en leefbaarheid is het prijsbeleid een belangrijk sturend instrument. Gestreefd wordt naar verdere variabilisatie. In 2000 is gestart met een interdepartementaal overleg traject met de Ministeries van Financiën, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Economische Zaken, dat naar verwachting in de zomer van 2001 zal zijn afgerond.

Chipkaart

Op basis van een intentie-verklaring die op 5 juli 1999 is gesloten tussen Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigers van de decentrale OV-overheden en de branche-organisatie MOBIS wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een chipkaart voor het openbaar vervoer. Er worden gesprekken gevoerd met banken over de mogelijkheid om de OV-chipcard te combineren met de chipper en de chipknip. De pilot voor de chipkaart in Groningen (Tripperpas) is inmiddels van start gegaan en nog enkele pilots zullen volgen.

Mobiliteitsmanagement

Decentralisatie van de taken op het gebied van mobiliteitsmanagement en dan vooral van *vervoermanagement* hebben in 2000 verder vorm gekregen. Provincies en Kaderwetgebieden hebben in 2000 f 10 miljoen ontvangen voor vervoermanagement en begin van 2001 ontvangt het Rijk een verslag hoe de gelden besteed zijn en krijgt ook monitoring vorm. In het afgesloten BereikbaarheidsOffensief Randstad (BOR) is aan de bedrijven in de Randstad een belangrijke rol toegedacht om vervoermanagement binnen het bedrijf te stimuleren.

De monitor *fiets* is in ontwikkeling en de nieuwe leidraad fietsparkeren is uitgebracht. De Fietsersbond heeft subsidie ontvangen voor de fiets-

balans, waarmee een benchmarking van 50 steden voor de fiets is uitgevoerd. De instelling van het Fietsberaad is in voorbereiding. Bij *ketenmobiliteit* is de ontwikkeling van nieuwe vormen van dienstverlening van belang. De subsidieregeling «Personenvervoer van deur tot deur en op maat» heeft een omvang van f 6 miljoen. Er zijn 28 formele projecten ingediend. Acht aanvragen betreffen een haalbaarheidsonderzoek, 15 aanvragen een onderzoeks- en ontwikkelingsproject en 5 projecten een praktijkexperiment. Van de 28 projecten zijn er vier taxiprojecten en vijf projecten op het gebied van recreatief verkeer. Bij het project *Korte Ritten* is een aantal pilots en onderzoeken gestart. In een pilot bij een winkelcentrum in Tilburg worden de mogelijkheden onderzocht om het fietsgebruik voor winkelen te bevorderen. Het thema Woon-werkverkeer neemt de fietsparkeervoorzieningen bij rijksgebouwen onder de loupe. Tevens start een pilot Vervoermanagement bij bedrijventerreinen. De pilot KANS (Kinderen Anders Naar School), streeft ernaar het met de auto halen en brengen van kinderen te beperken. De evaluatie van *Transferia* is gestart. Tevens wordt een relatie gelegd met overstappunten en ook P&R-terreinen. De wegslepregeling voor *autodate*-parkeren is in een afrondende fase en doorloopt het traject van advisering van de Raad van State en zal naar verwachting medio 2001 van kracht kunnen worden. Voor *Het Nieuwe Rijden* is een aantal projecten opgestart. Het monitoringinstrument is gereed. Het Netwerk Het Nieuwe Rijden is opgestart en functioneert.

Decentralisatie, nieuwe verhoudingen OV

Stad- en streekvervoer

Het jaar 2000 werd gekenmerkt door debat over en aanneming door het Parlement van de Wet Personenvervoer 2000, die op 1 januari 2001 in werking is getreden.

Taxi-deregulering en kwaliteitsverhoging

De doelstelling is om het marktfalen op de taxi-markt op te heffen en zo tot een welvaartswinst te komen. Vanaf 1 januari 2000 is daartoe nieuwe taxiwetgeving in werking getreden, met accenten op liberalisering en kwaliteitsverhoging, waarbij handhaving een belangrijke plaats inneemt. Tussentijdse evaluatie vindt plaats in 2001 en 2003.

Enkele onderwerpen worden nog nader uitgewerkt, zoals de koppeling van de chauffeurspas aan het sofinummer; verkenning mogelijkheden tot intrekking chauffeurspas, gebruik van de taxameter/boordcomputer, herinrichting van taxistandplaatsen.

Het jaar 2000 werd gekenmerkt door problemen met de invoering van de nieuwe taxiwetgeving en protesten van taxichauffeurs. In met name Amsterdam deden zich problemen voor tussen concurrerende taxibedrijven over standplaatsen en telefoonpalen bij de standplaatsen. Inmiddels is een aanvang gemaakt met de herinrichting van taxistandplaatsen.

Spoorvervoer

- Ontvlechting en uitplaatsing Taakorganisaties;
De beoogde uitplaatsing in 2000 van de taakorganisaties is niet tot stand gekomen vanwege discussie in de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft aangegeven eerst het wetgevingskader (Concessiewet/

Spoorwegwet) gereed te willen hebben voordat zij een besluit neemt over de uitplaatsing. De uitplaatsing zal zo spoedig mogelijk hierna zijn beslag krijgen.

- Overgangscontract II;
Verkeer en Waterstaat heeft met de NS het Overgangscontract II getekend waarin afspraken zijn gemaakt over de vervoersprestaties. Gestreefd wordt om, na debat met de Tweede Kamer hierover, in 2001 een definitief prestatiecontract met NS te sluiten voor de komende 10 jaar.
- Concessiewet;
De concessiewet regelt de procedures en de gang van zaken met betrekking tot de concessieverlening bij het vervoer per spoor en inzake de meerjarige capaciteitsrechten. Met ingang van 30 november 2000 wordt ook de juridische basis voor de uitplaatsing van de taakorganisaties hierin geregeld.
Het wetsvoorstel is inmiddels behandeld in het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en de inspraakprocedure is afgerond. De concessiewet zal in 2001 worden gecombineerd met de spoorwegwet en in samenhang door het Parlement worden behandeld.

Exploitatie

OV-monitor

Rijk en decentrale overheden hebben in 2000 afspraken gemaakt over de inhoud en de bouw van de gezamenlijke OV-monitor (voorheen VEMOS: vervoerkundig monitoring systeem). Ontwerp en bouw van het monitoringssysteem is eind 2000 van start gegaan (voorziene oplevering: begin 2002).

Interdepartementaal Beleids Onderzoek (IBO) – decentralisatie exploitatiegelden

Het IBO beziet de bijdrageregeling exploitatie stad-streekvervoer op zijn werking met als doel om tot advies richting het kabinet te komen ter verbetering van de bijdrageregeling gericht op Wet personenvervoer 2000 en de bevoegdheden van de decentrale overheden bij de vormgeving van beleid en uitvoering. Het IBO is recentelijk (eind oktober 2000) van start gegaan.

Experimenten decentralisatie regionaal spoorvervoer

De regionale treindiensten Almelo-Marienberg, in Friesland, Oost-Gelderland en Groningen zijn gedecentraliseerd naar de provincies.

Eindgebruikerssubsiëring in Vinex-locaties: de Pionierskaart

In 1999 is in Leidsche Rijn (bij Utrecht) en in 2000 is in Meerhoven (bij Eindhoven) de proef met het systeem voor eindgebruikerssubsidie van start gegaan onder de naam: de Pionierskaart. De bewoners van genoemde locaties hebben hiermee de beschikking over een chipkaart met geormerkt geld voor een vergoeding van een deel van de kosten van hun vervoer, zolang het openbaar vervoer in hun locatie nog niet volwaardig is. De beschikbare vervoersmodaliteiten zijn: vervoer per (deel)taxi, fietsenstallingen, auto-date, huurauto, collectief vraagafhankelijk vervoer en openbaar vervoer. Per locatie variëren deze modaliteiten. De proef biedt het voordeel dat ervaring kan worden

opgedaan met concurrentie tussen de verschillende aanbieders van vervoer op grond van een vrije keuze van dit vervoer door de burger. Bovendien is de verwachting dat het aanbod van verschillende vervoerwijzen meer mensen aanspreekt als alternatief voor de auto. Per locatie duurt het experiment drie jaar.

De introductie van OV te water (SWAB)

OV te water werd aanvankelijk uitgevoerd in een vijftal projecten: IJmuiden–Amsterdam, Huizen–Almere, Dordrecht–Rotterdam, het Drechtsteden-project en Lelystad–Almere–Amsterdam. VenW draagt bij in de aanloopkosten welke zich uitstrekken over drie jaar. De exploitatie van Lelystad–Almere–Amsterdam is per medio maart 2000 vanwege tegenvallende resultaten stopgezet. Om de experimenteelperiode voor de Waterbus Drechtsteden te waarborgen is eind 2000 een extra bijdrage door Verkeer en Waterstaat toegezegd van in totaal f 1 mln.

Verzelfstandiging Gemeentelijke Vervoerbedrijven (GVB)

In 2000 is door het Participatiefonds Verzelfstandiging GVB's overleg gevoerd met de gemeenten met een GVB. Momenteel wordt door deze gemeenten nagedacht over de vormgeving van het verzelfstandigingsproces. Concrete interesse voor financiële facilitering door het fonds is vooralsnog uitgebleven.

Gebruiksvergoeding spoor

Voor het spoor is vanaf 2000 een gebruiksvergoeding (stapsgewijs oplopend) ingevoerd waarbij de hoogte van de tariefstelling bepaald wordt door de marginale beheers- en onderhoudskosten. Bij de bepaling van de hoogte spelen onder meer een efficiënte aanwending van de spoorinfrastructuur, de dekking van (een zo groot mogelijk deel van) de (variabele) kosten van beheer en instandhouding van de infrastructuur en de modal-shift-beleidsdoelstellingen een grote rol.

Veiligheid

Alcohol en verkeer

Alcoholgebruik en verkeersdeelname gaan niet samen. Daarom heeft het Kabinet besloten het toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders te verlagen van 0,5 naar 0,2 promille. Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid dat Verkeer en Waterstaat het alcoholpromillage voor alle bestuurders naar 0,2 promille wil verlagen. Hierover vindt nog overleg plaats met het ministerie van Justitie.

Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA)

Intelligente snelheidsaanpassing wordt gezien als een kansrijk instrument om de verkeersveiligheid te verhogen. De kleinschalige proef in Tilburg met het ISA-systeem heeft uitgewezen dat er met name draagvlak voor ISA is op wegen binnen de bebouwde kom. De proef heeft tevens aangetoond dat een dergelijk systeem nu al betrouwbaar te fabriceren is. Na het gereedkomen van de definitieve onderzoeksresultaten zal worden besloten of er één of meerdere grootschalige vervolgprouven met ISA zullen worden uitgevoerd.

Risiconormering

Het Limburgse proefproject Risicobenadering is afgerond, en vormt nu de basis voor het vormgeven van een landelijke aanpak.

SER advies

Het uitgebrachte SER-advies over kosten en baten van investeringen in verkeersveiligheid heeft een aantal interessante opties aan het licht gebracht. Op grond hiervan zal nader onderzoek worden gedaan naar door verzekeringsmaatschappijen te hanteren verdergaande premie-differentiatie en het hanteren van het agresrecht, het recht om alle materiële en vooral immateriële kosten te verhalen op de dader.

Ten aanzien van de volgende hieronder vermelde items geldt dat deze op het Infrastructuurfonds worden geraamd en verantwoord.

Benutting railinfrastructuur

Met het programma Beter Benutten Spoorwegen is voortgang geboekt. In 1999 is het besluit genomen om te investeren in de ontwikkeling van nieuwe beveiliging, communicatie, beheersing en tractie energievoorziening systemen, geïntegreerd in het BB21 programma en is aan de taakorganisatie Railinfrabeheer de opdracht verstrekt voor ontwikkeling van deze systemen.

Mede door het besluit in het jaar 2000 tot de implementatie van het nieuwe telecommunicatie-systeem GSM-R voor de bestaande infrastructuur als vervanging voor het verouderde Teleraail en de benodigde aanpassingen in het treindienstbeheersing systeem VPT is de projectbegroting voor de ontwikkeling van deze systemen verhoogd naar f 560 mln. De nieuwe systemen zijn interoperabel volgens de ERTMS standaards, daarnaast wordt de veiligheid van zowel materieel als werken aan de infra verhoogd.

Ontsluiting VINEX locaties

Bij brief van 3 december 2000 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de OV-ontsluiting van Vinex-lokaties. De ontsluiting van de Vinex-lokaties per openbaar vervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, regionale en lokale overheden, en voor bepaalde onderdelen ook OV-bedrijven. Verkeer en Waterstaat heeft met name een verantwoordelijkheid ten aanzien van OV-investeringen. In de Vinex-convenanten zijn daarover afspraken gemaakt. De afstemming tussen woningbouw en de ontsluitende OV-infrastructuur voldoet in de meeste gevallen aan het «tweederde streefbeeld». Aan alle projecten wordt volop gewerkt, zowel in ambtelijke als bestuurlijke zin. Het leeuwendeel van de projecten verkeert in de planstudiefase en voor een aantal is reeds de beschikking afgegeven. In de bijlage van genoemde brief wordt de stand van zaken rond de verschillende projecten toegelicht.

Light Rail

Bij brief van 3 december 1999 aan de Tweede Kamer zijn aan de zes pilot-projecten drie projecten toegevoegd: Enschede-Gronau, Regionet Amsterdam e.o. en Stadsgewestelijk OV Groningen. Er zijn in 2000 twee beschikkingen afgegeven: een voor de infrastructurele aanpassingen t.b.v. light rail van het IGO-project in de Achterhoek (mei) en een voor de

noodzakelijke werken op het traject Enschede–Gronau (december). Daarnaast zijn in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) extra bedragen beschikbaar gekomen voor lightrailprojecten (Regionet Amsterdam e.o. , RandstadRail, Rijn-Gouwelijn) of voor de spoorweginfrastructuur waar light rail van mee profiteert (Randstadspoor Utrecht).

Op 28 februari 2000 heb ik een projectbesluit genomen voor het project *RandstadRail*. Op basis daarvan is eind 2000 een procesovereenkomst beschikbaar gekomen als basis voor de beschikkingsaanvraag door Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam. Het project *Rijn-Gouwelijn* is in de planstudiefase beland, waarin onderzocht wordt of een verbeterde «lichte» treindienst of een lightrailvariant die ook de binnenstad ontsluit de beste oplossing is. In juni is de verkenningsfase van het project *Hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoerKnooppunt Arnhem-Nijmegen* afgerond. Daarnaast heeft voortgang plaatsgevonden in de planstudie *Light rail Zuid-Limburg*. Begin 2001 zal een rapportage beschikbaar zijn op basis waarvan besloten kan worden of light train of een snelle tram de beste oplossing is. In november is een rapportage beschikbaar gekomen over de exploitatiewijze van *Randstadspoor*. In het verslagjaar werd bekend dat NS-Rail voor het in januari 2001 te openen spoorwegtraject *Houten-Houten Castellum* gebruik zal gaan maken van Hannovertrams. Dat betekent dat vanaf genoemd moment lichte voertuigen voor het eerst in Nederland van het hoofdspoor gebruik zullen maken.

Randstadrail

In december 1999 hebben de regio Rotterdam, regio Haaglanden en de provincie Zuid Holland een aanvullend planstudie advies aan mij aangeboden. In februari 2000 is een projectbesluit genomen dat een akkoord inhoudt met het planstudie advies onder strikte voorwaarden, zoals een maximumbijdrage van f 1,2 mld., taakstellende afspraken exploitatiebudget en realisatie in 2003/2004. Aansluitend zijn in het kader van BOR (Bereikbaarheidsoffensief Randstad) afspraken extra gelden (f 260 mln.) in relatie tot het spitstarief opgenomen. In juli 2000 heeft ondertekening plaatsgevonden van de procesovereenkomst Randstadrail.

Duurzaam veilig

De uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig is goed op gang gekomen.

Eind 1999 zijn de wijzigingen in de verkeersregels in verband met «bromfiets op de rijbaan» in werking getreden. De eerste indruk is gunstig, maar verantwoorde uitspraken zijn pas mogelijk wanneer de ongevallencijfers over het hele jaar 2000 geanalyseerd zijn (zomer 2001). Begin 2000 zijn tussenrapportages ontvangen over de aanpak van 30 km- en 60 km-projecten. Daaruit komt naar voren dat de voornemens van de wegbeheerders (provincies, waterschappen en gemeenten) ver uitgaan boven de afspraken in het convenant dat eind 1997 werd gesloten. Daarnaast bleek dat een deel van de wegbeheerders in tijdnood zou komen. Daarom is in overleg besloten de realisatietermijn met een jaar te verlengen.

HSL Zuid

– Uitvoeringsorganisatie

Op 16 juli 2000 zijn de civiele contracten en een koepelovereenkomst gesloten tussen de Staat der Nederlanden en de aannemerscombinaties. De contractvorm is Design & Construct geworden. De totale contractwaarde bedraagt f 5,2 mld. In de koepelovereenkomst zijn gedragscodes, beheers- en besturingsafspraken gemaakt over o.a. optimalisaties, betalingsregeling, coördinatie raakvlakken en de samenwerkingsrelatie. In de tweede helft van 2000 zijn de formele en informele overleggen tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer ingevuld en de vorm en inhoud van producten (projectplannen, kwaliteits- en veiligheidsdocumenten en betalingsproducten) gedefinieerd. De eerste werkzaamheden zijn gestart. De besprekingen voor het contract dat de aansluitingen van de HSL op het bestaande spoor moet realiseren zijn in een vergevorderd stadium. In de verwerving van gronden en het verkrijgen van de vergunningen is grote voortgang geboekt. De meeste gronden en vergunningen zijn inmiddels verkregen. De resterende zaken leveren overigens veel problemen en gerechtelijke procedures op. Er wordt aan gewerkt om de gevolgen van de (te) late beschikbaarheid van gronden en vergunningen zoveel mogelijk te beperken.

De organisatie van de uitvoeringsorganisatie is aangepast aan de contractvorm Design & Construct. De ontwerp-capaciteit is afgebouwd en het accent van de werkzaamheden is verschoven naar het toetsen van de uitvoeringsprocessen van de opdrachtnemer door Externe Kwaliteitsborging (EKB).

De wijze waarop het project financieel beheerst wordt, is vastgelegd in een tweetal documenten: de financiële referentie HSL-Zuid (PKB3 juni 2000) en het beheersmodel HSL-Zuid.

– Infraprovider

Op 23 maart 2000 dienden de drie bidders op het infraprovidercontract hun bieding bij de project-organisatie in. Het niveau van deze biedingen bleek zodanig hoog in vergelijking met de Public Sector Comparator, dat er een extra overlegronde werd ingelast om te komen tot optimalisaties in het conceptcontract. Op 25 juli 2000 werden van de drie bidders herziene biedingen ontvangen. Het niveau van deze biedingen bleek voldoende om gedetailleerde onderhandelingen te voeren. Twee bidders werden hiervoor uitgenodigd.

Vanaf medio oktober 2000 tot eind december 2000 is met de twee overgebleven bidders onderhandeld. Het doel van deze onderhandelingen was tweeledig; het gelegenheid bieden aan de banken om commentaar te leveren op het conceptcontract en het verder optimaliseren van de risicoverdeling om tot een lagere prijs te komen.

Wat betreft de eerste doelstelling zijn de onderhandelingen goed geslaagd. De banken hebben uitgebreid commentaar geleverd op het conceptcontract. In de meeste gevallen betrof het een aanscherping die door de projectorganisatie is overgenomen.

Wat betreft de tweede doelstelling is duidelijk geworden dat een aantal ontwikkelingen, met name op het contractuele vlak, zullen leiden tot een lagere prijs. Er is echter ook een aantal ontwikkelingen die mogelijk leiden tot een hogere prijs; de vertraging in de civiele contracten, het feit dat niet alle optimalisatie voorstellen die de bidders in het kader van hun herziene biedingen gedaan hebben haalbaar zijn, en het gewijzigde ontwerp van de

civiele onderbouw. Wat het uiteindelijke effect zal zijn inclusief de concurrentie druk, zal pas blijken bij het indienen van de Best and Final Offers.

– *Vervoer*

Het jaar 2000 stond de eerste helft grotendeels in het teken van het besluit tot openbare aanbesteding van het Vervoer. Uiteindelijk ging de Minister-raad op 16 juni akkoord met de Openbare aanbesteding van het Vervoer. Op 29 juni 2000 stemde vervolgens de Tweede Kamer in met dit besluit. In aansluiting hierop kon 17 juli het Qualification Document uitgestuurd worden naar de geregistreerde partijen. Op 15 september, de uiterste dag van aanmelding voor kwalificatie, hadden vier consortia hun kwalificatie-document ingediend.

Na beoordeling door interne en externe deskundigen, maakte Verkeer en Waterstaat op 26 oktober bekend dat alle consortia zich hadden gekwalificeerd. Op 15 december werd vervolgens de Invitation to Tender uitgereikt aan de gekwalificeerde partijen tijdens een formele bijeenkomst. De samenwerkingsovereenkomst tussen de Nederlandse Staat en de Duitse spoorwegmaatschappij (NMBS) is op 19 december door beide partijen ondertekend. De verwachting is dat voor de volgende fase een gelijksoortige overeenkomst kan worden gesloten tussen de Franse spoorwegmaatschappij (SNCF), NMBS en Staat.

Tegelijkertijd met de Aanbesteding Vervoer is de schaduwprocedure Rollend Materieel opgestart. Nadat in november de 7 gekwalificeerde partijen bekend gemaakt werden, volgden de consultatie-gesprekken met de gekwalificeerde partijen. De volgende stap is het uitbrengen van de Invitation to Tender.

Daarnaast is in 2000 een werkgroep gestart die de toezichttaken voor het spoor onderzoekt en in kaart brengt en is het contractmanagement voor Vervoer in gang gezet.

HSL-Oost

Het jaar 2000 heeft vooral in het teken gestaan van de discussies over de aanleg van een nieuw spoor versus een betere benutting van de bestaande spoorlijn.

De Trajectnota /MER is afgerond en in oktober ter visie gelegd voor inspraak en advies. In de nota is als voorlopig standpunt opgenomen dat wordt afgezien van de aanleg van een nieuwe HSL en dat gekozen wordt voor betere benutting van de bestaande spoorlijn.

Zuiderzeelijn

Een snelle spoorverbinding met het Noorden is opgenomen in het Regeerakkoord als uitwerking van een onderdeel van de afspraken tussen het Kabinet en het Noorden, gericht op de versterking van ruimtelijk-economische structuur. De Kabinetsnotitie Zuiderzeelijn is op 10 maart 2000 in het Kabinet aan de orde geweest. Er is een studietraject gestart waarin 4 alternatieven worden bestudeerd:

- Een opgewaardeerde Hanzelijn;
- Een HSL (Zuiderzeelijn);
- Een magneetzwefbaan (Zuiderzeelijn);
- Een klassieke spoorverbinding (Zuiderzeelijn);

Daarbij zal tevens worden bekeken hoe de snelle verbinding past in het nationale en internationale spoornetwerk.

Spitstarief en Betaalstroken

In het jaar 2000 hebben in het teken gestaan van: het opstellen, de advisering door Raad van State en het naar het parlement verzenden van het wetsvoorstel Bereikbaarheid en Mobiliteit (het wetsvoorstel rekeningrijden is bij deze gelegenheid ingetrokken) en het sluiten van bestuursovereenkomsten in het kader van het BOR met de regio Amsterdam, het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam.

Het wetsvoorstel Bereikbaarheid en Mobiliteit moet als basis dienen voor de invoering van de proef met het Spitstarief en de experimenten met betaalstroken. Tevens wordt in dit wetsvoorstel de invoering van tolheffing mogelijk gemaakt, alsmede de vorming van regionale mobiliteitsfondsen.

In de bestuursovereenkomsten met bovengenoemde regio's worden de bereikbaarheidspakketten per regio op hoofdlijnen vastgelegd, inclusief de lokaties voor de heffingspunten voor de proef met het spitstarief. Verder is vastgelegd dat een aantal (maximaal 4) experimenten met betaalstroken zullen worden uitgevoerd.

1.3.3 Goederenvervoer

Transportcorridors

Het eindrapport van de Incodelta Zuid-Oost corridor «Komen tot slimme stromen» is binnen Verkeer en Waterstaat afgestemd en krijgt in de Zuid-Oost corridor een vervolg.

Ondergronds Transport en Buisleidingen

Het eindrapport «Van Visie naar Realisatie» is gepubliceerd. Uit het onderzoeksprogramma is gebleken dat Ondergrondse Leiding Systemen (OLS) voor stukgoederen op lange termijn duidelijke potenties hebben. Grootschalige invoering is op korte termijn – gezien de hoge investeringen, een onvoldoende bedrijfseconomisch rendement en de benodigde grote veranderingen in logistiek – niet te verwachten. Op grond van de gehouden haalbaarheidstudies kan worden geconstateerd dat bij voldoende schaalgrootte, een belangrijk deel van de investeringen kan worden terugverdiend uit de exploitatie.

Wegvervoer

In de WIM/VID-pilot (Weight in motion, met video) wordt de mogelijkheid onderzocht om overbeladen voertuigen zodanig te registreren met behulp van weegbussen en videocamera's, dat op een later tijdstip naderhand de betreffende ondernemer door de Rijksverkeersinspectie kan worden aangesproken. De pilot langere en/of zwaardere voertuigcombinaties is gestart.

In het OGV (Overlegorgaan Goederenvervoer) zijn door vertegenwoordigers van werkgevers, verladers en vakbonden verdeelde standpunten ingenomen ten aanzien van mogelijke wijzigingen van de Wet goederenvervoer.

De werkgroep Dieselaccijnsakkoord is door vertraging bij het aantrekken van een gekwalificeerde voorzitter later gestart dan gepland. Conform het voorstel van de EU zal de bestaande tachograaf in principe vervangen worden door een digitale tachograaf voor nieuwe voertuigen met ingang van medio 2002. In maart 2000 is een Europees akkoord bereikt over de technische specificaties (met name beveiligingsaspecten).

In het kader van het Programma Stimulering Logistieke Efficiency (SLE) zijn scans bij 25 grotere bedrijven uitgevoerd. Op twee bedrijventerreinen (Venlo, Terneuzen) is een collectieve scanmethode uitgetest. In het kader van het zogenaamde kennisoverdracht-programma Bedrijfsintern Logistieke Efficiency Systeem (BLES) is een systematische beschrijving van de modules opgeleverd. Ten behoeve van het midden- en kleinbedrijf beroepsvervoer en eigen vervoer is in het kader van BLES gestart met collectieve brandstofbesparingsprojecten. Verder is opdracht verleend voor de ontwikkeling van de winkelcentra-scan, gericht op bundeling en efficiëntie-verbetering in de aan- en afvoer. Door een achterblijvend aantal aanvragen uit het bedrijfsleven zijn minder subsidies verstrekt dan aanvankelijk was voorzien voor TMS (Transport Modal Shift). Dat geldt overigens ook voor de Stimuleringsregeling Gecombineerd Goederenvervoer (SGG-regeling).

Binnenvaart

De door de EU besloten verlaging van de oud-voor-nieuw ratio in het kader van de herstructurering van de binnenvaart is in augustus 2000 in werking getreden. Dat heeft er toe geleid dat een aantal schepen wel is afgebouwd, maar – in afwachting van deze verlaging – nog niet direct in de vaart is gebracht. Ook zijn in 2000 minder schepen in de vaart gebracht dan aanvankelijk gedacht. Het onderzoek inzake de evaluatie Schipperszorg laat een gedifferentieerd beeld zien ten aanzien van de noodzaak tot voortzetting van de subsidies. Op basis van het overleg met het Deelorgaan Binnenvaart zal worden besloten of de subsidieregeling wordt voortgezet dan wel wordt afgebouwd en op welke wijze.

Zeescheepvaart

De positieve ontwikkeling van het zeescheepvaartcluster gaat onverminderd door. Sinds de introductie van het nieuwe zeescheepvaartbeleid (met name de fiscale maatregelen) in 1996 is de vloot met 51% (peildatum: 1-7-2000) gegroeid. De groei van de toegevoegde waarde is sinds 1996 thans 30%, derhalve ruim hoger dan de gemiddelde groei van het nationaal inkomen. Naast het «omvlaggen» van schepen stijgt ook het aantal maritieme bedrijven. Met het door de Ministerraad geaccordeerde Wetsvoorstel Registratie Zeeschepen wordt ook in de toekomst zeker gesteld dat achter ieder schip ook daadwerkelijk een (toegevoegde waarde genererende) onderneming zit. Aangezien de zeescheepvaartsector zich op een uiterst mondiale markt begeeft is de huidige sterke concurrentiepositie van Nederland geen toekomstige vanzelfsprekendheid. Naast de genoemde fiscale maatregelen, die overal in Europa worden gekopieerd, zijn maatregelen nodig om rederijen sterker aan Nederland te binden. In dit kader wordt nu een programma total quality management (TQM) ontwikkeld om zowel sterkere ondernemingen te krijgen als rederijen te stimuleren kwaliteit in de praktijk te brengen.

Ook de met de groei van de zeevaart samenhangende groei van werkgelegenheid aan wal en op zee houdt nog immer aan. Echter, er bestaat onder officieren al enige tijd een situatie van volledige werkgelegenheid, maar door een sterke vergrijzingsgolf en door onvoldoende instroom van onderaf worden aan boord steeds meer officieren aangesteld van buitenlandse (m.n. niet-EU) origine. Voorzichtige prognoses laten zien dat

deze ontwikkeling zich in de komende jaren versterkt zal voortzetten. Hierdoor wordt de druk op de maritieme arbeidsmarkt alleen maar groter. De rondetafelconferentie over het maritieme onderwijs heeft geleid tot een actieprogramma voor de maritieme arbeidsmarkt. Op de conferentie is ook duidelijk vastgesteld dat de maritieme arbeidsmarkt in toenemende mate met buitenlandse zeevarenden zal gaan opereren. Samen met de redergemeenschap wordt daarom, naast de acties in Nederland, nu ook het zogenaamde tweede oorsprongsbeleid van officieren ontwikkeld om ook op termijn de aanwezigheid van een veilige en goed opgeleide officierenpopulatie zeker te stellen. Hiertoe is met de Filippijnen een samenwerkingstraject ingezet.

Een eerste tussentijdse evaluatie van het zeescheepvaartbeleid is aangeboden aan het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV). In 2001 zal deze evaluatie aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De Raad van Toezicht van MARIN (Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek) heeft in februari 2000 het onderzoek naar de mogelijkheden van een fusie met TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek) stopgezet. MARIN heeft voorts aangegeven in grote financiële problemen te verkeren. Economische Zaken (EZ), Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OC&W) dragen gezamenlijk f 30 mln. bij in de oplossing van de liquiditeitsproblemen. Samen met EZ en OC&W wordt gezocht naar duurzame oplossingen.

Kustvaart

De in de Voortgangsnota Short Sea Shipping genoemde speerpunten zijn nader uitgewerkt. Voor een groot aantal landen zijn de knelpunten in het short sea vervoer geïnventariseerd. Deze worden ook aan de Europese Commissie toegezonden. De opzet van een stimuleringsregeling voor verdere samenwerking is gereed, evenals de inventarisatie van de eisen op milieu en veiligheid en mogelijkheden voor versoepeling ten behoeve van de kustvaart.

Spoorvervoer

De Economische Impact Studie Rail (EISR) is aangevangen, gericht op het aantonen van de meerwaarde van het railgoederenvervoer voor Nederland. De uitkomsten van deze studie kunnen gevolgen hebben voor de uiteindelijke bestemming van de gebruiksvergoeding.

Besloten is de overdracht spooransluitingen nader te bezien in het kader van het project OUT/PRIMO (Ontvlechting en Uitplaatsing Taakorganisaties/Project Railinfra-managementorganisaties).

De Kamer is geïnformeerd over de voortgang van de exploitatie van railgoederenvervoer/Betuwerroute. Verder is aan de Kamer een nota met denkbeelden over de bovenbouw gestuurd. Daarin wordt aandacht besteed aan de resultaten van de vorig jaar uitgevoerde marktconsultatie en de o.a. hieruit voortvloeiende acties voor de verdere ontwikkeling van het railgoederenvervoer in de komende jaren te weten: markt en overheid gaan een samenwerkingsverband aan ter voorbereiding op een ontwikkelingsmaatschappij.

Tenslotte is aandacht besteed aan de innovatieve vormen van aanbesteding van de bovenbouw van de Betuwerroute. Tijdens het Algemene Rekenkamer debat op 28/8/2000 is een korte adempauze ingelast t.a.v. de aanbesteding bovenbouw. In oktober is de kamer geïnformeerd.

Mainports

Het budget op de subsidieregeling Haven Interne Projecten tweede tranche (HIP II) is ruim overtekend. De beschikkingen voor de individuele projecten zijn ultimo 2000 geslagen.

De voorbereiding van de Westerschelde Container Terminal (WCT) ligt geheel op schema. De MER is in september opgeleverd. Hierdoor kan de aanleg van de Sloelijn (incl. de Sloeboog) urgenter worden.

De economische onderbouwing van het project Zeepoort IJmond is nagenoeg afgerond: de aanleg van een nieuwe grote sluis kan maatschappelijk rendabel zijn. Door het niet-aanleggen zal een wezenlijk deel van de economische groei in buitenlandse havens terecht komen. De scope van dit project is uitgebreid met verdieping van de toegangseul, die de mogelijkheid biedt om grotere bulkcarriers buiten de sluisen te kunnen faciliteren.

Internationalisering

In het kader van de bevordering van markttoegang en exportbevordering heeft het Yangtze River Basin Intermodal Transport Project een aantal spin-offs opgeleverd, zoals het onderkennen van mogelijkheden voor samenwerking met de haven van Shanghai op het gebied van intermodaal vervoer. Duidelijkheid over de mogelijkheden voor uitbreiding van de bilaterale samenwerking is er vooralsnog niet. Zo hebben de Chinese autoriteiten nog geen besluit over de aanleg van een diepzeehaven nabij Shanghai genomen.

In het kader van het South African Netherlands Transport Forum (SANTF) zijn acht projecten geïnitieerd, die met ondersteuning van Verkeer en Waterstaat van start zullen gaan op het gebied van havenontwikkeling en verkeersveiligheid. Daarnaast steunt het SANTF o.a. de reeds bevestigde betrokkenheid van P&O Nedlloyd bij de aanleg van de Coega-diepzeehaven. In juni 2000 werd het Memorandum of Understanding (MoU) voor het Programma Samenwerking Opkomende Markten (PSOM) voor Zuid-Afrika ondertekend.

