

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

	blz.		blz.
1. Inleiding	3	4. Water	37
2. Actuele ontwikkelingen	4	4.1. Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden (nationaal)	37
2.1. Algemeen	4	4.1.1. Huidige ontwikkelingen	37
2.1.1. De belangrijkste budgetverhogingen	4	4.1.2. Beleidslijn 1997 – 2001	38
2.1.2. Ombuigingstaakstellingen	6	4.1.3. Beleidsaccenten 1997	43
2.2. Internationaal	7	4.2. Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden (internationaal)	43
2.2.1. De Europese Unie	7	4.2.1. Huidige ontwikkelingen	43
2.2.2. De bilaterale betrekkingen	9	4.2.2. Beleidslijn 1997 – 2001	44
2.3. Zorg voor kennis	11	4.2.3. Beleidsaccenten 1997	45
2.4. Telematica Verkeer en Vervoer	12	4.3. Waterkeren	46
2.5. Bestuurlijke ontwikkelingen	14	4.3.1. Huidige ontwikkelingen	46
2.5.1. Algemene beschouwing	14	4.3.2. Beleidslijn 1997–2001	46
2.5.2. Binnenlands bestuur	14	4.3.3. Beleidsaccenten 1997	47
2.5.3. Besluitvorming grote projecten	15	4.4. Afbouw Rijksdienst IJsselmeerpolders	47
2.5.4. Advies en overleg	15	4.5. Ontgrondingen en secundaire bouwgrondstoffen	47
2.5.5. Op afstand plaatsen van overheidstaken	15	4.5.1. Huidige ontwikkelingen	47
2.6. Budgettair kader	16	4.5.2. Beleidslijn 1997–2001	48
3. Verkeer en Vervoer	18	4.5.3. Beleidsaccenten 1997	48
3.1. Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport	18	4.6. Versterking kennisinfrastructuur (Land Water Impuls)	48
3.1.1. Huidige ontwikkelingen	18	5. Telecommunicatie en post	49
3.1.2. Beleidslijn 1997–2001	18	5.1. Huidige ontwikkelingen	49
3.1.3. Beleidsaccenten 1997	18	5.2. Beleidslijn 1997 – 2001	49
3.1.4. Intensiveringen binnen de beleidsaccenten	20	5.3. Beleidsaccenten 1997	50
3.1.5. Financieel overzicht	24	5.3.1. Herziening Wet op de telecommunicatievoorzieningen	50
3.2. Luchtvaart	25	5.3.2. Frequentiebeleid	50
3.2.1. Huidige ontwikkelingen	25	5.3.3. DCS-1800 en ERMES	51
3.2.2. Beleidslijn 1997–2001	28	5.3.4. Postale sector	51
3.2.3. Beleidsaccenten 1997	29	5.3.5. Zelfstandig bestuursorgaan en toezicht	51
3.3. Zeescheepvaart	32	5.3.6. Handhaving	52
3.3.1. Huidige ontwikkelingen	32	5.3.7. EU-voorzitterschap in 1997	52
3.3.2. Beleidsaccenten 1997	34	5.3.8. Versterking strategische verkenningen	52
		5.3.9. Veiligheid	53
		6. KNMI en de ruimtevaart	53

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

	blz.
7. Overige onderwerpen	54
7.1. De organisatie	54
7.1.1. Personeelsbeleid en personeelsmanagement	54
7.1.2. Huisvesting	55
7.1.3. De organisatie	57
7.2. Bedrijfsvoering	58
7.2.1. De administratieve organisatie	58
7.2.2. Informatievoorziening	59
7.2.3. FAIS	59
7.2.4. Informatiebeveiliging	59
7.2.5. Subsidiebeleid, beleidsevaluaties en audits	60
7.2.6. Kengetallen	61
7.3. Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Rijkswaterstaat	62
7.4. Voorlichting	64
7.5. Wetgeving, bestuurlijke en juridische zaken	65
7.6. Archiefbeheer	66
7.7. Nationale Ombudsman	67
7.8. Emancipatie	67
7.9. Publieke dienstverlening Verkeer en Waterstaat	68
8. Afkortingenlijst Memorie van Toelichting	72

1. INLEIDING

De toekomst van de B.V. Nederland wordt bedreigd door de files. De krachten achter de files – toenemende automobiliteit en de liefde voor de eigen auto zijn immens. En dat terwijl de oplossingen schaars en kostbaar zijn door de beperkte ruimte en de complexe omgeving.

De samenleving stelt terecht steeds hogere eisen aan de infrastructuur en de omgeving daarvan – geluidswallen, tunnels en groenvoorzieningen. Daarnaast vraagt de oprukkende file dat we zoveel mogelijk projecten versnellen en dat we onze file-aanpak intensiveren. Dat vraagt om flinke extra investeringen en – zoals ook de begroting aangeeft – die middelen zijn uiteraard beperkt.

Dat weerhoudt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat er niet van om met deze schaarse middelen toch het gevecht met de congestie aan te gaan. Door knelpunten op te lossen, zoals de brug bij Zaltbommel. En vooral ook door innovatief en creatief naar nieuwe oplossingen te blijven zoeken en die ook aan de praktijk te toetsen; denkt u bijvoorbeeld maar aan de spitsstrook. Dit in combinatie met het stimuleren van alternatieven voor de auto; met een verbeterd en klantgericht openbaar vervoer dat aantrekkelijk is voor iedere reiziger.

In deze begroting is een aantal accentenverschuivingen aangebracht gericht op het verminderen van de fileproblematiek. Op korte en middellange termijn bleek echter extra inzet van maatregelen en middelen noodzakelijk. Deze maatregelen en middelen zijn verwoord in de aparte nota's «Samenwerken aan bereikbaarheid» en «Transport in balans». Hiermee is in deze begroting nog geen rekening gehouden. In een suppletoire wet 1997 op begrotingsvoorbereiding 1998 worden de budgettaire gevolgen van deze plannen uitgewerkt.

Ondertussen draait de economie goed dankzij de twee stevige aanjagers: Schiphol en de Rotterdamse haven. Ook deze mainports en hun directe omgeving moeten bereikbaar en leefbaar blijven. Daarom ondersteunen we de verkenning van het probleem «Ruimtegebrek Rotterdams havengebied» (de tweede Maasvlakte) en het file-plan regio Rotterdam en de andere stadsgewesten. En bovendien staan we met het oog op de toekomst stil bij mogelijkheden die de druk op de luchthaven Schiphol kunnen verlichten.

Nederland mag, zeker als transportland, de aansluiting met de rest van Europa niet verliezen en zal zich blijven inzetten voor de ontsluiting van economische centra door hoogwaardige infrastructuur als de Hoge Snelheidslijn (HSL), pijplijnverbindingen en glasvezelkabels. Deze en andere zaken worden gedegen en zorgvuldig voorbereid, juist vanwege het grote belang dat ermee gemoeid is – voor de economie en ook voor de omwonenden. Het vraagt om ingrepen die het delicate evenwicht tussen economie en milieu intact laten. Ik reken en vertrouw erop dat die ingrepen ook het komende jaar weer met deskundigheid, openheid en vakkundigheid zullen worden uitgevoerd.