Veilig en duurzaam goederenvervoer

De vuurwerkramp in Enschede heeft het omgaan met gevaarlijke stoffen in de schijnwerpers gezet. Maatschappelijk en politiek is de discussie aangezwengeld over de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt, zoals bijvoorbeeld de discussie rond het vervoer van chloor per spoor. Dit betekent meer aandacht voor de regelgeving en de handhaafbaarheid met betrekking tot onder meer externe veiligheid, Verdamping Organische Stoffen (VOS) -richtlijn en veiligheid in tunnels.

In de EU-Transportraad van juni zijn «Zichtvelden vracht- en bestelauto's» toegevoegd aan de resolutie verkeersveiligheid, waarin specifiek is bepaald dat de betreffende richtlijn gewijzigd moet worden met het oog op de blinde hoek problematiek. Daarnaast is vanaf medio september een aantal media-evenementen gehouden om het gebruik van de dode hoek spiegel of camera nogmaals onder de aandacht te brengen.

Het beleidsvoornemen navigatie-ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden is op 22 juni door de Tweede Kamer goedgekeurd. In overleg met de betrokkenen is thans de verdere uitwerking en implementatie aan de orde.

De eerste tender van het subsidieprogramma Transportpreventie (f 4,5 mln.) is ultimo mei 2000 gesloten. Het subsidieprogramma heeft

informatie geleverd over kansen en bedreigingen voor implementatie van transportpreventie in bedrijfsprocessen. In financieel opzicht is het beroep op het Rijk minder dan gedacht, waardoor het subsidieplafond niet is bereikt. De tweede tender van het subsidieprogramma is in november 2000 opengesteld. Op basis van de financiële omvang van de projecten die voor de eerste tender zijn ingediend, is het subsidieplafond voor de tweede tender ingesteld op f 3 mln. Tegelijkertijd is in de regeling het criterium innovativiteit (nieuwe ideeën en nieuwe toepassingen) zwaarder neergezet.

Door verdergaande normering van de SO₂ is de milieubelasting van dieselmotoren ten opzichte van LPG-motoren drastisch gedaald. Dit heeft in 2000 geleid tot een begin van de herijking van de nota Brandstofmix. Op het gebied van geluid in het wegvervoer is in 2000 binnen het kader van het project PIEK een aantal belangrijke projecten tot afronding en presentatie gekomen, waaronder een stille oplegger met koeling («fluistertruck).

In 2000 zijn internationale normen voor NO_x, CO, deeltjes en VOS in CCR-kader vastgesteld voor nieuwe scheepsmotoren, die in 2002 in werking treden. Het Scheepsafvalstoffenverdrag is door Nederland geratificeerd in 2000. Voor zee- en binnenvaart is in 2000 gestart met de voorbereidingen voor een permanent emissie-registratiesysteem voor de zee- en binnenvaart. Binnen de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) zijn in het kader van een duurzame zeevaart naar aanleiding van de ramp met de Erika afspraken gemaakt over het uitfasen van enkelwandige tankers. Voorts worden ideeën uitgewerkt over de rol en mogelijkheden van IMO om te komen tot internationale afspraken over mens- en milieuvriendelijker sloopmethoden. Financiële steun is verleend aan projecten gericht op het ontwikkelen van milieuvriendelijke sloopwerven in China en op de Filippijnen. In IMO-verband is een studie afgerond naar de emissie van CO₂ door de zeevaart.

Op het gebied van anti-fouling (aangroeiwerende verf zoals Tri Butyl Tin) is in 2000 goede voortgang geboekt. Er lijkt overeenstemming mogelijk over een conventie inzake een wereldwijd verbod op het aanbrengen van organotin-houdende anti-fouling op de rompen van zeeschepen, met ingang van 1 januari 2003 en een totaalverbod met ingang van 2008.

Infrastructuur

De Subsidieregeling Openbare Inland Terminals is in september 2000 gefiatteerd door de Europese Commissie. Daarnaast heeft de Europese Commissie positief beslist over de subsidie voor de projecten RSC Maasvlakte en RSC Waalhaven. Door het late tijdstip van die goedkeuring schuift de betaling van een deel van het subsidiebedrag door naar 2001.

Handhaving en Toezicht

De RVI heeft een grote inspanning geleverd om het aantal aanvragen voor taxi-chauffeurspassen te verwerken. De regelgeving voor de ondernemersvergunning is per 1 januari 2000 gewijzigd. De meeste vergunningsaanvragen betreffen omzettingen. Tevens is een groot aantal verzoeken ingediend voor uitbreiding van het wagenpark.

Voor de collectieve Wet Personenvervoer 2000-vergunning is inmiddels de projectorganisatie vormgegeven. Tevens is besloten om ook voor de buschauffeurs een chauffeurspas te introduceren. Alle bij de Scheepvaart-

inspectie onderkende primaire processen en de belangrijkste ondersteunende processen zijn AO- en NEN-ISO getoetst. Het begeerde NEN-ISO 9002 certificaat is in juni behaald.

De uitbesteding van taken Scheepvaartinspectie aan de klassebureaus is formeel op 1 april 2000 ingegaan.

1.3.4 Luchtvaartangelegenheden

Beheerste groei

Omdat de grenzen aan de groei van Schiphol eerder zijn bereikt dan voorzien, werd – om toch de doelstellingen versterking mainport en verbetering leefmilieu te kunnen realiseren – gekozen voor een strategie van beheerste groei. De verslaglegging van de hiervoor genoemde uit te voeren activiteiten zijn, voor zover relevant, meegenomen in de navolgende paragrafen.

Schiphol korte termijn

Het nog niet onherroepelijk worden van de Aanwijzing voor Schiphol (ALT), ten gevolge van een uitspraak van de Raad van State, had de nodige invloed op de uitvoering. Onder verwijzing naar het ontbreken van die ALT, is het onteigeningsKB (Koninklijk Besluit) door de Arrondissementsrechtbank in Haarlem afgewezen, waardoor de onteigening van het «Bulderbos» vertraging oploopt. Wel staat door de uitspraak van de Raad van State de omvang van het luchthaventerrein Schiphol definitief vast. Mede op basis daarvan is de luchthaven in 2000 gestart met de feitelijke aanleg van baan 5P. Alle benodigde gronden zijn inmiddels verworven (excl. Het Bulderbos-perceel).

Over de joodse begraafplaats (Gan Hasjalom) is in 2000 een definitieve overeenkomst gesloten en heeft financiële afronding plaatsgevonden. Het shadeschap heeft ca. 300 claims in behandeling, waarvan een gedeelte is beoordeeld. De definitieve toekenning wacht op het onherroepelijk worden van de ALT.

Over de privatisering NV Luchthaven Schiphol (NVLS) is de Kamer met de Kabinetsbrief, Kamerstukken, II, 1999–2000, nr. 25 435, datum 17 november 2000 geïnformeerd.

Momenteel wordt gewerkt aan wetgeving voor een exploitatievergunning en afschaffing van de goedkeuring van havengelden.

Op 25 mei 1998 heeft Amsterdam Airport Schiphol (AAS) een aanvraag ingediend om de bij het aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Schiphol behorende Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel te wijzigen. Op 22 juni 2000 is het besluit gepubliceerd en van kracht geworden. De daarop volgende bezwarenprocedure wordt binnenkort afgerond.

Over mainport Schiphol is de Kamer geïnformeerd met de notitie «Het economisch belang van de mainport Schiphol», Kamerstukken, II, 1999–2000, nr. 26 959, datum 30 mei 2000.

In juni 2000 werd het ontwerp tot Wijziging van Luchtvaartwet aan de Raad van State aangeboden, eind september is het advies van de Raad van State hierover ontvangen. Kern van dat advies is om een principiële keuze te maken tussen het onderbrengen van alle aspecten rond de

luchthaven in het wetsontwerp en de «restant» Planologische KernBeslissing (PKB) in te trekken of een nieuwe PKB op te stellen. Gekozen is voor de eerste optie.

Medio 2000 is de startnotitie voor de Milieu Effect Rapportage (MER) Schiphol 2003 ter inzage gelegd. Hierop zijn meer dan 100 reacties ingediend. Hoewel later is gestart met een aantal onderzoeken, zal de oorspronkelijke planning voor het gereed komen van het MER, het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit naar verwachting niet in gevaar komen.

Tenslotte is verder gewerkt aan de uitvoering van de Zuid-tangent en de realisatie van de Hogesnelheidslijn. Dit om op termijn invulling te kunnen geven aan de doelstelling dat minimaal 40% van de luchtpassagiers en 40% van het Schipholpersoneel met het openbaar vervoer naar en van de luchthaven reizen.

Schiphol lange termijn

De planning van het project Schiphol 2010 is ca. een jaar vertraagd. In de eerste plaats omdat de luchtvaartsector meer tijd nodig had voor de opstelling van zijn businesscase. In de tweede plaats omdat besloten is eerst een Kengetallen Kosten/Baten Analyse (KKBA) op te stellen alvorens over te gaan tot het vervolg van de formele PKB/MER-procedure. De KKBA is inmiddels gestart op basis van de businesscase van de sector.

Het programma Flyland, onderzoeksprogramma voor een luchthaven in zee, is eind 2000 gestart met de aanbesteding van een groot aantal meerjarige maritieme onderzoeken.

Regionale en kleine velden

Het Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (SRKL) is de opvolger van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) dat eind 2003 rechtskracht verliest. Aan het begin van het jaar 2000 heeft het Kabinet in een brief aan de Tweede Kamer, Kamerstukken, II, 1999–2000, nr. 26 893, datum 30 maart 2000, aangegeven op welke wijze de afronding van een aantal lopende aanwijzingsprocedures zal plaatsvinden. In september werd de startnotitie uitgebracht, die hoort bij het voor het SRKL op te stellen MER. In november heeft de Commissie voor de MER haar advies uitgebracht. Parallel hieraan zijn met het Interprovinciaal Overleg en met de provincies contacten gelegd die een proces in gang moeten zetten dat leidt tot decentralisatie van de besluitvorming over regionale en kleine luchthavens.

Externe Veiligheid en milieu

Als vervolg op meerjarige onderzoeksprojecten, zoals de ontwikkeling van causale modellen en prestatie-indicatoren zijn voorbereidingen getroffen om de ontwikkeling van deze instrumenten in samenwerking met de sector te laten plaatsvinden. De haalbaarheidsstudie en verkenningsfase zijn thans afgerond. Dit heeft ertoe geleid dat samen met de sector een demonstratie (proto) model wordt ontwikkeld (2001–2002). Het betreffende plan van aanpak is op 19 december 2000 aangeboden aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

In 2000 is in verschillende werkgroepen van de CAEP (Committee on Aviation and Environmental Protection) meegewerkt aan onderzoek naar de gevolgen van het aanscherpen van de geluidsnormen voor nieuwe vliegtuigen en de gevolgen van de invoering van marktconforme maatregelen voor het reduceren van de CO₂-emissies. Met name aan het tweede onderwerp is door Nederland een belangrijke bijdrage gegeven door het uitvoeren van analyses met het AERO-modelsysteem (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options).

Voor de ontwikkeling van het nieuwe normenstelsel voor milieu en veiligheid zijn meerdere onderzoeken verricht ter onderbouwing van het kabinetsvoornemen over de toekomst nationale luchthaven. Dit betreft:

- Evaluatie door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) van het risicoanalysemodel dat destijds voor de PKB Schiphol en Omgeving is ontwikkeld. Dit model zal tevens worden gehanteerd voor de uitwerking van de verschillende uitvoeringsbesluiten voor Schiphol. Uit de evaluatie blijkt dat de risico's thans aanzienlijk lager worden ingeschat dan destijds verwacht;
- Onderzoek van het NLR naar een eventueel toenemende botsingskans rond Schiphol als gevolg van verdere groei van de luchtvaart. Dit onderzoek heeft aangetoond dat daarvan in de nabije toekomst geen sprake is.
- Onderzoek naar de mogelijkheid voor toekomstige handhaving van de externe veiligheid. Het onderzoek heeft aangetoond dat dit mogelijk is door handhaving van het zogenaamde «risicogewicht» dat simpel kan worden afgeleid van het complexere risicoanalysemodel.
- Technische- en maatschappelijk/bestuurlijke haalbaarheidsstudies over de ontwikkeling van causale modellering.

In het kader van het vijfbanenstelsel Schiphol zijn de normen voor externe veiligheid en milieu in de PKB aangepast in beter meetbare en handhaafbare normen.

Luchtverkeersbeveiliging

In het afgelopen jaar is analoog aan de totstandkoming van de single market in Europa gewerkt aan voorstellen om te komen tot «one single sky». Van Nederlandse zijde is een actieve inbreng geleverd in de daartoe gevormde zogeheten «High level Group», die op initiatief van de Europese Unie aan de voorstellen heeft gewerkt.

Voor de uitwerking van het luchtverkeersbeveiligingsbeleid is de Wet luchtvaart met ingang van 1 september 2000 gewijzigd met het oog op het realiseren van extra wettelijke stuurinstrumenten. Dit betreft onder meer een taakverwaarlozingsregeling, een aanwijzingsbevoegdheid, een wettelijke verankering van het gerealiseerde kwaliteits- en veiligheidssystemen en informatiestatuut en een aangepaste positie in de Raad van Toezicht.

In de nota Toekomst van de nationale luchthaven is de mogelijkheid opgenomen tot toekomstige herpositionering van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Kamerstukken, II, 1999–2000, nr. 26 959).

1.3.5 Post en Telecommunicatie

Frequentiegebruik

Uitgifte vergunningen Universal Mobile Telecommunications System (UMTS)

De vergunningen voor het gebruik van de voor UMTS aangewezen frequenties zijn in augustus 2000 verleend. De vijf vergunninghouders zijn op basis van een veiling bepaald.

De veilingopbrengst heeft tot de nodige politieke beroering geleid en veel aandacht in de media gekregen, mede door de in verhouding tot Engeland en Duitsland relatief lage opbrengst. Daarnaast is er sprake geweest van een abrupt einde van de veiling doordat één van de partijen zich terugtrok na ontvangst van een brief van een andere deelnemer. Over het verloop van de laatste dag van de veiling loopt een juridische procedure. De Nederlandse Mededingingsautoriteit onderzoekt momenteel of er sprake is geweest van mededingingsbeperkende praktijken. Ook de Tweede Kamer zal de veilingaspecten nader onderzoeken.

Uitgifte frequentievergunningen AM/FM («zero-base»)

De doelstelling van «zero base» is om door een efficiëntere planning waarbij alle verplichtingen jegens de publieke omroep worden gerespecteerd, een maximaal aantal radio-omroep frequenties (FM en AM) beschikbaar te stellen voor de commerciële omroep. Het afgelopen jaar heeft voor «Zero Base» in het teken gestaan van de technische onderzoeksresultaten en politieke besluitvorming.

In mei 2000 zijn de technische onderzoeksresultaten afgerond. Het Kabinet heeft gekozen voor de methode van frequentieplanning waarbij het aantal beschikbare frequenties toeneemt. Daarnaast is de vereiste ontvangstkwaliteit van de publieke omroep in stand gebleven en zijn minderhedenzenders voor de lokale publieke omroep toegevoegd in elk van de vier grote steden. Voor de commerciële omroepen betekent dit dat er FM-frequenties beschikbaar komen met een totaal luisterbereik, dat meer dan twee keer zo groot is als in de huidige situatie.

Doordat het technische onderzoek omvangrijker was dan gepland is het oorspronkelijke tijdschema met een jaar vertraagd. De geplande datum van ingebruikname van de herverdeelde frequentieruimte is nu 1 september 2001. De huidige omroepvergunningen zijn tot die datum verlengd.

Verkeer en Waterstaat heeft samen met het Ministerie van OC&W gewerkt aan de beleidsmatige uitgangspunten voor de herverdeling van radiofrequenties. De Tweede Kamer heeft deze aanvaard en zij vormen het beleidsmatige kader voor de nadere uitvoering die nu aan het Zero Base project wordt gegeven. De frequenties voor commerciële omroep worden verdeeld door middel van een veiling.

Uitgifte vergunningen WLL

Wireless Local Loop (WLL) is een radiotechnologie waarmee ondermeer een breedbandig alternatief geboden wordt voor de huidige (draad)verbinding van abonnee naar centrale. In het kader van het WLL-beleid is de beschikbare ruimte voor WLL-frequenties vastgesteld en randvoorwaarden voor de frequentieverdeling in kaart gebracht. De belangrijkste

randvoorwaarde is het gedeeltelijk uitsluiten van deelname door KPN. Hiertoe is besloten na een definitief advies van de Nederlandse Mededingingsautoriteit.

Halverwege 2000 werd het WLL-beleid doorkruist door een tweetal zaken. Een juridische procedure, gevolgd door heroverweging van een eerder besluit, heeft geleid tot toekenning van frequentieruimte aan Telfort in een voor WLL bestemde frequentieband. Een en ander vond plaats op basis van een eerder aan Telfort toegekend voorkeursrecht. Energis heeft een soortgelijke aanvraag ingediend welke nog wordt behandeld. Na afronding van deze twee aanvragen wordt helder hoeveel spectrum voor WLL beschikbaar is. In oktober is er daarnaast in het kader van de World Radio Conference, de 28 GHz band deels aangewezen voor WLL gebruik. Verder zal de markt opnieuw geconsulteerd worden over de verkaveling van de beperkte frequentieruimte. De ervaringen die zijn opgedaan bij UMTS worden in het definitieve beleid meegenomen.

Uitgifte frequentievergunningen digitale radio en televisie

De digitalisering van televisie en radio is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van mij en de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De voorbereiding van de uitgifte van de frequenties voor digitale ether-televisie (DVBT, Digital Video Broadcasting Terrestrial) en digitale radio (TDAB, Terrestrial Digital Audio Broadcasting) heeft meer tijd gekost dan voorzien, als gevolg waarvan de vergunningverleningen nog niet hebben plaatsgehad. De besluitvorming omtrent het toewijzingsinstrument en het inwinnen van rapportages over de storingsproblematiek (interferentie-onderzoek) zijn met name hieraan debet.

In november 2000 is door het Kabinet besloten af te zien van de veiling van de commerciële frequenties voor DVBT en TDAB en in plaats daarvan de verdeling door middel van de vergelijkende toets te doen plaatsvinden. De uitvoering van deze procedure geschiedt, overeenkomstig de Telecommunicatiewet, door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.

World Radio Conference 2000

Van 8 mei – 2 juni 2000 vond de Wereld Radio Conferentie (WRC) plaats te Istanbul, Turkije. De WRC-2000 is voor Nederland zeer succesvol verlopen. Voor Europa en Nederland was het vinden van aanvullende frequentiebanden voor UMTS de hoogste prioriteit van de Conferentie. De Conferentie heeft overeenkomstig onze voorkeur, de frequentieband 2500–2690 MHz als toekomstige uitbreidingsband hiervoor aangewezen.

De Raad van Ministers van de EU heeft op 17 juni 1999 via een resolutie de Europese Commissie opgeroepen de initiatieven voort te zetten om een Europees (civiel) satelliet navigatie systeem, GALILEO, te realiseren. Een van de wezenlijke aspecten was het vinden van het benodigd spectrum in de frequentiebanden die aan de radionavigatiedienst per satelliet zijn toebedeeld. Tijdens de Conferentie is dit gerealiseerd. Daarnaast heeft Nederland tijdens de Conferentie belangrijke rechten verworven in het nieuwe Satelliet Omroep Plan voor de regio's Europa, Azië en Afrika.

Nederland is traditioneel een van de landen die groot belang hecht aan een goede allocatie voor wetenschappelijk gebruik van het radiospectrum (o.a. astronomie). Doelstelling is hierbij een goede balans te handhaven tussen wetenschappelijk en commercieel gebruik van het spectrum. Deze doelstelling is in grote lijnen tijdens de Conferentie gerealiseerd.

Infrastructuur

Nationaal Antenne Beleid

Om de groeiende vraag in Nederland naar antenneopstelpunten voor draadloze infrastructuur te faciliteren, is het afgelopen jaar vooral besteed aan de totstandkoming van een Nationaal Antennebeleid. Dit heeft geresulteerd in de kabinetsnota Nationaal Antennebeleid.

Er is afgelopen jaar bekeken of beter gebruik kan worden gemaakt van mogelijkheden die overheidsorganisaties zelf bieden om antenneopstelpunten te creëren. Dit heeft geresulteerd in een interdepartementale gedragslijn «Rijkssites». Verder is er in samenwerking met RWS een proef gestart op de A28 met het gebruik van antennes op wegportalen.

Op mijn initiatief is bezien of er op het gebied van wet- en regelgeving een en ander kan worden gestroomlijnd of vereenvoudigd. Ook zijn preventieve normen vastgelegd in samenwerking met de departementen van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu op het gebied van EU blootstellingslimieten voor elektromagnetische velden. Hierdoor kunnen overheden vaste normen hanteren ten aanzien van veiligheid en gezondheid.

Verkeer en Waterstaat heeft breed voorlichting gegeven aan burgers en medeoverheden over de gevolgen voor het leefmilieu en technische ontwikkelingen op het gebied van draadloze infrastructuur. Ook is veel onderzoek geïnitieerd naar de antennehoeft in Nederland en een internationale benchmark antennebeleid. Daarnaast heeft Verkeer en Waterstaat de problematiek van gemeenten t.a.v. antennebeleid in kaart gebracht. Verder heeft een vooronderzoek plaatsgevonden naar een Nationaal Antennebureau. Teneinde de uitvoering van het beleid gecoördineerd en met de verenigde inzet van alle vereiste expertise ter hand te kunnen nemen, acht het kabinet het wenselijk dit te concentreren bij een permanent, herkenbaar uitvoeringsorgaan. In deze uitvoeringsorganisatie zal tevens een antenneregister worden opgenomen. Uit het onderzoek is gebleken dat er bij alle betrokken partijen draagvlak voor bestaat.

Informatiemaatschappij

Kenniswijk

Begin 2000 is Verkeer en Waterstaat gestart met een haalbaarheidsonderzoek naar de inrichting van een «Kenniswijk». Na een verkennend onderzoek is in mei een selectieprocedure gestart om een geschikte locatie aan te wijzen. 15 Gemeenten hebben een aanvraag ingediend en in juli heeft de staatssecretaris de regio Eindhoven als kandidaat-locatie aangewezen. In de zomer is in Eindhoven een projectorganisatie ingericht die in opdracht van de onafhankelijke stichting Kenniswijk.nl een bedrijfsplan vervaardigt voor de Kenniswijk, die in Publiek Private Samenwerking (PPS) zal worden uitgevoerd. ± 40 Publieke en private partijen hebben in het najaar een intentieverklaring ondertekend, waarin afspraken worden gemaakt over wijze en timing van onderhandeling over het bedrijfsplan Kenniswijk.

Van dit bedrijfsplan, waarvan de definitieve versie zal worden onderworpen aan een onafhankelijke audit, is eind december een eerste conceptversie opgeleverd.

De nota «Netwerken in de Delta» is voor de zomer naar de Tweede Kamer gezonden. De nota geeft uitwerking aan het kabinetsbeleid ten aanzien van pijler A, zoals dat op hoofdlijnen is omschreven in de kabinetsnota De Digitale Delta. «Netwerken in de Delta» presenteert de beleidsagenda voor de komende jaren. In het najaar heeft hierover een Algemeen Overleg plaats gevonden. De nota is zowel in het Nederlands als in het Engels gepubliceerd. De acties uit de nota zijn in uitvoering genomen.

Kaderregeling subsidies telecommunicatie

De Kaderregeling subsidies telecommunicatie is ontworpen om de komende jaren te kunnen beschikken over een infrastructuur met voldoende innovatiepotentie. Deze regeling vormt het kader voor het ondersteunen van proefprojecten op het gebied van telecommunicatie-infrastructuur en bevordert een snellere ontwikkeling van toepassingen door samenwerkende marktpartijen. De Europese Commissie heeft eind 2000 gemeld geen bezwaar te hebben tegen de regeling. Daarna is een geslaagd «brokerage-event» georganiseerd om in een vroeg stadium partijen te interesseren voor de regeling.

Veiligheid en betrouwbaarheid electronic commerce

Concrete stappen zijn het afgelopen jaar gezet om te komen tot een betrouwbare Trusted Third Parties (TTP) dienstverlening in Nederland. Deze dienstverlening is van belang voor de beveiliging van het elektronisch handelsverkeer en in het bijzonder voor een elektronische handtekening. Een Europese richtlijn die bepaalt aan welke vereisten een betrouwbare elektronische handtekening (en daarmee een TTP) moet voldoen, is inmiddels in samenwerking met Justitie omgezet in een wetsvoorstel dat in december 2000 in de ministerraad is goedgekeurd. Parallel aan het totstandkomen van dit wetsvoorstel is in nauwe samenwerking met Economische Zaken en een groot aantal marktpartijen gewerkt aan het opzetten van een structuur waaronder TTP's getoetst kunnen worden op het voldoen aan de in de richtlijn genoemde eisen.

Telematica

Afgelopen jaar is het concept Elektronische Voertuig Informatie (EVI) verder uitgewerkt. Besloten is dat het Elektronisch Kenteken (EK) en EVI als zelfstandige onderwerpen uitgewerkt zullen worden onder de voorwaarde van nauwe onderlinge afstemming. Daarnaast is Betaald Rijden (BR) gekoppeld aan beide onderwerpen en ook voor BR geldt dat nauw wordt samengewerkt met EK en EVI. Ook internationaal zijn de onderwerpen EK en EVI ontvlecht. Dit heeft er toe geleid dat de geplande indiening van een voorstel voor het 5^e Kaderprogramma is uitgesteld. Met Frankrijk, Duitsland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk vindt overleg plaats over het opzetten van een specifiek EVI-project.

Om de marktintroductie van nieuwe telematicadiensten op het snijvlak tussen overheid en markt te bevorderen wordt een PPS-aanpak ontwikkeld voor het ontwikkelen van innovatieve dienstenconcepten. Eind 2000 is een strategisch onderzoek gestart gericht op het identificeren van mogelijke business-/exploitatiemodellen voor de ontwikkeling van nieuwe telematicadiensten in verkeer en vervoer (overheid als klant voor de markt).

Vanuit Verkeer en Waterstaat wordt deelgenomen aan het ITS-WAP project (WAP (Wireless Application Protocol) voor Intelligente Transport Systemen). Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de evaluatie (technisch, economisch en gebruik) van nieuwe verkeers- en vervoersdiensten met WAP (mobiel Internet) en de integratie van specifieke verkeers- en vervoersstandaards in WAP.

Post

De herziening van de Postwet is op 1 juni 2000 in werking getreden. Er is hierbij ruim aandacht besteed aan de communicatie. Als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe Postwet is het monopolie van PTT-Post verkleind tot brieven tot 100 gram (was tot 500 gram). Tevens is de zogenaamde verplichte dienstverlening verkleind.

Daarnaast zijn de door TNT Post Groep (TPG) voorgelegde plannen voor aanpassing van het postvestigingenbeleid getoetst aan het Besluit Algemene Richtlijnen Post. De positie van de consument stond hierbij centraal. De Kamer is hiervan op de hoogte gesteld.

NOZEMA

Het wetsvoorstel tot intrekking van de Radio-Omroep-Zender-wet 1935 is door de Eerste en Tweede Kamer aangenomen. Als gevolg van twee amendementen onderging het wetsvoorstel enkele wijzigingen. Met de intrekking van de ROZ-wet is de weg vrij om tot daadwerkelijke privatisering van de vennootschap over te gaan (een gezamenlijke verkoop van de aandelen door de Staat en de publieke omroep).

Wat betreft het bestuur van de vennootschap is de Staat in het jaar 2000 op grotere afstand van de vennootschap komen te staan met de benoeming van twee onafhankelijke leden in de Raad van Beheer van de vennootschap. Daarmee zijn geen ambtenaren van Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen meer betrokken bij het bestuur van de vennootschap.

ONP-richtlijnen

In het kader van de herziening van de ONP-regelgeving (Open Network Provision) heeft Verkeer en Waterstaat het Nederlands standpunt op hoofdlijnen opgesteld. Dit gaat er van uit dat bij de toekomstige communicatiewetgeving meer aansluiting bij het algemene mededingingsrecht wordt gezocht, waarbij op punten nog specifieke regulering noodzakelijk is. Dit document is tot stand nagekomen na intensieve afstemming met andere departementen en – via diverse gremia, workshops en bilaterale contacten – met marktpartijen en andere belanghebbenden. Het standpunt is door het kabinet aangenomen en met de Tweede Kamer besproken. Verkeer en Waterstaat is erin geslaagd een standpunt op te stellen waarvan de grote lijnen algemeen worden gedeeld.

2 BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF

In het begrotingsjaar 2000 zijn de maatregelen die zijn getroffen om een kwalitatief goede bedrijfsvoering te waarborgen op een adequate wijze door de organisatie uitgevoerd. In dit jaar zijn de eerste stappen gezet om te komen tot een mededeling over de bedrijfsvoering. Verkeer en Waterstaat is één van de vijf ministeries die mee doet aan de pilots mededeling bedrijfsvoering van het Ministerie van Financiën. De insteek is het verder uitwerken van het systeem van interne beheersing, waarbij risicomangement een belangrijke rol speelt.

Als belangrijk sturingsinstrument voor de bedrijfsvoering zijn in 2000 managementcontracten tussen de SG en de DG's ingevoerd, waarmee een kader is gecreëerd voor resultaat gericht werken.

De organisatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft dit jaar vorm gekregen. De overgang van de Rijksverkeersinspectie, de Scheepvaartinspectie, RDR en NLA (Nederlandse Luchtvaart Autoriteit) naar de IVW is voorbereid en zal naar verwachting op 1 juni 2001 worden doorgevoerd.

Met een overhead value analysis is de basis gelegd voor een herbezinning op de inrichting van de taken van de ondersteunende staven.

Het invoeringstraject van de Euro verloopt volgens planning. De aanvankelijke lichte achterstand is ingelopen.

De Departementale Accountantsdienst heeft een goedkeurende accountantsverklaring bij de financiële verantwoording over het jaar 2000 afgegeven. Alle onderdelen van het ministerie verkregen een goedkeurende accountantsverklaring.

Het financieel beheer heeft in 2000 op een aantal punten extra aandacht gekregen. In de loop van het jaar is opnieuw een quick scan uitgevoerd naar het contractbeheer. Daaruit bleek dat de stijgende lijn zich doorzet.

Rijkswaterstaat heeft extra aandacht gegeven aan de kwaliteit van het financieel beheer bij de diensten en het toezicht daarop. Dit betrof in het bijzonder vier zorgdiensten. Om te komen tot een structurele verbetering van het financieel beheer is begin 2000 het project Vereenvoudiging rechtmatigheid gestart.

Rijkswaterstaat heeft daarmee de aanzet gegeven tot een vereenvoudiging en uniformering van haar werkprocessen m.b.t. contracten in de GWW-sector, zodat met minder intensief toezicht, minder administratieve handelingen en minder grote controle-inspanningen kan worden vastgesteld dat deze processen ook echt worden beheerst.

Voor een meer uitvoerige uiteenzetting wordt verwezen naar het gestelde in de bedrijfsvoeringsparagraaf bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2000.

Bij het KNMI heeft een projectorganisatie de verbetering van het financieel beheer opgepakt. Alle inspanningen zijn gedaan om een goedkeurende accountantsverklaring over 2000 zeker te stellen én verbeteracties te verankeren in de organisatie. In het kader van het verbeterproces is ook, met medewerking van het Ministerie van Financiën, een onderzoek uitgevoerd naar de werking van de financiële functie. Op basis van de aanbevelingen uit dit onderzoek zijn door het KNMI eind

2000 aanvullende acties ingezet om de sturing door het management en de organisatie van de financiële functie structureel te verbeteren.

Het besluit van het kabinet om over te gaan naar een baten-lasten-stelsel sluit aan bij reeds bestaande ontwikkelingen bij Rijkswaterstaat. Er is inmiddels een koers uitgezet om op tijd over vervangende ondersteunende systemen te beschikken die kunnen voorzien in een integrale bedrijfsvoering.

Misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O)

In 2000 is het handboek subsidies geactualiseerd. Het handboek subsidies belichaamt binnen VenW het M&O beleid. Met de aanpassingen is rekening gehouden met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer uit het rapport «voorkoming en bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies».

Voorts zijn recente ontwikkelingen met betrekking tot het subsidiebeleid meegenomen.

De opzet van het controlebeleid in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren kan inmiddels als voldoende worden aangemerkt. Ook zijn verbeteringen doorgevoerd op het gebied van aansturing, coördinatie en verantwoording van de uitvoering van het controlebeleid.

In het kader van de MDW doorlichting van specifieke uitkeringen is in 2000 de laatste regeling doorgelicht.

De resultaten van deze doorlichting zijn meegenomen in de rijksbrede rapportage, die door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt gecoördineerd.

In het kader van de Rijksbrede doorlichting van subsidieregelingen en overige regelingen waarbij een accountantsverklaring wordt gevraagd (MDW- DOREAC) zijn binnen Verkeer en Waterstaat de eerste 11 regelingen doorgelicht. Via het ministerie van Financiën als coördinerend departement is de Kamer over de resultaten van deze doorlichting afzonderlijk gerapporteerd.

3 FINANCIËLE PARAGRAAF

Eerst is hieronder de (opbouw) van de Rekening opgenomen; een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen begroting en realisatie op artikelniveau.

Daarna wordt in paragraaf 3.2 een toelichting verstrekt bij de afwijkingen op beleidsterreinniveau.

In de artikelgewijze toelichting bij de Rekening (paragraaf 3.3) is dit vervolgens gedaan voor de verschillen op artikelniveau (zie ook leeswijzer bij die paragraaf).

Tenslotte wordt in paragraaf 3.4 de Saldibalans behandeld (zie de separate inleiding daarbij).

3.1 Verantwoordingsstaat: Rekening

Staat behorende bij de financiële verantwoording over het jaar 2000

Rekening 2000 (exclusief suppletore mutaties)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Onderdeel uitgaven en verplichtingen (bedragen x f 1 000)

		(1)			
Art.	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			
		Verplichtingen		Uitgaven	
		NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
	TOTAAL			12 035 148	5 461 312
01	Algemene departementale aangelegenheden			7 714 134	3 500 521
01	Personeel en materieel Centrale Diensten	135 361	61 424	135 361	61 424
02	Post-aktieven	41 056	18 630	41 056	18 630
03	Algemene beleidsaangelegenheden	59 356	26 935	61 195	27 769
04	Personeelsbeleid	44 158	20 038	44 158	20 038
05	Onderzoek en ontwikkeling algemeen	1 586	720	1 586	720
07	Functionele kosten Koninklijk Huis	7 113	3 228	7 113	3 228
08	Crisisbeheersing	3 008	1 365	3 008	1 365
09	Raden en commissies	3 402	1 544	3 402	1 544
10	Ruimtevaartactiviteiten	10 000	4 538	30 205	13 706
11	Onvoorziene uitgaven	2 622	1 190	2 622	1 190
12	Loonbijstelling	0	0	0	0
13	Prijlsbijstelling	- 15 000	- 6 807	- 15 000	- 6 807
14	Bijdragen aan het Infrastructuurfonds	7 331 661	3 326 963	7 331 661	3 326 963
16	Bijdragen aan het buitenland i.v.m. Eurovignet	27 774	12 603	27 774	12 603
18	Internationale betrekkingen	4 481	2 033	4 481	2 033
19	ZBO Raad v.d. Transportveiligheid	8 270	3 753	8 270	3 753
21	Huisvesting (onderhanden zijnde werk)	2 792	1 267	2 792	1 267
22	Euro-uitgaven	23 850	10 823	23 850	10 823
23	Tuchtrechtspraak zeescheepvaart	600	272	600	272
02	Rijkswaterstaatsaangelegenheden			549 574	249 386
01	Indirecte uitvoeringsuitgaven	386 347	175 317	386 347	175 317
02	Exploitatiebijdragen	10 972	4 979	62 485	28 354
10	Droge infrastructuur	37 040	16 808	39 344	17 854
20	Natte infrastructuur	61 449	27 884	61 398	27 861
03	Personenvervoer			3 038 468	1 378 797
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Personenvervoer	38 275	17 368	38 275	17 368
02	Onderzoek en ontwikkeling	15 504	7 035	15 504	7 035
03	Specifieke uitgaven	4 544	2 062	4 544	2 062
04	Voorlichtingsuitgaven	2 457	1 115	2 949	1 338
10	Bijdragen Openbaar Vervoer	2 338 800	1 061 301	2 703 832	1 226 945
11	Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer	Memorie	Memorie	Memorie	Memorie
14	Stimulering openbaar vervoer	1 138	516	3 210	1 457
15	Stiller, schoner en zuiniger	10 119	4 592	10 119	4 592
16	Bedrijfsvervoer				
18	Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen	51 313	23 285	51 564	23 399
19	Bijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen	155 651	70 631	155 651	70 631
31	Taakstelling verkeersveiligheidsbeleid	12 990	5 895	12 990	5 895
32	Stimulering van en bijdragen aan derden	23 330	10 587	39 830	18 074
04	Luchtvaartaanlegenheden			352 018	159 739
01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	58 563	26 575	58 563	26 575
03	Onderhoud en exploitatie van een vliegtuig ten behoeve van de regering en van de leden van het Koninklijk Huis	5 341	2 424	5 341	2 424
06	Opbrengst verkoop staatsdeelnemingen				

(2)				(3) = (2) - (1)			
Realisatie				Verschil realisatie en oorspronkelijke vastgestelde begroting			
Verplichtingen		Uitgaven		Verplichtingen		Uitgaven	
NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
		12 006 083	5 448 123			- 29 065	- 13 189
		7 474 724	3 391 882				
160 617	72 885	165 519	75 109	25 256	11 461	30 158	13 685
42 845	19 442	42 845	19 442	1 789	812	1 789	812
58 721	26 646	72 520	32 908	- 635	- 288	11 325	5 139
33 352	15 134	32 781	14 875	- 10 806	- 4 904	- 11 377	- 5 163
11 186	5 076	9 134	4 145	9 600	4 356	7 548	3 425
7 697	3 493	7 697	3 493	584	265	584	265
3 008	1 365	2 232	1 013	0	0	- 776	- 352
2 406	1 092	2 203	1 000	- 996	- 452	- 1 199	- 544
24 680	11 199	30 382	13 787	14 680	6 661	177	80
0	0	0	0	- 2 622	1 190	- 2 622	- 1 190
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	15 000	6 807	15 000	6 807
7 089 840	3 217 229	7 089 840	3 217 229	- 241 821	- 109 734	- 241 821	- 109 734
2 439	1 107	3 963	1 798	- 25 335	- 11 497	- 23 811	- 10 805
4 298	1 950	4 298	1 950	- 183	- 83	- 183	- 83
11 310	5 132	11 310	5 132	3 040	1 379	3 040	1 379
0	0	0	0	- 2 792	- 1 267	- 2 792	- 1 267
0	0	0	0	- 23 850	- 10 823	- 23 850	- 10 823
0	0	0	0	- 600	- 272	- 600	- 272
		616 254	279 644				
380 812	172 805	374 075	169 748	- 5 535	- 2 512	- 12 272	- 5 569
15 322	6 953	81 580	37 019	4 350	1 974	19 095	8 665
57 927	26 286	70 210	31 860	20 887	9 478	30 866	14 006
159 986	72 598	90 389	41 017	98 537	44 714	28 991	13 156
		3 062 628	1 389 760				
36 788	16 694	36 500	16 563	- 1 487	- 675	- 1 775	- 805
18 428	8 362	28 876	13 103	2 924	1 327	13 372	6 068
3 738	1 696	4 093	1 857	- 806	- 366	- 451	- 205
1 140	517	1 093	496	- 1 317	- 598	- 1 856	- 842
3 325 871	1 509 214	2 693 988	1 222 478	987 071	447 913	- 9 844	- 4 467
0	0	0	0	0	0	0	0
393	178	2 556	1 160	- 745	- 338	- 654	- 297
16 067	7 291	14 029	6 366	5 948	2 699	3 910	1 774
41	19	43	20	41	19	43	20
86 939	39 451	41 262	18 724	35 626	16 166	- 10 302	- 4 675
169 940	77 115	189 940	86 191	14 289	6 484	34 289	15 560
10 547	4 786	10 903	4 948	- 2 443	- 1 109	- 2 087	- 947
79 486	36 069	39 345	17 854	56 156	25 482	- 485	- 220
		368 687	167 303				
78 381	35 568	76 260	34 605	19 818	8 993	17 697	8 031
5 796	2 630	5 846	2 653	455	206	505	229
7 034	3 192	1 685	765	7 034	3 192	1 685	765

(1)

Art.	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			
		Verplichtingen		Uitgaven	
		NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
10	Beheer en ontwikkeling luchthavens	64 379	29 214	68 729	31 188
11	Zonering in het kader van de Luchtvaartwet	131 539	59 690	132 385	60 074
12	Garanties voor de aflossing en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van luchtvaart	Memorie	Memorie	Memorie	Memorie
20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	10 073	4 571	10 073	4 571
21	Bijdrage aan de ZBO Luchtverkeersbeveiliging	4 547	2 063	14 450	6 557
30	Bijdragen aan internationale organisaties	2 411	1 094	2 411	1 094
31	Onderzoek en ontwikkeling	60 066	27 257	60 066	27 257
05	Goederenvervoer			280 398	127 239
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer	129 027	58 550	129 406	58 722
02	Informatievoorziening	9 120	4 138	9 660	4 384
03	Onderzoek en ontwikkeling	4 252	1 929	4 892	2 220
04	Voorlichtingsuitgaven	117	53	117	53
10	Verkeersregeling zeescheepvaart	13 896	6 306	19 079	8 658
11	Vaarwegmarkeringsdienst	15 897	7 214	15 899	7 215
12	Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen	37 903	17 200	44 598	20 238
20	Veiligheid en milieu	4 369	1 983	4 566	2 072
21	Scheepvaartinspectie	1 753	795	1 753	795
22	Rijksverkeersinspectie	2 112	958	2 112	958
30	Maritieme politiek	1 005	456	1 005	456
31	Stimulering goederenvervoer	20 215	9 173	20 896	9 482
32	Zeehavenontwikkeling	16 667	7 563	24 757	11 234
34	Uitkeringen herstructurering binnenvaart	1 658	752	1 658	752
06	Telecommunicatie en postzaken			39 045	17 718
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post	22 278	10 109	22 278	10 109
02	Bijdragen aan het agentschap RDR	1 016	461	1 016	461
03	Bijdrage aan ZBO OPTA				
10	Telecommunicatie en Post	15 751	7 147	15 751	7 147
07	Meteorologische aangelegenheden			61 511	27 912
04	Bijdragen internationale organisaties	199	90	1 578	716
05	Bijdragen aan het agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	59 933	27 196	59 933	27 196

¹ De bedragen zijn steeds afgerond naar boven (op f 1 000).

Mij bekend,

De minister van Verkeer en Waterstaat,

(2)				(3) = (2) - (1)			
Realisatie				Verschil realisatie en oorspronkelijke vastgestelde begroting			
Verplichtingen		Uitgaven		Verplichtingen		Uitgaven	
NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
52 915	24 012	44 696	20 282	- 11 464	- 5 202	- 24 033	- 10 906
284 141	128 938	65 422	29 687	152 602	69 248	- 66 963	- 30 386
0	0	0	0	0	0	0	0
10 325	4 685	10 589	4 805	252	114	516	234
88 548	40 181	102 548	46 534	84 001	38 118	88 098	39 977
2 779	1 261	2 779	1 261	368	167	368	167
59 474	26 988	58 862	26 710	- 592	- 269	- 1 204	- 546
		320 286	145 339				
141 632	64 270	143 375	65 061	12 605	5 720	13 969	6 339
11 810	5 359	12 258	5 562	2 690	1 221	2 598	1179
4 157	1 886	4 508	2 046	- 95	- 43	- 384	- 174
11	5	31	14	- 106	- 48	- 86	- 39
15 485	7 027	18 744	8 506	1 589	721	- 335	- 152
15 409	6 992	14 763	6 699	- 488	- 221	- 1 136	- 515
28 398	12 886	20 624	9 359	- 9 505	- 4 313	- 23 974	- 10 879
6 291	2 855	4 494	2 039	1 922	872	- 72	- 33
2 098	952	1 984	900	345	157	231	105
3 031	1 375	3 055	1 386	919	417	943	428
1 014	460	1 014	460	9	4	9	4
18 208	8 262	22 051	10 006	- 2 007	- 911	1 155	524
112 746	51 162	72 866	33 065	96 079	43 599	48 109	21 831
519	236	519	236	- 1 139	- 517	- 1 139	- 517
		88 892	40 337				
24 767	11 239	24 709	11 212	2 489	1 129	2 431	1 103
41 990	19 054	41 990	19 054	40 974	18 593	40 974	18 593
2 983	1 354	2 983	1 354	2 983	1 354	2 983	1 354
34 352	15 588	19 210	8 717	18 601	8 441	3 459	1 570
		74 612	33 857				
70	32	1 478	671	- 129	- 59	- 100	- 45
73 134	33 187	73 134	33 187	13 201	5 990	13 201	5 990

Staat behorende bij de financiële verantwoording over het jaar 2000

Rekening 2000 (exclusief suppletore mutaties)
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)
Onderdeel ontvangsten (bedragen x f 1 000)

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3) = (2) - (1)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie ¹		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
		Ontvangsten		Ontvangsten		Ontvangsten	
		NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
	TOTAAL	1 508 652	684 596	7 440 552	3 376 375	5 931 900	2 691 779
01	Algemene departementale aangelegenheden	30 908	14 025	32 414	14 709		
01	Personeel en materieel Centrale Diensten	3 708	1 683	1 914	869	- 1 794	- 814
10	Ruimtevaartactiviteiten	2 200	998	1 238	562	- 962	- 437
15	Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking	25 000	11 345	29 262	13 279	4 262	1 934
02	Rijkswaterstaatsaangelegenheden	30 125	13 670	35 134	15 943		
01	Indirecte uitvoeringsontvangsten	26 125	11 855	17 353	7 874	- 8 772	- 3 981
02	Exploitatiebijdragen	3 000	1 361	8 286	3 760	5 286	2 399
10	Droge infrastructuur			415	188	415	188
20	Natte infrastructuur	1 000	454	9 080	4 120	8 080	3 667
03	Personenvervoer	41 462	18 815	140 759	63 874		
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Personenvervoer	262	119	406	184	144	65
02	Onderzoek en ontwikkeling	1 200	545	35	16	- 1 165	- 529
10	Verrekening voorschotten openbaar vervoer			9 281	4 212	9 281	4 212
11	Garantieprovisie	Memorie	Memorie	217	98	217	98
14	Sociale veiligheid	Memorie	Memorie	74	34	74	34
18	Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen	Memorie	Memorie	436	198	436	198
19	Ontvangsten bijdragen NS			58 100	26 365	58 100	26 365
20	Dividenden NS en VSN	40 000	18 151	72 126	32 729	32 126	14 578
31	Taakstelling Verkeersveiligheid	Memorie	Memorie	84	38	84	38
32	Stimulering van en bijdragen van derden	Memorie	Memorie	0	0	0	0
04	Luchtvaartaanlegenheden	134 759	61 151	147 006	66 708		
01	Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst	4 093	1 857	5 527	2 508	1 434	651
02	Rijksopleiding verkeersvliegers	800	363	559	254	- 241	- 109
03	Regeringsvliegtuig	1 369	621	1 544	701	175	79
10	Dividenden	40 500	18 378	36 458	16 544	- 4 042	- 1 834
11	Zonering in het kader van de Luchtvaartwet	59 680	27 082	78 403	35 578	18 723	8 496
12	Garantieprovisie	75	34	75	34	0	0
20	Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart	13 255	6 015	5 294	2 402	- 7 961	- 3 613
21	Bijdrage van ZBO Luchtverkeersbeveiliging	7 877	3 574	11 506	5 221	3 629	1 647
31	Onderzoek en ontwikkeling	7 110	3 226	7 640	3 467	530	241
05	Goederenvervoer	45 686	20 731	66 185	30 033		
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer	976	443	3 256	1 478	2 280	1 035

Art.	Omschrijving	(1)		(2)		(3) = (2) - (1)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie ¹		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
		Ontvangsten		Ontvangsten		Ontvangsten	
		NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
10	Verkeersregeling zeescheepvaart	19 600	8 894	17 210	7 810	- 2 390	- 1 085
11	Vaarwegmarkeringsdienst	7 800	3 539	5 801	2 632	- 1 999	- 907
13	Gebruikersvergoeding spoor			0	0	0	0
15	Vervoer gevaarlijke stoffen	60	27	37	17	- 23	- 10
21	Scheepvaartinspectie	12 300	5 581	14 499	6 579	2 199	998
22	Rijksverkeersinspectie	4 950	2 246	2 933	1 331	- 2 017	- 915
31	Stimulering goederenvervoer			493	224	493	224
32	Zeehavenontwikkeling			13 472	6 113	13 472	6 113
34	Herstructurering binnenvaart			8 484	3 850	8 484	3 850
06	Telecommunicatie en postzaken	1 197 411	543 361	6 988 354	3 171 177		
01	Personeel en materieel Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post	716	325	1 735	787	1 019	462
02	Ontvangsten van het agentschap Rijksdienst voor Radio-communicatie (RDR)	31 297	14 202	25 239	11 453	- 6 058	- 2 749
03	Ontvangsten van het ZBO Onafhankelijke autoriteit op het gebied van Post- en Telecommunicatie (OPTA)	360	163	1 341	609	981	445
13	Ontvangsten KPN	1 165 038	528 671	1 041 799	472 748	- 123 239	- 55 923
14	Opbrengst veilingen			5 918 240	2 685 580	5 918 240	2 685 580
07	Meteorologische aangelegenheden	28 301	12 842	30 700	13 931		
01	Ontvangsten algemeen meteorologische aangelegenheden	28 301	12 842	30 576	13 875	2 275	1 032
06	Ontvlechting KNMI	0	0	124	56	124	56

¹ De gerealiseerde bedragen zijn steeds afgerond naar boven.

Mij bekend,

De minister van Verkeer en Waterstaat,

3.2 Financiële terugblik op hoofdlijnen

Dit overzicht geeft (in f mln.) de opbouw van de gerealiseerde budgetten weer voor de jaren 1997–2000 voor de V&W-begroting (XII).

VenW naar beleidsterrein	Realisatie			Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999		
Verplichtingen	11 391	13 377	11 809	12 943	1 407
Uitgaven (zie onderstaande uitsplitsing)	11 031	11 020	11 882	12 006	- 29
01 Alg.dep. aangelegenheden	5 734	6 517	7 457	7 475	- 239
02 Rijkswaterstaataangelegenheden	2 103	563	594	616	66
03 Personenvervoer	2 482	3 217	3 054	3 063	25
04 Luchtvaartaanlegenheden	255	236	310	369	17
05 Goederenvervoer	362	398	356	320	40
06 Telecommunicatie en postzaken	41	38	47	89	50
07 Meteorologische aangele- genheden	54	51	64	75	13
Ontvangsten	2 709	3 428	2 050	7 441	5 932

De lagere realisatie vanaf 1998 voor 02 Rijkswaterstaat houdt verband met de invoering van een produktbegroting bij RWS n.a.v. een interdepartementaal beleidsonderzoek. Dit heeft geleid tot een nieuwe begrotingsstructuur bij deze dienst, waarbij een groot deel van uitgaven naar het Infracfonds is overgeheveld.

Toelichting:

Hieronder is voor 2000 per beleidsterrein een korte verklaring verstrekt bij de diverse verschillen; een meer uitvoerige toelichting is opgenomen onder de artikelen zelf (hoofdstuk 3 Verdiepingsbijlage).

01 Algemene departementale aangelegenheden (- f 239 mln)

De lagere uitgaven over 2000 kunnen geheel worden verklaard door de bijstelling van het relatief grote artikel 01.14 Bijdragen aan het Infracfonds (- f 242 mln).

Ook op de artikelen 01.16 Eurovignet (- f 24 mln), door een grotere omvang van het vervoer waardoor meer ontvangsten op het Eurovignet zijn gerealiseerd, en 01.04 Personeelsbeleid (- f 11 mln, met name minder uitgaven voor de 55+ regeling) is het geraamde begrotingsbedrag niet volledig besteed.

Anderzijds is op artikel 01.01 Apparaatsuitgaven Centrale Diensten ca. f 30 mln meer gerealiseerd dan voorzien. Ondermeer voor hogere initiële personele uitgaven, bekabeling Plesmanweg en het organisatie-ontwikkelingstraject.

Hogere begrotingsrealisaties deden zich verder voor op het artikel 01.03 Algemene beleidsaangelegenheden (f 11 mln) ten behoeve nazorg millennium, implementatie euro en diverse automatiseringsuitgaven.

02 Rijkswaterstaatsaangelegenheden (+ f 66 mln)

De hogere uitgaven zijn voor een belangrijk deel terug te voeren op enkele posten, zoals een betaling voor de Groenvoorziening Schiphol, een overboeking vanuit het Infracstructuurfonds voor de exploitatiebijdrage van de Noordzeekanaalveren, een (IBO)conversieboeking met betrekking tot de Oog-, Oor- en Mondfunctie en het terugdraaien van een oorspronkelijk in de begroting aangebrachte onderzoekskorting.

Tevens zijn er niet voorziene bijdragen verstrekt ten behoeve van het Expertisecentrum Meervoudig Ruimtegebruik en voor Partners voor Water.

03 Personenvervoer (+ f 25 mln)

De hogere uitgaven zijn vooral zichtbaar op 03.19 Bijdragen aan NS (totaal: f 34 mln). Voor f 20 mln. betreft het de oorspronkelijk op het Infrastructuurfonds geraamde betalingen aan de Stichting Bodemsanering NS (stationsomgevingen); deze uitgaven moeten echter op 03.19 worden verantwoord. Tevens was sprake van een hogere bijdrage in de exploitatiekosten door extra treinbewegingen (f 14 mln.).

Ook op artikel 03.02 Onderzoek en ontwikkeling ligt de realisatie hoger (f 13 mln), voornamelijk door een overboeking (eveneens) vanuit het Infrastructuurfonds voor een juiste verantwoording van de uitgaven van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Binnen dit beleidsterrein is daarentegen ook sprake van artikelen met een lagere begrotingsbelasting. Het gaat dan om de artikelen 03.18 B&M en 03.10 Bijdragen OV (o.a. De Boer-gelden).

04 Luchtvaartaanleggen (+ f 17 mln)

Op artikel 04.21 Bijdrage aan de ZBO LVB is in totaal f 88 mln. meer betaald, onder andere voor kosten die samenhangen met de afkoop van de historische sociale lasten. Dit was in de begroting 2000 niet voorzien. Daarentegen is op artikel 04.11 Zonering i.h.k.v. de Luchtvaartwet ca. f 67 mln. om verschillende redenen minder uitgegeven. Voor een verklaring wordt verwezen naar het gestelde onder dit artikel.

Andere majeure mutaties hebben zich voorgedaan op de artikelen 04.10 Beheer en ontwikkeling luchthaven (vertragingen bij passende maatregelen Maastricht en ONL) en bij 04.01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst (apparaatsuitgaven van diverse intensiveringen).

05 Goederenvervoer (+ f 40 mln)

De bijstelling op dit beleidsterrein kan nagenoeg geheel worden verklaard door artikel 05.32 Zeehavenontwikkeling (+ f 48 mln.), ondermeer door het in 2000 naar voren halen van projecten die in het kader van de subsidie-regeling HIP II (Haven Interne Projecten) zijn gesubsidieerd. Daarnaast zijn vanwege de nauwe relatie tussen PMR en Zeehavenontwikkeling gelden overgeheveld vanuit artikel 05.12 B&M.

Op laatstgenoemd artikel is derhalve een min-mutatie zichtbaar.

06 Telecommunicatie en postzaken (+ f 50 mln)

De hogere realisatie doet zich met name voor op 06.02 Bijdragen aan het RDR (ruim f 40 mln.), voornamelijk ten behoeve van de voorbereidingskosten van een aantal frequentieveilingen.

07 Meteorologische aangelegenheden (+ f 13 mln)

Dit betreft de aanpassing van de bijdrage aan het agentschap KNMI. Voor ca. f 9 mln. betreft het hier een eenmalige compensatie voor het agentschap KNMI voor de extra kosten die zijn gemoed met het afboeken van vaste activa, als gevolg van een stelselwijziging. Voor het overige betreft het meer reguliere aanpassingen.

Ontvangsten (+ f 5 932 mln)

Dit bedrag kan bijna geheel worden verklaard door de opbrengsten van de in juli 2000 afgeronde veiling van UMTS-frequenties (artikel M06.14: f 5 918 mln.).

3.3 Verdiepingsbijlage: Artikelgewijze toelichting (bij Rekening)

Leeswijzer

In dit hoofdstuk is de artikelsgewijze toelichting bij de Rekening opgenomen.

De Tweede Kamer is over het merendeel van de mutaties al gedetailleerd geïnformeerd door middel van de suppletore begrotingen over 2000. Voor een uitvoeriger verklaring wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij die begrotingen.

Vanwege de overzichtelijkheid van de informatie is dan ook gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op artikelniveau. Voor de bijdragen aan het Openbaar Vervoer (artikel 03.10) wordt de informatie op artikelonderdeelniveau verstrekt. Dit vanwege het (budgettair) belang van dit artikel.

Norm bij verklaren verschillen:

begrotingsbedrag	Vershil
< f 10 mln.	> 50%
f 10 – f 50 mln.	> f 5 mln.
> f 50 mln.	> 10%

Deze keuze houdt in dat die artikelen, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie (= Rekening) kleiner is dan de aangegeven norm, in principe niet worden toegelicht.

Vervolgens is gekeken naar de afwijkingen op het niveau van de kwantitatieve onderbouwingen (kengetallen). Indien ook op dit niveau geen sprake was van significante afwijkingen, is ook daadwerkelijk van toelichting afgezien.

In afwijking van bovenvermelde norm:

- zijn die artikelen waarop in de begroting 2000 geen of zeer geringe ontvangsten waren geraamd, maar waar in 2000 wel relatief kleine bedragen op zijn verkregen, niet apart toegelicht. Dit gezien de materiële omvang. Het gaat om de ontvangstartikelen 02.10, 03.11, 03.14, 03.18, 03.31, 04.02, 04.12, 05.15, 05.31 en 07.06
- is bij een enkel artikel, dat weliswaar net buiten de norm valt, toch afgezien van verdere toelichting. Dit gezien de aard en het geringe materieel belang van het artikel. Het betreft het artikel 05.04.

01 ALGEMENE DEPARTEMENTALE AANGELEGENHEDEN

Artikel 01.01 Personeel en materieel Centrale Diensten

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.01	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	104,7	133,1	159,8	160,6	135,4	25,2
Uitgaven	107,7	124,0	155,8	165,5	135,4	30,1
Ontvangsten	5,4	4,6	1,4	1,9	3,7	- 1,8

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
	n.v.t.	n.v.t.				
programma uitgaven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.			
apparaatsuitgaven (01.01)	77,6	90,3	120,3	119,1	97,3	21,8
totale uitgaven	77,6	90,3	120,3	119,1	97,3	21,8
aantal fte's	377,2	396,4	434,4	468	455,9	12,1¹

Onderbouwing personele component Centrale Diensten (ambtelijk personeel)

	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Gemiddelde begrotingssterkte in fte	680,2	700,8	719,7	776,6	753,5	23,1
Gemiddelde prijs per fte	86 713	103 793	108 265	112 206	100 999	11 207 ¹

Huisvestingskengetal (bedragen x NLG1000)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Huisvestingsuitgaven Bestuurs- kern				34 431	31 979	2 452 ¹
aantal te huisvesten fte's				2 559	2 072	487
huisvestingskosten per fte				13,45	15,43	5,03

¹ De bovenvermelde verschillen worden met name verklaard door de ontwikkelingen die hieronder (c. Toelichting) worden geschetst en die hebben geleid tot een extra personeelsinzet.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Met name de volgende zaken liggen ten grondslag aan de hogere verplichtingen- en uitgavenrealisatie.

1. Op het personeelsbudget was sprake van initiële uitgaven van f 11,5

mln., ondermeer om de dienstverlening voor de facilitaire voorzieningen binnen de bestuurskern te optimaliseren. Ook was het noodzakelijk om de continuïteit van de salarisverwerking te waarborgen. Tevens is er voor het versterken en ondersteunen van de ambtelijke top extra personeel aangetrokken.

2. Om diverse producten en projecten te kunnen realiseren is het noodzakelijk geweest om externen in te huren (ruim f 4 mln.). Deze noodzaak vloeit o.a. voort uit de diverse interne veranderingstrajecten die veel capaciteit van de eigen organisatie vergen.
3. Het resterend bedrag betreft met name hogere materiële uitgaven. Belangrijkste post betreft het herbekabelingsproject (f 6,2 mln.) van het gebouw aan de Plesmanweg ten behoeve van het vernieuwen/optimaliseren van de infrastructuur.

Het effect van de loon- en prijsbijstelling bedraagt op dit artikel in totaal f 3,5 mln.

Voor het overige is het verschil te verklaren door de som van een aantal relatief kleine mutaties.

Artikel 01.03 Algemene beleidsaangelegenheden

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.03	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	42,6	61,9	92,7	58,7	59,4	- 0,7
Uitgaven	45,5	63,0	73,4	72,5	61,2	11,3

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	45,5	61,9	71,8	71,2	61,2	10,0 ¹
apparaatsuitgaven (01.01)	26,9	26,8	28,1	32,1	31,5	0,6
totale uitgaven	72,4	88,7	99,9	103,3	92,7	10,6
aantal fte's	230	228,5	227,6	241,1	241,1	0,0

¹ Dit verschil wordt onder c. Toelichting nader verklaard.

c. Toelichting

Uitgaven

In 2000 is een licentiecontract met Microsoft aangegaan voor wat betreft de upgradering van office. De office '95-software wordt vervangen door Office 2000 software. Het departement werkt op dit moment met verouderde software (Office '95) die niet meer voldoet aan de interne- en externe eisen die daaraan gesteld worden. In 2000 is hiervoor f 6,3 mln. uitgegeven.

Daarnaast is er ten behoeve van de ontwikkeling van het project «van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording» en voor de implementatie van de Euro respectievelijk f 2,5 mln. en f 3,3 mln. besteed.

Voor het overige gaat het om relatief beperkte bijstellingen.

Artikel 01.04 Personeelsbeleid

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.04	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	46,3	40,0	35,4	33,4	44,2	- 10,8
Uitgaven	45,9	39,9	35,3	32,8	44,2	- 11,4

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	45,9	39,9	35,3	33,5	44,2	- 10,7 ¹
apparaatsuitgaven (01.01)	1,2	1,7	1,9	2,0	1,5	0,5
totale uitgaven	47,1	41,6	37,2	35,5	45,7	- 10,2
aantal fte's	12	15	14,1	15	15	0
aantal uitkeringsgerechtigden			556	357	480	- 123

¹ Het aantal uitkeringsgerechtigden heeft sec betrekking op de 55+ regeling. Bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd stromen deze mensen uit naar de daarvoor bestemde regelingen.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

In 2000 is f 5,3 mln. naar RWS en KNMI overgeboekt voor het sociaal flankerend beleid bij die diensten. De desbetreffende uitgaven van die diensten worden immers op de eigen artikelen verantwoord. Verder is er ongeveer f 6 mln. minder uitgegeven op de 55+ wachtgeldten.

Artikel 01.05 Onderzoek en ontwikkeling algemeen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.05	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	0,4	1,1	1,1	11,2	1,6	9,6
Uitgaven	1,2	1,8	2,2	9,1	1,6	7,5

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

In de begrotingsramingen was nog niet voorzien in de bijdragen aan de Stichting Connekt, die onderzoeken coördineert op het gebied van vervoer en transport. Deels zijn deze uitgaven gefinancierd met een bijdrage vanuit het Fes.

Dit verklaart de hogere realisatie ten opzichte van de oorspronkelijke begroting.

Artikel 01.10 Ruimtevaartactiviteiten

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.10	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	42,6	85,5	46,3	24,7	10,0	14,7
Uitgaven	26,3	39,5	40,5	30,4	30,2	0,2
Ontvangsten	2,2	2,0	2,1	1,2	2,2	- 1,0

c. Toelichting

Verplichtingen

Het gaat hier om verplichtingen die zijn aangegaan voor gebruikers-ondersteuning (f 1 mln.), OMI (Ozon Monitoring Instrument), Wetenschappelijke Ondersteuning (f 2 mln.) en een ophoging van de deelneming in EOEP (Earth Observation Envelope Programme; f 9,7 mln.). Voor het overige betreft het de aanpassing van de langer lopende verplichtingen voor onder andere ESA en EUMETSAT aan de inflatie e.d.

Artikel 01.11 Onvoorzene uitgaven

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.11	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	- 2,6
Uitgaven	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	- 2,6

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De in de begroting op dit artikel geraamde bedragen zijn in 2000 binnen de begroting van VenW (XII) ingezet voor niet voorziene uitgaven.

Artikel 01.13 Prijsbijstelling

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.13	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	0,0	0,0	0,0	0,0	- 15,0	15,0
Uitgaven	0,0	0,0	0,0	0,0	- 15,0	15,0

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Door middel van amendement nr.42 (Kamerstukken II, 1999/2000, 26 800 XII, nr. 42) is dit artikel verlaagd met f 15 mln. In concreto zou daardoor f 15 mln. minder beschikbaar zijn voor de prijsgevoelige artikelen op de begroting van V&W.

Om de prijscompensatie in 2000 toch zoveel mogelijk aan de daarvoor gevoelige artikelen te kunnen toedelen, is deze verlaging in 2000 teruggedraaid.

Artikel 01.16 Bijdragen aan het buitenland i.v.m. Eurovignet

a. Realisatiecijfers (in mln.)

VenW naar beleidsterrein	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	0,0	0,0	13,2	2,4	27,8	- 25,4
Uitgaven	0,0	0,0	12,1	4,0	27,8	- 23,8

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Door een grotere dan verwachte omvang van het vervoer zijn meer ontvangsten op het Eurovignet gerealiseerd. Omdat evenwel een vaste verrekening met Duitsland is overeengekomen, is er per saldo minder uitgegeven.

Artikel 01.21 Huisvesting (onderhanden zijnde werk)

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.21	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	n.v.t.	n.v.t.	0,0	0,0	2,8	- 2,8
Uitgaven	n.v.t.	n.v.t.	0,0	0,0	2,8	- 2,8

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De in de begroting 2000 geraamde bedragen voor «huisvesting onderhanden werken» zijn in 2000 naar de juiste artikelen van de verschillende DG's overgeboekt.

Artikel 01.22 Euro-uitgaven

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.22	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	n.v.t.	n.v.t.	0,0	0,0	23,9	- 23,9
Uitgaven	n.v.t.	n.v.t.	0,0	0,0	23,9	- 23,9

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Het via de Aanvullende Post Euro verkregen budget is in 2000 naar de juiste artikelen van de verschillende DG's overgeboekt.

Artikel 01.23 Tuchtrechtspraak zeescheepvaart

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 01.23	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	0,6	- 0,6
Uitgaven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	0,6	- 0,6

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Door middel van het amendement van de leden Niederer en Ravestein (Kamerstukken II, 1999–2000, 26 800 XII, nr. 6) is dit artikel ingevoegd om uitvoering te kunnen geven aan de motie Van Waning en Blaauw (Kamerstukken II, 1997–1998, 25 332, nr. 20), die voorziet in aangepaste rechtspraak voor de zeescheepvaart.

Met de brief van 22 mei 2000 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (kamerstukken II 1999/2000, 26 800 XII, nr.64) is medegedeeld hoe V&W dit amendement interpreteert, namelijk als een wens van de Kamer om terzake van het tuchtrecht in de zeescheepvaart een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer in te dienen. Pas nadat dit wetsvoorstel door het parlement is aangenomen en in werking is getreden (niet voor 1 januari 2002) kunnen in dit kader uitgaven worden gedaan.

02 RIJKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN

Artikel 02.01 Indirecte uitvoeringsuitgaven

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 02.01	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	366,2	353,0	378,6	380,8	386,3	- 5,5
Uitgaven	369,4	350,0	370,1	374,1	386,3	- 12,2
Ontvangsten	41,1	21,1	20,8	17,4	26,1	- 8,7

c. Toelichting

Ontvangsten

Gebleden is dat de in de begroting geraamde ontvangsten, mede gezien de realisaties in de afgelopen jaren, op een te hoog niveau zijn ingeschat. Dit is mede waarneembaar bij de tabel onder «a. Realisatiecijfers», waarbij geldt dat vanaf 1998 is gewerkt met de nieuwe indeling conform de «IBO-begroting».