(<http://www.minvenw.nl>)

2. ACTUELE ONTWIKKELINGEN

2.1. Algemeen

De voorbereiding van deze begroting heeft zich gekenmerkt door het zoeken naar een evenwichtige oplossing voor zowel de wens en de noodzaak om op een aantal terreinen het beleid te intensiveren, waarbij tegelijkertijd sprake is van een afnemende flexibiliteit van de begroting. De ombuigingsoperaties uit voorgaande jaren hebben ertoe geleid dat de budgettaire ruimte minimaal is. Dit dilemma werd nog vergroot door de noodzaak om de totale rijksuitgaven binnen de kaders van het regeer-accord te houden, waardoor ook Verkeer en Waterstaat werd geconfronteerd met een ombuiging in de begrotingsvoorbereiding 1997.

Desalniettemin is een evenwichtige begroting tot stand gekomen, waarbij naast de noodzakelijke ombuigingen ruimte is gemaakt voor intensiveringen die met name zijn gericht op beperking van de fileproblematiek. In paragraaf 2.6 (budgettair kader) worden de budgettaire mutaties op hoofdlijnen gepresenteerd. Hieronder wordt inhoudelijk ingegaan op de gemaakte integrale (beleidsterrein overstijgende) afwegingen. In het vervolg van deze memorie wordt nader ingegaan op de accenten per beleidsterrein. De budgettaire vertaling daarvan is te vinden in het artikelsgewijze deel van de memorie.

2.1.1. De belangrijkste budgetverhogingen

In deze begroting worden zoals gebruikelijk diverse budgettaire mutaties voorgesteld. Om zicht te bieden op de belangrijkste afwegingen die zijn gemaakt, worden de budgettaire verhogingen in een aantal categorieën verdeeld:

- verhogingen die binnen een beleidsterrein opgevangen konden worden;
 - verhogingen die binnen de totale begroting zijn opgevangen, omdat binnen het betreffende beleidsterrein geen ruimte aanwezig was en
 - verhogingen van de begroting van Verkeer en Waterstaat, omdat daarover reeds afspraken waren gemaakt of omdat er op de begroting van Verkeer en Waterstaat geen budgettaire ruimte was.
- De eerste categorie komt bij het betreffende beleidsterrein aan de orde. De beide laatste categorieën worden hieronder kort toegelicht.

Budgetverhogingen die binnen de totale begroting zijn opgevangen

De drie belangrijkste accentverschuivingen die binnen de begrotingen van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds zijn aangebracht, zijn «veilig en file-arm onderhoud», «intermodaal vervoer» en «beperking files Randstad». Deze prioriteiten zijn alle drie gericht op het verminderen van de fileproblematiek.

De eerste, veilig en file-arm wegonderhoud, richt zich daarnaast op vergroting van de verkeersveiligheid, waarbij nadrukkelijk de veiligheid van de wegwerkers van belang is. Het plannen van onderhoudswerkzaamheden aan wegen op een manier waarbij het verkeer daar zo weinig mogelijk hinder van ondervindt, betekent onder meer het veelvuldiger 's nachts uitvoeren van de werkzaamheden. Budgettair betekent dat een stijging van de totale uitvoeringskosten. Deze prioriteit wordt binnen het totale Infrastructuurfonds ingepast door in de eerste jaren gebruik te maken van het opgebouwde saldo van het fonds. In latere jaren heeft inpassing plaatsgevonden in het onderhoudsbudget voor wegen.

In lijn met de aanbevelingen uit het rapport «op weg naar intermodaal vervoer» van de Commissie Neelie Kroes worden onder de noemer «intermodaal vervoer» extra middelen aangewend voor de aanleg van een netwerk van (overslag)terminals met het doel om het vervoer per meerdere vervoerswijzen te bevorderen. De benodigde extra middelen zijn in het Infrastructuurfonds vrijgemaakt door gebruik te maken van de vertraging in de realisatie van projecten in voorgaande jaren.

In het kader van «beperking files Randstad» wordt een intensivering van vervoermanagement in de begroting verwerkt. Hiermee wordt beoogd initiatieven van bedrijven en instellingen, om de (auto)mobiliteit van hun werknemers te beheersen, te ondersteunen. De rol van de overheid is om mogelijkheden aan te dragen, kansrijke situaties op te sporen, de kennis van veranderingsmogelijkheden van woon- werkverkeer te leveren en voorbeeldprojecten vorm te geven.

Vanwege de nauwe relatie van deze prioriteit met het infrastructuurbeleid, worden de extra middelen uit het Infrastructuurfonds gefinancierd.

Afgezien van deze beleidsprioriteiten is er binnen de begroting sprake van een aantal andere budgettaire verhogingen, met als gevolg daarvan budgettaire verlagingen elders. Voor zover deze per beleidsterrein zijn ingepast, wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting. Voor onderwerpen waar dit niet mogelijk bleek, is ervoor gekozen om de prijscompensatie 1996 die voor 1997 en later beschikbaar was, hiervoor in te zetten. De belangrijkste onderwerpen die op deze manier zijn ingepast zijn:

- de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de begroting van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij ten behoeve van het mestbeleid;
- enkele huisvestingsproblemen (KNMI en «kerndepartement»);
- een aantal mutaties op het terrein van de luchtvaart; een deel van die mutaties betreft overigens een budgettaire verschuiving over de jaren heen en
- de collectieve arbeidsovereenkomst (CAO) voor ambtenaren. Willen we de kwaliteit en kwantiteit van de productie van Verkeer en Waterstaat instandhouden, dan is een aanzienlijke mate van herbezetting noodzakelijk om de gevolgen van de 36-urige werkweek op te vangen. De herbezetting is met name noodzakelijk omdat efficiency-maatregelen, na alle eerdere maatregelen uit het verleden, in de begrotingsvoorbereiding 1997 niet meer mogelijk leken.

Budgetverhogingen van de begroting van Verkeer en Waterstaat

Een belangrijke beleidsintensivering betreft de financiële consequenties van het amendement Hofstra (Kamerstukken 1995-1996, 24 400 XII, nr. 27). De bij dit amendement behorende motie Hofstra beoogt voor 1997 en 1998 de taakstelling die is opgelegd aan het stad- en streekvervoer met f 50 mln. per jaar te verminderen. Evenals voor 1996 is daarvoor geen ruimte beschikbaar in de begroting van Verkeer en Waterstaat. Zoals in de zogenoemde Voorjaarsnota is aangegeven, heeft het kabinet om die reden besloten dit in het algemene budgettaire beeld op te lossen door een ombuiging op het Infrastructuurfonds, zodat aan deze motie uitvoering gegeven kon worden.

Daarnaast is een nieuwe tranche aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegevoegd in het kader van de in het regeerakkoord vrijgemaakte middelen voor beleidsintensiveringen uit het zogenoemde cluster III. Voor Verkeer en Waterstaat leidt dit tot extra budgetten voor zeehaven-

ontwikkeling, natuurontwikkeling («Natuur aan het Werk») en het ontwikkelen van openbaar vervoerfaciliteiten bij nieuwe woningbouw-locaties.

Met de provincie Zeeland is een bestuursovereenkomst gesloten inzake het tot stand brengen van een tunnel onder de Westerschelde. In september 1995 heeft de Ministerraad in principe besloten tot deze aanleg ter vervanging van twee veerverbindingen. Daarbij is tevens besloten om de financiering, aanleg en exploitatie van de Westerscheldetunnel onder te brengen bij een op te richten Naamloze Vennootschap (N.V.).