Artikel 02.02 Exploitatiebijdragen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 02.02	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	6,7	25,4	9,1	15,3	11,0	4,3
Uitgaven	65,6	65,9	67,9	81,6	62,4	19,2
Ontvangsten	7,9	6,6	4,7	8,3	3,0	5,3

b. Kengetallen

Instelling (in NLG mln.)	Realisatie			Begroting 2000	Verschil 2000
	1998	1999	2000		
- Exploitatie Westerschelde- veerdiensten	50,6	52,5	53,2	53,4	- 0,2
- Pas 65+	1,1	1,1	1,2	0,9	0,3
- Groenvoorziening Schiphol - Kadastrale kosten Unie v.	0,0	0,0	12,8	3,4	9,4 ¹
Watersch'n	3,4	3,4	3,4	3,4	0,0
- NACO	9,2	9,0	9,0		9,0 ¹
- overig (o.a. architectuurprijs)	0,3	0,8	0,5		0,5
- Buisleidingenstr. Z-W-Nederland	1,3	1,1	1,5	1,3	0,2
Totaal	65,9	67,9	81,6	62,4	19,2

¹ De verklaring blijkt uit de toelichting die onder c. wordt verstrekt.

c. Toelichting

Uitgaven

De in de afgelopen jaren opgelopen achterstand bij de grondaankopen voor de Groenvoorziening Schiphol is in het verslaggevingsjaar ingelopen. De verplichtingen zijn al in voorgaande jaren aangegaan. Daarnaast is voor de exploitatiebijdrage van de Noordzeekanaalveren een technische overboeking (f 9 mln.) vanuit het Infrastructuurfonds (artikel 01.01: programma Beheer en onderhoud Droog) aangebracht.

Ontvangsten

Dit betreft bijdragen van de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland. De gebruikers betalen jaarlijks, naast een tariefbestanddeel gebaseerd op de lopende kosten van de stichting, een bestanddeel dat is gebaseerd op de eenmalige kosten. De stichting draagt dit laatste bestanddeel af aan het Rijk, dat de activa van de stichting heeft gefinancierd.

Artikel 02.10 Droge infrastructuur

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 02.10	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	47,4	60,7	103,5	57,9	37,0	20,9
Uitgaven	61,9	67,3	79,0	70,2	39,3	30,9
Ontvangsten		0,1	0,9	0,4	0,0	0,4

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De volgende zaken liggen ten grondslag aan de hogere realisaties.

1. Bij de IBO-conversie in 1998 is voor de zogeheten «Oog-, Oor- en Mondfunctie (OOM)» te weinig geld aan dit artikel toegevoegd (f 18 mln.). Het gaat hierbij om de adequate bestuurlijke vertegenwoordiging van VenW in de regio.
2. De personeelsgerelateerde uitgaven van het Project Mainport Rotterdam (PMR) en enkele andere producten die onder beleidsvoorbereiding en -evaluatie thuis horen, zijn aan dit artikel toegevoegd (f 3,7 mln.).
3. Niet geraamde uitgaven voor het project EMR (Expertisecentrum Meervoudig Ruimtegebruik; f 3,5 mln.). Deels heeft financiering uit het Fes plaatsgevonden.
4. Omdat de bijdrage aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op dit artikel wordt uitgekeerd en verantwoord is vanuit «Taakstelling verkeersveiligheid» geld overgeboekt (f 4,1 mln.).

Voor de verplichtingen geldt hiernaast dat de voorziene verplichtingen- vastlegging van meerjarige contracten (f 9,6 mln.) voor de SWOV en het Centrum Ondergronds Bouwen (COB) niet in 2000 is gerealiseerd.

Artikel 02.20 Natte infrastructuur

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 02.20	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	29,9	81,0	75,1	160,0	61,4	98,6
Uitgaven	38,6	80,9	76,7	90,4	61,4	29,0
Ontvangsten	0,2	3,3	2,4	9,1	1,0	8,1

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De in de begroting 2000 op dit artikel tijdelijk verwerkte onderzoekskorting van RWS is in 2000 afgeboekt en definitief ingevuld op verschillende onderzoeksartikelen (f 11,2 mln.).

Daarnaast is voor het programma «Partners voor Water» f 3,4 mln. uitgegeven. Hiermee was in de begroting geen rekening gehouden. Verder gaat het om projecten waar bijdragen van andere departementen tegenover staan (zie gestelde bij ontvangsten) en om de concentratie van buitenlandactiviteiten en budgetten op dit artikel (f 10,1 mln.).

Tenslotte zijn de bijdragen aan de externe kennisinstituten Waterloopkundig Laboratorium (WL) en GeoDelft in 2000 meerjarig als verplichting aangegaan (verplichtingen f 70 mln.).

Ontvangsten

Het betreffen met name de bijdragen van het ministerie van Buitenlandse Zaken in de projecten survey havens India, supervisie haven Gaza, rehabilitatie stalen brug Commewijne en helicopter assessment Gujarat en die van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen in WL en GeoDelft.

03 PERSONENVERVOER

Artikel 03.02 Onderzoek en ontwikkeling

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.02	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	22,0	37,8	30,3	18,4	15,5	2,9
Uitgaven	26,6	21,6	15,6	28,9	15,5	13,4
Ontvangsten	0,2	0,4	0,0	0,0	1,2	- 1,2

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	26,6	21,6	15,6	28,9	15,5	13,4 ¹
apparaatsuitgaven (03.01)	3,0	3,0	3,0	1,9	1,9	0,0
totale uitgaven	29,6	24,6	18,6	30,8	17,4	13,4
aantal fte's	24	25	25	19	19	0,0

¹ Dit verschil wordt onder c. Toelichting nader verklaard.

c. Toelichting

Uitgaven

Vanuit het Infrastructuurfonds (IF/01.03 Regionaal/lokale infrastructuur) zijn de kosten van onderzoek voor het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer (f 10,5 mln.) naar dit artikel overgeboekt. Dit om een juiste begrotingsbelasting te realiseren.

Verder is de voorlopig geparkeerde onderzoekstaakstelling uit de begroting 2000 (gedeeltelijk) teruggedraaid en nader verdeeld over onderzoeken die (voor de Grote Projecten) plaatsvinden op het Infrastructuurfonds (f 3,7 mln.).

Ontvangsten

Op dit artikel is nog steeds de bijdrage van de RWS en de Rijks Planologische Dienst geraamd aan het Project bureau Integrale Verkeers- en Vervoers Studies. Deze bijdrage is niet ontvangen en zal ook in de toekomst niet meer worden ontvangen, omdat deze constructie niet meer bestaat.

Artikel 03.04 Voorlichtingsuitgaven

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.04	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	4,9	4,4	2,5	1,1	2,5	- 1,4
Uitgaven	4,3	3,7	2,3	1,1	2,9	- 1,8

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	4,3	3,7	2,3	1,1	2,9	- 1,8 ¹
apparaatsuitgaven (03.01)	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,0
totale uitgaven	4,5	3,9	2,6	1,4	3,2	- 0,6
aantal fte's	3	3	3	3	3	0,0

¹ Voor de verklaring wordt verwezen naar het gestelde onder c. Toelichting.

c. Toelichting

Uitgaven & verplichtingen

Een vervolgcampagne Vervoersmanagement en een op managers van bedrijven gerichte campagne zijn niet doorgegaan. De voornaamste reden hiervan is dat beide campagnes een plek hebben gevonden in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Voor beide campagnes was f 0,7 mln. gereserveerd.

Het resterende kasoverschot is ontstaan doordat van enkele opdrachten («Blik op de Weg», «Vormgeving» en «Mobiliteitsdebatten») de facturen te laat zijn binnengekomen om nog in 2000 te betalen alsmede is de communicatie op het gebied van Spoor -, stad - en streekvervoer minder intensief geweest dan aanvankelijk gepland.

Artikel 03.10 Bijdragen Openbaar Vervoer

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.10	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	2 189,4	2 598,7	2 442,5	3 325,9	2 338,8	987,1
Uitgaven (zie verdeling hieronder)	1 831,4	2 407,4	2 622,8	2 694,0	2 703,8	- 9,8
03.10.01 Bijdrage exploitatie OV	1 082,8	2 106,9	2 195,0	2 279,9	2 241,5	38,4
03.10.02 Bijdrage lokaal OV	244,5					0,0
03.10.03 Bijdrage interlokaal OV	497,5					0,0
03.10.06 Contractsector spoor- vervoer	6,0	108,6	173,9	168,8	165,9	2,9
03.10.07 Investeringsimpuls stad/streek	0,6	19,4	53,4	49,9	113,9	- 64,0
03.10.08 Kapitaallasten stad/streek		157,0	184,5	157,0	157,0	0,0

Artikel 03.10	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
03.10.09 Agressiebestrijding/soc. veilighe.		15,5	16,0	38,4	25,5	12,9
Ontvangsten	0,0	0,2	0,2	9,3	0,0	9,3

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	1 831,4	2 407,4	2 622,8	2 644,1	2 682,8	- 38,7 ¹
apparaatsuitgaven (03.01)	1,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
totale uitgaven	1 833,3	2 408,4	2 623,8	2 645,1	2 683,8	- 38,7
aantal fte's	15	9	9	9	9	0

¹ De per saldo hogere uitgaven zijn in belangrijke mate veroorzaakt door de verwerking van loonen prijsbijstelling 2000. Daarnaast bleven de uitgaven voor de Chipcard, pionierskaart in VINEX-gebieden en «OV te water» achter bij de ramingen.

reizigersopbrengsten (in mln.)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
1. Opbrengsten	0,0	1 081,4	1 138,4	1 227,6	1 137,0	90,6 ¹
- Kaderwetgebieden		667,7	713,0	768,2	713,0	55,2
- Provincies		326,6	336,5	361,5	335,0	26,5
- Gemeenten		87,1	88,9	97,9	89,0	8,9
2. Rijksbijdrage	0,0	2 025,0	2 132,7	2 244,5	2 029,0	215,5 ²
- Kaderwetgebieden		1 301,3	1 387,1	1 472,3	1 319,0	153,3
- Provincies		536,2	555,8	575,5	530,0	45,5
- Gemeenten		187,5	189,8	196,7	180,0	16,7
3. Rijksbijdr. per gulden opbrengst (2:1)		1,87	1,87	1,83	1,78	0,04
- Kaderwetgebieden		1,95	1,95	1,92	1,85	0,07
- Provincies		1,64	1,65	1,59	1,58	0,01
- Gemeenten		2,15	2,13	2,00	2,02	- 0,02

¹ Er is sprake geweest van 2%-tariefstijging en 6% groei. Hierdoor zijn de opbrengsten toegenomen. Overigens is dit groei-cijfer door een andere definitie-hantering van de «in aanmerking te nemen opbrengsten» niet vergelijkbaar met de cijfers vanaf 2001.

² Voornamelijk door de toevoeging van loon- en prijsbijstelling is de rijksbijdrage hoger geweest dan voorzien in de begroting.

Investeringsimpuls de Boer		Ingediend	waarvan: in voorberei- ding		voltooid
			gestart		
categorie 1: busbaan/busstrook	- Begroting 2000	278	179	77	22
	- Realisatie 2000	219	111	66	
categorie 2: trambaan	- Begroting 2000	53	29	22	2
	- Realisatie 2000	31	18	9	
categorie 3: stoplichtbeïnvloedingsinstall.	- Begroting 2000	629	341	150	138
	- Realisatie 2000	589	141	177	
categorie 4: strekking van lijnen					

Investeringsimpuls de Boer		Ingediend	waarvan:		voltooid
			in voorbereiding	gestart	
categorie 5: overige zaken	- Begroting 2000	60	34	13	13
	- Realisatie 2000	45	14	13	
	- Begroting 2000	427	234	117	76
	- Realisatie 2000	348	107	105	
Aantal	- Begroting 2000	1 447	817	379	251
	- Realisatie 2000	1 232	391	370	471 ¹
Bedragen (in NLG mln)	- Begroting 2000	1 127	743	308	76
	- Realisatie 2000	856	402	310	144 ¹

¹ De verschuivingen worden veroorzaakt door vertraging in projecten en door herprioritering van projecten door de verantwoordelijke decentrale overheden.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Die artikelonderdelen waarbij de afwijking tussen de begroting en realisatie buiten de norm valt, zijn hieronder van een toelichting voorzien.

- 03.10.07 Investerings Stad/streekvervoer

Het overschot kan worden verklaard door vertraging bij investeringsimpulsprojecten in het kader van het stad- en streekvervoer (commissie De Boer).

Op 1 mei 2000 heeft de overdracht van DGP naar RWS plaatsgevonden van de verdere uitvoering van de zogenoemde Regeling van de Commissie De Boer. Dit ondermeer als uitvloeisel van de reorganisatie (onderscheiding beleid en uitvoering) binnen V&W en om een meer heldere samenwerking op dit terrein van bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen DG-P en DG-RWS te bewerkstelligen.

Begrotingstechnisch heeft de overdracht van de voor de uitvoering benodigde kas- en verplichtingenbedragen naar RWS tot gevolg dat de «oude nog lopende» verplichtingen zijn afgeboekt onder evenredige opboeking van de nieuwe verplichting, beide voor een bedrag van ca. f 880 mln. (budgettair neutraal). Hiervoor was een verhoging van de verplichtingenraming voor het jaar 2000 noodzakelijk.

- 03.10.09 Agressiebestrijding OV

De oorzaak van de verhoging ligt in de extra uitgaven voor het gratis OV (stads- en streekvervoer en NS) tijdens de EK 2000. Dit was niet voorzien.

Ontvangsten

De meerontvangsten hebben betrekking op afrekeningen uit voorgaande jaren, voornamelijk in het kader van Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB), voor niet-gerealiseerde kilometers en Sociale Veiligheid.

Artikel 03.14 Stimulering openbaar vervoer

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.14	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	1,1	0,5	0,3	0,4	1,1	- 0,7
Uitgaven	9,9	6,6	3,4	2,6	3,2	- 0,6
Ontvangsten	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	9,9	6,6	3,4	2,6	3,2	- 0,6 ¹
apparaatsuitgaven (03.01)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
totale uitgaven	10,0	6,7	3,5	2,7	3,3	- 0,6
aantal fte's	1	1	1	1	1	0,0

¹ In 2000 is er minder vraag geweest naar bijdragen in en onderzoek naar de verbetering van de toegankelijkheid van het OV voor gehandicapten en ouderen.

Prestatiegegevens OV-reisinformatie	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
- aantal gesprekken (x 1 000)	9 800	10 000	9 960	11 000	11 000	0
- totale opbrengst (x f 1 000)	10 778	17 500	17 300	17 690	19 500	- 1 810 ¹
gem opbrengst per gesprek (in f)	f 1,10	f 1,75	f 1,74	f 1,61	f 1,77	f 0,16-
gem. kosten per gesprek (in f)	f 3,45	f 3,58	f 3,75	f 3,61	f 3,60	f 0,01

¹ Het toenemend gebruik van gratis Internet heeft ertoe geleid dat de totale opbrengsten zijn gedaald. Dit heeft ook een daling van de gemiddelde opbrengst per gesprek tot gevolg gehad. De gemiddelde kosten per gesprek zijn vrijwel gelijk gebleven aan de raming.

c. Toelichting

Verplichtingen

Deze bijstelling houdt ondermeer verband met de vraag vanuit de samenleving. Zoals bij de prestatiegegevens al is aangegeven is de vraag achtergebleven bij de verwachting.

Artikel 03.15 Stiller, schoner en zuiniger

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.15	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	8,0	8,1	11,7	16,1	10,1	6,0
Uitgaven	6,3	7,0	6,9	14,0	10,1	3,9

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	6,3	7,0	6,9	14,0	10,1	3,9
apparaatsuitgaven (03.01)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
totale uitgaven	6,4	7,1	7,0	14,1	10,2	3,9
aantal fte's	1	1	1	1	1	0,0

Vervanging door gasaangedreven bussen bij OV-bedrijven	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
aantal te vervangen bussen		300	300	0	480	- 480 ¹
waarvan te voorzien van gasmotor		30	43	22	144	- 122 ²

In overleg met de openbaar vervoersbranche is de intentie uitgesproken dat in het eerste jaar van de Mibu-regeling (1998) tenminste 10% van de door de openbaar vervoerbedrijven nieuw aan te schaffen bussen een gasmotor moet hebben. Het is de bedoeling dat dit aandeel jaarlijks met 10% stijgt, waardoor in het vijfde jaar 50% van de dan nieuw aan te schaffen bussen van een gasmotor is voorzien. In Nederland zijn circa vijfduizend bussen in gebruik in het openbaar vervoer, waarvan jaarlijks naar schatting driehonderd worden vervangen.

¹ Omdat de branche-organisatie deze gegevens niet meer verzamelt, kan het aantal vervangingen niet meer in de tabel worden weergegeven.

² De belangstelling voor gasmotoren vanuit de branche is geleidelijk minder geworden. Problemen met onderhoudskosten en levensduur zijn hier debet aan. De verwachting is echter dat de komende jaren in toenemende mate een beroep op de Mibu-regeling zal worden gedaan voor zgn. «schone» diesels. Met name voor de zgn. roetfiltertechnologie is veel belangstelling.

c. Toelichting

Verplichtingen

In het kader van de Kabinetsbeslissing om extra inspanningen te doen om de CO₂-emissie te verminderen zijn gelden (f 8,5 mln.) in 2000 aan dit artikel toegevoegd voor «Het Nieuwe Rijden».

Door vertraging in de aanbesteding van een communicatie-opdracht en vertraging in de totstandkoming van de CO₂ Kaderregeling, is dit bedrag in 2000 niet geheel tot betaling gekomen.

Artikel 03.18 Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.18	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	40,5	29,6	27,0	86,9	51,3	35,6
Uitgaven	40,5	31,5	28,9	41,3	51,6	- 10,3
Ontvangsten	0,4	0,2	0,1	0,4	0,0	0,4

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	40,5	31,5	28,9	41,3	51,6	- 10,3 ¹

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
apparaatsuitgaven (03.01)	3,1	3,4	3,5	2,8	2,8	0,0
totale uitgaven	43,6	34,9	32,4	44,1	54,4	- 10,3
aantal fte's	25	31	31	24	24	0

¹ Zie hiervoor de toelichting onder c.

Aantallen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Aantal autodaters	25 000	35 000	45 000	55 000	70 000	- 15 000 ¹
Aantal carpoolers			750 000	750 000	850 000	- 100 000 ¹
Aantal vans			100	150	200	- 50 ¹

¹ De gegevens met de standen voor de aantallen autodaters, carpoolers en vans worden door het CBS verstrekt. Het CBS levert de gegevens over 2000 pas in mei 2001. De huidige cijfers zijn derhalve gebaseerd op de laatste inzichten.

De cijfers in de begroting 2000 waren mede gebaseerd op de gedachte dat Rekening Rijden spoedig zou worden ingevoerd. Rekening Rijden zou daarbij een impuls moeten geven aan autodaten, carpoolen en vanpoolen.

Aanvullend geldt voor autodaten dat de verwachting was dat de aanpassing van de wegsleepregeling bij parkeerplaatsen voor autodaters al in 1999 geëffectueerd zou zijn.

Daarnaast was de gedachte dat vanpooling op korte termijn gestimuleerd zou kunnen worden, fiscaal danwel via een (tijdelijke) subsidieregeling. Het is uiteindelijk een subsidieregeling geworden. Deze regeling zal ondergebracht worden in de subsidieregeling CO₂ reductie Verkeer en Vervoer die ter goedkeuring ligt in Brussel.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De lagere uitgaven worden voornamelijk veroorzaakt doordat er voor de projecten Ketenmobiliteit en Vervoersmanagement weinig (aanvullende) innovatieve projecten ter realisatie zijn aangeboden.

De hogere verplichtingenrealisatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat in 2000 de toezeggingen voor een bijdrage aan de lagere overheden voor Vervoersmanagement méérjarig zijn vastgelegd (periode 2000–2004).

Artikel 03.19 Bijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.19	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	316,8	95,4	232,0	169,9	155,7	14,2
Uitgaven	433,9	628,5	273,8	189,9	155,7	34,2
Ontvangsten				58,1	0,0	58,1

b. Kengetallen

Kengetallen Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	433,9	628,5	273,8	189,9	155,7	34,2 ¹
apparaatsuitgaven (03.01)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,0
totale uitgaven	434,3	628,9	274,2	190,3	156,1	34,2

¹ Voor een verklaring wordt verwezen naar c. Toelichting.

Verkeersleiding	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
aantal treinbewegingen (in mln.)		24,5	24,5	0,0	25,1	- 25,1 ¹

¹ De gegevens zijn nog niet bekend.

c. Toelichting

Uitgaven

Aangezien er binnen de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds geen titel aanwezig is om de betalingen aan de Stichting Bodemsanering NS (stationsomgevingen) te verantwoorden, komen de betalingen in het vervolg ten laste van dit artikel (f 20 mln.).

De resterende hogere uitgaven worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2000 en door de verrekening van kosten van extra treinbewegingen die reeds in 1999 werden gerealiseerd.

Ontvangsten

Door de Stichting Bodemsanering NS Percelen (SBNS) is ca. f 58 mln. aan VenW teruggestort. Dit omdat de door VenW (al vanaf 1995) verstrekte dotaties ten behoeve van bodemsanering door technologische ontwikkelingen met betrekking tot bodemsaneringsmethoden goedkoper uitvalt.

Artikel 03.20 Dividenden

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.20	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Ontvangsten			19,7	72,1	40,0	32,1

c. Toelichting

Ontvangsten

De dividend-ontvangsten van Connexxion (VSN) en NS zijn hoger dan voorzien bij de ontwerpbegroting 2000. Daarnaast was de dividend-ontvangst van VSN (f 15 mln.) die was voorzien in 1999, eerst in 2000 ontvangen.

Dit heeft geleid tot aanzienlijk hogere ontvangsten in 2000.

Artikel 03.32 Stimulering van en bijdragen aan derden

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 03.32	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	22,4	13,5	88,7	79,5	23,3	56,2
Uitgaven	39,8	37,5	37,9	39,3	39,8	- 0,5
Ontvangsten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	39,8	37,5	37,9	39,3	39,8	- 0,5
apparaatsuitgaven (03.01)	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	0,0
totale uitgaven	42,2	39,9	40,3	41,7	42,2	- 0,5
aantal fte's	2	2	2	2	2	0,0

Bijdragen organisaties (in NLG1000)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Provincies				16 500	16 500	0
VVN/VBV/KV				10 791	11 684	- 893 ¹
Centraal Bureau Rijvaardigheids- bewijzen				10 367	10 201	166
Stichting VUT-fonds				900	900	0
Overige organisaties				678	545	133 ²
Totaal				39 236	39 830	- 594

¹ Niet alle fusiekosten van de 3 verenigingen naar 3VO zijn in 2000 tot betaling gekomen.

² De betaaldatum van de bijdrage aan de Stichting Slachtofferhulp Nederland is verschoven van 1 september 1999 naar 1 januari 2000. Hierdoor is er in 2000 een extra periode betaald.

Verdeling aantal vorderingen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
- Educatieve Maatregelen Alcohol (EMA)	8 475	8 690	8 100	7 703	11 000	- 3 297
- Medisch onderzoek	3 559	3 735	4 100	4 704	3 650	1 054

Verdeling aantal vorderingen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Totaal aantal vorderingen	12 034	12 425	12 200	12 407	14 650	- 2 243
Kosten (in NLG1000)	9 110	9 609	10 500	10 367	10 201	166

Vergelijking realisatie en prognose aantal vorderingen	Realisatie			
	1997	1998	1999	2000
Prognose EMA's & med. onderzoeken	8 800	13 500	14 600	14 650
Realisatie EMA's & med. onderzoeken	12 034	12 425	12 200	12 407

Het totaal van Educatieve Maatregelen Alcohol en verkeer alsmede onderzoeken naar medische geschiktheid en rijvaardigheid is in 2000, na een kleine teruggang in 1999, weer terug op het niveau van 1998. De prognoses voor 2000 (totaal 14 650 EMA's en onderzoeken) is derhalve niet gehaald. Naar verwachting wordt dit voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat de politiekorpsen in het land niet allemaal bekend zijn met de vorderingsprocedure. In overleg met de Divisie Vorderingen wordt bezien of de bedrijfsprocessensystemen bij de politiekorpsen zodanig ingericht kunnen worden dat de individuele politieambtenaar door het systeem geattendeerd wordt op het feit dat aan de criteria voldaan wordt voor het uitbrengen van een mededeling in het kader van de vorderingsprocedure. De Divisie Vorderingen heeft ook een communicatieplan opgesteld om de bekendheid bij de verschillende betrokken instanties te verhogen.

In 2000 is het aantal onderzoeken ten opzichte van 1999 met 600 gestegen en het aantal EMA's met 400 gedaald. Dit kan onder andere worden verklaard worden door de wijziging van de regeling Maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid in juli 2000 waarin:

- het mogelijk wordt gemaakt dat indien een medisch onderzoek niet leidt tot ongeschiktheid er alsnog een EMA opgelegd kan worden. De doorlooptijd van een medisch onderzoek is ca 6 maanden. De gevallen dat alsnog een EMA opgelegd zal worden zullen derhalve pas in 2001 geconstateerd worden.
- de bovengrens waarbij een EMA kan worden opgelegd, wordt verlaagd. Dit betekent dat eerder tot een medisch onderzoek kan worden overgegaan.

c. Toelichting

Verplichtingen

De hogere verplichtingenrealisatie kan bijna geheel worden verklaard door het t/m 2004 vastleggen van de bijdragen aan de provincies op dit artikel (jaarlijks f 16,5 mln.)

04 LUCHTVAARTAANGELEGENHEDEN

Artikel 04.01 Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 04.01	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	49,3	64,7	71,0	78,4	58,6	19,8
Uitgaven	49,2	62,0	68,8	76,3	58,6	17,7
Ontvangsten	2,7	4,9	6,3	5,5	4,1	1,4

b. Kengetallen

Onderbouwing personele component RLD (ambtelijk personeel)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Gemiddelde begrotingssterkte in fte	337,9	359,9	372,0	351,0	357,6	- 6,6 ¹
Gemiddelde prijs per fte	107 997	109 880	119 223	116 276	109 726	6 550 ²

¹ Door een tijdelijke vacaturestop in verband met de reorganisatie en een relatief grote uitstroom van medewerkers was de gemiddelde bezetting lager dan voorzien.

² De werkelijke gemiddelde loonkosten (middelloonsom) zijn hoger dan de normbedragen die zijn gehanteerd bij het opstellen van de begroting 2000. Bij het ramen van de kosten zijn in het verleden ten onrechte te lage normlonen gehanteerd. Gezien de aard van de RLD formatie, een lang bestaande organisatie met veel medewerkers die al heel lang in dienst zijn, had gekozen moeten worden voor de normlonen «HOOG» in plaats van «MIDDEN».

Huisvestingskengetal	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Nederlandse Luchtvaartautoriteit (NLA)						
Huisvestingskosten				3 186	2 518	668 ¹
aantal te huisvesten fte's				218	192,6	25,8 ³
huisvestingskosten per fte				14,59	13,07	1,51

Huisvestingskengetal	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Handhavingsdienst Luchtvaart (HDL)						
Huisvestingskosten				918	0	918 ²
aantal te huisvesten fte's				24	0,0	24 ³
huisvestingskosten per fte				38,25	n.v.t.	38,25

¹ In het begrotingcijfer was de huurstijging nog niet meegenomen.

² In 2000 heeft de HDL het Triport gebouw te Schiphol als vaste vestigingsplaats betrokken. De realisatie heeft voornamelijk betrekking op de overname van de inventaris van de vorige huurder. Over 2000 is door de RGD nog geen factuur voor de huur verzonden.

³ In de begroting voor 2000 was nog uitgegaan van de omvang van de directie Luchtvaartinspectie (LI). Uit deze Luchtvaartinspectie zijn ontstaan de Nederlandse LuchtvaartAutoriteit (NLA) en de HandhavingsDienst Luchtvaart (HDL). Naast LI zijn ook fte's vanuit de voormalige directie Vervoer en Infrastructuur overgegaan naar NLA als HDL. De omvang van de NLA en HDL is daardoor ca. 50 fte's groter dan de voormalige directie LI. Overigens worden in Hoofddorp, naast de NLA (218 fte's), ook 20 fte's van het JAA gehuisvest.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De hogere uitgaven van f 17,7 mln. ontstaan met name door:

- het project Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL), waarvan de financiering uit het programma-budget heeft plaatsgevonden (f 5,5 mln.);
- reorganisatiekosten van de RLD (f 3,6 mln.);
- hogere werkelijke gemiddelde personele uitgaven dan waarvan bij de begroting 2000 vanuit is gegaan (ca. f 6 mln.);
- hogere uitgaven voor huisvesting (f 1,4 mln.).

Artikel 04.06 Opbrengst verkoop staatsdeelnemingen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 04.06	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	58,8	43,9	38,8	7,0	0,0	7,0
Uitgaven	58,8	43,9	38,8	1,7	0,0	1,7
Ontvangsten	1 049,2	717,5	60,8	0,0	0,0	0,0

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Deze uitgaven hebben betrekking op de kosten die worden gemaakt voor de (mogelijke) privatisering van Schiphol. Tevens zijn dit jaar verplichtingen vastgelegd waarvan de uitgaven in latere jaren zijn voorzien. Dit project was niet voorzien in de begroting van 2000.

Artikel 04.10 Beheer en ontwikkeling luchthavens

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 04.10	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	24,9	42,3	44,1	52,9	64,4	- 11,5
Uitgaven	22,1	39,4	34,6	44,7	68,7	- 24,0
Ontvangsten	34,4	55,5	37,7	36,5	40,5	- 4,0

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven		39,4	34,6	44,7	68,7	- 24,0 ¹
apparaatsuitgaven (04.01)		6,5	3,7	6,2	6,8	- 0,60 ²
totale uitgaven	0,0	45,9	38,3	50,9	75,5	- 24,60
aantal fte's		48	50	44	45	- 1,00³

¹ Dit verschil wordt verklaard onder c. Toelichting.

^{2/3} In de Nota RELUS is aangegeven dat het Rijk de financiële banden met Regionale en kleine luchthavens wil beëindigen. Het afkooptraject heeft een tijd stilgelegen, door de toezegging van de minister aan de Tweede Kamer dat er een nieuw beleid zou komen voor regionale en kleine velden. In de loop van 2000 zijn de contouren van het nieuwe beleid duidelijk geworden. Daarop hebben de betrokken luchthavens de eerste concepten van hun bussinessplannen – die nodig zijn om de grootte van een afkoopsom te bepalen – gepresenteerd. Momenteel wordt gewerkt om het afkooptraject – technisch en bestuurlijk – af te handelen voor eind 2001.

Bijdrage exploitatie luchthavens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Groningen Airport Eelde						
- lasten	8 705	8 344	8 088		9 250	- 9 250
- baten	6 010	6 018	5 789		5 500	- 5 500
- saldo	- 2 695	- 2 326	- 2 298		- 3 750	3 750
- bijdrage V&W	1 078	930	919		1 500	- 1 500
- vliegtuigbewegingen	86	89	82		88	- 88
- passagiersbewegingen	73	95	110		95	- 95
N.V. Luchtvaartterrein Texel						
- lasten	366	348	364		405	- 405
- baten	474	466	490		412	- 412
- saldo	108	118	126		7	- 7
- bijdrage V&W	0	0	0		0	0
- vliegtuigbewegingen	29	25	25		25	- 25
- passagiersbewegingen	*	*			0	
N.V. Luchthaven Maastricht						
- lasten	21 010	21 229	21 574		22000	- 22000
- baten	16 554	16 884	19 106		16 000	- 16 000
- saldo	- 4 456	- 4 345	- 2 468		- 6 000	6 000
- bijdrage V&W	1 782	1 738	1 264		2 400	- 2 400
- vliegtuigbewegingen	80	78	75		78	- 78
- passagiersbewegingen	232	240	410		240	- 240
Twente Airport						
- lasten	1 999	2 017	1 943		1 572	- 1 572
- baten	1 156	1 105	1 316		783	- 783
- saldo	- 843	- 912	- 627		- 789	789
- bijdrage V&W	275	320	251		320	- 320
- vliegtuigbewegingen	4	4	4		4	- 4
- passagiersbewegingen	34	37	47		37	- 37

De definitieve cijfers over de exploitatie kunnen pas worden verstrekt wanneer de jaarverslagen van de betreffende velden gereed zijn. Deze verschijnen doorgaans in maart/april. Verantwoording hierover kan dus nog niet worden gelegd.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Op het programma «passende maatregelen Maastricht» zijn door bekendmaking van het interim aanwijzingsbesluit bezwaren ingediend. De lagere uitgaven hebben hier voor een groot deel betrekking op (ca. f 17 mln.).

Verder is door vertragingen bij de programmadirectie ONL onderuitputting ontstaan. De planning van de werkzaamheden van de programmadirectie ONL voor het jaar 2000 is sterk beïnvloed door de behandeling in de vaste kamercommissie VenW van de nota TNL en het definitieve kabinetsvoornemen Toekomst van de nationale luchthaven in juni 2000. Ook de planning van het project Schiphol 2010 is ca. een jaar vertraagd ten opzichte van de begroting voor het jaar 2000.

In de eerste plaats omdat de luchtvaartsector meer tijd nodig had voor de opstelling van zijn businesscase. In de tweede plaats omdat besloten is eerst een Kengetallen Kosten/Baten Analyse (KKBA) op te stellen alvorens over te gaan tot het vervolg van de formele PKB/MER-procedure. De KKBA is inmiddels gestart op basis van de businesscase van de sector en zal voor de zomer van 2001 worden afgerond.

Het programma Flyland, onderzoeksprogramma voor een luchthaven in zee, is eind 2000 gestart met de aanbesteding van een groot aantal meerjarige maritieme onderzoeken. De feitelijke start van het programma-bureau is een aantal maanden later gestart dan in de begroting voor het jaar 2000 gepland, veroorzaakt door vertraging in de bezetting van de formatieplaatsen van het projectbureau.

Artikel 04.11 Zonering in het kader van de Luchtvaartwet

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 04.11	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	68,7	67,1	185,5	284,1	131,5	152,6
Uitgaven	4,6	15,5	48,3	65,4	132,4	- 67,0
Ontvangsten	11,2	13,4	12,6	78,4	59,7	18,7

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	4,6	15,5	48,3	65,4	132,4	- 67,0 ¹
apparaatsuitgaven (04.01)	0,5	0,7	0,7	0,2	0,5	- 0,3
totale uitgaven	5,1	16,2	49,0	65,6	132,9	- 67,3
aantal fte's	4	5	5	2	3	- 1,0

¹ Dit verschil wordt verklaard onder c. Toelichting.

Posten	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
– Terugbetaling SGIS, fase 1	2 304	248	431	17 537	10 500	7 037 ¹
– klachtafhandeling GIS, fase 1				99		99
– Isolatie Schiphol, fase 2	1 789	14 643	46 623	45 337	114 645	– 69 308 ²
– Isolatie Eelde	2	0	0	0	540	– 540 ³
– Isolatie Rotterdam	2	0	0	0	0	
– Isolatie Maastricht Noord- Zuidbaan	0	0	50	167	548	– 381 ⁴
– Ruimtelijke maatregelen	515	600	1 197	2 282	6 152	– 3 870 ⁵
totale uitgaven	4 612	15 491	48 301	65 422	132 385	– 66 963

¹ Dit betreft de zogenaamde «noise charges». De kosten voor het isoleren etc. van woningen worden via heffingen doorbelast aan de sector (in dit geval AAS). AAS belast deze heffingen door aan de luchtvaartmaatschappijen op basis van het aantal landingen en vliegtuigtypen. Deze ontvangsten worden door AAS afgedragen aan de RLD (zijn «ontvangsten» voor de RLD). Voor het financieren van de isolatiekosten is de Stichting GIS (SGIS) in het leven geroepen. Die financiering is nodig omdat de uitgaven voor het isoleren van woningen een hoger tempo hebben dan de opbrengsten uit de heffingen. Door de SGIS zijn daartoe leningen afgesloten waarvan rente en aflossing betaald worden uit de door de RLD ontvangen heffingen. Daarom worden de door de RLD ontvangen heffingen doorbetaald aan de SGIS (zijn «uitgaven» voor de RLD). Aan het einde van het jaar wordt een eindafrekening gemaakt met SGIS, daarbij worden alle uitgaven en ontvangsten van de RLD tegenover elkaar gezet. Over 2000 bleek dat de ontvangsten voor de RLD (afdracht door AAS) hoger waren dan in de begroting was voorzien, zodoende zijn ook de uitgaven voor de RLD (doorbetaling aan SGIS) hoger dan begroot.

Echter, ook is minder uitgegeven aan kosten voor uitbesteding.

^{2/5} Verwezen wordt naar de toelichting bij de onderstaande tabel, onder 2.

³ De Aanwijzing Eelde is vertraagd. Er zijn er geen uitgaven in dit kader geweest.

⁴ Nadat in januari 1999 het Kabinet besloot de Oost-West baan niet door te zetten is medio 2000, vooruitlopend op een definitieve aanwijzing, een Interim-aanwijzingsbesluit genomen. Dit betekent dat nu een aanvang gemaakt kan worden met geluidsisolatie van woningen en schadevergoedingen. Eind 2000 is een eerste aanzet gemaakt om te komen tot een definitieve aanwijzing.

Geïsoleerde/te isoleren woningen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Schiphol, fase 1						
– aantal	0	14	0	0	nvt	0 ¹
– uitgaven (x f 1 000)	2 304	248	431	17 636	10 500	7 136
Schiphol, fase 2						
– aantal	0	202	220	706	3 751	– 3 045 ²
– uitgaven (x f 1 000)	1 789	14 643	46 623	45 337	114 645	– 69 308
Regio's						
– aantal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	pm	0 ³
– uitgaven (x f 1 000)	4	0	50	16	1 088	– 1 072
totale uitgaven	4 097	14 891	47 104	62 989	126 233	– 63 244

¹ Zie de toelichting bij de tabel hierboven (onder 1.).

² Door de uitspraak van de Raad van State dat isolatie van woningen rond Schiphol een publieke taak is, is de uitvoeringsorganisatie PROGIS van RLD per 01-01-2000 overgegaan naar RWS. Gezien de tot dan toe opgelopen vertragingen (circa 1,5 jaar) is besloten die uitvoeringsorganisatie te reorganiseren en te herstructureren. Als gevolg daarvan is het isoleren van woningen pas in de 2e helft van 2000 weer op gang gekomen. De huidige, geactualiseerde, planning is er nog steeds op gericht om het isolatieprogramma GISII eind 2003 af te ronden. In hoeverre dit haalbaar is, zal moeten blijken.

De verplichtingen zijn wel vastgelegd.

³ Door vertraging bij de vaststelling van de definitieve aanwijzing zijn er nog geen woningen geïsoleerd.

Geamoveerde/te amoveren woningen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
– aantal	2	2	2	3	20	– 17 ¹
– uitgaven (x f 1 000)	515	600	1 197	2 282	6 152	– 3 870

¹ Verwezen wordt naar de toelichting bij de bovenstaande tabel, onder 2.

Toedeling naar inkomsten (x f 1000)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
– heffingen NVLS fase 1 Schiphol	9 720	12 136	11 221	22 497	15 700	6 797 ¹
– heffingen regionale velden	1 210	1 223	1 364	1 539	780	759 ¹
– heffingen fase 2 Schiphol	0	0	0	48 838	43 200	5 638 ¹
– overig	233	10	53	5 312		5 312 ¹
Totaal	11 163	13 369	12 638	78 186	59 680	18 506

¹ Deze inkomsten zijn gerelateerd aan de vliegbewegingen op de luchthavens.

Het bedrag per vliegbeweging is afhankelijk van een groot aantal factoren (zoals type en gewicht vliegtuig). Het werkelijke aantal vliegbewegingen is groter geweest dan hetgeen in de begroting is opgenomen.

Daarnaast is ook de dwangsom Schiphol (f 5 mln.) op dit artikel verantwoord.

De dwangsom is opgelegd vanwege overschrijding van de geluidsnormen.

c. Toelichting

Uitgaven, verplichtingen en ontvangsten

De verklaringen bij de gerealiseerde uitgaven en ontvangsten zijn bij de kengetallen nader aangegeven. Verwezen wordt naar de toelichtingen hierbij.

Artikel 04.20 Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 04.20	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	7,1	11,2	14,0	10,3	10,1	0,2
Uitgaven	7,0	10,2	13,5	10,6	10,1	0,5
Ontvangsten	8,3	8,0	7,4	5,3	13,3	- 8,0

b. Kengetallen

In de begroting 2000 is onder dit artikel tevens het aantal luchtverkeersincidenten opgenomen. Dit cijfer zal in het vervolg onder artikel 04.21 worden verantwoord.

Bijdragen & vergoedingen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Examencommissies						
– aantal	2	2	2	2	2	0
– uitgaven (x f 1 000)	1 819	1 995	1 766	1 492	1 712	- 220 ¹
Milieucommissies						
– aantal	15	15	15	15	15	0
– uitgaven (x f 1 000)	1 261	1 474	1 744	1 678	1 455	223 ²
Konink. Ned. Ver. voor Luchtvaart						
– aantal	1	1	1	1	1	0
– uitgaven (x f 1 000)	1 090	1 056	905	1 763	2 374	- 611 ³

Bijdragen & vergoedingen	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Veiligheidsadvies cie. Schiphol						
- aantal	1	1	1	1	1	0
- uitgaven (x f 1 000)	33	138	116	26	149	- 123 ⁴
totaal aantal	19	19	19	19	19	0
totale uitgaven	4 203	4 663	4 531	4 959	5 690	- 731

¹ De geplande uitbetaling van de vacatiegelden in 2000 is vertraagd en zal in 2001 gebeuren.

Verder blijven de uitgaven voor praktijk-examinatoren achter omdat de meeste examens nu via de sector worden gegeven.

² De begroting van dit budget is afgeleid van de prognoses die van de diverse commissies worden ontvangen. De uiteindelijke realisatie (het exploitatietekort wordt afgedekt) wordt bij ontvangst van de jaarrekening met de voorschotten verrekend. De uiteindelijke realisaties over 1999 en de voorschotten 2000 blijken hoger te zijn dan vooraf ingeschat.

³ Door de afkoop van de subsidie voor Terlet, die een belangrijk deel uitmaakt van de bijdrage aan KNVvL, is het subsidie deel Terlet in 2000 vervallen.

⁴ Het verschil wordt veroorzaakt doordat de Safety audit later heeft plaats gevonden dan oorspronkelijk gepland (2000 ipv. 1999). De declaraties hiervoor, alsmede die voor de bijeenkomsten van de veiligheidsadviescommissie, zijn daardoor pas na 31 december 2000 ontvangen en betaald.

Prestatiegegevens (aantallen)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
- ingeschreven vliegtuigen	2 260	2 312	2 384	2 447	1 900	547 ¹
- brevetten	1 998	1 913	2 135	7 539	2 000	5 539 ²
- erkenningen	53	51	59	163	60	103 ³
- examens	12 856	16 828	13 329	14 850	16 500	- 1 650 ⁴
- vergunning tot vluchtuitvoering	27	22	28	27	22	5
	17 194	21 126	17 935	25 026	20 482	4 544

¹ Het aantal van 1900 zoals in de begroting staat blijkt niet realistisch. De stijgende trend van de afgelopen jaren, heeft zich voortgezet.

² Door de conversie naar JAR-FCL zijn er nogal wat brevetten dubbel afgegeven.

³ Het gaat hier om marktgestuurde aantallen. De stijging is derhalve veroorzaakt door een grotere vraag van uit de markt.

⁴ Doordat er binnen de luchtvaartsector inmiddels instanties zijn met een certificerende bevoegdheid worden er door de NLA minder examens afgenomen.

Ontvangsten (x f 1000)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
- bewijzen van luchtwaardigheid	1 285	728	624	778	660	118 ¹
- bewijzen van bevoegdheid	583	638	532	531	611	- 80 ²
- certificaties	1 314	1 417	1 590	1 620	2 525	- 905 ³
- erkenningen	1 836	1 658	1 800	1 452	1 000	452 ⁴
- examens	2 416	2 778	2 397	497	2 911	- 2 414 ⁵
- vergunning tot vluchtuitvoering	685	480	331	415	2 182	- 1 767 ⁶
- ontheffingen		110	100	112	260	- 148
- nieuwe tarieven						0
Totaal tarieven	8 119	7 809	7 374	5 405	10 149	- 4 744
- bijdrage Defensie KNVvL	165	165			165	- 165 ⁷
Totaal	8 284	7 974	7 374	5 405	10 314	- 4 909

^{1/3} De invoer van nieuwe tarieven heeft door behandeling van de tarievennota vertraging opgelopen waardoor de ontvangsten achterblijven. Geplande invoer van nieuwe tarieven is nu 2001.

² De in de begroting geraamde stijging heeft zich niet voorgedaan.

⁴ De ontvangsten blijven ten opzichte van voorgaande jaren achter. De verwachting is dat er in 2001 nog gelden worden ontvangen. Door de reorganisatie zijn achterstanden ontstaan en is er nog niet gedeclareerd.

⁵ Voorheen werd nog f 90,- ontvangen per examen. M.i.v. 2000 wordt dit via het CBR gedaan. Nu gaat het nog maar om f 1,87 per kandidaat.

⁶ Door onvoldoende capaciteit om het hele inspectieprogramma uit te voeren zijn er ook minder vergunningen tot vluchtuitvoering en ontheffingen verstrekt.

⁷ Wat betreft de bijdrage van Defensie geldt dat deze nu rechtstreeks aan de KNVvL wordt overgemaakt, zonder tussenkomst van de RLD.

c. Toelichting

Ontvangsten

De lagere ontvangsten worden voor bijna f 3 mln. verklaard doordat het juridisch niet is toegestaan de kosten van bezwaar, beroep en wetgeving door te belasten aan gebruikers.

De overige bedragen zijn onder b. Kengetallen verklaard.

Artikel 04.21 Bijdrage aan de ZBO Luchtverkeersbeveiliging

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 04.21	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	29,8	31,2	19,7	88,5	4,5	84,0
Uitgaven	29,8	28,9	31,5	102,5	14,5	88,0
Ontvangsten	28,9	124,9	10,7	11,5	7,9	3,6

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	29,8	28,9	31,5	102,5	14,5	88,0 ¹
apparaatsuitgaven (04.01)	0,9	0,9	0,9	0,9	1,5	- 0,6 ²
totale uitgaven	30,7	29,8	32,4	103,4	16,0	87,4
aantal fte's	7	7	7	8	10	- 2³

¹ Het betreft hier de niet geraamde uitgaven voor de afkoop LVNL (zie c. Toelichting).

^{2,3} De lagere realisatie houdt verband met de reorganisatie.

Bijdrage LVNL per luchthaven (bedragen in NLG mln.)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Rotterdam			8,8	pm	pm	pm ¹
Eelde			9,3	pm	pm	pm ¹
Maastricht			9,4	pm	pm	pm ¹
Totaal			27,5	0,0	0,0	0,0

¹ De definitieve bijdragen in 2000 kunnen pas verstrekt worden wanneer de Jaarverslagen van de betreffende velden gereed zijn (maart/ april 2001). Deze post is nu «pm» opgenomen.

Luchtverkeersincidenten (aantal) (= geen ongeval)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Luchtverkeersincidenten		26	20	16	pm	16

Uitgaven en verplichtingen

Door het kabinet is in 1999 besloten tot het inboeken van (structurele) kortingen op de exploitatiessubsidie van het ZBO Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De LVNL heeft hierop vervolgens een reorganisatievoorstel voorgelegd. In dit kader is een bedrag betaald voor kosten die samenhangen met de afkoop van de historische sociale lasten en andere zaken. Bij de ZBO-vorming van de LVNL in 1993 hebben de medewerkers immers hun ambtelijke status behouden. Hier is in de begroting onvoldoende rekening mee gehouden.

05 GOEDERENVERVOER

Artikel 05.01 Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 05.01	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	129,4	135,5	140,7	141,6	129,0	12,6
Uitgaven	122,7	133,4	143,7	143,4	129,4	14,0
Ontvangsten	0,9	1,8	2,8	3,3	1,0	2,3

b. Kengetallen

Onderbouwing personele DGG (ambtelijk personeel)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Gemiddelde begrotingssterkte in fte	1 027,9	1 041,0	1 089,1	1 040,2	1 050,5	- 10,3 ¹
Gemiddelde prijs per fte	91 600	96 952	98 065	107 097	100 598	6 499 ²

¹ De afwijking wordt veroorzaakt door openstaande vacatures.

² De hogere gemiddelde prijs is ontstaan door de verwerking van de CAO-afspraken en door toeslagen voor millennium/overwerk.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Met name de volgende oorzaken liggen ten grondslag aan de hogere uitgaven- en verplichtingenrealisatie.

1. Verwerking van de loon- en prijsbijstelling op dit artikel (f 3,2 mln.);
2. Het verleggen van de financiële taakstelling uit het Regeerakkoord 2000 (f 1,9 mln.);
3. Noodzakelijke inhuur voor een aantal managementvacatures (f 4,5 mln.), mede door schaarste op de arbeidsmarkt;
4. Hogere materiële uitgaven bij de Rijksverkeersinspectie (f 1,9 mln.), voornamelijk doordat de huisvestingskosten voor beveiliging, catering en schoonmaak etc., aanmerkelijk hoger zijn dan in de oude huisvestingssituatie. Voor het overige gaat het om diverse kleinere posten, ondermeer voor de invoering van de nieuwe Wet Personenvervoer en de chauffeurspas busvervoer;
5. Het resterend tekort betreft onder andere een groter beroep op kinderopvang door de medewerkers, meer kosten voor werving en selectie door de openstaande vacatures, meer uitgaven voor vorming en opleiding in het kader van kwaliteitsverbetering.

Ontvangsten

De hogere ontvangsten worden in de eerste plaats veroorzaakt door de hogere bezetting van Port State Control in verband met de te verrichten werkzaamheden. De kosten hiervan worden conform afspraak bij derden in rekening gebracht.

Daarnaast is de verrekening van de salariskosten van het Kustwachtcentrum over 1999 pas in 2000 ontvangen.

Tenslotte is de subsidiëring van een shuttle-verbinding naar Praag, die in 1995 is verstrekt, door de Europese Commissie afgekeurd. Dit heeft geleid tot een terugvordering, inclusief rente.

Artikel 05.12 Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 05.12	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	37,9	54,3	75,5	28,4	37,9	- 9,5
Uitgaven	26,6	46,1	51,0	20,6	44,6	- 24,0
Ontvangsten	0,9	18,0	16,3	0,0	0,0	0,0

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	26,6	46,1	50,9	20,6	44,6	- 24,0 ¹
apparaatsuitgaven (05.01)	4,6	5,4	5,5	5,9	4,4	1,5
totale uitgaven	31,2	51,5	56,4	26,5	49,0	- 22,5
aantal fte's	42	42	42	39	39	0,0

¹ Dit bedrag is hieronder nader naar aandachtsgebied gespecificeerd en verklaard.

Aandachtsgebieden	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Goederenvervoer		9,6	11,6	13,6	27,7	- 14,1 ¹
Intermodaal vervoer		12,0	5,1	5,0	3,3	1,7
Incodelta				0,8	2,0	- 1,2 ²
Telematica		1,7	1,4	1,2	1,7	- 0,5
Zeehavens (o.a. PMR)		22,1	32,8		9,9	- 9,9 ³
Totaal		45,4	50,9	20,6	44,6	- 24,0

¹ Zie hiervoor het gestelde onder c. Toelichting.

² In afwachting van de 5^e nota Ruimtelijke Ordening is een pas op de plaats gemaakt met dit project.

³ Dit is een gevolg van de administratieve overboeking van het Project Mainport Rotterdam (PMR) naar artikel 05.32.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Vanwege de nauwe relatie tussen PMR en Zeehavenontwikkeling zijn in 2000 de gelden voor de Planologische kernbeslissing/Milieu-effectrapportage (PKB/MER) en het PMR verantwoord op artikel 05.32 (f 8,9 mln.).

Daarnaast zijn door een achterblijvend aantal aanvragen uit het bedrijfsleven minder subsidies verstrekt voor TMS (Transport Modal Shift) en de SGG-regeling (Subsidieregeling Gecombineerd Goederenvervoer). In totaal gaat het om f 6,5 mln.

Verder is de beoogde regeling Facilitatie Nieuwe Toetreders vertraagd omdat is besloten de resultaten van EIS-R (Economische Impact Studie-Railgoederen) af te wachten. Bovendien zijn er in 2000 geen nieuwe toetreders tot de markt geweest. Hierdoor is f 2,2 mln. niet tot betaling gekomen in 2000.

Voor het overige gaat het om de optelsom van relatief kleine bedragen. Zo is voor Transportpreventie minder uitgegeven; het subsidieplafond van de 1^e tender is niet bereikt omdat minder bedrijven een beroep hebben gedaan op deze regeling dan was ingeschat.

Tevens zijn er verschillende kleine technische overboekingen aangebracht om een juiste verantwoording mogelijk te maken, onder andere voor Ondergronds Transport en Buisleidingen (OTB) en overboekingen in verband met een andere toedeling van de doelmatigheidsaankstelling uit het Regeerakkoord.

Separaat geldt voor de verplichtingenraming verder dat voor de twee tenders van de subsidieregeling Transportpreventie meer verplichtingenruimte noodzakelijk bleek.

Artikel 05.32 Zeehavenontwikkeling

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 05.32	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	4,2	26,2	0,0	112,7	16,7	96,0
Uitgaven	36,7	36,2	7,3	72,9	24,8	48,1
Ontvangsten				13,5	0,0	13,5

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	36,7	36,2	7,3	72,9	24,8	48,1 ¹
apparaatsuitgaven (05.01)	1,0	1,2	1,2	1,3	0,9	0,4 ²
totale uitgaven	37,7	37,4	8,5	74,2	25,7	48,5
aantal fte's	8	8,5	8,5	8,5	7,5	1,0

¹ Dit verschil wordt hieronder onder c. Toelichting nader verklaard.

² De toerekening 2000 ligt in lijn met die van voorgaande jaren.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

De projecten die in het kader van de subsidieregeling HIP II (Haven Interne Projecten) zijn gesubsidieerd zijn met name kortlopende projecten. Hierdoor is een discrepantie ontstaan tussen de gewenste uitgaven en verplichtingen per jaar en de beschikbare meerjarige middelen. Om de beschikbare budgetten meer in de lijn te brengen met de gewenste uitgaven zijn gelden naar voren gehaald.

Daarnaast zijn vanwege de nauwe relatie tussen PMR en Zeehavenontwikkeling in 2000 de gelden voor de Planologische kernbeslissing/ Milieu-effectrapportage (PKB/MER) en het PMR overgeheveld vanuit artikel 05.12 naar dit artikel.

Ontvangsten

Ook hier geldt dat vanwege de nauwe relatie tussen PMR en Zeehavenontwikkeling, de in 2000 te ontvangen bijdragen van participerende partijen zijn overgeheveld vanuit artikel 05.12 naar dit artikel.

Artikel 05.34 Uitkeringen herstructurering binnenvaart

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 05.34	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	123,9	106,6	3,5	0,5	1,7	- 1,2
Uitgaven	86,2	78,8	69,1	0,5	1,7	- 1,2
Ontvangsten	41,5	22,9	37,2	8,5		8,5

b. Kengetallen

Inputgegevens	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
programma uitgaven	86,2	78,8	69,0	0,5	1,7	- 1,2 ¹
apparaatsuitgaven (05.01)	1,0	1,1	1,1	0,0	0,0	0,0
totale uitgaven	87,2	79,9	70,1	0,5	1,7	- 1,2
aantal fte's	8,6	8,6	8,6	0,1	0,1	0,0

¹ Dit verschil wordt hieronder onder c. Toelichting nader verklaard.

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Zichtbaar is de vrijval die is ontstaan als gevolg van het beëindigen van de sloopregeling.

Ontvangsten

Dit betreft ontvangsten voor de nieuwe sloopregeling (oud voor nieuw), die nog niet in de ontwerpbegroting 2000 waren opgenomen.

06 TELECOMMUNICATIE EN POSTZAKEN

Artikel 06.01 Personeel en materieel Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 06.01	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	21,1	21,0	23,0	24,8	22,3	2,5
Uitgaven	21,6	20,1	22,2	24,7	22,3	2,4
Ontvangsten	6,2	6,1	1,4	1,7	0,7	1,0

b. Kengetallen

Onderbouwing personele component DGTP (ambtelijk personeel)	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Gemiddelde begrotingssterkte in fte	105,7	103,7	120,7	136,8	130,7	6,1 ¹
Gemiddelde prijs per fte	110 080	108 503	121 823	125 643	121 928	3 715 ²

¹ Een oorzaak voor het hoger aantal fte's is mede gelegen in de overheveling van personeel voor crisisbeheersing vanuit artikel 01.08 naar dit artikel.

² De gerealiseerde middelloonsomkosten liggen hoger dan de geraamde gemiddelde loonkosten per fte. Daarnaast zijn de nieuwe CAO-afspraken voor 2000 in de realisatie verwerkt.

c. Toelichting

Ontvangsten

Door het verkrijgen van diverse incidentele kleine bijdragen is er uiteindelijk f 1 mln. meer ontvangen dan oorspronkelijk voorzien.

Artikel 06.02 Bijdrage aan het agentschap RDR

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 06.02	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	9,0	6,3	10,0	42,0	1,0	41,0
Uitgaven	9,0	6,3	10,0	42,0	1,0	41,0
Ontvangsten	0,8	7,9	8,2	25,2	31,3	- 6,1

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Een tweetal ontwikkelingen heeft geleid tot de hogere realisaties over 2000.

In de eerste plaats zijn voorschotten verleend aan de RDR voor de voorbereidingskosten van een aantal frequentieveilingen. De RDR voert de administratie van deze veilingprojecten. Ten tweede zijn bijdragen aan de RDR verstrekt ten behoeve van de financiering van de kosten voor repressieve handhaving en voor bezwaar en beroep. Deze kosten kan de RDR niet doorberekenen (totaal 7 mln.).

Ontvangsten

Door de omzetting bij agentchappen van eigen in vreemd vermogen was sprake van een lagere afdracht (f 4,8 mln.). Daarnaast is vertraging opgetreden in de doorberekening van departementale kosten aan de RDR.

Artikel 06.03 Bijdrage aan ZBO OPTA

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 06.03	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	0,7	2,0	5,7	3,0	0,0	3,0
Uitgaven	0,7	2,0	5,7	3,0	0,0	3,0
Ontvangsten	0,4	0,4	0,4	1,3	0,4	0,9

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

In 2000 is aan ZBO OPTA een niet voorziene bijdrage geleverd in de kosten (ondermeer voor bezwaar en beroep) die OPTA niet in de tarieven kan doorberekenen.

Ontvangsten

De hogere ontvangst heeft voornamelijk betrekking op de verrekening van een eerder verleend voorschot in het kader van bezwaar en beroep.

Artikel 06.10 Telecommunicatie en Post

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 06.10	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	12,1	8,4	10,4	34,4	15,8	18,6
Uitgaven	9,8	9,2	8,7	19,2	15,8	3,4

b. Kengetallen

Bijdragen internat. organisaties	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Internat. Telecomm. Union (ITU)	3 626	3 637	3 469	3 664	3 920	- 256 ²
Universal Postal Union (UPU)	433	435	416	468	400	68 ²
Conf. Eur. des Adm. Post et Tel. (CEPT)	48			125	60	65 ¹
Eur. Tel. Standard Inst. (ETSI)	401	320	260	309	440	- 131 ²
Overig				72		72 ²
Totaal	4 508	4 392	4 145	4 638	4 820	- 182

¹ De oorzaak van de hogere bijdrage aan de CEPT is gelegen in het feit dat er ook betalingen hebben plaatsgevonden van de contributie over voorgaande jaren.

² Deze verschillen worden verklaard door een andere kostenontwikkeling bij de betreffende internationale organisatie dan verwacht.

c. Toelichting

Verplichtingen

De hogere verplichtingenrealisatie is enerzijds terug te voeren op de vastlegging van de voorbereidingskosten 2000 van het project Kenniswijk. Het gaat om gelden die door het ministerie van Financiën zijn toegevoegd uit de PPS-faciliteit.

Anderzijds gaat het om de meerjarige vastlegging van met name de bijdragen aan UPU en ITU.

Artikel 06.13 Ontvangsten KPN

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 06.13	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Ontvangsten	1 177,8	1 817,7	1 735,5	1 041,8	1 165,0	- 123,2

c. Toelichting

Ontvangsten

De lagere ontvangsten zijn hoofdzakelijk een gevolg van de tussentijdse beslissing in 2000 van KPN om geen contant dividend meer uit te keren. Voor de volledigheid is hieronder een inzicht verstrekt in de verschillende ontvangsten-componenten.

Specificatie	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
dividend		642 704	648 924	483 064	605 065	- 122001
rente		129 454	95 372	58 184	64 423	- 6 239
aflossing		410 583	725 183	275 550	275 550	0
overige ontvangsten		635 000	266 000	225 000	220 000	5 000
Totaal		1 817 741	1 735 479	1 041 798	1 165 038	- 123 240

Artikel 06.14 Opbrengst veilingen

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 06.14	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Ontvangsten				5 918,2	0,0	5 918,2

c. Toelichting

Ontvangsten

Dit betreft de opbrengsten van de in juli 2000 afgeronde veiling van UMTS-frequenties.

07 METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN

Artikel 07.05 Bijdragen aan het agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

a. Realisatiecijfers (in mln.)

Artikel 07.05	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
Verplichtingen	49,6	49,3	61,3	73,1	59,9	13,2
Uitgaven	49,6	49,3	61,3	73,1	59,9	13,2

b. Kengetallen

	Realisatie				Begroting 2000	Verschil 2000
	1997	1998	1999	2000		
1. vergoeding voor afname producten (incl. rentecompensatie leenfaciliteit)				71 687	58 541	13 146
2. bijzondere bijdrage rentecompensatie t.b.v. derden				397	342	55
3. bijdrage in kosten verhuizing e.d.				1 050	1 050	0
Totaal				73 134	59 933	13 201

c. Toelichting

Uitgaven en verplichtingen

Voor f 8,8 mln. betreft het hier een eenmalige compensatie voor het agentschap KNMI voor de extra kosten die zijn gemoeid met het afboeken van vaste activa, als gevolg van een stelselwijziging.

Voor het overige betreft het meer reguliere aanpassingen, zoals een bijstelling voor de hogere contributie aan het ECMWF door de hogere productiekosten van het centrum in Reading, de stijging van het Engelse Pond en een hoger percentage van de totale kosten dat aan Nederland wordt toegerekend alsmede voor correcties uit hoofde van de financiële afwerking van de CAO van het Rijk, prijsbijstelling, een overboeking voor flankerend beleid (uit artikel 01.04) en een toevoeging voor het huisvestingsbudget (uit artikel 01.21).

3.4 Saldibalans per 31 december 2000 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:		
Begrotingsuitgaven	f 12 006 049 328,00	€ 5 448 107 658,45
Liquide middelen	- 269 450,85	- 122 271,46
Intra-comptabele vorderingen	- 11 772 363,09	- 5 342 065,47
Extra-comptabele vorderingen	- 72 078 646,79	- 32 707 863,92
Deelnemingen	- 5 245 243 888,75	- 2 380 187 905,28
Leningen u/g	- 746 361 371,48	- 338 684 024,43
Voorschotten	- 739 724 633,40	- 335 672 403,99
Tegenrekening leningen o/g	- 147 673 423,91	- 67 011 278,21
Tegenrekening openstaande verplichtingen	- 8 491 710 631,35	- 3 853 370 285,27
Tegenrekening garantieverplichtingen	- 944 158 115,00	- 428 440 273,45
Totaal-activa	f 28 405 041 852,62	€ 12 889 646 029,93
Passiva:		
Begrotingsontvangsten	f 7 440 552 432,35	€ 3 376 375 490,58
Rekening-courant RHB	- 4 109 116 321,74	- 1 864 635 692,42
Intra-comptabele schulden	- 73 535 889,31	- 33 369 131,74
Leningen o/g	- 147 673 423,91	- 67 011 278,21
Openstaande verplichtingen	- 8 491 710 631,35	- 3 853 370 285,27
Openstaande garantieverplichtingen	- 944 158 115,00	- 428 440 273,45
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	- 72 078 646,79	- 32 707 863,92
Tegenrekening deelnemingen	- 5 245 243 888,75	- 2 380 187 905,28
Tegenrekening leningen u/g	- 746 361 371,48	- 338 684 024,43
Tegenrekening voorschotten	- 739 724 633,40	- 335 672 403,99
Sluitrekening Infrastructuurfonds	- 394 886 498,54	- 179 191 680,64
Totaal-passiva	f 28 405 041 852,62	€ 12 889 646 029,93

3.4.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldbalans worden opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de verplichtingenadministratie van het Financieel Administratief Informatie Systeem (FAIS) vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldbalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

Daarmee is de saldbalans volgens het gestelde in de Regeling Departementale Begrotingsadministratie (RDB) samengesteld.

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

3.4.2 Activa

3.4.2.1 Begrotingsuitgaven

f 12 006 049 328,00

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), onderdeel uitgaven en verplichtingen, welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

3.4.2.2 Liquide middelen

f 269 450,85

Grondslag

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

3.4.2.3 Intra-comptabele vorderingen

f 11 772 363,09

De cijfers

Met tabel 1 wordt een nadere detaillering gegeven van de aantallen en de openstaande bedragen per 31 december 2000, verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 1998 en 1999 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x f 1 000,00)

Openstaand	2000		1999		1998	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	530	4 682	450	6 395	410	11 001
posten > 1 jaar	225	7 090	220	9 531	10	318
Totaal	755	11 772	670	15 926	420	11 319

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen kunnen als direct opeisbaar worden beschouwd.

3.4.2.4 Extra-comptabele vorderingen f 72 078 646,79*De cijfers*

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 2 gespecificeerd.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x f 1 000,00)

Openstaand	2000		1999		1998	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	2 655	23 295	3 108	21 807	3 550	49 183
posten > 1 jaar	2 810	48 784	2 772	51 380	3 050	31 566
Totaal	5 465	72 079	5 880	73 187	6 600	80 749

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dit expliciet vermeld.

In het kader van het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen met betrekking tot het geluidsisolatieproject Schiphol, is door de Staat in de jaren 1993 en 1994 in totaal voor een bedrag van f 57 mln. voorgefinancierd voor de Stichting Geluidsisolatie Schiphol.

Voorzover de opbrengsten uit de aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde geluidsheffingen toereikend zijn, vindt terugbetaling door de stichting plaats.

Per 31 december 2000 bedroeg het nog niet terugbetaalde bedrag f 20 mln.

Deze niet direct opeisbare vordering zal, rekening houdend met voornoemde voorwaarde, in jaarlijkse termijnen van f 5 mln. worden terugbetaald, waarna deze vordering in het jaar 2004 volledig zal zijn afgewikkeld. Voorts is een bedrag van f 8 mln. in het kader van de voorfinanciering van de aankoop van gronden voor de uitbreiding en ontwikkeling van het zogenoemde Oost-West-areaal van de luchthaven Maastricht-Aachen-Airport opgenomen. Deze niet direct opeisbare vordering zal, daar de uitbreiding niet zal plaatsvinden, in 2001 verrekend worden met de te betalen afkoopsom in verband met privatisering van de luchthaven.

Een niet onbelangrijk deel van circa f 17 mln. wordt veroorzaakt door heffingen in het kader van de sloopregelingen en reguliere werkzaamheden, zoals het verrichten van inspecties, metingen en het onderhoud aan betonningen.

Een niet direct opeisbare vordering van circa f 6 mln. heeft betrekking op de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart (IPZ), omdat niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. Met de debiteur is een betalingsregeling getroffen waarbij is overeengekomen dat alleen betaald wordt indien daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn. Deze vordering is achtergesteld ten opzichte van andere schuldeisers en vervalt in ieder geval voor het jaar 2003.

Daarnaast wordt de hoogte van het bedrag aan vorderingen mede bepaald, doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder achttien diensten ressorteren, een groot aantal vorderingen (circa 1900) van geringe omvang uitstaat met een gezamenlijk bedrag van circa f 11 mln.