Tenslotte is de HSL-zuid van belang. Het tracébesluit dat het kabinet heeft genomen leidt tot extra benodigde middelen van in totaal f 1457 mln. Over de financiering dienen nog nadere afspraken gemaakt te worden, waarbij meegenomen zal worden dat een deel van de totale uitgaven zich zal voordoen na 2001.

Voorafgaand aan de Kamerbehandeling van de planologische kernbeslissing HSL, deel 3, zal het parlement hierover nader worden geïnformeerd.

2.1.2. Ombuigingstaakstellingen

Het kabinet heeft tijdens de begrotingsvoorbereiding 1997 besloten tot een aantal ombuigingsmaatregelen op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Deze hebben betrekking op Nieuw Rotterdam Airport (NRA), het KNMI, beperking van diverse subsidies, herstel watersystemen en – voor 1997 en 1998 – het Infrastructuurfonds.

De budgettaire verlaging voor NRA is mogelijk vanwege het lopende onderzoek naar de toekomstige rol van dit vliegveld. De ombuigingen op het KNMI en subsidies leiden ertoe dat de budgetten op deze terreinen zijn teruggebracht tot hetgeen in de begrotingsvoorbereiding 1997 minimaal noodzakelijk leek om de taken te kunnen uitvoeren. De ombuiging op het Infrastructuurfonds voor de jaren 1997 en 1998 wordt gedekt uit het voordelig saldo van voorgaande jaren. De consequentie van eventuele nieuwe taakstellingen, voor zover deze op het Infrastructuurfonds worden gelegd, zou kunnen zijn dat de realisatie van nieuwe infrastructurele projecten wordt uitgesteld, danwel dat lopende projecten worden getemporeerd.

De resterende ombuiging is ingevuld door middel van het niet uitkeren van het restant van de beschikbare prijscompensatie (een deel is, zoals hiervoor is aangegeven, gebruikt voor de financiering van budgetverhogingen binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat). Daarmee kon de budgettaire taakstelling voor 1997 volledig worden gehaald. In latere jaren is dat niet het geval. Enerzijds is dat opgelost door tijdelijk geld over te hevelen vanuit het Infrastructuurfonds. Dat geld gaat vanaf 2001 weer terug naar het fonds. Deze «lening» is mede mogelijk vanwege de beperkte uitputting van het fonds op korte termijn en de krappe budgetten van het fonds op langere termijn. Anderzijds wordt een deel van de taakstelling in 1999 en 2000 op een later moment ingevuld. Door dit uitstel is het mogelijk om bij de definitieve invulling rekening te houden met de ontwikkelingen en de budgettaire situatie op dat moment. Om te voorkomen dat dit uitstel zou leiden tot afstel zijn deze bedragen voorlopig op de bijdrage aan het Infrastructuurfonds in mindering gebracht.

2.2. Internationaal

2.2.1. De Europese Unie

Voor Nederland is 1997 een belangrijk jaar. Nederland bekleedt tijdens de eerste helft van 1997 het voorzitterschap van de Europese Unie (EU). Dat biedt kansen om verschillende onderdelen van het Europese vervoerbeleid wat meer accent te geven. Maar tegelijkertijd zal het voorzitterschap juist ook om een neutrale houding vragen. De ruimte om extra sturing te geven is dus beperkt. Over de prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap, alsmede over de Intergouvernementele Conferentie (de herziening van het Verdrag van Maastricht) volgt separaat dit najaar een nota.

Tijdens het Nederlandse voorzitterschap zal onder meer aandacht worden besteed aan de externe betrekkingen van de Europese Unie. Zo zullen er onderhandelingen plaatsvinden met de Verenigde Staten en Zwitserland. In de zeescheepvaart zal de mededeling «Op weg naar een nieuwe maritieme strategie» de nodige aandacht krijgen. Voorts zal voor de luchtvaart de luchtverkeersbegeleiding besproken worden naar aanleiding van het door de Europese Commissie opgestelde witboek. In het kader van de handhaving en naleving van de EG-regelgeving wordt onder meer verder gewerkt aan de technische verbetering van de tachograaf voor het wegvervoer. Een ander aandachtspunt voor het wegvervoer is het ontwikkelen van een technisch systeem van rekening rijden voor het grondgebied van de hele Europese Unie. Voor het vervoer per spoor staat de verdere liberalisering van zowel het goederen- als personenverkeer centraal.

In het vervolg van deze paragraaf worden de overige onderwerpen toegelicht.

Infrastructuur

De EU steunt belangrijke infrastructuurprojecten. Voor Nederland zijn hierbij de HSL-zuid en de Betuweroute prioritair. Voor de komende jaren zal de EU-subsidie voor deze projecten vooral gaan naar studies en voorbereidende werkzaamheden.

In de EU worden de grensoverschrijdende transportassen internationaal op elkaar afgestemd. Deze netwerken moeten worden aangepast en worden omgevormd tot één transeuropees netwerk (TEN). Voor Nederland als transportland is een goede aansluiting op het TEN van groot belang.

Onderzoek

Voor Europees onderzoek op het gebied van verkeer en vervoer binnen het vierde Kaderprogramma, stelt de EU ruim 1 miljard ECU ter beschikking voor de periode 1994–1998.

Inmiddels zijn de voorbereidingen in gang gezet voor de invulling van het Europees onderzoek op het gebied van verkeer en vervoer, het zogenoemde vijfde Kaderprogramma van de Commissie. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ziet het als haar taak om de onderzoekswensen vanuit de diverse beleidssectoren en vanuit haar achterban zo goed mogelijk in te brengen en te verdedigen binnen de Europese onderzoeksprogramma's. Bovendien spant zij zich in om het bedrijfsleven en de onderzoeksinstituten op haar terrein zo goed mogelijk te informeren en te stimuleren. Een en ander geschiedt in nauwe samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken.

Spoorwegen

De Europese Commissie concludeert dat de eerder in gang gezette (beperkte) liberalisatie nog niet het gewenste effect heeft gesorteerd en dat daarom een verdere stap op deze weg moet worden gezet. Een directe volledige liberalisatie wordt op dit moment als te ver gaand afgewezen. Voorgesteld wordt om de richtlijn 91/440 te wijzigen om het goederen- en reizigersvervoer op de lange afstanden volledig te liberaliseren. Het reizigersvervoer op de korte afstand, inclusief cabotage, wordt vooralsnog niet volledig geliberaliseerd. Hooguit in beperkte mate door een clausule dat de internationale diensten op de tussengelegen punten reizigers mogen laten in- en uitstappen.

De spoorwegveiligheid vraagt nu extra zorg doordat de frequenties en snelheden op het net omhoog gaan en nieuwe toetreders op het net zullen gaan rijden. Daarom is in 1996 een meerjarenprogramma voor de handhaving van spoorwegveiligheid opgesteld.

Wegvervoer

De Europese Commissie heeft een mandaat gekregen van de Raad van Ministers om namens de lidstaten onderhandelingen te openen met Hongarije, Roemenië en Bulgarije op het gebied van het transitovervoer. Tevens heeft de Raad van Ministers besloten de maximale lengte van vrachtwagens, voor zover het motorwagens/aanhangwagens betreft, vast te stellen op 18,75 m.

Voor het komende jaar zijn de voorstellen van de Europese Commissie over de herziening van de Richtlijn Fiscale Harmonisatie Wegvervoer van belang. Daarin staan een drastische verhoging van het Eurovignet en het zogenoemde groenboek over de doorbelasting van de externe kosten aan het wegvervoer centraal.

Binnenvaart

De Europese Commissie heeft een onderhandelingsmandaat om met een aantal landen van Midden- en Oost-Europa een multilateraal binnenvaartverdrag te sluiten. De onderhandelingen met Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije zijn behoorlijk ver gevorderd en mogelijk kan in de 2e helft van 1996 een verdrag worden afgesloten.

Op 11 maart 1996 werd in de Europese Transportraad een politiek akkoord bereikt over de structurele sanering in de binnenvaart in de jaren 1996–1998. In de Europese Raad werd overeengekomen dat de betrokken lidstaten gezamenlijk voldoende financiële middelen ter beschikking stellen teneinde het slopen van de overcapaciteit in drie jaren te realiseren. De overcapaciteit wordt geschat op 15% van de actieve vloot. De totale benodigde financiële middelen bedragen 192 mln. ECU, waarvan de Europese Unie in 1996 20 mln. ECU bijdraagt. Jaarlijks zal worden gezien of het slopen van een derde van deze overcapaciteit (5% per jaar) noodzakelijk is. Daarmee samenhangend, zal ook jaarlijks worden gezien welke financiële inspanningen nodig zijn.

Luchtvaart

Het afgelopen jaar heeft Nederland een aantal onderhandelingen gevoerd die hebben geleid tot een grotere liberalisering van het luchtvervoer. Speciale aandacht ging daarbij uit naar die landen en luchtvaartmaatschappijen welke een goede veiligheidsreputatie hebben opgebouwd en voldoen aan hoge normen voor wat betreft de inzet van materieel.

De komende jaren zal actief worden geparticipeerd in de ontwikkeling van het beleid van de EU om inhoud te geven aan een liberaal Europees luchtvaartbeleid voor wat betreft potentiële EU-lidstaten. Tevens zullen er vanuit eenzelfde oogmerk onderhandelingen plaatsvinden met de Verenigde Staten (VS).

Telecommunicatie en post

In de afgelopen periode is in de EU intensief gewerkt aan Europese wetgeving op het gebied van de interconnectie, de universele dienst en de vergunningverlening. Dit proces zal naar verwachting in 1997 kunnen worden afgerond. Het aanpassen van de Europese wetgeving op het gebied van «open netwerk» aan de geliberaliseerde markt wordt voortgezet. Daarbij ligt de nadruk op het stellen van bijzondere regels aan bedrijven met een dominante marktpositie.

Brussel werkt ook aan de verdere ontwikkeling van de «informatie-maatschappij». Naast stimuleringsprogramma's als INFO 2000, wordt meer en meer aandacht besteed aan de maatschappelijke en culturele aspecten van de elektronische snelweg.

De onderhandelingen over de ontwerp-richtlijn Post geven weinig hoop op substantiële liberalisering van de Europese postsector.

Scheepvaart

De Commissie heeft in maart 1996 het zogenoemde strategisch document Zeevaart uitgebracht. Nederland blijft zich inspannen voor een Europees scheepvaartbeleid en een sterkere concurrentiepositie van de Nederlandse vloot.

Nederland heeft actief meegewerkt aan de Raadsresolutie over «Short sea shipping» en zal zich verder inzetten voor de kustvaart in het komende actieprogramma.

2.2.2. Relaties en samenwerking met landen en regio's

Op vrijwel alle onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ressorterende beleidsterreinen raken de nationale en internationale aspecten steeds meer met elkaar verweven. Door de snelle politieke en economische ontwikkelingen in Midden- en Oost-Europa (MOE), Azië en Midden-Oosten zullen de bilaterale betrekkingen en de samenwerking met landen in deze regio's aan verandering onderhevig zijn. Vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal waar nodig en gewenst input worden gegeven voor regio- en landenbeleidsplannen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De Minister van Buitenlandse Zaken heeft een nota aangekondigd over de positie van de attachés, waaronder de verkeersraden. Over de gevolgen van deze nota voor de posten waaraan een verkeersafdeling is verbonden, zal naar verwachting niet eerder dan eind 1996 enige duidelijkheid ontstaan.

Relaties en samenwerking met de landen in Midden- en Oost Europa (MOE)

De relaties en samenwerking met de landen in Midden- en Oost-Europa laten een gevarieerd beeld zien. De bilaterale betrekkingen met de Visegradlanden, de Baltische staten, Oekraïne en de Russische Federatie zijn intensief en richten zich zowel op de Verkeer en Waterstaat belangen als die van het Verkeer en Waterstaat-gerelateerde bedrijfsleven en zullen verder worden verstevigd. De bilaterale relaties met Wit-Rusland en Roemenië zullen in belang toenemen. Ten aanzien van Bulgarije, Albanië,

de landen van het voormalige Joegoslavië, als ook de Kaukasische en de Centraalaziatische Republieken ligt de nadruk vooralsnog op de invulling van het bi- en multi-laterale hulpinstrumentarium.

De bilaterale betrekkingen met de MOE-landen vinden steeds meer plaats binnen de formele kaders (zoals verdragen, Gemengde Commissies, Memoranda of Understanding). Hierin spelen aspecten als markttoegang en marktwerking voor het Verkeer en Waterstaat-gelieerde bedrijfsleven een belangrijke rol. De ondersteuning van het Nederlandse bedrijfsleven in het aangaan van samenwerkingsvormen en/of het verkrijgen van opdrachten, alsmede de besprekingen over veiligheids- en milieu-aspecten, nemen in belang toe.

Ook al is in de aanwending van het Nederlandse financiële hulpinstrumentarium ten behoeve van de economische omschakeling een accentverschuiving naar export- en investeringsbevordering ten koste van technische assistentie en institutionele hulp waarneembaar, toch blijven beide laatstgenoemde aspecten in de gehele MOE-regio een zeer belangrijke rol spelen. Voor de verdere ontwikkeling van de landen in deze regio bestaat een grote behoefte aan Verkeer en Waterstaat-expertise op het terrein van transport-, haven-, telecommunicatie-infrastructuur en waterbeheer. Voor de financiering van de samenwerkingsprojecten bestaan verschillende overheidsfondsen, die onder beheer van de Ministeries van Buitenlandse zaken (Ontwikkelingssamenwerking) en Economische Zaken vallen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal bij de programmering van het bilaterale hulpbeleid zijn adviserende rol continueren. Waar mogelijk tracht Verkeer en Waterstaat ook te participeren in de prioriteitsstelling van de hulpprogramma's van multilaterale (financiële) instellingen.

Relaties en samenwerking met de landen in Azië

Door de snelle economische ontwikkeling in veel Aziatische landen zijn de afgelopen jaren belangrijke nieuwe afzetmarkten ontstaan. Voor het aan Verkeer en Waterstaat-gelieerde bedrijfsleven liggen hier grote kansen. Verkeer en Waterstaat zal dit bedrijfsleven waar mogelijk ondersteunen, bijvoorbeeld door te helpen bij het krijgen van markttoegang. Daarvoor worden in nauwe samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken verdragen en overeenkomsten (o.a. op lucht- en scheepvaartgebied) afgesloten en wordt exportondersteuning verleend. De regio krijgt derhalve grote aandacht, bijvoorbeeld via het afleggen van ministeriële en ambtelijke bezoeken (die daarbij veelal door delegaties uit het bedrijfsleven worden begeleid). In deze kabinetsperiode zijn India (1995), China (1995) en Indonesië (1996) door ministeriële missies bezocht.