3.4.2.5 Deelnemingen

f 5 245 243 888,75

Grondslag

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

De cijfers

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

Tabel 3: Deelnemingen (x mln. guldens)

Naam	bedrag
N.V. Nederlandse Spoorwegen	2 230,7
Koninklijke PTT Nederland N.V.	1 665,6
TNT Post Groep N.V.	990,8
N.V. Verenigd Streekvervoer Nederland	175,3
N.V. Luchthaven Schiphol	129,9
N.V. Koninklijke Luchtvaart Mij.	38,9
N.V. Groningen Airport Eelde	7,4
N.V. Maastricht-Aachen-Airport	5,3
Overige	1,3
Totaal	5 245,2

Toelichting

Ten opzichte van 1999 heeft zich een belangrijke wijziging voorgedaan in het deelnemingspercentage van de KPN, namelijk een afname van 43,25% naar 34,69%, met name veroorzaakt door een aandelenemissie. Daarentegen is door een splitsing van de aandelen het aantal toegenomen van 207 323 810 tot 417 547 253 stuks.

Grondslag

De door het ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) worden afzonderlijk weergegeven. Deze leningen kunnen, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen worden beschouwd.

De cijfers

Tabel 4 geeft inzicht in de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 4: Leningen u/g (x mln. guldens)

Naam	bedrag
Koninklijke PTT Nederland N.V.	566,2
TNT Post Groep N.V.	159,0
ZBO Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	14,6
Overige	6,5
Totaal	746,3

Toelichting

Als gevolg van het afsplitsen van de post-, express- en logistieke activiteiten van KPN, welke vanaf 1998 zijn voortgezet door de TNT Post Groep N.V., zijn nieuwe overeenkomsten gesloten voor de zogenoemde leningen A en B.

De aflossingen door KPN van lening A, waarvan vóór de splitsing nog f 1 232 mln. resteerde en die ná de splitsing f 1 142 mln. groot was, hebben conform de overeenkomst plaatsgehad, zodat per 31 december 2000 nog f 321 mln. resteert.

Ook de aflossingen van lening B door KPN, waarvan vóór de splitsing nog f 905 mln. resteerde en die er na f 836 mln. groot was, zijn conform de overeenkomst verlopen, zodat op 31 december 2000 nog f 246 mln. resteert. Ook de lening aan de TNT Post Groep N.V. kent een deel A (f 90 mln.) en een deel B (f 69 mln.).

Inmiddels zijn alle resterende delen niet aflosbaar en eerst opeisbaar op 31 december 2003 of op een zoveel later tijdstip als waarover de Staat met de KPN en/of T.N.T. Post Groep N.V. te eniger tijd overeenstemming zal bereiken omtrent het tijdstip en de wijze waarop de Staat zijn belang in voornoemde N.V.'s zal terugbrengen tot beneden 33 1/3 % van het stemgerechtigd kapitaal.

Tenzij het opeisbare bedrag wordt aangewend door de Staat voor storting op de door de N.V.'s uit te geven preferente aandelen A.

Bij de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging per 1 januari 1993, thans LVNL, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva zal worden gefinancierd door middel van 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.

Thans resteert nog het derde onderdeel met een bedrag van f 15 mln., niet rentedragend en niet aflosbaar, en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

De aflossingen van de leningen opgenomen onder de post «overige» verlopen volgens schema.

3.4.2.7 Voorschotten

f 739 724 633,40

Grondslag

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

De cijfers

Tabel 5 geeft inzage in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten, die in het dienstjaar 2000 alsmede in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 5: Voorschotten (bedragen x f 1 000,00)

Openstaand	2000		1999		1998	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	210	382 176	158	255 645	150	301 520
posten > 1 jaar	190	357 549	212	410 587	390	1 177 515
Totaal	400	739 725	370	666 232	540	1 479 035

In tabel 6 wordt informatie verstrekt over de in 2000 afgerekende voorschotten.

Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x mln. guldens)

Stand per 31 december 1999	662,1
In 2000 vastgelegde voorschotten	445,7
	1 107,8
In 2000 afgerekende voorschotten	- 368,1
Openstaand per 31 december 2000	739,7

Toelichting

Als gevolg van de regeling HIP is in de jaren 1996 tot en met 2000 voor een totaalbedrag van circa f 128 mln. aan gelden uitgekeerd. Dit om de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten te bespoedigen. De afwikkeling van deze voorschotten zal plaatsvinden na beëindiging van de projecten. De verwachting is dat dit uiteindelijk voor 2004 zal gebeuren. Een aanzienlijk bedrag van ruim f 118 mln., welke in de jaren 1994 tot en met 1996 is verstrekt, is het gevolg van verstrekte premies voor de IPZ, de Interim-regeling Stimulering Zeescheepvaart (ISZ) en de daarop aansluitende Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ). Indien blijkt dat niet (meer) aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, zal tot invordering worden

overgegaan. Dit betekent echter niet dat in alle gevallen tot invordering van het volledige bedrag wordt overgegaan. Er wordt namelijk een zogenoemde Pro-rata-regeling toegepast, waarbij het terug te vorderen bedrag vermindert naar mate de ouderdom toeneemt. Is echter sprake van het niet (meer) voldoen aan een aantal zwaarwegende voorwaarden, of valsheid in geschrifte, dan wordt wèl tot volledige invordering overgegaan.

Per 31 december 2000 zou bij het niet meer voldoen aan de gestelde voorwaarden, zwaarwegende voorwaarden buiten beschouwing gelaten, het vorderingspotentieel circa f 72 mln. bedragen. Nu geen betalingen meer via deze regelingen plaatsvinden, zal het openstaande saldo aan voorschotten de komende jaren sterk afnemen.

In het kader van de financiering van de USZO is in 2000 voor een bedrag van ruim f 57 mln. aan voorschotten verstrekt voor diverse wachtgeld-uitkeringen.

De afwikkeling van deze voorschotten kan pas plaatsvinden nadat de jaarstukken over 2000 van de stichting zijn goedgekeurd, wat naar verwachting medio 2001 zal plaatsvinden.

In de jaren 1998 tot en met 2000 zijn in het kader van het functioneel leeftijdsontslag voorschotten voor een bedrag van circa f 14 mln. verstrekt aan het ABP.

De voorschotten zullen, eerst nadat goedkeurende accountants-verklaringen zijn ontvangen, worden afgewikkeld.

Aan het NLR zijn vanaf 1993 voorschotten verstrekt die in een tweetal groepen zijn onder te verdelen.

Ten eerste de voorschotten als bijdrage in het exploitatietekort, samenhangende met het eigen basisonderzoek, en een bijdrage in de exploitatiekosten van de Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW) van circa f 54 mln. Ten tweede bijdragen in de investeringen in uitbreiding en verbetering van onderzoeksfaciliteiten van ruim f 6 mln.

Bij de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging, thans LVNL, is bepaald dat de Staat der Nederlanden de tekorten op de dienstverlening aan de gecontroleerde regionale vliegvelden blijft dragen. Ook blijft de Staat der Nederlanden de kosten van vluchten dragen die zijn vrijgesteld op grond van de toepassingsvoorwaarden van de kostengrondslag van het en-route verkeer. In 2000 is in dit kader voor een gezamenlijk bedrag van circa f 36 mln. aan voorschotten verstrekt, die vermoedelijk in 2001 zullen worden afgewikkeld.

Voor circa f 11 mln. zijn in de jaren 1998 tot en met 2000 aan voorschotten verstrekt aan diverse regionale luchthavens voor het verwachte tekort op de exploitatiebegroting. De afwikkeling van deze voorschotten zal naar verwachting in de jaren 2001 en 2002 plaatshebben.

De Staat heeft in het kader van de afkoop van de jaarlijkse bijdrage aan het geëxploiteerde burger medegebruik van het luchtvaartterrein Welschap een bedrag van ruim f 16 mln. betaald aan de Stichting Vliegveld Welschap. In deze afkoopsom is mede begrepen een bedrag van circa f 9 mln. dat dient voor de door de N.V. Vliegveld Welschap te verrichten air-side investeringen. Indien dit bedrag binnen 5 jaar na betaling niet is aangewend voor de realisatie van deze investeringen of voorzover het niet is aangewend voor nader overeengekomen andere investeringen, dan dient dit bedrag terugbetaald te worden.

Aan vervoerbedrijven en aan kaderwetgebieden zijn in de jaren 1996 en 1997 voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa f 16

mln. voor het project Sociale Veiligheid. Dit met betrekking tot objecten die publiek toegankelijk zijn (stations en haltes), de directe toegangsgebieden (pleinen, straten en parkeerplaatsen) en van rollend materieel. De verwachting is dat de afwikkeling in 2001 zal plaatsvinden. Daarnaast zijn aan provincies en regionale openbare lichamen voorschotten verstrekt voor een totaalbedrag van f 10 mln. als specifieke uitkering ten behoeve van het stimuleren van vervoermanagement en gericht op vooral het woon-werk- en het zakelijke verkeer. De afwikkeling vindt naar verwachting in 2001 plaats.

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder achttien diensten ressorteren, een aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat. Daarnaast is een aantal posten van grote omvang vermeldenswaardig. Zo zijn op het gebied van de veiligheid in verkeer en vervoer stimuleringsbijdragen verstrekt aan lagere overheden en particuliere organisaties voor ruim f 57 mln.

Daarbij zijn voorschotten verstrekt in de jaren 1998 tot en met 2000 van circa f 29 mln. aan de Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie (3VO) en het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR). Ook aan nagenoeg alle provincies zijn in deze jaren voorschotten verstrekt in dit kader voor een gezamenlijk bedrag van circa f 26 mln.

In het kader van investeringskosten huisvesting is aan de Rijksgebouwendienst eind 2000 een voorschot verstrekt van ruim f 9 mln., welke na ontvangst van een accountantsverklaring zal worden afgewikkeld.

Diverse voorschotten zijn verstrekt in het kader van exploitatiebijdragen, onder andere aan de veerdiensten, die de verbinding over het Noordzeekanaal verzorgen. Zodoende zijn voorschotten verstrekt in de jaren 1999 en 2000 aan NACO Ferries B.V. voor een gezamenlijk bedrag van circa f 18 mln.

Daarnaast zijn aan de Stichting Mainport en Groen voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa f 26 mln. voor de groenvoorziening van Schiphol. Afrekening ervan zal plaatsvinden na ontvangst van de accountantsverklaring.

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn in 1999 en 2000 in het kader van een doelsubsidie aan de SWOV voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim f 10 mln. Ook ten aanzien van de activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie met betrekking tot de natte infrastructuur, waaronder waterkeren en -beheren, zijn voorschotten verstrekt. Zo zijn aan het Waterloopkundig Laboratorium en het GeoDelft in 2000 voorschotten verstrekt van respectievelijk ruim f 10 mln. en f 6 mln. ten behoeve van de exploitatie. Beide voorschotten worden naar verwachting in 2001 afgewikkeld.

Ten behoeve van onderzoek en ontwikkeling op het gebied van personenverkeer en -vervoer zijn, in het kader van het project «hoogwaardig openbaar vervoer», aan het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in 1999 en 2000 voor een gezamenlijk bedrag van f 12 mln. aan voorschotten verstrekt. De afwikkeling zal eind 2003 plaatsvinden.

Om een zorgvuldig en objectief verloop van frequentie-veilingen te waarborgen zijn in de jaren 1999 en 2000 voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa f 33 mln. aan het agentschap RDR. De afwikkeling van de voorschotten zal naar verwachting in 2002 plaatsvinden.

In 2000 is circa f 10 mln. verstrekt als bijdrage in de kosten voor bezwaar

en beroep, strafrechtelijke repressieve handhaving en advisering. Dit omdat deze kosten niet meer kunnen worden doorberekend in de tarieven welke het agentschap RDR en het zelfstandige bestuursorgaan OPTA hanteren. De afwikkeling wordt in 2001 verwacht

3.4.2.8 Tegenrekeningen

f 9 583 542 170,26

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd.

Deze tegenrekeningen behoeven geen nadere toelichting.

3.4.3 Passiva

3.4.3.1 Begrotingsontvangsten

f 7 440 552 432,35

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), onderdeel ontvangsten, welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

3.4.3.2 Rekening-courantverhouding RHB

f 4 109 116 321,74

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit saldo is gelijk aan de saldobevestiging per 31 december 2000 die middels een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 16 februari 2001, kenmerk RHB 2001-035, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

3.4.3.3 Intra-comptabele schulden

f 73 535 889,31

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 2000

Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x f 1 000,00)

Openstaand	2000		1999		1998	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	625	62 631	500	61 094	610	61 988
posten > 1 jaar	70	10 905	120	18 231	60	9 128
Totaal	695	73 536	620	79 325	670	71 116

Toelichting

Indien niet expliciet vermeld, kunnen de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen over de maand december 2000 van ruim f 52 mln., die in januari 2001 aan de Belastingdienst is afgedragen en een bedrag van ruim f 9 mln. hetgeen door verzekeringsmaatschappijen is gestort, als gevolg van schadevaringen en -rijdingen op vaar- en rijkswegen.

Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g worden ook de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat 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 mln. guldens)

Naam	bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol	141,7
N.V. Luchthaven Schiphol	6,0
Totaal	147,7

Toelichting

Deze leningen kunnen gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden, als op lange termijn opeisbare schulden worden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. Deze kosten worden afgelost uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen.

Deze lening zal naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost. De afname van deze balanspost, ten opzichte van 1999, wordt enerzijds veroorzaakt door een aflossing van f 13 mln. en anderzijds door de SGIS aan derden betaalde rente van ongeveer f 11 mln.

3.4.3.5 Openstaande verplichtingen**f 8 491 710 631,35***Grondslag*

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2000 is opgebouwd uit de in het jaar 2000 aangegane verplichtingen, alsmede de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2000 hebben geleid. Daarbij wordt opgemerkt dat de openstaande verplichtingen tegen het tarief van 17,5% BTW zijn opgenomen.

Tevens wordt opgemerkt dat onder de negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren een bedrag is opgenomen van circa f 880 mln. in verband met de uitvoering van de zogenoemde Regeling van de Commissie De Boer, zoals verwoord bij uitgave-artikel 03.10 van de Rekening.

Tot slot worden in het kader van IBO binnen het directoraat-generaal Rijkswaterstaat contracten afgesloten tussen de regionale diensten (opdrachtgevers genoemd) en de specialistische diensten (opdrachtnemers genoemd).

De in dit kader door de opdrachtgevende diensten vastgelegde verplichtingen, die ten laste van de begroting worden gebracht, zijn representatief voor de door de opdrachtnemende diensten in dit kader aangegane verplichtingen met derden, die als verplichtingen in een afzonderlijke administratie worden vastgelegd.

Met ingang van 2000 maken uitsluitend de in de begroting opgenomen verplichtingen onderdeel uit van bovenstaand saldo.

De cijfers

In tabel 9 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weergegeven.

Tabel 9: Openstaande verplichtingen (x mln. guldens)

Stand per 31 december 1999	8 380,4
Aangegaan in 2000	13 493,9
	21 874,3
Tot betaling gekomen in 2000	- 12 204,8
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	- 1 177,8
	8 491,7
Openstaand per 31 december 2000	8 491,7

3.4.3.6 Openstaande garantieverplichtingen f 944 158 115,00

Grondslag

In die gevallen waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze instellingen in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2000 heeft betrekking op circa 35 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van f 0,1 mln. tot en met f 230 mln.

De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 3% tot ruim 9%.

De cijfers

Tabel 10 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, uit hoofde van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2000.

Tabel 10: Garantieverplichtingen (x mln. guldens)

Stand per 31 december 1999	1 054,2
Nieuw verstrekt in 2000	0,0
	1 054,2
Afname van het risico in 2000	- 110,0
	944,2
Openstaand per 31 december 2000	944,2

3.4.3.7 Tegenrekeningen

f 6 803 408 540,42

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen behoeven geen nadere toelichting.

3.4.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds f 394 886 498,54

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

Afkortingenlijst

A.

AAS	=	Amsterdam Airport Schiphol
ABP	=	Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds
ACE	=	Advies Centrum Euro
AVV	=	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AMVB	=	Algemene Maatregel van Bestuur
ARB	=	Adviesunit Resultaatgericht Beleid

B.

BER	=	Beleidseffectrapportage
BenM	=	Bereikbaarheidsbevorderende- en mobiliteitsgeleidende maatregelen
BLES	=	Bedrijfsintern Logistiek Efficiency Systeem
BOM	=	Bestuurlijk Overleg Mainport R»dam
BOR	=	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BTZR	=	Besluit Tegemoetkoming Ziektekosten Rijkspersoneel
BVE	=	Beleidsvoorbereiding- en evaluatie
BVR	=	Bureau Verontreinigingsheffing Rijkswateren

C.

CBR	=	Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid
COTIF	=	Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer

D.

DAB	=	Digital Audio Broadcasting
DGG	=	Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	=	Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGR	=	Deltaplan Grote Rivieren
DGTP	=	Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Postzaken
DNW	=	Duits-Nederlandse Windtunnel
DOREAC	=	Doorlichting Regelingen op Accountancyaspecten
DUBOGIS	=	Duurzaam Bouwen GIS
DVB	=	Digital Video Broadcasting

E.

EER	=	Economische Effect Rapportage
EIS	=	Economische Impact Studie
EKB	=	Externa Kwaliteits Borging
EMA	=	Eerste Moment van Afwegen
EU	=	Europese Unie
EVI	=	Electronische Voertuig Identificatie

F.

FAIS	=	Financieel Administratief Informatie Systeem
FCE	=	Facilitair Centrum Euro
FES	=	Fonds Economische Structuurversterking

G.

GHR	=	Gemeentelijk Havenbedrijf R»dam
GIS	=	Geluids Isolatieproject Schiphol
GSM-R	=	Mobiele telefonie Rail
GVB	=	Gemeentelijk Vervoerbedrijf

GWW	=	Grond, Weg en Waterbouw
H.		
HIP	=	Haven Interne Projecten
HOV	=	Hoogwaardig openbaar Vervoer
I.		
IBO	=	Interdepartementaal Beleids Onderzoek
IMO	=	Internationale Maritieme Organisatie
IMT	=	International Mobile Telecommunications 2000
IPO	=	Interprovinciaal Overleg
IPZ	=	Investeringspremieregeling Zeescheepvaart
IRMA	=	INTERREG Rijn en Maasactiviteiten
ISA	=	Intelligente Snelheidsaanpassing
ISZ	=	Interim-regeling Stimulering Zeescheepvaart
ITS	=	Intelligente Transport Systemen
ITT	=	Invitation tot Tender
IVW	=	Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
K.		
KAR	=	Korte Afstand Radio
KEVER	=	Kennistransfer Verkeersveiligheid
KLM	=	Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V.
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KPN	=	Koninklijke PTT Nederland N.V.
L.		
LCCD	=	Landelijke Coördinatie Commissie Dijkversterkingen
LVNL	=	ZBO Luchtverkeersleiding Nederland
M.		
MARIN	=	Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek
MDW	=	Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MIT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
N.		
NACO	=	Exploitatie veren Noordzeekanaal
NEREUS	=	Nationale invoering van EU-richtlijn 93/95; meldingsplicht vervoer gevaarlijke stoffen
NLR	=	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NMA	=	Nationale mededingings autoriteit
NML	=	Nederland Maritiem Land
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NVVB	=	Nationaal Verkeer en Vervoer Beraad
NVVP	=	Nationaal Verkeer en Vervoerplan
O.		
OGV	=	Overlegorgaan Goederenvervoer
OLS	=	Ondergronds Leidingen Systeem
ONL	=	Ontwikkeling Nationale Luchthaven
ONP	=	Open Network Provisions
OOM	=	Oog-, Oor- en Mondfunctie
OUT	=	Ontvlechting en Uitplaatsing Taakorganisaties
OPTA	=	Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit
OPV	=	Overlegorgaan Personenvervoer

OTB	=	Ondergronds Transport en Buisleidingen
OV	=	Openbaar Vervoer
P.		
PAGE	=	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PKB	=	Planologische Kern Beslissing
PMR	=	Project Mainport Rotterdam
PPS	=	Publiek Private Samenwerking
PRIMO	=	Project RailinfraManagement-Organisaties
PROGIS	=	Projectorganisatie GIS
PVE	=	Plan van Eisen
R.		
RELUS	=	Regionale Luchtvaart Strategie
RDB	=	Regeling Departementale Begrotingsadministratie
RDR	=	Rijksdienst voor Radiocommunicatie
RGD	=	Rijksgebouwendienst
RIZA	=	Rijksinstituut Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling
RLD	=	Rijksluchtvaartdienst
RVI	=	Rijksverkeersinspectie
RVR	=	Ruimte voor de Rivier
RWS	=	Rijkswaterstaat
ROV	=	Regionale Organen Verkeersveiligheid
RSC	=	Railservicecentrum
S.		
SBL	=	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SGG	=	Stimuleringsregeling Gecombineerd Goederenvervoer
SLE	=	Stimulering Logistieke Efficiency
SOIT	=	Subsidieregeling Openbare Inland Terminals
SRKL	=	Structuurschema Regionale en KleineLuchthavens
SPF	=	Spoorwegpensioenfonds
SVV	=	Structuurschema Verkeer en Vervoer
SWAB	=	Samen Werken Aan Bereikbaarheid
SWOV	=	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
T.		
TB	=	Tracé Besluit
TBT	=	Tri Butyl Tin
TBBV	=	Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen
TDAB	=	Terrestrial Digital Audio Broadcasting
TIB	=	Transport in Balans
TERFF	=	Trans European Rail Freight Freeways
TNLI	=	Toekomstige Nederlandse LuchtvaartInfrastructuur
TTP	=	Trusted Third Parties
TQM	=	Total Quality Management
U.		
UMTS	=	Universal Mobile Telecommunication Services
V.		
VBS	=	Verkeer Beheer Systeem
VBTB	=	Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording
VEMOS	=	Vervoerkundig Monitoring Systeem
VERDI	=	Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal en integraal

VenW = Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VFR = Visual Flight Rules
VIR = Voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst
VNG = Vereniging Nederlandse Gemeenten
3VO = Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie
VTS = Vessel Traffic System

W.

WCT = Westerschelde Container Terminal
WIM = Weight in Motion
WLL = Wireless Local Loop
WOW = Wet op de Waterkeringen
WRC = World Radio Conference
WSZ = Wet Stimulering Zeescheepvaart
WVO = Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

Z.

ZBO = Zelfstandig Bestuurs Orgaan
TMS = Transport Modal Shift

**BIJLAGE BIJ DE: FINANCIËLE VERANTWOORDING VAN HET
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (XII) OVER 2000**

Deze bijlage bestaat uit:

- De financiële verantwoording van het agentschap Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR)
- De financiële verantwoording van het agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

INHOUDSOPGAVE

1. Rijksdienst voor Radiocommunicatie	122
1.1 Inleiding	122
1.2 Profiel en positionering	122
1.3 Tarievenbeleid	123
1.4 Euro	123
1.5 Kerncijfers	123
2. Kostendekking en vermogensontwikkeling	125
2.1 Kostendekking per productgroep	125
2.2 Kostendekking per afnemerscategorie	125
2.3 Overzicht conversie eigen vermogen en vermogensontwikkeling	126
3. Jaarrekening	128
3.1 Balans per 31 december 2000 (voor bestemming van het resultaat)	128
3.2 Rekening van baten en lasten over 2000	129
3.3 Nadere informatie ten behoeve van het Ministerie	130
3.4 Algemeen	131
3.5 Grondslagen voor de waardering van activa en passiva	131
3.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat	132
3.7 Toelichting op de balans	132
3.8 Niet uit de balans blijvende verplichtingen	137
3.9 Toelichting op de rekening van baten en lasten	138
3.10 Overige gegevens	140

1. DE RIJKSDIENST VOOR RADIOCOMMUNICATIE

1.1 Inleiding

Naar aanleiding van de nieuwe richtlijnen met betrekking tot de vermogensvorming van agentschappen is de passiva zijde van de balans per ultimo 1999 gewijzigd. Per 1 januari 2000 is een bedrag van f 20 630 000 afgedragen aan het departement. Dat bedrag is opgebouwd uit de boekwaarde van de vaste activa per 1 januari 2000 ad f 21 780 000, verminderd met het nog langlopende deel van de lening van het departement ad f 1 150 000. Tegelijkertijd is een lening van Financiën ontvangen ter hoogte van hetzelfde bedrag. Deze lening is opgenomen onder langlopende schulden. Het resterende agentschapsvermogen ad f 23 143 000 is gesplitst in een deel exploitatiereserve en een deel nog te verrekenen met de vergunninghouders c.a., oftewel de afnemers van de RDR. De exploitatiereserve mag maximaal 5% van de omzet over de laatste drie boekjaren bedragen. Het resterende deel van het agentschapsvermogen is als «nog te verrekenen» opgenomen, omdat dit vermogen feitelijk afkomstig is van de afnemers. Overeenkomstig het tarievenbeleid zal dit vermogen in de komende jaren middels tariefverlagingen, dan wel mindere tariefstijgingen weer ten gunste van de afnemers worden gebracht.

Over 2000 heeft de RDR een positief resultaat behaald van f 6,1 miljoen, tegenover een begroot verlies van f 3 miljoen. Het verschil ad f 9,1 miljoen is voor het merendeel (f 6,6 miljoen) toe te schrijven aan onvoorziene baten. De opbrengst uit de productgroepen is f 0,8 miljoen hoger uitgevallen dan verwacht. Dankzij een efficiënte bedrijfsvoering zijn de totaal gerealiseerde kosten f 1,7 miljoen lager dan de begrote kosten. De onvoorziene baten betreffen o.m. een bijdrage van DGTP ad f 4,4 miljoen ter dekking van de kosten die de RDR in 1999 en 2000 heeft gemaakt ter voorbereiding op veilingen (ondersteuning in DGTP-projecten). Daarnaast is een substantieel bedrag aan personele baten ontvangen, is een bijdrage ontvangen in de kosten voor de invoering van de Euro en zijn de rentebaten hoger uitgevallen.

1.2 Profiel en positionering

De Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR) is een agentschap binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en opereert binnen het beleidsmatige kader van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post (DGTP). Het DGTP formuleert het overheidsbeleid op het gebied van telecommunicatie en post. De RDR voert het beleid uit voor het deel dat betrekking heeft op de ordening van het radiospectrum. Ook levert de RDR kennis vanuit de praktijk voor beleidsvorming en beleidsevaluatie. Het kader waarbinnen de RDR werkt, is neergelegd in de Regeling Rijksdienst voor Radiocommunicatie.

Het hoofdkantoor staat in Groningen. Daarnaast heeft de RDR vier districtskantoren in Zwolle, Eindhoven, Rotterdam en Nederhorst den Berg. Op de laatste locatie is tevens de afdeling Toegepast Spectrumonderzoek (voorheen het monitoringstation) gevestigd. Bij de RDR werken circa 325 medewerkers.

Afnemers van RDR-diensten zijn circa 90 000 vergunninghouders waaronder o.a. de aanbieders van mobiele openbare telefonie, de publieke en commerciële omroeporganisaties, het Ministerie van Defensie, de Luchtverkeersbeveiliging en het Korps Landelijke Politiediensten.

1.3 Tarievenbeleid

De RDR opereert kostendekkend. Speerpunt van het tarievenbeleid is te streven naar een kostendekking van 100% per productgroep. De RDR hanteert het uitgangspunt dat de baathebber betaalt voor de kosten van het agentschap. Positieve en negatieve resultaten per productgroep worden meegenomen bij de vaststelling van tarieven voor volgende jaren.

Kosten die wettelijk niet doorberekend mogen worden in de tarieven worden gedekt door bijdragen uit de algemene middelen. Daarbij gaat het met name om de kosten van repressieve strafrechtelijke handhaving en van de behandeling van bezwaar en beroep (in totaal circa f 7 miljoen).

1.4 Euro

In december is de realisatiefase afgerond met een rapportage die tijdig aan de centrale projectorganisatie is aangeboden. Daarbij is (opnieuw) het beeld bevestigd dat de impact van de overgang naar het eurotijdperk voor de RDR beperkt is.

Samengevat kan worden gesteld dat de RDR dit project met een minimale inzet van middelen overeenkomstig het afgesproken tijdpad verwacht af te ronden. Tot nu toe bedragen de, door het moederdepartement gecompenseerde, kosten f 322 000.

1.5 Kerncijfers

Financiële kerncijfers

	Realisatie		prognose
	1999	2000	2001
agentschapsvermogen per 31 december (x f 1 miljoen)	43,8	29,2	23,0
opbrengsten (x f 1 miljoen)	62,8	67,0	59,9
kosten (x f 1 miljoen)	59,4	60,9	66,1
resultaat (x f 1 miljoen)	3,4	6,1	- 6,2
balanstotaal per 31 december (x f 1 miljoen)	53,4	64,9	65,7
doelmatigheidsgetallen			
geïndexeerde kostenontwikkeling (1996 = 100)	123,9	129,7	145,1
gemiddelde tariefstijging (in procenten)	- 12,5	- 6,0	- 5,4
liquiditeit			
Dit is het vermogen van de RDR op korte termijn aan zijn direct-opeisbare verplichtingen te voldoen.			
current ratio	4,11	1,68	> 3
netto werkkapitaal (x f 1 miljoen)	23,9	16,7	12,9
solvabiliteit			
Dit is het vermogen van de RDR op lange termijn aan zijn verplichtingen te voldoen.			
solvabiliteit	4,57	0,82	> 0,5
huisvestingskosten per vte (x f 1 000)	12,6	12,5	13,0
personeelskosten per vte (x f 1 000)	94,5	101,6	106,6
opleidingskosten als percentage van de personeelslasten	2,55	2,55	3,00

Personele kerncijfers

	Realisatie		prognose
	1999	2000	2001
bezetting in vte's	320	325	335
ziekteverzuimpercentage	5,2	6,1	< 5
percentage vrouwen	27,7	27,0	> 27
gemiddelde leeftijd	42,9	42,3	< 43

Het ziekteverzuim is in vergelijking met 1999 gestegen en ligt ruim boven de door de RDR gehanteerde norm van maximaal 5%. Op basis van voortschrijdende jaargemiddelden ontstaat een beeld dat het verzuim vanaf april 2000 gestaag is toegenomen en pas in december 2000 een dalende lijn inzet. Er bestaan geen aanwijzingen dat door het management onvoldoende aandacht aan verzuim en reïntegratie is besteed. Over de feitelijke oorzaken van verzuim kan pas achteraf een evenwichtig beeld worden gevormd, als de rapportage van de arbodienst is ontvangen. Daarop vooruitlopend zijn conclusies en indrukken met de nodige voorzichtigheid te hanteren.

Opmerkelijk blijft het grote verschil in verzuim tussen mannen en vrouwen. Het verzuimpercentage van de bij de RDR werkzame vrouwen is ruim twee keer zo hoog dan dat van hun mannelijke collegae. Een voor de hand liggende verklaring hiervoor ontbreekt. Uit onderzoek is bekend dat de zogenaamde «dubbele belasting» – het voeren van een huishouding in combinatie met betaald werk – geen negatieve invloed op het verzuim heeft, maar eerder een positieve.

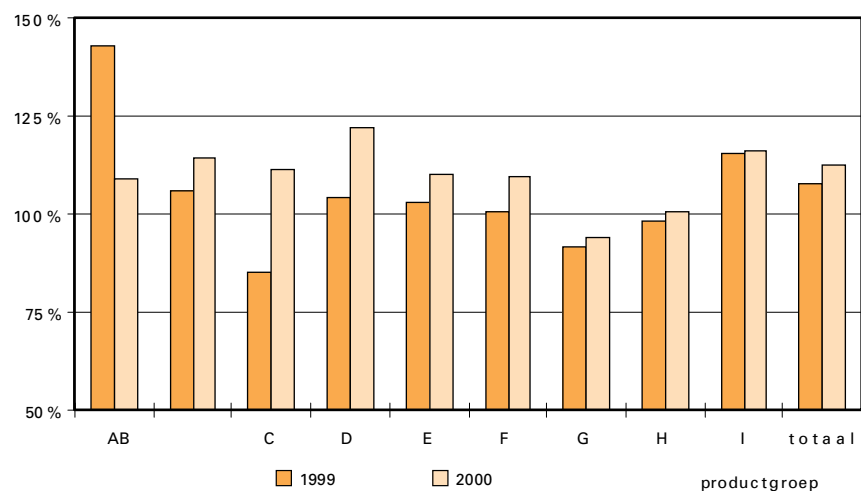
Naast het verzuimpercentage is ook de meldingsfrequentie een graadmeter. Hiervoor hanteert de RDR een norm van gemiddeld per werknemer maximaal 1,6 meldingen per jaar. De verzuimfrequentie schommelt continue tussen 1,8 en 2,0. Hiervoor zijn ziekmeldingen van korte duur (1 tot 7 dagen) verantwoordelijk.

Het aantal personen dat geen enkele dag heeft verzuimd is ten opzichte van de vorige periode gestabiliseerd. Gunstig is de ontwikkeling van de gemiddelde duur van verzuimgevallen. Dit houdt rechtstreeks verband met de relatief grote afname van langdurig zieken.

2. KOSTENDEKKING EN VERMOGENSONTWIKKELING

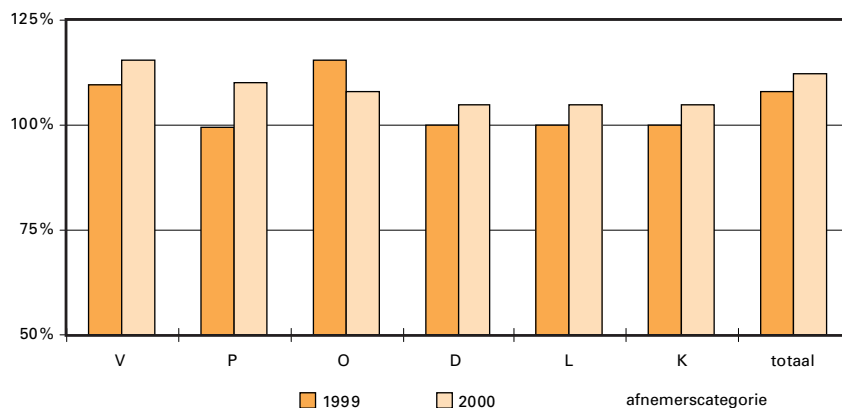
2.1 Kostendeckking per productgroep

productgroep		Realisatie		prognose
		1999	2000	2001
vaste verbindingen	A	143%	109%	82%
mobiele communicatie	B	106%	114%	90%
openbare telefonie en semafoonie	C	85%	111%	96%
radiodeterminatie	D	104%	122%	86%
amateurs	E	103%	110%	90%
omroep	F	100%	110%	86%
examens	G	92%	94%	93%
verklaringen, keuringen en erkenningen	H	98%	100%	90%
randapparatuur	I	115%	116%	86%
totaal		108%	112%	88%



2.2 Kostendeckking per afnemerscategorie

afnemerscategorie		Realisatie		prognose
		1999	2000	2001
vergunninghouders en overige	V	109%	115%	88%
publieke omroep	P	99%	110%	86%
operators	O	116%	108%	85%
Defensie	D	100%	105%	93%
LVB	L	100%	105%	93%
KLPD	K	100%	105%	93%
totaal		108%	112%	88%



Uit bovenstaande overzichten blijkt dat over 2000 een substantiële overdekking is gerealiseerd. Dat is met name een gevolg van «meeval- lers» in de opbrengsten. Het gaat hierbij in de eerste plaats om de onvoorziene bijdragen van het departement inzake de kosten die zijn gemaakt door de RDR bij de ondersteuning in DGTP-projecten. Over 1999 is (alsnog) een bijdrage verstrekt ad f 1,7 miljoen en over 2000 een bijdrage ad f 2,6 miljoen. Door het relatief hoge rekening-courant saldo zijn de rentebaten circa f 0,5 miljoen hoger uitgevallen dan begroot. Verder is ten behoeve van de voorbereiding op de invoering van de Euro een extra bijdrage verstrekt ad f 0,1 miljoen. Zoals blijkt uit de jaarrekening wijken de gerealiseerde opbrengst uit productgroepen en de gerealiseerde kosten niet substantieel af van de begroting.

2.3 Overzicht conversie eigen vermogen en vermogens- ontwikkeling

Conversie op basis van richtlijnen memo «Baten-lastendiensten in de financiële verantwoording 2000» van het Ministerie van Financiën d.d. 23 januari 2001.

(bedragen in duizenden guldens, respectievelijk duizenden euro's)

	31-12-1999		Conversie		1-1-2000		31-12-2000 begroot		31-12-2000 realisatie	
	f	€	f	€	f	€	f	€	f	€
Algemene reserve	11 651	5 287								
Bestemmingsreserve	28 755	13 048								
Exploitatie reserve			3 000	1 361	3 000	1 361	3 000	1 361	3 154	1 431
Te verrekenen met Vergunning- houders			20 143	9 140	20 143	9 140	20 100	9 121	19 989	9 071
Uitkering aan Moederdepartement			20 630	9 361						
Exploitatie resultaat	3 367						- 2 984	-/ 1 354	6 068	2 754
Eigen vermogen	43 773	18 335	43 773	19 863	23 143	10 502	20 116	9 128	29 211	13 255

Overzicht vermogensontwikkeling 1999–2005

(bedragen x 1 miljoen)

		1999	2000 begroot	2000 reali- satie	2001	2002	2003	2004	2005
Eigen vermogen per 1/1	f	40,4	23,1	23,1	29,2	23,0	17,0	12,5	8,0
	€	18,3	10,5	10,5	13,3	10,5	7,8	5,8	3,8
● saldo van baten en lasten	f	3,4	-3,0	6,1	-6,2	-6,0	-4,5	-4,5	-4,5
	€	1,5	-1,4	2,8	2,8	-2,7	-2,0	-2,0	-2,0
● directe mutaties in het eigen vermogen									
– uitkering aan moederdepartement									
– storting door moederdepartement									
– overige mutaties									
Eigen vermogen per 31/12	f	43,8	20,1	29,2	23,0	17,0	12,5	8,0	3,5
	€	19,9	9,1	13,3	10,5	7,8	5,8	3,8	1,8

Op 1 januari 2000 is in het kader van de nieuwe richtlijnen met betrekking tot de vermogensvorming van agentschappen een bedrag ad f 20 630 000 afgedragen aan het moederdepartement. Dat bedrag is opgebouwd uit de boekwaarde van de vaste activa per 1 januari 2000 ad f 21 780 000, verminderd met de restschuld aan het departement ad f 1 150 000. Conform de met Financiën gemaakte afspraak zal de RDR het resterende eigen vermogen, voorzover dat de genormeerde exploitatiereserve ad 5% van de omzet te boven gaat, per ultimo 2005 opgebouwd hebben. Deze afspraak is gemaakt omdat het eigen vermogen van de RDR voor het merendeel is opgebouwd uit inkomsten van afnemers (vergunninghouders e.d.). Op deze wijze wordt het (resterende) vermogen weer ten gunste van de afnemers gebracht.

3. JAARREKENING

3.1 Balans per 31 december 2000 (voor bestemming van het resultaat)

bedrag in duizenden guldens, respectievelijk duizenden euro's

	31.12.00	EURO 31.12.00	01.01.00
ACTIVA			
<i>Vaste activa</i>			
Materiële vaste activa			
– Inrichtingen en verbouwingen	2 610	1 184	3 101
– Apparatuur	9 068	4 115	8 450
– Kantoorinventaris	1 048	476	1 217
– Hard- en software	7 651	3 472	7 695
– Vervoermiddelen	3 383	1 535	1 009
– Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering	–	–	308
Totaal vaste activa	23 760	10 782	21 780
<i>Vlottende activa</i>			
Vorderingen			
– Debiteuren	9 545	4 331	13 996
– Overige vorderingen	294	133	3 740
– Vooruitbetaalde bedragen	1 825	828	1 967
Totaal vorderingen	11 664	5 293	19 703
Liquide middelen	29 470	13 373	11 872
Totaal vlottende activa	41 134	18 666	31 575
TOTAAL ACTIVA	64 894	29 448	53 355

bedragen in duizenden guldens, respectievelijk duizenden euro's

	31.12.00	EURO 31.12.00	01.01.00
PASSIVA			
<i>Agentschapsvermogen</i>			
Exploitatiereserve	3 154	1 431	3 000
Te verrekenen met vergunninghouders c.a.	19 989	9 071	20 143
Saldo exploitatie boekjaar	6 068	2 754	–
Totaal agentschapsvermogen	29 211	13 255	23 143
<i>Langlopende schulden</i>			
Lening Ministerie van Financiën	10 319	4 683	20 630
Lening moederdepartement	–	–	1 150
Totaal langlopende schulden	10 319	4 683	21 780
<i>Voorzieningen</i>			
Garantieplichtingen	200	91	200
Assurantie eigen risico	664	301	557
Totaal voorzieningen	864	392	757

	31.12.00	EURO 31.12.00	01.01.00
<i>Kortlopende schulden</i>			
Leveranciers en handelskredieten	7 853	3 564	3 752
Overige schulden	12 527	5 685	1 791
Overlopende passiva	4 120	1 870	2 132
Totaal kortlopende schulden	24 500	11 118	7 675
TOTAAL PASSIVA	64 894	29 448	53 355

3.2 Rekening van baten en lasten over 2000

bedragen in duizenden guldens, respectievelijk duizenden euro's

	2000	EURO 2000	2000	begroting 1999
BATEN				
Opbrengst productgroepen	51 553	23 394	50 750	54 369
Opbrengst moederdepartement	12 711	5 768	8 016	7 036
Diversen	1 672	759	250	877
Som bedrijfsopbrengsten	65 936	29 920	59 016	62 282
LASTEN				
Personeelslasten	32 993	14 972	31 800	30 233
Materiële kosten	13 176	5 979	12 500	12 706
Externe diensten	3 919	1 778	5 400	3 928
Rentelasten	1 032	468	1 000	–
Afschrijvingen	6 451	2 927	9 200	7 854
Dotaties voorzieningen	1 053	478	600	1 299
Som bedrijfslasten	58 624	26 602	60 500	56 020
Bruto bedrijfsresultaat	7 312	3 318	-/-1 484	6 262
Rentebaten	989	449	500	494
Reorganisatiekosten	2 233	1 013	2000	3 389
Resultaat	6 068	2 754	-/-2 984	3 367

3.3 Nadere informatie ten behoeve van het Ministerie

REKENING 2000

Omschrijving	Oorspronkelijke begroting		Realisatie		Verschil	
	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000
Totale baten	59 516	27 007	66 925	30 369	7 409	3 362
Totale lasten	62 500	28 361	60 857	27 616	-/-1 643	-/-746
Saldo van baten en lasten	-/-2 984	-/-1 354	6 068	2 754	9 052	4 108
Totale kapitaalontvangsten	34 209	15 523	20 650	9 371	-/-13 559	-/-6 152
Totale kapitaaluitgaven	43 409	19 698	35 797	16 244	-/-7 612	-/-3 454

BATEN-LASTENOVERZICHT 2000

Omschrijving	Oorspronkelijke begroting		Realisatie		Verschil	
	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000
Baten						
opbrengst moederdepartement	8 016	3 638	12 711	5 768	4 698	2 130
opbrengst overige departementen	–	–	–	–	–	–
opbrengst derden	50 750	23 029	51 553	23 394	803	364
rentebaten	500	227	989	449	489	222
buitengewone baten (diversen)	250	113	1 672	759	1 422	645
exploitatiebijdrage	–	–	–	–	–	–
Totaal baten	59 516	27 007	66 925	30 369	7 409	3 362
Lasten						
apparaatskosten	51 700	23 460	52 321	23 742	621	282
* personele kosten	33 800	15 338	35 028	15 895	1 228	557
* materiële kosten	17 900	8 123	17 293	7 847	-/-607	-/-275
rentelasten	1 000	454	1 032	468	32	15
afschrijvingskosten	9 200	4 175	6 451	2 927	-/-2 749	-/-1 247
* materieel	9 200	4 175	6 451	2 927	-/-2 749	-/-1 247
* immaterieel	–	–	–	–	–	–
dotaties voorzieningen	600	272	1 053	478	453	206
buitengewone lasten	–	–	–	–	–	–
Totaal lasten	62 500	28 361	60 857	27 616	-/-1 643	-/-746
Saldo van baten en lasten	-/-2 984	-/-1 354	6 068	2 754	9 052	4 108

KASTSTROOMOVERZICHT 2000

Omschrijving	Oorspronkelijke begroting		Realisatie		Verschil	
	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000
Rekening-courant RHB 1 januari	3 932	1 784	11 856	5 380	7 924	3 596
<i>Totaal operationele kasstroom</i>	12 716	5 770	32 754	14 863	20 038	9 093
– totaal investeringen materiële vaste activa	-/-8 800	-/-3 993	-/-8 452	-/-3 835	348	158
+ totaal boekwaarde desinvesteringen	–	–	20	9	20	9
<i>Totaal investeringskasstroom</i>	-/-8 800	-/-3 993	-/-8 432	-/-3 826	368	167
– eenmalige uitkering aan moederdepartement	-/-25 409	-/-11 530	-/-20 630	-/-9 361	4 779	2 169
+ eenmalige storting door moederdepartement	–	–	–	–	–	–
– aflossingen op leningen	-/-9 200	-/-4 175	-/-6 715	-/-3 047	2 485	1 128

Omschrijving	Oorspronkelijke begroting		Realisatie		Verschil	
	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000	f 1000	€ 1 000
* waarvan uhv vermogensoverdracht	-/6 834	-/3 101	-/5 565	-/2 525	1 269	576
* waarvan uhv nieuwe investeringen	-/2 366	-/1 074	-	-	2 366	1 074
+ beroep op leenfaciliteit	34 209	15 523	20 630	9 361	-/-13 579	-/6 162
* waarvan uhv vermogensoverdracht	25 409	11 530	20 630	9 361	-/4 779	-/2 169
* waarvan uhv nieuwe investeringen	8 800	3 993	-	-	-/8 800	-/3 993
<i>Totaal financieringskasstroom</i>	<i>-/400</i>	<i>-/182</i>	<i>-/6 715</i>	<i>-/3 047</i>	<i>-/6 315</i>	<i>-/2 866</i>
Rekening-courant RHB 31 december	7 448	3 379	29 463	13 177	22 015	9 990

3.4 Algemeen

De jaarrekening van de RDR is opgesteld volgens de methodiek van het baten- en lastenstelsel. Uitgangspunt is de handleiding Agentschappen van het Ministerie van Financiën.

3.5 Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Algemeen

Het vermogen wordt bepaald op basis van historische verkrijgingsprijzen. De activa en de passiva zijn, tenzij anders vermeld, gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Materiële vaste activa

De waardering is gebaseerd op de aanschafwaarde onder aftrek van de verrichte afschrijvingen. Afschrijving gebeurt lineair op basis van de geschatte economische levensduur die varieert van drie tot tien jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met een eventuele restwaarde.

Afschrijvingstermijnen:

Inrichtingen en verbouwingen	10 jaar
Apparatuur	4 tot 10 jaar
Kantoorinventaris	5 tot 10 jaar
Hard- en software	3 tot 4 jaar
Vervoermiddelen	5 jaar
Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering	na in gebruiksname

Vorderingen

De vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor mogelijke oninbaarheid.

Voorzieningen

De voorzieningen zijn gevormd voor verplichtingen en risico's die samenhangen met de bedrijfsvoering.

Schulden lang en kort

De langlopende en de kortlopende schulden zijn gewaardeerd op basis van de nominale waarde.

3.6 Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

In de rekening van baten en lasten worden opbrengsten en kosten verantwoord die betrekking hebben op de bedrijfsactiviteiten die tijdens het boekjaar zijn verricht. Omdat alle kostencomponenten inzichtelijk worden gemaakt, is een administratie op basis van baten en lasten bij uitstek geschikt voor het bepalen van kostendekkende tarieven. Bij het agentschap RDR worden de integrale kosten in principe doorberekend aan de afnemers.

Ter vergelijking zijn de cijfers uit voorgaand jaar en de cijfers uit de agentschapsbegroting voor 2000 opgenomen. De agentschapsbegroting maakt deel uit van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Opbrengst productgroepen

De basis voor het in rekening brengen van tarieven voor onder andere vergunningen is te vinden in de Telecommunicatiewet (Tw) en de Vergunningenwet kabelgebonden telecommunicatie-infrastructuur. De in rekening gebrachte tarieven vloeien voort uit de jaarlijks door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde «Regeling vergoedingen RDR» welke gepubliceerd wordt in de Staatscourant.

3.7 Toelichting op de balans

in duizenden gulden

ACTIVA

Materiële vaste activa

Het verloop van de materiële vaste activa is:

	Inrichtingen en verbouwingen	Apparatuur	Kantoorinventaris	Hard- en software
Boekwaarde per 1 januari 2000	3 101	8 443	1 217	7 695
Investerings 2000	116	3 173	87	3 192
Correcties	11	-/- 67	-/- 3	73
Desinvesteringen 2000	-	-	-	-
	3 227	11 549	1 301	10 960
Afschrijvingen 2000	618	2 481	253	3 309
Boekwaarde per 31 december 2000	2 610	9 068	1 048	7 651
Cumulatieve aanschafwaarde per 31 december 2000	4 995	34 169	3 947	21 350
Cumulatieve afschrijvingen per 31 december 2000	2 385	25 101	2 899	13 699
Boekwaarde per 31 december 2000	2 610	9 068	1 048	7 651

	Vervoermidde- len	Vaste bedrijfs- middelen in uitvoering	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2000	1 015	309	21 780
Investerings 2000	2 191	–	8 758
Correcties	-/- 12	-/- 309	-/- 307
Desinvesteringen 2000	-/- 20	–	-/- 20
	3 174	–	30 211
Afschrijvingen 2000	-/- 210	–	6 451
Boekwaarde per 31 december 2000	3 384	–	23 760
Cumulatieve aanschafwaarde per 31 december 2000	7 075	–	71 536
Cumulatieve afschrijvingen per 31 december 2000	3 691	–	47 776
Boekwaarde per 31 december 2000	3 384	–	23 760

Inrichtingen en verbouwingen

Dit zijn de investeringen die onlosmakelijk met het gebouw zijn verbonden.

Apparatuur

De apparatuur is belangrijk voor het primaire proces bij de RDR. Hierbij moet worden gedacht aan beveiligingsapparatuur, communicatie-apparatuur, elektronische meet-apparatuur, masten en antennes alsmede materialen, werktuigen en gereedschappen.

Kantoorinventaris

Een groot deel van het meubilair is aangeschaft in 1989 en zal de komende jaren moeten worden vervangen. Onder deze post vallen ook de kantoormachines zoals bijvoorbeeld een frankeermachine.

Hard- en software

Hard- en software zijn onder één noemer opgenomen gezien de duidelijke onderlinge relatie die er bestaat. Veel software wordt in eigen beheer ontwikkeld waarbij consultants worden ingeschakeld. De geactiveerde bedragen van zelfgebouwde applicaties betreffen bedragen die betaald zijn aan derden.

Vervoermiddelen

Het wagenpark van de RDR omvat circa 90 auto's. De auto's zijn eigendom van de RDR. Het beheer van het wagenpark is uitbesteed aan een leasemaatschappij. Via een mantelovereenkomst is daar eveneens de aan- en verkoop geregeld.

De negatieve afschrijving op vervoermiddelen is deels een gevolg van de bijstelling van de afschrijvingstermijn van 4 naar 5 jaar. Daarnaast werd voorheen geen rekening gehouden met de restwaarde van de auto's. Dat is thans gecorrigeerd.

Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering

Hieronder valt de ontwikkeling van vaste bedrijfsmiddelen. Zodra de ontwikkeling is afgerond vindt overheveling naar een andere categorie plaats.

Flottende activa

	31.12.00	01.01.00
<i>Vorderingen</i>		
● <i>Debiteuren</i>		
Vorderingen op afnemers	9 998	8 025
Nog te factureren diensten	2 251	8 419
Overige debiteuren	–	–
	12 249	16 444
Af: voorziening dubieuze debiteuren	2 704	2 448
	9 545	13 996
● <i>Overige vorderingen</i>		
Vorderingen op DGTP	–	3 611
Depotstellingen	41	40
Vorderingen op personeel	253	89
	294	3 740
● <i>Vooruitbetaalde bedragen</i>		
Overige vooruitbetaalde bedragen	1 825	1 967
	1 825	1 967

De nog te factureren diensten betreffen met name eind 2000 verleende vergunningen, die in 2001 worden gefactureerd.

De vooruitbetaalde bedragen hebben primair betrekking op huur, lease en abonnementen.

Liquide middelen

Rekening-courant Ministerie van Financiën	29 463	11 856
Kas	7	10
Kruisposten	–	6
	29 470	11 872

Over het positieve saldo bij het Ministerie van Financiën wordt een rentevergoeding ontvangen (gelijk aan de voorschotrente van De Nederlandse Bank).

PASSIVA

Agentschapsvermogen

	31.12.00	01.01.00
Exploitatiereserve	3 154	3 000
Te verrekenen met vergunninghouders c.a.	19 989	20 143
Saldo exploitatie boekjaar	6 068	-
Totaal agentschapsvermogen	29 211	23 143

Exploitatiereserve

De exploitatiereserve is bedoeld om algemene bedrijfsrisico's op te kunnen vangen.

In 2000 is een bedrag van f 154 000 ten gunste van de exploitatiereserve gebracht. De exploitatiereserve mag niet meer dan 5% van de omzet over de laatste drie boekjaren bedragen.

Te verrekenen met vergunninghouders c.a.

Op deze post staat het saldo eigen vermogen dat de toegestane exploitatiereserve te boven gaat. Dit bedrag zal de komende jaren ten gunste van de afnemers worden gebracht.

Langlopende schulden

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is bij de aanvang van het agentschap een renteloze lening verstrekt ter grootte van f 4,6 miljoen. De aflossing vindt plaats in gelijke jaarlijkse termijnen ad f 1,15 miljoen, te beginnen in het jaar 1998. De eerste drie termijnen zijn afgelost in 1998, 1999 en 2000. De resterende termijn wordt afgelost in 2001. De aflossing in 2001 is opgenomen onder kortlopende schulden.

Naar aanleiding van omzetting van eigen vermogen in vreemd vermogen is een lening verstrekt door het Ministerie van Financiën ad f 20 630 000. Op de lening is in 2000 een bedrag van f 5 565 425 afgelost. In 2001 wordt een bedrag van f 4 745 425 afgelost. Dit bedrag is opgenomen onder kortlopende schulden. Per saldo resteert derhalve een langlopende schuld ad f 10 319 150.

Voorzieningen

Voorziening garantieverplichtingen:

Bij het toedelen van frequenties aan derden kan het voorkomen dat zendapparatuur moet worden omgesteld in het belang van een beter etherbeheer. In een aantal gevallen dient de RDR de daarmee gepaard gaande omstemmingskosten (en eventuele extra kosten) te vergoeden. Hiervoor wordt jaarlijks een bedrag aan de voorziening toegevoegd van f 25 000 tot een maximum van f 200 000. Het eventueel meerdere valt vrij ten gunste van de baten.

Voorziening assurance eigen risico:

Deze voorziening is gevormd voor het onverzekerde risico van diefstal, verlies en breuk van activa. Jaarlijks wordt aan deze voorziening een bedrag toegevoegd gelijk aan 0,15 % van de aanschafwaarde van de activa per ultimo boekjaar.

Het verloop van de voorzieningen (exclusief voorziening dubieuze debiteuren) is:

	Garantie- verplichtin- gen	Assurantie eigen risico	Totaal
Stand per 1 januari 2000	200	557	757
Onttrekkingen 2000	12	–	12
Dotaties 2000	188	557	745
Ten gunste van de baten	25	107	132
	213	664	877
Stand per 31 december 2000	13	–	13
	200	664	864

Kortlopende schulden

Leveranciers en handelskredieten

Het betreft hier schulden ad f 7 853 000 uit hoofde van leveringen en diensten. De schulden hebben een looptijd korter dan een jaar.

Overige schulden

	31.12.00	01.01.00
Moederdepartement	1 150	1 150
Ministerie van Financiën	4 745	–
Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post	6 206	617
Belastingen, premies sociale verzekeringen etc.	426	24
	12 527	1 791

De schuld aan het moederdepartement betreft de vierde en laatste termijn ad f 1,15 miljoen die in 2001 worden afgelost op de lening.

De schuld aan het Ministerie van Financiën betreft de tweede termijn ad f 4,745 miljoen die in 2001 wordt afgelost op de lening.

De schuld op DGTP betreft o.m. een voorschot ad f 2,4 miljoen dat is ontvangen ter dekking van veilingkosten die door de RDR administratief worden afgewikkeld, een nog af te storten opbrengst uit vrijwillige biedingen van commerciële omroepen ad f 2,7 miljoen en een vordering van DGTP inzake departementale overhead ad f 1 miljoen. Verder is hier opgenomen de verrekening op de ontvangen voorschotten voor repressieve handhaving en bezwaar en beroep van per saldo f 0,036 miljoen.

Overlopende passiva

	31.12.00	01.01.00
Opgebouwd vakantiegeld personeel	1 026	951
Opgebouwd IRZK-regeling personeel	434	434
Vooruitontvangen opbrengsten	36	-
Overige overlopende passiva	2 624	747
	4 120	2 132

3.8 Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Huurcontracten

Hoofdkantoor te Groningen

Het hoofdkantoor te Groningen is een onderdeel van het Cascade-complex en is gehuurd per 1 november 1997. De huurperiode bedraagt 15 jaar tot 2012 voor een bedrag van f 1 720 178 per jaar.

Districtskantoren

Het districtskantoor in Zwolle aan de Emmastraat 16 is gehuurd tot het jaar 2006 voor een jaarlijks bedrag van f 287 844. In Eindhoven wordt het kantoor aan de Insulindelaan 120-122 gehuurd tot 2001 voor een jaarlijks bedrag van f 192 981. Het derde districtskantoor was eveneens gehuurd tot 2001 en stond in Capelle aan den IJssel aan de Barbizonlaan 1 met een jaarlijkse huur van f 218 642. Per 1 april 2000 is het district verhuisd naar een pand aan de 's Gravenweg 667 te Rotterdam, waarvan de jaarlijkse huur f 143 456 bedraagt. Het district Noordwest, het Monitoringstation en de afdeling Technische Zaken zijn gehuisvest aan de Radioweg 3 te Nederhorst den Berg. Dit pand en de omliggende terreinen zijn eigendom van de Staat der Nederlanden (Dienst der Domeinen). Het Ministerie van Financiën heeft de terreinen formeel in materieel beheer overgedragen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het onderhoud van de gebouwen komt voor rekening van de RDR. De RDR betaalt voor het gebruik van de terreinen en de gebouwen te Nederhorst den Berg geen vergoeding aan de Dienst der Domeinen.

Wachtgeld

Wachtgeldregelingen worden centraal betaald en verantwoord binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de jaarrekening van de RDR is zodoende geen verplichting opgenomen voor wachtgeld.

Vakantierechten

De verplichting uit hoofde van vakantierechten bedraagt per 31 december 2000 gemiddeld 5 dagen per personeelslid (per 31 december 1999 gemiddeld 5 dagen per personeelslid).

3.9 Toelichting op de rekening van baten en lasten

in duizenden guldens

Opbrengst productgroepen

	2000	begroting 2000	1999
Vaste verbindingen	4 885	5 201	6 876
Mobiele communicatie	25 932	24 964	27 262
Openbare telefonie en semafoonie	2 121	2 140	1 664
Radiodeterminatie	1 041	952	1 011
Amateurs	1 329	1 351	1 402
Omroep	10 094	10 111	9 674
Examens	507	605	542
Verklaringen, keuringen en erkenningen	966	1 078	1 145
Randapparatuur	4 679	4 348	4 793
Totaal productgroepen	51 553	50 750	54 369

Opbrengst moederdepartement

De opbrengst van het moederdepartement heeft betrekking op kosten die volgens het vigerende V&W-tarievenbeleid niet aan derden mogen worden doorberekend zoals bezwaaren beroepsprocedures, kosten buitenlandse ambassades en afboekingen in verband met faillissementen. Verder worden met ingang van 1999 de kosten van repressieve strafrechtelijke handhaving niet meer doorberekend in de tarieven. Voor de kosten van bezwaar en beroep e.d. en voor repressieve strafrechtelijke handhaving zijn in 2000 voorschotten van respectievelijk f 1 000 000 en f 6 000 000 ontvangen. Op basis van nacalculatie vinden verrekeningen plaats van achtereenvolgens f 13 250 en -/ f 49 619. Per saldo zijn de bijdragen voor bezwaar en beroep e.d. en voor repressieve strafrechtelijke handhaving derhalve f 1 013 250, respectievelijk f 5 950 381.

Verder bestaat de bijdrage departement uit een compensatie ad f 1 032 000 inzake de rente die moet worden betaald over de lening van Financiën.

Ter dekking van de kosten die de RDR maakt ter voorbereiding op veilingen (ondersteuning in DGTP-projecten) is een bijdrage verstrekt ad f 4 393 085. Daarvan had f 1 714 235 nog betrekking op reeds in 1999 gemaakte kosten.

Tenslotte is onder deze post een bijdrage in de kosten ter voorbereiding op de Euro ad f 322 000 verantwoord.

Personeelslasten

	2000	begroting 2000	1999
Salarissen	26 061	25 830	24 711
Pensioenlasten	3 668	3 620	3 312
Personeel van derden	2005	1 000	914
Vorming en opleiding	550	750	771
Overige personeelslasten	709	600	525
Totaal personeelslasten	32 993	31 800	30 233

	2000	begroting 2000	1999
Materiële kosten			
Algemene kosten	1 055	1 140	1 395
Reis- en verblijfkosten	2 003	2 100	1 768
Bureaukosten	2 415	1 950	2 332
Huisvestingskosten	4 056	3 720	4 017
Onderhoud/exploitatie/lease	3 647	3 590	3 194
Totaal materiële kosten	13 176	12 500	12 706

Externe diensten

Onder de kosten van externe diensten zijn onder andere de volgende posten opgenomen:

- advies- en proceskosten (primair proces en bedrijfsvoering)
- schoonmaak, bewaking, catering

Rentelasten

De rentelasten hebben betrekking op de lening van het Ministerie van Financiën ad f 20 630 000.

Afschrijvingen

De afschrijvingen zijn lager dan begroot. De oorzaak is dat een aantal grote investeringen later plaatsvindt dan gepland. De vaak omvangrijke en langdurige Europese aanbestedingsprocedures zijn daar voor een belangrijk deel debet aan. Tevens speelt een rol dat relatief veel activa volledig zijn afgeschreven. Indien deze activa worden vervangen, heeft dit tot gevolg dat de afschrijvingskosten zullen toenemen. De meerjarenramingen houden hier rekening mee.

Dotaties voorzieningen

De dotaties voorzieningen bestaan uit toevoegingen aan de voorziening dubieuze debiteuren (f 920 729), de voorziening garantieverplichtingen (f 25 000) en de voorziening assurantie eigen risico (f 107 305).

Reorganisatiekosten

	2000	begroting 2000	1999
personeelslasten	2 035	1 750	2 853
materiële kosten	8	-	74
externe diensten	190	250	462
	2 233	2000	3 389

Onder de reorganisatiekosten zijn de kosten verantwoord die betrekking hebben op de per 1 april 1999 doorgevoerde organisatiewijzigingen. Deze kosten worden niet doorberekend in de tarieven, omdat:

- de kosten niet tot de normale bedrijfsvoering gerekend moeten worden

- de vergunninghouders in voorgaande jaren hebben bijgedragen aan een eigen vermogen dat toereikend is om de kosten te financieren.

3.10 Overige gegevens

Resultaatbestemming

Voorgesteld wordt om het resultaat ad f 6 068 058 vanaf 2002 te verwerken in de tarieven conform de daartoe gemaakte afspraken. Deze afspraken houden in dat indien na afloop van een kalenderjaar (jaar x) blijkt dat de in dat jaar gemaakte kosten afwijken van de geraamde kosten (waarop de tarieven zijn afgestemd), per productgroep het verschil bij de raming van de tarieven voor de daaropvolgende periode wordt betrokken (jaar x+2 en later).

FINANCIEEL JAARVERSLAG KNMI OVER 2000

Inhoudsopgave

Financieel Jaarverslag over 2000	142
Balans	146
Baten-lastenoverzicht	147
Toelichting:	
Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	148
Toelichting op de balans per 31 december 2000:	
Activa	150
Passiva	151
Toelichting op de rekening van baten en lasten 2000:	
Baten	154
Lasten	155
Specificatie van de kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten	156
Kasstroomoverzicht	156
Kengetallen begroting	157

Algemeen

Het KNMI vervult haar rol als het nationale data- en kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie, sinds 1995 als agentschap van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit financiële jaarverslag is daarom opgezet volgens de voor agentschappen geldende richtlijnen en ook de grondslagen voor de waardering en resultaatbepaling zijn op die regels gebaseerd. De agentschapsvorm biedt de mogelijkheid om met het moederdepartement afspraken te maken over de te leveren output en outcome en de verantwoordelijkheid voor de realisatie hiervan in grote mate aan het agentschap over te laten.

Rol van het KNMI

Na de verzelfstandiging van de commerciële taken per 1 april 1999 worden door het KNMI nog de overheidstaken op het gebied van het weer, klimaat en seismologie uitgevoerd. Meer concreet betreft dit op nationaal niveau, de overheidsvertegenwoordiging naar de luchtvaart, samenleving en commerciële weerbureaus. Naast het verstrekken van adviezen, informatie en data is het KNMI ook verantwoordelijk voor het onderhouden van overheidskennis en data infrastructuur op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Voorts is de rol van het KNMI de internationale vertegenwoordiging van Nederland op meteorologisch gebied.

De positie en de taken van het KNMI zijn in wetsontwerp vastgelegd dat recent aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Strategie

In 2000 zijn meerdere strategiedagen georganiseerd. In de voorbereiding naar de 2e strategiedag zijn KNMI-breed diverse acties ontplooid die geleid hebben tot een aantal speerpunten. Tijdens de tweede dag zijn bij de stellingen en speerpunten nogal wat nuanceringen en aanbevelingen gedaan. Vervolgens is een drietal hoofdlijnen van de strategie duidelijk geworden:

- het behouden en uitbouwen van de internationaal vooraanstaande wetenschappelijke positie van het KNMI in Europa;
- het ontwikkelen en realiseren van de beste weerkamer van Europa;
- het profileren van het KNMI als operationeel datacentrum.

Als vierde speerpunt geldt het versterken van de externe gerichtheid van het KNMI met gebruikmaking van moderne communicatiemiddelen. Dat heeft betrekking op elk van de andere drie speerpunten, namelijk het «naar buiten brengen» van respectievelijk kennis, informatie en data.

Een belangrijk element om te komen tot de beste weerkamer van Europa vormt de centralisatie van de meteorologische functie. Hiervan wordt een belangrijke kwaliteitsimpuls verwacht. De centralisatie zal volgens planning in november 2001 zijn afgerond. Gedurende het centralisatieproces kan de operationele taakuitoefening onder druk komen te staan aangezien het inleren van de nieuwe werkwijze zal geschieden onder tijdelijke instandhouding van de decentrale operationele taken. Dit zal het ook komend jaar veel aandacht vragen.

Bedrijfsvoering

Gedurende 2000 is er met name extra inzet geweest tot het beschrijven van de processen inkoop, vaste activa en opbrengsten derden. Ook is de functie fiat betaling weer centraal gelegd en aangescherpt. Dit heeft geleid tot het aantoonbaar beter naleven van de afgesproken procedures. Naast aanpassingen van de bestaande AO is afzonderlijk aandacht besteed aan de verspreiding. Zo zijn inmiddels de procedures op intranet gezet, is waar gewenst mondeling toelichting gegeven op wijzigingen in werkoverleggen en is de inkoopprocedure in beknopte vorm aan alle medewerkers uitgereikt. Samenhangend met de invoering van het nieuwe financiële informatie systeem (Oracle) zijn procedures bijgesteld en werkbeschrijvingen opgesteld. De verschillende presentaties en demonstraties van werkprocessen en modules hebben bijgedragen tot een bredere verspreiding van kennis.

Tevens is in opdracht van het KNMI een EDP audit verricht. Tijdens het onderzoek is een aantal risico's voor een voldoende betrouwbare financiële informatievoorziening gesignaleerd. Deze risico's waren al door het KNMI onderkend en dientengevolge is de centrale bewaking van de kwaliteit van het grootboek aangescherpt. De aanbevelingen uit het rapport zijn overgenomen en in 2001 wordt uitvoering gegeven aan de aanbevelingen.

Het ligt in de bedoeling om in 2001 aan de hand van een beleidsnotitie de administratieve organisatie en interne controle meerjarig vorm te geven.