Met China is door het aangaan van samenwerkingsprojecten een duurzame relatie opgebouwd. Op basis van de in 1996 gesloten luchtvaartovereenkomst zal de relatie in deze sector worden uitgebouwd. Ook de andere bezoeken hebben hun vruchten afgeworpen in de vorm van hechtere relaties en meer kansen voor het bedrijfsleven. Vanuit diverse Aziatische landen komt nu steeds meer belangstelling voor samenwerking met het bedrijfsleven, bijvoorbeeld uit Vietnam.

Relaties en samenwerking met de landen in het Midden-Oosten

In het Midden-Oosten wordt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geconfronteerd met nieuwe ontwikkelingen en kansen in het kader van het vredesproces. Nu Israël met de buurlanden Jordanië en Palestijnse autonome gebieden bilaterale verdragen heeft afgesloten, ontstaan

multilaterale werkgroepen en worden internationale topconferenties (Casablanca 1994; Amman 1995; Caïro 1996) gehouden. Mede als gevolg van het vredesproces is de vraag naar grensoverschrijdende infrastructuur toegenomen. Deze is met name van belang voor de regionale economische ontwikkeling. Bovendien zullen de goederen- en vooral personenstromen (toerisme) naar dit gebied in de nabije toekomst toenemen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en haar counterparts in enkele landen in de regio hebben reeds de intentie uitgesproken om op verschillende terreinen samen te gaan werken.

Waar mogelijk sluit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan bij het hulpprogramma van de EU voor de Middellandse Zee-landen, dat zich ook richt op landen in Noord-Afrika. Dit betekent, dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat actief zal bijdragen aan de Middellandse Zee-conferentie, die in de eerste helft van 1997 onder het Nederlandse EU-voorzitterschap zal worden georganiseerd.

2.3. Zorg voor kennis

Goed beleid kan niet zonder kennis. Om de factor kennis optimaal te gebruiken, is een expliciet kennisbeleid noodzakelijk. Dit kennisbeleid moet een adequaat kennisniveau voor de uitvoering van de Verkeer en Waterstaat-kerntaken waarborgen, voorwaarden voor een hoogwaardige kennisinfrastructuur scheppen en een innovatief en concurrerend bedrijfsklimaat bevorderen.

In augustus 1993 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de nota «Vizier op onderzoek» uitgebracht, als beleidskader voor het onderzoek van en voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken 1993–1994, 22 800 XII, nr. 57). Dit onderzoek wordt nu geactualiseerd. Daarbij wordt kennis(beleid) in brede zin opgepakt, met inbegrip van technologiebeleid.

Impuls in de kennisinfrastructuur

De ICES-projecten (Interdepartementale Commissie voor Economische Structuurverkenning) versterken de kennisinfrastructuur. De voortgang van deze projecten is positief te noemen. Verkeer en Waterstaat is penvoerend departement voor drie van de in totaal acht projecten: Land Water Impuls (LWI), Ondergronds Bouwen en Transporttechnologie.

Doel van het LWI-programma is het ontwikkelen van een duurzame kennisinfrastructuur op het werkterrein van de civiele techniek, milieu en informatietechnologie om zo de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te versterken. Besturing en uitvoering van het programma is ondergebracht bij de Stichting LWI, waarin bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid deelnemen. Projecten betreffen de ontwikkeling van:

- integrale plannings- en beheerssystemen voor een duurzame inrichting van stedelijke, haven- en industriegebieden en
- beslissingsondersteunende kennis- en informatie-instrumentaria bij het beheer van rivieren.

Het programma Ondergronds Bouwen is ondergebracht in de Stichting Centrum Ondergronds Bouwen (COB). Doel van het programma is het realiseren van een structurele versterking van de kennisinfrastructuur ondergronds bouwen.

In 1995 is een begin gemaakt met de uitvoering van het programma Ondergronds Bouwen. De eerste COB-producten kunnen vanaf eind 1996 tegemoet worden gezien (o.a. detectietechnieken voor de ondergrond, handboek ontwerp- en rekenmodellen geboorde tunnels, etc.). Een belangrijk project van het COB is het praktijkonderzoek bij de eerste geboorde tunnels in Nederland (Tweede Heinenoordtunnel en de

Botlekspoortunnel). Daarnaast speelt de ontwikkeling van een interdepartementale beveiligingsvisie voor ondergrondse bouwwerken. Deze visie wordt samen met het Ministerie van Binnenlandse Zaken ontwikkeld (projectnummer H120COB).

Het programma Transporttechnologie is 1 januari 1994 gestart en is ondergebracht bij de Stichting Transporttechnologie. Het gaat hierbij om de volgende projecten:

- Incomaas (terminaltechnologie op Maasvlakte, kennisontwikkeling voor inrichting Maasvlakte);
- Combi-road (nieuw vervoersconcept: onbemand transport van containers);
- Smart Card (chipcard om vervoersdocumenten te vervangen);
- Stiller treinverkeer (prototype wagon en rails);
- Kingpin (analysetool voor vervoersketens);
- Buisleidingentransport;
- Modelsimulatie containerbinnenvaart en
- Studie informatiestromen logistieke ketens.

Verder wordt met ingang van het nieuwe studiejaar 1996–1997 voor 5 jaar geparticipeerd, door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat financieel en inhoudelijk via de stichting Transporttechnologie, in een door de Technische Universiteit Delft op te richten vakgroep transporttechnologie.

Internationalisering

Naast het vijfde Kaderprogramma (zie paragraaf 2.2.) heeft de Commissie ook voorstellen gelanceerd voor Task Forces; een aantal daarvan ligt op het gebied van verkeer en vervoer. Deze Task Forces hebben als doel de coördinatie tussen gerelateerde onderdelen binnen het Kaderprogramma te verbeteren. Daarnaast moeten ze de Europese concurrentiepositie verbeteren door een betere internationale samenwerking en door onderzoek te bundelen in een aantal zwaartepunten.

2.4. Telematica Verkeer en Vervoer

In 1997 wordt, in vervolg op de eerste Nota telematica in verkeer en vervoer (Kamerstukken 1989–1990, 21 449, nr. 1–2) en de Voortgangsnota telematica in verkeer en vervoer (Kamerstukken 1991–1992, 22 300 XII, nr. 66), een nieuwe beleidsperiode in gang gezet.

De aandacht richt zich daarbij op intermodaliteit, ketenintegratie en verkeersveiligheid. Daarvoor is intensieve samenwerking tussen publieke en private partijen nodig, waardoor interoperabele systemen en toepassingen met bijbehorende synergie-effecten ontstaan. In het verlengde hiervan zal de aandacht sterk gericht zijn op internationale aansluiting van het telematicabeleid. Door koppeling van systemen binnen Europa zal een versterking van de concurrentiekracht van Europa ten opzichte van Azië en de VS verwezenlijkt worden. Daarnaast is een internationale focus van belang om de positie van Nederland als distributieland binnen Europa te kunnen vasthouden.

Inhoudelijk is gekozen voor een aantal specifieke aandachtsgebieden: ketenbenadering personenvervoer, ketenbenadering goederenvervoer en dynamische verkeersbeheersing. Daarnaast zullen de generieke aandachtsgebieden reisinformatie en telematica-infrastructuur samenhang waarborgen tussen toepassingen in de verschillende beleidssectoren.