Financiën

Over de jaren 1998 en 1999 werd geen goedkeurende accountantsverklaring verkregen. In mei 2000 is het project «verbetering financieel beheer» van start gegaan. Het project heeft een doorloop tot medio 2002 en wordt uitgevoerd onder begeleiding van een stuurgroep waarin naast het KNMI tevens het Ministerie van Financiën, de directie FEZ en de Accountantsdienst van het departement zitting hebben. In 2000 is het accent met name gelegd op het verkrijgen van een goedkeurende accountantsverklaring. Structurele verbeteringen zullen ook in 2001 nog doorgevoerd moeten worden. Door met name grote en aanhoudende problemen met het financieel informatiesysteem zijn grote achterstanden ontstaan wat concreet heeft geleid tot het gedurende geheel 2000 niet beschikbaar zijn van goede financiële informatie. Alleen door het dagelijks gestructureerd bespreken van de problemen, een grote inzet van alle betrokkenen, veel extra bijstand en een strakke coördinatie is het gelukt de betrouwbaarheid van de cijfers in december 2000 op orde te krijgen. Het langdurig niet kunnen beschikken over juiste informatie is het financieel beheer gedurende het verslagjaar niet ten goede gekomen. Als onderdeel van de acties om tot een goedkeurende accountantsverklaring te komen is in 2000 een stelselwijziging doorgevoerd met betrekking tot met name software en is het activabeheer verbeterd. Ook dit heeft veel extra inzet geëist. Tenslotte is door FEZ in het kader van haar monitor functie een onderzoek gedaan naar de financiële functie binnen het KNMI. Met de aanbevelingen uit deze in december aangeboden rapportage gaat het KNMI in 2001 aan de slag.

Financiële positie

De gevolgen van onder meer de afsplitsing van de commerciële taken doen zich nog voelen. Zoals ook blijkt uit de meerjarencijfers zoals deze zijn gepresenteerd bij de begroting 2001 zullen nog aanvullende maatre-

gelen moeten worden getroffen om op korte termijn tot een sluitende meerjarenbegroting te komen. Door bovenstaande oorzaken is hier in 2000 geen prioriteit aan gegeven. Thans vindt hierover zowel intern KNMI als met het departement in het kader van de begrotingsvoorbereiding 2002 intensief overleg plaats. Het negatieve resultaat ad f 6,9 mln. zal na verkregen toestemming ten laste van de voorziening toekomstige verliezen worden gebracht.

Financieel resultaat

Het begrote negatieve resultaat van het KNMI in de Rijksbegroting 2000 is f 5,1 mln. Het werkelijke resultaat 2000 is f 6,9 mln. negatief. Hieronder wordt een overzicht van de belangrijkste afwijkingen ten opzichte van begroting c.q. rekening van baten en lasten 1999 gegeven.

Baten

Het ministerie van V&W heeft ter compensatie (gedeeltelijk) van de gestegen lonen, prijzen, rente, huisvesting en contributie aan het ECMWF een extra bijdrage van f 4,5 mln. gefourneerd. Verder is er voor ongeveer f 4,5 mln meer aan projecten voor derden uitgevoerd dan begroot.

Lasten

Personeel

De gerealiseerde kosten van het reguliere personeel zijn ten opzichte van het voorgaande jaar gestegen met f 2,3 mln. De voornaamste oorzaak hiervan is de cao loonsverhoging. Ook de kosten van het niet reguliere personeel zijn gestegen. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door hogere personele kosten van de projecten voor derden (f 0,9 mln.), anderzijds door gestegen inhuur (f 1,5 mln.). De inhuur heeft betrekking op ondersteuning bij de oplossing van de problemen met betrekking tot het sinds 1 januari 2000 in gebruik zijnde financiële systeem.

Materieel

De stijging in de materiële kosten wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de reeds eerder genoemde stelselwijziging. De kosten van de aanschaf van software worden nu onder kantoorkosten verantwoord. Voor 2000 gaat het daarbij om een bedrag van f 5,3 mln. De stijging van de diensten derden heeft voor een deel te maken met de stelselwijziging en daarnaast met de reeds eerder genoemde problemen met het nieuwe financiële systeem. Hierdoor zijn de advieskosten (f 0,9 mln.) en de kosten van de dienstverlening door derden en product-ontwikkeling (f 1,0 mln.) sterk gestegen. De stijging van de publiciteitskosten wordt onder andere veroorzaakt door de opening van de nieuwbouw en de kosten van een marktonderzoek onder klanten van het KNMI.

Afschrijvingen

De afschrijvingskosten zijn door de stelselwijziging f 3,1 mln. lager uitgevallen dan bij ongewijzigd beleid.

Rente

In 2000 is voor het eerst rente betaald over de leenfaciliteit. Het rentebedrag van f 1,5 miljoen gulden is zowel een verhoging van de kosten als een verhoging van de bijdrage van het Ministerie van V&W.

Buitengewone baten en lasten

Het bedrag gemoeid met deactiveren van de software ad f 8,8 mln. is verantwoord onder de buitengewone lasten. Ter dekking van voren genoemde post heeft het ministerie van Verkeer & Waterstaat f 8,8 mln. extra bijgedragen. Deze bijdrage is verantwoord onder buitengewone baten.

Millennium en europroblematiek

De millenniumovergang is ook op het KNMI zonder problemen verlopen. Op oudejaarsochtend bleek al dat alle rekenmodellen die gebruikt worden voor de weersverwachtingen voor de komende dagen ongeschonden over de jaarovergang konden kijken. Ook daarna hebben zich geen problemen voorgedaan. Het KNMI heeft er hard aan gewerkt om de millenniumbestendigheid te garanderen. In december 1999 is het laatste millenniumbestendige systeem, voor de afhandeling van luchtvaartmeteorologische gegevens, opgeleverd en getest. Op basis van bestaande calamiteitenplannen zijn noodscenario's ontwikkeld en getest. Daardoor zou het KNMI ook onder extreem negatieve condities, zoals het uitvallen van de elektriciteit en telecomverbindingen, in staat gebleven zijn maatschappelijk vitale functies uit te oefenen.

Voor de invoering van de Euro is een projectgroep opgericht. De inventarisatie van activiteiten en mogelijke conversies is achter de rug. Voor de grootste aanpassing «het financiële pakket» zijn de benodigde patches besteld en ontvangen. Voorbereidingen van de conversie vinden nu plaats en de verwachting is dat we medio 2001 klaar zijn met testen. Op dit moment worden geen problemen voorzien bij de invoering van de euro.

Nieuwbouw en renovatie

In mei heeft Hare Majesteit Koningin Beatrix de nieuwbouw geopend. De opening was de feestelijke afsluiting van vele jaren van plannen maken, bouwen en verbouwen. Alle sectoren hebben hun nieuwe/ gerenoveerde onderkomen betrokken.

Balans van KNMI per 31 december 2000

KNMI

Balans per 31 december 2000

	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
		31-12-2000		1-1-2000
Activa				
Materiële vaste activa	17 001	7 715	29 965	13 598
* Grond en gebouwen	680	309	553	251
* Installaties en inventaris	7 104	3 224	10 105	4 585
* Overige activa	7 378	3 348	12 621	5 727
* In ontwikkeling	1 839	835	6 686	3 034
Financiële vaste activa	0	0	611	277
Voorraden	2 657	1 206	3 279	1 488
Debiteuren	8 647	3 924	5 714	2 593
Transitorische activa	4 242	1 925	5 302	2 406
Liquide middelen	9 525	4 322	12 560	5 699
Totaal activa	42 072	19 091	57 431	26 061
Passiva				
Eigen Vermogen	- 2 657	- 1 206	4 265	1 935
* Exploitatiereserve	4 265	1 935	4 265	1 935
* Onverdeeld resultaat	- 6 922	- 3 141	0	
Egalisatierekening	1 800	817	2000	908
Leningen bij Min. van				
Financiën	20 921	9 494	30 576	13 875
Voorzieningen	7 768	3 525	7 768	3 525
Crediteuren	2 735	1 241	6 534	2 965
Transitorische passiva	11 505	5 221	6 288	2 853
Totaal passiva	42 072	19 091	57 431	26 061

KNMI

Baten-lastenoverzicht 2000: confrontatie oorspronkelijke begroting met de realisatie

Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastge- stelde begroting		(2) Realisatie		(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
Baten						
Opbrengst V&W	58 600	26 592	64 333	29 193	5 733	2 602
Opbrengst derden	25 000	11 345	31 039	14 085	6 039	2 740
Buitengewone baten	345	157	10 157	4 609	9 812	4 452
Overige baten	0	0	200	91	200	91
Rente baten	245	111	339	154	94	43
Totaal baten	84 190	38 205	106 068	48 132	21 878	9 928
Lasten						
apparaatskosten	78 000	35 395	94 218	42 754	16 218	7 359
* Personeel	53 100	24 096	58 529	26 559	5 429	2 464
* Materieel	24 900	11 299	35 689	16 195	10 789	4 896
Rente lasten	1 145	520	1 517	688	372	169
Afschrijvingskosten materieel	10 145	4 604	5 424	2 461	- 4 721	- 2 142
Dotaties voorzieningen	0	0	117	53	117	53
Buitengewone lasten	0	0	11 714	5 316	11 714	5 316
Totaal lasten	89 290	40 519	112 990	51 272	23 700	10 756
Saldo van baten en lasten	- 5 100	- 2 314	- 6 922	- 3 140	- 1 822	- 828

TOELICHTING

Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

Als uitgangspunt is de handleiding agentschappen gehanteerd die is uitgegeven door het ministerie van Financiën. In dit verslag zijn de bedragen van het voorgaande jaar ter vergelijking opgenomen.

Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven op de waarderingsgrondslagen.

Waarderingsgrondslagen van de activa en passiva.

Algemene grondslagen

Alle activa en passiva worden, voor zover niet anders is vermeld, opgenomen voor de nominale waarde, inclusief BTW.

Activa

Materiële vaste activa.

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingsprijs, verminderd met de afschrijving. Onder aanschaffingsprijs wordt verstaan de investeringsuitgaven, die verband houden met het verkrijgen van het actief.

De afschrijvingen worden lineair berekend, gebaseerd op de geraamde economische levensduur. Afschrijving vindt plaats vanaf het moment van ingebruikname.

Onder grond en gebouwen is uitsluitend begrepen het pand Emmalaan 5 in De Bilt dat in 1993 is aangekocht en een in 2000 aangekochte ruimte voor de locatie Cabauw. De andere in gebruik zijnde gebouwen worden gehuurd van de Rijksgebouwendienst.

Onder installaties en inventaris zijn begrepen huisvestingsinstallaties, meubilair, computers en computerinfrastructuur, apparatuur en de uitrusting van de drukkerij.

Onder overige activa zijn begrepen waarneemapparatuur en -infrastructuur, meet en regelapparatuur, bewerkingsmachines, en communicatie-apparatuur.

Per 1 januari 2000 zijn alle in eigen beheer ontwikkelde softwarecomponenten gehaald en direct ten laste gebracht van de buitengewone lasten. Dit geldt ook voor de software die ultimo 1999 was opgenomen in de activa in ontwikkeling.

Onder activa in ontwikkeling worden activa opgenomen die nog niet bedrijfsklaar zijn. Deze activa worden gewaardeerd tegen de directe kosten exclusief softwarecomponenten.

De gehanteerde afschrijvingspercentages per jaar zijn als volgt:

terreinen en activa in ontwikkeling	0%
gebouwen	2,5%
installaties en inventaris	tussen 10% en 33,3%
overige activa	tussen 10% en 33,3%

Vorraden

Dit betreft de nog aan derden in rekening te brengen projectkosten.

Vorderingen

De debiteuren zijn opgenomen tegen de nominale waarde, verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor oninbaarheid.

Passiva

Agentschapsvermogen

Voor het KNMI is in het jaar 2000 de conversie van het vermogen en de maximering van het eigen vermogen doorgevoerd. De conversie van het vermogen heeft tot gevolg dat de eindbalans per 31 december 1999 niet gelijk is aan de beginbalans per 1 januari 2000. Het verschil wordt in de toelichting op de balans nader beschreven.

Grondslagen voor resultaatbepaling.

Bedrijfsresultaat

De resultaten zijn berekend op basis van historische kostprijzen, waarbij de baten en lasten zijn toegerekend aan de perioden waarop zij betrekking hebben. De transacties in vreemde valuta zijn omgerekend in Nederlandse guldens, tegen de middenkoers aan het begin van de betreffende maand.

Buitengewone baten en lasten

De buitengewone baten en lasten betreffen resultaten welke geen betrekking hebben op de gewone bedrijfsuitoefening.

TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 2000

ACTIVA

Materiële vaste activa		gebouwen & terreinen	installaties & inventaris	overig	in ontwikkeling	totaal
Aanschaffingsprijs	f	600 000	f 26 144 726	f 29 544 545	f 6 686 166	f 62 975 437
Cumulatieve afschrijving	f	47 250	f 16 039 521	f 16 923 916	f 0	f 33 010 687
	f	552 750	f 10 105 205	f 12 620 629	f 6 686 166	f 29 964 750
Mutaties boekjaar:						
Investerings	f	134 932	f 3 987 023	f 500 166	f 0	f 4 622 121
Afschrijvingen	f	8 063	f 3 740 223	f 1 675 264	f 0	f 5 423 550
Des-investerings	f	0	f 6 300 243	f 9 981 787	f 4 846 916	f 21 128 946
Afschr. des-investerings	f	0	f 3 052 819	f 5 914 070	f 0	f 8 966 889
Totaal mutaties	f	126 869	f -3 000 624	f -5 242 815	f -4 846 916	f -12 963 486
Aanschaffingsprijs	f	734 932	f 23 831 506	f 20 062 924	f 1 839 250	f 46 468 612
Cumulatieve afschrijving	f	55 313	f 16 726 925	f 12 685 110	f 0	f 29 467 348
Boekwaarde per 31/12/00	f	679 619	f 7 104 581	f 7 377 814	f 1 839 250	f 17 001 264

Financiële vaste activa

	31-12-00	1-1-00
Vordering inzake luchtvaartmeteorologische diensten	f 0	f 611 001

Vorraden

De post voorraden bestaat uit de onderhandenwerk posities voor lopende onderzoeksprojecten die gedeeltelijk door derden worden betaald. Het onderstaande saldo dient nog te worden doorbelast aan de subsidieverstrekkingen.

Onderzoeksprojecten	f 2 657 031	f 3 278 645
---------------------	-------------	-------------

ACTIVA

Debiteuren

	31-12-00	1-1-00
Debiteuren	f 9 046 427	f 6 359 420
Voorziening debiteuren	f - 399 274	f - 645 153
	f 8 647 153	f 5 714 267

Transitorische activa

Vooruitbetaalde kosten/transitoria	f	531 148	f	616 703
Overige vorderingen	f	0	f	3 234 843
Belasting	f	0	f	1 450 935
Depot	f	29 860	f	0
Salarisopdrachten DPO	f	6 445	f	0
Machtiging inhouding	f	44 142	f	0
Rekening courant HXII	f	1 981	f	0
Te verrekenen met HWS	f	90 961	f	0
Te verrekenen inzake luchtvaartmeteorologische	f	611 001	f	0
Te verrekenen inzake luchtvaartmeteorologische	f	2 926 000	f	0
	f	4 241 538	f	5 302 481

* De kosten van luchtvaartmeteorologische dienstverlening worden op voorcalculatorische basis opgenomen in de enroute-heffingen en maken daarmee onderdeel uit van de totale kosten voor luchtverkeersleiding zoals die jaarlijks door de minister van Verkeer & Waterstaat worden vastgesteld. Publicatie van de heffingen vindt jaarlijks in de maand december plaats in de Staatscourant. Het definitief te verrekenen bedrag wordt op nacalculatorische basis bepaald. Op grond hiervan is een te verrekenen bedrag opgenomen voor 1999 en 2000. De ministeriële goedkeuring ter zake kan eerst geschieden ultimo 2001.

Liquide middelen

Kas	f	7 314	f	5 382
Weekstaat Financiën	f	9 518 017	f	12 554 120
	f	9 525 331	f	12 559 502

PASSIVA

Egalisatierekening

Saldo egalisatierekening per 1 januari 2000	f	2000 000
Mutatie	f	- 200 000
Saldo egalisatierekening per 31 december 2000	f	1 800 000

Voor het bedrag van de van het moederdepartement ontvangen vergoeding in verband met geactiveerde investeringen met betrekking tot herinrichting nieuwbouw is een egalisatierekening gevormd. Het bedrag valt vrij naar rato van de hiermee gemoeide afschrijvingen.

Vorzieningen

Vorzieningen te verwachten verliezen:		
Saldo voorziening per 1 januari 2000	f	7 768 000
Mutatie	f	-
Saldo voorziening per 31 december 2000	f	7 768 000

Langlopende schulden

Dit betreft de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën ter financiering van de materiële vaste activa

Leenfaciliteit Financiën:

Saldo leenfaciliteit per 1 januari 2000	f	30 576 000
Bij:		
Opgenomen lening ter financiering van investeringen 2000	f	4 200 000
	f	34 776 000
Af:		
Reguliere aflossing 2000	f	5 054 000
Aflossing in verband met vervroegde afschrijvingen	f	8 800 571
Saldo leenfaciliteit per 31 december 2000	f	20 921 429

Het rentepercentage bedraagt afhankelijk van de looptijd 5% –5,27% per jaar.

PASSIVA**Kortlopende schulden
Crediteuren**

		31-12-00		1-1-00
Crediteuren	f	2 271 631	f	6 495 740

Belastingen en premies sociale verzekeringen

Premies sociale verzekeringen	f	- 4 348	f	0
Omzetbelasting	f	467 679	f	38 030
	f	463 331	f	38 030

Transitorisch passiva

Vooruitontvangen bedragen	f	3 531 846	f	2 871 654
Te betalen vakantiegeld	f	2 163 434	f	2 046 400
Te betalen interim ziektekosten	f	711 662	f	589 608
Overige nog te betalen bedragen	f	5 097 926	f	780 230
	f	11 504 868	f	6 287 892

PASSIVA*Agentschapsvermogen*

Op 1 januari 2000 heeft er een conversie van het agentschapsvermogen plaatsgevonden. De exploitatiereserve is daarbij vastgesteld op f 4,3 mln, zijnde 5% over de gemiddelde omzet, ad. f 85,3 mln., over de jaren 1997 t/m 1999.

De opbouw van het agentschapsvermogen op 31 december 1999 wordt hieronder weergegeven:
(in miljoenen guldens)

Algemene reserve	44,8
Bestemmingsreserve	5,4
Saldo exploitatie boekjaar 1999	5,5-
	44,7

Onderstaand overzicht geeft de verdeling van de f 44,7 mln. weer na conversie:
(in miljoenen guldens)

Exploitatiereserve	4,3
Afgestort naar het moederdepartement	30,6
Voorziening voor toekomstige verliezen	7,8
Voorziening gebouwen	2,0
	44,7

Een overzicht van de meerjarige vermogensontwikkeling volgt hieronder:

(bedragen x f 1 000,- c.q. EUR1000)

		1996	1997	1998	1999	2000	2000
						begroot	realisatie
Eigen vermogen per 1/1	f	39 481	43 429	46 863	48 140	4 265	4 265
	€	17 916	19 707	21 265	21 844	1 935	1 935
Saldo van baten en lasten	f	964	2 934	1 277	5 531 -	5 100 -	6 922 -
	€	437	1 331	579	2 510 -	2 314 -	3 141 -
Directe mutaties in het eigen vermogen:							
- uitkering aan moederdepartement							
- storting door moederdepartement	f	2 500	500		2000		
	€	1 134	227		908		
- overige mutaties	f	484					
	€	220					
Eigen vermogen per 31/12	f	43 429	46 863	48 140	44 609	835 -	2 657 -
	€	19 707	21 265	21 844	20 242	379 -	1 206 -

TOELICHTING OP DE REKENING VAN BATEN EN LASTEN 2000

BATEN	2000	1999
Opbrengst V&W	f 64 333 000	f 59 319 112
<p>Deze opbrengst betreft de bijdrage van het ministerie van V&W voor de op grond van de overheidstaak te leveren producten. Een extra bijdrage van het ministerie van V&W ad. 8,8 mln. is onder buitengewone baten verantwoord.</p>		
Opbrengsten derden	f 31 038 805	f 31 153 766
<p>De opbrengsten betreffen de in het betreffende jaar geleverde prestaties. Van de f 31 mln. heeft f 21,3 mln. betrekking op de luchtvaartmeteorologische dienstverlening. De kosten van luchtvaartmeteorologische dienstverlening worden op voorcalculatorische basis opgenomen in de enroutheffingen en maken daarmee onderdeel uit van de totale kosten voor luchtverkeersleiding zoals die jaarlijks door de minister van Verkeer & Waterstaat worden vastgesteld. Publicatie van de heffingen vindt jaarlijks in de maand december plaats in de Staatscourant. Het definitief te verrekenen bedrag wordt op nacalculatorische basis bepaald. Op grond hiervan is een te verrekenen bedrag opgenomen voor 1999 en 2000. De ministeriële goedkeuring ter zake kan eerst geschieden ultimo 2001.</p>		
Overige baten	f 200 000	f 0
<p>Deze post betreft een vrijval van de voorziening ter dekking van de afschrijvingslasten gebouwen en gebouwinstallaties.</p>		
Rente baten	f 339 071	f 327 632
<p>Deze post bestaat uit rente-opbrengsten van de uitstaande bedragen in de rekening courant met het ministerie van Financiën. Het rente percentage is gebaseerd op de voorschotrente en betreft 2,25%.</p>		
Buitengewone baten		
Opbrengsten ontvlechting	f 0	f 923 204
Herwaardering activa	f 0	f 526 609
Diverse baten vorig boekjaar	f 911 423	f 276 641
Diverse baten lopend boekjaar	f 444 664	f 102 223
Extra bijdrage V & W in verband met stelselwijziging	f 8 800 571	f 0
	f 10 156 658	f 1 828 677

LASTEN		2000		1999
Personeel				
Lonen en salarissen				
* Personeel Regulier	f	50 014 021	f	47 742 169
* Personeel Niet Regulier	f	7 155 449	f	4 761 907
* Overige Personeelskosten	f	1 359 937	f	1 362 836
	f	58 529 407	f	53 866 912
v;8Materieel				
* Onderhoudskosten	f	4 728 650	f	5 254 342
* Bijdragen	f	4 087 317	f	3 594 506
* Communicatiekosten	f	1 379 074	f	2 218 775
* Kantoorkosten	f	7 600 760	f	3 981 784
* Huisvesting	f	9 204 570	f	10 090 135
* Diensten Derden	f	4 189 301	f	3 348 705
* Reiskosten	f	1 397 733	f	1 203 494
* Algemene Kosten	f	2 254 849	f	1 180 917
* Publiciteit	f	846 709	f	493 005
	f	35 688 963	f	31 365 663
Afschrijvingen				
* Gebouwen en terreinen	f	8 063	f	6 750
* Installaties en inventaris	f	3 740 223	f	4 229 669
* Overig	f	1 675 264	f	3 403 696
	f	5 423 550	f	7 640 115
Dotatie voorzieningen				
Het betreft de toevoeging aan de voorziening dubieuze debiteuren.				
Dubieuze debiteuren:				
Saldo voorziening per 1/1	f	645 153	f	575 111
Af:				
Failliete debiteuren 1995	f	11 229	f	0
Buiten invordering gestelde debiteuren 1995	f	230 138	f	0
Opbrengsten voorgaande jaren	f	121 527	f	- 69 823
	f	282 259	f	644 934
Benodigde voorziening per 31 december	f	399 274	f	645 153
Dotatie c.q. vrijval voorziening	f	117 015	f	219

LASTEN		2000		1999
--------	--	------	--	------

Rente lasten	f	1 516 722	f	0
---------------------	----------	------------------	----------	----------

Deze post bestaat uit rente-kosten van de Leningen bij het Ministerie van Financiën
Het rente percentage is gebaseerd op de voorschotrente en betreft 5,00% - 5,27%.

Buitengewone lasten

Deactiveringen stelselwijziging	f	0	f	1 902 881
Kosten ontvlechting	f	0	f	666 185
Stelselwijziging voorraadadministratie	f	0	f	342001
Correctie opbrengsten voorgaande jaren	f	0	f	99 422
Boekwinst/verlies activa	f	753 982	f	960 801
Diverse lasten vorig boekjaar	f	1 722 963	f	631 628
Diverse lasten lopend boekjaar	f	404 664	f	684 362
Afboeking software t/m 1999	f	8 832 194	f	0
	f	11 713 803	f	5 287 280

De specificatie van de rekening van kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten van agentschap KNMI.

Omschrijving	(1)		(2)		(3) = (2) - (1)	
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000	NLG1000	EUR1000
Agentschap KNMI						
Totale Baten	84 190	38 204	106 068	48 132	21 878	9 928
Totale Lasten	89 290	40 518	112 990	51 273	23 700	10 755
Saldo van Baten en Lasten	- 5 100	- 2 314	- 6 922	- 3 141	- 1 822	- 827
Totale kapitaalontvangsten	40 650	18 446	46 938	21 300	6 288	2 854
Totale kapitaaluitgaven	49 700	22 553	49 053	22 259	- 647	- 294

Agentschap KNMI

De toelichting op de staat van kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten: het kasstroomoverzicht van het Agentschap KNMI rekening 2000 (exclusief suppletoire mutaties, bedragen in miljoenen gulden c.q. euro's)

omschrijving	1		2		3=2-1	
	oorspronkelijk vastgestelde begroting		Realisatie 2000		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
	f	€	f	€	f	€
1. Rekening Courant RHB 1 januari	13,9	6,31	12,6	5,72	- 1,3	- 0,59
2. Totaal operationele kasstroom	5,0	2,27	- 1,0	- 0,45	- 6,0	- 2,72
3.a - Totaal investeringen	- 11,3	- 5,13	- 4,6	- 2,09	6,7	3,04
3.b + Totaal boekwaarde desinvesteringen	0,0	0,00	12,2	5,54	12,2	5,54
3. Totaal investeringskasstroom	- 11,3	- 5,13	7,6	3,45	18,9	8,58
4.a. - eenmalige uitkering aan moederdepartement	- 28,3	- 12,84	- 30,6	- 13,89	- 2,3	- 1,04
4.b + eenmalige storting door moederdepartement	1,1	0,50	0,0	0,00	- 1,1	- 0,50
4.c - aflossingen op leningen	- 10,1	- 4,58	- 13,9	- 6,31	- 3,8	- 1,72
4.d + beroep op leenfaciliteit	39,6	17,97	34,8	15,79	- 4,8	- 2,18
4. Totaal financieringskasstroom	2,3	1,04	- 9,7	- 4,40	- 12,0	- 5,45
5. Saldo investerings- en financieringskasstroom (3+4)	- 9,0	- 4,09	- 2,1	- 0,96	6,9	3,13
6. Saldo mutatie (2+5)	- 4,0	- 1,82	- 3,1	- 1,41	0,9	0,41
Rekening Courant RHB 31 december	9,9	4,49	9,5	4,31	- 0,4	- 0,18

Kengetallen begroting

Kosten per productgroep (bedragen in f mln.)

Productgroepen	Begr. 2000		Real. 2000		Verschil	
	f	%	f	%	f	%
Alg. met. wetenschappelijk onderzoek	1,8	2,0	1,8	1,6	0,0	- 0,4
Klimaatonderzoek en -advies	19,8	22,2	28,7	25,5	8,9	3,3
Seismologische adviezen	4,3	4,8	5,4	4,8	1,1	0,0
Publieksvoorlichting	0,6	0,7	0,4	0,4	- 0,2	- 0,3
Algemene verwachtingen en waarschuwingen	17,7	19,8	23,3	20,7	5,6	0,9
Maritieme verwachtingen en waarschuwingen	12,0	13,4	13,6	12,1	1,6	- 1,3
Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen	18,8	21,1	21,8	19,4	3,0	- 1,7
Data/adviezen voor wetensch. en maatsch.	12,6	14,1	15,9	14,1	3,3	0,0
Beleidsadviezen	1,2	1,3	0,9	0,8	- 0,3	- 0,5
Overig	0,5	0,6	0,7	0,6	0,2	0,1
Totaal	89,3	100,0	112,5	100,0	23,2	0,0

Opbrengsten per productgroep (bedragen in f mln.)

Productgroepen	Dep.		Begr. 2000 Derden		Dep.		Begr. 2000 Derden		Dep.		Verschil Derden	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Alg. met. wetenschappelijk onderzoek	1,6	2,7	0,1	0,4	1,9	2,6	0,0	0,0	0,3	- 0,1	- 0,1	- 0,4
Klimaatonderzoek en -advies	15,9	27,0	2,7	10,7	20,9	28,6	4,5	13,7	5,0	1,6	1,8	3,0
Seismologische adviezen	4,0	6,8	0,0	0,0	4,9	6,7	0,2	0,6	0,9	- 0,1	0,2	0,6
Publieksvoorlichting	0,6	1,0	0,0	0,0	0,7	1,0	0,0	0,0	0,1	- 0,1	0,0	0,0
Algemene verwachtingen en waarsch.	16,3	27,7	0,0	0,0	19,9	27,2	0,3	0,9	3,6	- 0,5	0,3	0,9
Maritieme verwachtingen en waarsch.	10,9	18,5	0,2	0,8	13,3	18,2	0,6	1,8	2,4	- 0,3	0,4	1,0
Luchtvaartverwachtingen en waarsch.	0,0	0,0	18,0	71,4	0,0	0,0	21,6	65,7	0,0	0,0	3,6	- 5,8
Data/adv. voor wetenschap en maatsch.	8,4	14,3	3,5	13,9	10,2	14,0	3,8	11,6	1,8	- 0,3	0,3	- 2,3
Beleidsadviezen	1,1	1,9	0,0	0,0	1,3	1,8	0,0	0,0	0,2	- 0,1	0,0	0,0
Overig	0,0	0,0	0,7	2,8	0,0	0,0	1,9	5,8	0,0	0,0	1,2	3,0
Totaal	58,8	100,0	25,2	100,0	73,1	100,0	32,9	100,0	14,3	0,0	7,7	0,0

Overige inputkengetallen

Kengetal	Eenheid	Begr. 2000	Real. 2000	Vershil
Omzet per medewerker	f 1000,-	191,4	211,2	19,8
Kosten per medewerker	f 1000,-	202,9	224,1	21,2
Investerings per medewerker	f 1000,-	25,7	9,2	- 16,5
Personeelskosten in % van totaal	%	55,7	52,0	- 3,7
Materiële kosten in % van totaal	%	28,9	31,6	2,7
Afschrijvingskosten in % van totaal	%	11,7	4,8	- 6,9

Onderbouwing personele component KNMI (ambtelijk personeel)

	Begr. 2000	Real. 2000	Vershil
gemiddelde bezetting in fte	440,0	442,6	2,6
gemiddelde prijs per fte	109 200	108 535	(665)

Huisvestingskengetal

	Begr. 2000	Real. 2000	Vershil
totale huisvestingskosten	9 287	9 205	- 82
aantal fte's	440,0	442,6	2,6

Outputkengetallen: Aantallen berichten per productgroep

Productgroep	Product	Begr. 2000	Real. 2000	Vershil
Algemene verw. en waarsch.	Routine berichten	26 426	62 450	36 024
	Niet routine berichten	200-400	1 735	1 335-1535
	Consulten	30	21	9-
Maritieme verw. en waarsch.	Routine berichten	10 220	n.b.	
	Niet routine berichten	200-300	n.b.	
Luchtvaartverw. en waarsch.	Routine berichten	65 700	65 700	-
	Niet routine berichten	38 056	25 310	12 746-
	Consulten	20 000	n.b.	

Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de weersverwachtingen en waarschuwingen

Cluster	Kengetal	Begr. 2000	Real. 2000	Verschil
Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen				
Minimum temperatuur (C)	BIAS	-0,5	-0,2	0,3
	MAE	1,6	1,5	-0,1
Maximum temperatuur (C)	BIAS	0,3	-0,4	-0,7
	MAE	1,6	1,5	-0,1
Neerslag	% missers	<= 5	6	1
Zonneschijn/bewolking	% missers	<= 5	7	2
Tijdigheid weerberichten	tijdigheid (%)	>= 95	n.b.	
Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen				
Wind (m/s)	BIAS	1,0	0,1	-0,9
	STD	2,5	2,3	-0,2
	% missers	<= 3	4	1
Wateropzet (m)	BIAS	0,05	-0,02	-0,07
	STD	0,12	0,09	-0,03
	% missers	<= 3	1	-2

Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de weersverwachtingen en waarschuwingen

Cluster	Kengetal	Begr. 2000	Real. 2000	Verschil
Kwaliteit luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen				
Luchtvaartverwachtingen	tijdigheid TAF	>= 97	97	0
	tijdigheid TREND	>= 97	98	1
	tijdigheid LLFC	>= 97	97	0
	% missers TAF	<= 10	8,6	-1,4
	% missers			
	TREND	<= 5	n.b.	

Onderbouwing opbrengsten (prijs in guldens, aantal routine dataleveringen in mln, opbrengsten in mln.)

Product	Prijs	Aantal	Begr. 2000 Derden f mln.	Prijs	Aantal	Real. 2000 Derden f mln	Prijs	Aantal	Verschil Derden f mln
Routine dataleveringen (aantal in mln.)	0,1	25,5	0,69	0,01	120,0	0,94	-0,1	94,5	0,2
Klimatolog. verstr.	303	3 400	1,05	367	3 021	1,11	63,8	379 -	0,1

Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de waarnemingen en modeldata

Cluster	Kengetal	Begr. 2000	Real. 2000	Verschil	
Verschil tussen modelverwachting en waarneming					
Windsnelheid	Gem. verschil (absoluut)	1,5	0,7	- 0,8	
Wind	Gem. verschil-vektor	3,9	3,1	- 0,8	
Gebiedsgemiddelde neerslag	BIAS +/- in mm.	1	0,02	- 0,98	
	STD in mm.	2,4	2,2	- 0,2	
Overig					
Betrouwbare waarnemingen	% beschikbaar	>=	97	97,5	0,5

Kwaliteit publieksvoorlichting

	Kengetal	Begr. 2000	Real. 2000	Verschil
Aantal verstrekte infopakketten	aantal	1 500	807	693 -
Aantal beantwoorde e-mails	aantal	1 000	3 092	2 092
Aantal beantwoorde brieven	aantal	200	89	111 -
Aantal beantwoorde persvragen	aantal	1 000	1 439	439