Ketenbenadering personenvervoer

Het collectief personenvervoer zal steeds meer moeten inspelen op de sterk individualiserende vraag. Toegewerkt wordt naar een systeem van collectief vervoer dat als één produkt is afgestemd op de wensen en eisen van de individuele reiziger.

Het telematicabeleid zal zich vooral richten op verdergaande samenwerking tussen de verschillende modaliteiten. Ook wordt telematica ingezet om het gebruiksgemak, de kwaliteit en de veiligheid van het vervoer te verhogen. Bijvoorbeeld door chipcardtechnologie (ketenkaart) kan één vervoerbewijs voldoen voor verschillende modaliteiten.

Ketenbenadering goederenvervoer

In de komende jaren zal de ketengerichte aanpak (intermodaal vervoer) en samenwerking met de markt bij de invoering van telematica centraal staan.

Speciale aandacht gaat uit naar het bevorderen van een elektronische snelweg voor transport. Dit kan verwezenlijkt worden door standaardisatie en integratie van de verschillende voorzieningen en diensten voor het goederenvervoer zoals Electronic Data Interchange (EDI), smart cards, radioplatsbepaling en boordcomputers.

Dynamische verkeersbeheersing

Al bij het ontwerp van het hoofdwegennet moet rekening worden gehouden met goed monitoren en regelen van het verkeer. Zo kan vanuit technologisch en organisatorisch oogpunt invulling worden gegeven aan een integraal verkeersmanagement.

Praktijkproeven voor dynamisch verkeersmanagement zijn eveneens belangrijk. Vanaf medio 1996 wordt de Eurodelta-testsite ter beschikking gesteld aan bedrijven. Op deze manier kunnen verschillende toepassingen voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid in samenhang worden getest.

Reisinformatie

Reisinformatie is een van de voorwaarden om bruggen te kunnen slaan tussen de verschillende schakels in de vervoerketens. Ook is reisinformatie van belang als input voor verkeersmanagementsystemen.

Binnen het thema reisinformatie wordt toegewerkt naar een situatie waarbij reizigers kunnen beschikken over actuele en betrouwbare informatie, zodat ze voor aanvang en tijdens de reis voortdurend hun keuze kunnen bepalen over tijd, route en vervoermiddel. Hiervoor wordt gewerkt aan verdergaande integratie en samenwerking tussen beheerders van wegennetten en vervoermodaliteiten.

Telematica-infrastructuur

De telematica-infrastructuur is een belangrijke voorwaardescheppende factor voor het integreren van de verschillende vervoerketens. Telematica-toepassingen en -diensten kunnen niet zonder onderliggende generieke systemen en netwerken. De laatste jaren is het aantal telematica-functies sterk toegenomen. Vaak blijkt iedere leverancier zijn eigen protocol met systeemafspraken te hebben. Dit staat haaks op de toenemende wens tot interoperabiliteit en toegankelijkheid van systemen en netwerken. Daarom wordt gewerkt aan een telematica-infrastructuur die de hele verkeers- en vervoersector kan gebruiken.

Dit gebeurt door:

- * synergie te bevorderen;

- * eiland-ontwikkelingen tegen te gaan;
- * telematica-diensten te bevorderen;
- * innovatie mogelijk te maken en
- * pro-actief beleid te ontwikkelen.

2.5. Bestuurlijke ontwikkelingen

2.5.1. Algemene beschouwing

Een mondige en kritische samenleving stelt hoge eisen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat vraagt om maatschappelijke gerichtheid en externe samenwerking, heldere processen en besluitvorming, scherpe bedrijfsvoering en interne afstemming. Dit heeft op verschillende niveaus verstrekende gevolgen. In de eerste plaats voor de bestuurlijke relaties van het ministerie met zijn maatschappelijke omgeving. In de tweede plaats voor de verhouding tussen kernministerie, uitvoerende en verzelfstandigde diensten. In de derde plaats voor de organisatie-ontwikkeling van het kernministerie zelf.

Adequate bestuurlijke verhoudingen tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen, die een goed gecoördineerd en daadkrachtig optreden mogelijk maken, zijn van groot belang voor het realiseren van doelstellingen. Het gaat om slagvaardigheid en draagvlak. Succes of falen van beleid hangt ook af van de openheid waarmee de overheid beleid ontwikkelt en zo draagvlak verwerft.

2.5.2. Binnenlands bestuur

De beleidsambities van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, waterbeleid, zee- en luchthavens (mainports) stellen eisen aan de bestuurlijke organisatie. Het realiseren van die beleidsdoelstellingen is in hoge mate afhankelijk van een heldere taakverdeling tussen bestuurslagen en van toereikende competenties op elk niveau.

De ontwikkelingen in de organisatie van het binnenlands bestuur zijn dan ook van cruciaal belang voor Verkeer en Waterstaat. Dit uiteraard in samenhang met sectorale instrumenten voor bijvoorbeeld planning en financiering van verkeers- en vervoerbeleid. Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen de zeven grootstedelijke knooppunten die vallen onder de Kaderwet «besturen in verandering» (Stb. 1994, 396) en de overige gebieden. Overal geldt echter als uitgangspunt van kabinetsbeleid dat gestreefd wordt naar een model van drie democratisch gelegitimeerde bestuurslagen met zo min mogelijk tussen- of hulpstructuren.

Na intrekking van het wetsvoorstel inzake de stadsprovincie Rotterdam heeft de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken aan de Tweede Kamer het kabinetstandpunt meegedeeld over het vervolgtraject voor vernieuwing van de bestuurlijke organisatie. Hierin is opnieuw onderstreept dat vernieuwing van de bestuurlijke organisatie noodzakelijk is. De grootstedelijke problematiek juist ook op het gebied van infrastructuur, verkeer en vervoer is onomstreden en vraagt om een integrale aanpak op die schaal.

In het convenant-VERDI (Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal en Integraal Kamerstukken 1995–1996, 23 198 XII, nr. 7 en 24 400 XII, nr. 56) tussen het Rijk, het IPO (interprovinciaal overleg) en de VNG (Vereniging van Nederlandse gemeenten) zijn afspraken neergelegd over de verdeling van taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer in de niet-Kaderwetgebieden. De afspraken hebben met name betrekking op de planstructuur van het verkeers- en vervoerbeleid, de gebundelde

doeluitkering voor kleine infrastructuur, het openbaar vervoer en de personele gevolgen van de decentralisatie.

2.5.3. Besluitvorming grote projecten

Het kabinet heeft naar aanleiding van het advies van de Wetenschappelijke raad voor het overheidsbeleid (WRR) over grote infrastructurele projecten besloten om de besluitvorming te starten met een verkenningsfase. In die fase vindt een openbaar debat plaats over de probleemanalyse en mogelijke oplossingsrichtingen. Dit open voorbereidingsproces kan het maatschappelijk draagvlak voor grote projecten versterken. Het kabinet bereidt geen aparte Wet besluitvorming grote projecten voor, maar gaat eerst ervaring opdoen met recente wetgeving. Na de genoemde verkenningsfase kan dan de project-planologische kernbeslissing (PKB) als bedoeld in de Tracéwet (Stb. 1993, nr. 582) en de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1995, nr. 270) worden voorbereid. Nu het Rijk in de voorbereidingsfase sterk inzet op betrokkenheid van andere overheden, burgers, belangengroepen en wetenschap, is het van mening dat een daarna tot stand gekomen PKB niet onderworpen dient te kunnen worden aan een correctief referendum. Naast de nieuwe verkenningsfase blijven formele inspraakmomenten intact.

Binnen het ministerie is een leidraad «omgang met inspraak» ontwikkeld met als doel een zo zorgvuldig mogelijke omgang met inspraakprocedures te bevorderen. Ook is een steunpunt inspraak ingesteld.

2.5.4. Advies en overleg

Het kabinetsbeleid is gericht op scheiding van advies en overleg en op adviesorganen van beperkte omvang die strategisch adviseren in een relatief vroeg stadium van beleidsontwikkeling. Het aanhangige wetsvoorstel advies en overleg Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken 1995–1996, 24 659) past in dit streven. Het doel is dat per 1 januari 1997 een nieuwe Raad voor Verkeer en Waterstaat van start gaat. Deze raad zal beperkter van omvang zijn dan de huidige raad en zich meer richten op advisering over hoofdlijnen in een vroeg stadium van beleidsvorming.

Het wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid om het op vergroting van draagvlak gerichte overleg in overlegcommissies te laten voortbestaan. Met het oog op eventuele aanpassingen in de overlegstructuur vindt thans een evaluatie van de huidige overlegorganen plaats.

2.5.5. Op afstand plaatsen van overheidstaken

Het kabinetsbeleid nodigt uit tot een herbezinning op taken van overheid en markt. In het verlengde daarvan is ook binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een heroverweging gaande. Hiermee wordt enerzijds invulling gegeven aan het aangescherpte kabinetsbeleid inzake Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's). Anderzijds is het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat erop gericht om in lijn met het regeerakkoord te bezien op welke taakonderdelen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat marktwerking kan worden bevorderd door het op afstand plaatsen van overheidstaken.

Externe verzelfstandiging wordt alleen gebruikt als het gaat om het uitvoeren van strikt regelgebonden taken of als er behoefte is aan onafhankelijke oordeelsvorming door deskundigen. Bovendien moeten de voordelen van een vermindering van de ministeriële bevoegdheden opwegen tegen de nadelen van de verminderde mogelijkheden van controle door de Staten-Generaal. Naast externe verzelfstandiging bestaat ook de interne verzelfstandiging. Waar behoefte bestaat aan een op

bedrijfsmatige leest geschoeide bedrijfsvoering en beperking van de ministeriële verantwoordelijkheid niet aan de orde is, komt de optie van agentschap in beeld.

De bestaande zelfstandige bestuursorganen op het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat zijn doorgelicht. Leidraad daarbij waren de door het kabinet vastgestelde ontwerp aanwijzingen over ZBO's. Naar aanleiding van deze doorlichting wordt nu besluitvorming voorbereid over de noodzakelijke aanpassingen. Het doel hierbij is ervoor te zorgen dat de ministeriële verantwoordelijkheid beter kan worden waargemaakt. In aansluiting op de gehouden doorlichting van ZBO's zal nader onderzoek plaatsvinden, ook naar andere vormen van externe taakopdrachten op het terrein van Verkeer en Waterstaat.

Het kabinet heeft in het kader van het project Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit een werkgroep ingesteld waarin onderzocht wordt of en zo ja, onder welke voorwaarden de overheid op de markt kan opereren. Verkeer en Waterstaat neemt aan deze werkgroep deel. Juist voor Verkeer en Waterstaat dat veel raakvlakken met de markt heeft is de vraag waar de overheid eindigt en de markt begint bijzonder belangrijk.

Het ministerie heeft uitgangspunten geformuleerd voor het op afstand plaatsen van overheidstaken, onder meer met betrekking tot de privatiseringsvarianten uitbesteden en afstoten. Afstoten komt met name in beeld als het gaat om werken voor derden.

Concrete projecten van het op afstand plaatsen van overheidstaken bij Verkeer en Waterstaat in de nabije toekomst zijn:

- de externe verzelfstandiging van de directie Toezicht Netwerken en Diensten (TND, gepland per 1-1-1997), zie paragraaf 5.3.5 en
- de Transportongevallenraad (TOR, gepland per eind 1997).

2.6. Budgettair kader

Onderstaand overzicht geeft (in f mln.) de opbouw van de begroting van Verkeer en Waterstaat weer.

De standen in de eerste kolom betreffen de geraamde uitgaven voor het jaar 1996 zoals opgenomen in de begroting 1996. In de tweede kolom zijn de geraamde uitgaven voor het jaar 1997 opgenomen conform de begroting 1997.

		begroting 1996 jaar 1997	begroting 1997 jaar 1997	Verschil
<i>Beleidsterrein</i>				
01	Algemene departementale aangelegenheden	2485	5530	3045
02	Rijkswaterstaatsaangelegenheden	1836	1975	139
03	Openbaar vervoer en goederenvervoer	2333	2436	103
04	Luchtvaartaanlegenheden	242	247	5
05	Zeescheepvaart en maritieme aangelegenheden	150	171	21
06	Telecommunicatie en postzaken	26	28	2
07	Meteorologische aangelegenheden	65	68	3
08	Rijksdienst voor het wegverkeer	218	218	0
Totaal		7355	10 673	3318

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat de begroting 1997 per saldo f 3318 mln. is toegenomen.

Deze toename wordt voor een gedeelte verklaard door mutaties zoals opgenomen in de eerste suppletoire begroting (onder andere bij de algemene departementale aangelegenheden f 3183 mln, grotendeels als gevolg van een gewijzigde voedingssystematiek van het Infrastructuurfonds, Rijkswaterstaat f 103,9 mln. en Rijksluchtvaartdienst f -31,4 mln.). Een verklaring van de overige wijzigingen ten opzichte van vorig jaar wordt gegeven in onderstaand overzicht waarin (in f mln.) de belangrijkste uitgavenmutaties weergegeven worden ten opzichte van de vorige ontwerpbegroting.

Overzicht van de belangrijkste uitgavenmutaties, na de 1e suppletoire wet 1996, groter dan f 10 mln. voor de jaren 1997 t/m 2000 (x f 1 mln.)

artikel	aard van de mutatie	1997	1998	1999	2000
01.13	prijbsijstelling	-65,0	-68,8	-74,9	-77,1
01.14	onrendabele lijnen NS	-31,0	-54,0		
	vervoersmanagement (zie 03.10)	-10,0	-10,0	-10,0	
	amendement/motie Hofstra (zie 03.10)	-50,0	-50,0		
	nog in te vullen taakstelling			-38,0	-145,9
	leenconstructie i.v.m. taakstelling		-51,0	-28,9	79,9
01.17	mestbeleid (zie 01.13)	10,0	10,0	10,0	10,0
02.38	natuur aan het werk (cluster III)	15,0	15,0		
	taakstelling herstel watersystemen	-15,0	-15,0	-15,0	-15,0
02.39	vertraging Ketelmeer en Hollands Diep	-12,0	-12,0		
02.54	Westerscheldetunnel	94,0	410,0	310,0	254,0
03.10	amendement/motie Hofstra (zie 01.14)	50,0	50,0		
	ontsluiting OV (cluster III)	10,0	10,0	10,0	10,0
	sociale veiligheid (zie 03.14)	12,2	14,8	17,4	18,9
	onrendabele lijnen (zie 03.19)	-25,0	-20,0		
	wettelijk verplichte prijscompensatie (zie 01.13)	7,5	8,9	11,9	11,9
03.14	sociale veiligheid (zie 03.10)	-12,2	-14,8	-17,4	-18,9
03.18	vervoersmanagement (zie 01.14)	10,0	10,0	10,0	
03.19	onrendabele lijnen (zie 03.10 en 01.14)	56,0	74,0		
04.10	oost-westbaan Maastricht (zie 04.11 en 01.13)	1,5	-3,6	14,6	19,0
	taakstelling NRA			-6,8	-14,4
04.11	sanering fase 1	1,4	2,2	3,7	10,5
05.32	zeehavenontwikkeling (cluster III)	20,0	20,0		

Het kabinet heeft tijdens de discussie over de de begrotingsvoorbereiding 1997 ondermeer besloten tot een aantal ombuigingsmaatregelen op het terrein van Verkeer en Waterstaat. In paragraaf 2.1 is op de invulling van deze ombuigingsmaatregelen beleidsinhoudelijk ingegaan, in onderstaand overzicht is de cijfermatige invulling hiervan weergegeven.

Overzicht van de invulling van de in de begrotingsvoorbereiding 1997 bepaalde taakstelling (bedragen x f 1 mln)

	1997	1998	1999	2000	
	taakstelling	113,5	159,4	129,4	129,4
	invulling:				
01.14	Bijdrage aan het Infrastructuurfonds:				
	nog in te vullen taakstelling			-38,0	-145,9
	leenconstructie		-51,0	-28,9	79,9
	amendement/motie Hofstra	-50,0	-50,0		
01.13	prijbsijstelling	-35,0	-29,4	-21,0	-14,4
02.38	herstel watersystemen	-15,0	-15,0	-15,0	-15,0
03.10	bijdragen openbaar vervoer			-5,0	-5,0
03.14	stimulering openbaar vervoer	-7,5	-7,5	-5,0	-5,0
03.15	schone bussen	-2,5	2,5	-5,0	-5,0
04.10	NRA			-7,0	-14,0
07.05	doelmatigheidsverbetering KNMI	-3,5	-4,0	-4,5	-5,0

Naast deze ombuigingen heeft het kabinet besloten om zowel in 1997 en 1998 f 50 mln. ter beschikking te stellen ten behoeve van de uitvoering van de motie Hofstra (artikel 03.10).

3. VERKEER EN VERVOER

3.1. Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

3.1.1. Huidige ontwikkelingen

De mobiliteit in Nederland is in 1995 gegroeid ten opzichte van 1986. Het aantal personenautokilometers steeg in 1995 met 0,6%. Ten opzichte van 1986 is de groei van de automobilititeit 24%. Daarmee is de ontwikkeling tot nu toe nog in lijn met de doelstellingen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer daalde. Het aantal fietskilometers steeg licht. De groei van de luchtvaart zette zich voort, zowel in aantal passagiers als in vracht en aantal vliegbewegingen.

Het aantal verliesuren als gevolg van congestie is in 1994 opnieuw toegenomen. Sinds 1990 is het aantal verliesuren opgelopen van 14,2 tot 17,7 miljoen uur, een stijging van 25%. De problemen doen zich met name voor op het hoofdwegennet rond de grote stadsgewesten in de Randstad. Ook tijdens onderhoud van het hoofdwegennet doet zich steeds vaker congestie voor. In 1994 bedraagt het vervoerd gewicht van het binnenslands goederenvervoer 492 miljoen ton (wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer), een stijging van circa 7% ten opzichte van 1986.

De daling van de uitstoot van stikstofoxide en koolwaterstoffen door het wegverkeer is in 1995 voortgezet. De uitstoot van kooldioxide door personenauto's bleef ongeveer gelijk, maar de uitstoot door vrachtwagens steeg opnieuw. De streefbeelden voor het wegverkeer van 1995 zijn voor koolwaterstoffen wél en voor NO_x en CO₂ niet gehaald.

Het aantal verkeersdoden en -gewonden is in 1995 licht gestegen. Het lijkt er op dat de jarenlange daling van het aantal slachtoffers tot stilstand is gekomen.

3.1.2. Beleidslijn 1997-2000

Uitgangspunt blijft de beleidslijn van het SVV-II, de bereikbaarheid verbeteren binnen de randvoorwaarden die uit een oogpunt van leefbaarheid daaraan worden gesteld. Verkeer en Waterstaat geeft hier inhoud aan door een benadering waarbij alle vervoerwijzen een rol spelen. Via die benadering streeft Verkeer en Waterstaat naar een efficiënt, veilig en duurzaam personen- en goederenvervoer. Verkeer en Waterstaat tracht dit te bereiken door volgens deze benadering op een slagvaardige wijze infrastructuur te realiseren en daarnaast door de mobiliteit in personen- en goederenvervoer te beïnvloeden. Deze aanpak wordt op drie niveaus uitgevoerd: internationaal, nationaal en regionaal. Op elk niveau liggen de verantwoordelijkheden verschillend. Vanuit het nationale beleid wordt geprobeerd een verbinding te leggen, zowel naar het Europese als naar het regionale beleid.

Het SVV-II voldoet nog steeds als strategisch kader. Wel zijn op het niveau van maatregelen voortdurend aanpassingen danwel intensiveringen gewenst om flexibel op de actualiteit in te kunnen spelen.

3.1.3. Beleidsaccenten 1997

De uitvoering van het regeerakkoord van het kabinet Kok staat centraal. Zoals eerder aangegeven in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1996-2000 ligt daarbij voor Verkeer en Waterstaat de nadruk op:

- Regionale versterking en decentralisatie;

Het overhevelen van een deel van de taken en bevoegdheden op het terrein van verkeer en vervoer naar provinciale en gemeentelijke overheden heeft een basis gekregen in de vorm van een akkoord tussen Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken, het Inter Provinciaal Overleg en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. In dit kader wordt een planstructuur ontwikkeld die wordt neergelegd in een wetsvoorstel Planwet Verkeer en Vervoer.

- Versterking concurrentiepositie van Nederland:
 - versterking mainports
 - verbetering bereikbaarheid en
 - versterking van de concurrentiepositie van het goederenvervoer.

Een verdere accentuering binnen dit beleidsaccent wordt gevonden in de specifieke aandacht die de **file-aanpak Randstad** en het **veilig en file-arm wegonderhoud** krijgen. Daarnaast wordt sterk ingezet op verdere stimulering van **intermodaal goederenvervoer** in het kader van het integraal goederenvervoerbeleid (zie ook 2.1.1.).

- Bescherming en veiligheid;

Met het voorjaar 1996 uitgebrachte Vierde Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid is het bestaande beleidskader verder uitgewerkt. Door alle actoren is onderkend dat alleen via een intensivering van de uitvoering door alle betrokkenen (gemeenten, provincies en belangenorganisaties) het mogelijk blijft de SVV-II streefbeeld verkeersveiligheid voor 2010 (50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986) te halen.

Eind 1996 zal de Stuurgroep Duurzaam Veilig, een gezamenlijk initiatief van Rijk, provincies en gemeenten een uitvoeringsprogramma naar buiten brengen. Er wordt daarbij gestreefd naar bestuurlijke afspraken, die de realisatie van Duurzaam Veilig verzekeren.

- Beheersing van de uitvoeringsprogramma's infrastructuur;

Verkeer en Waterstaat zet alles op alles om het infrastructuurprogramma zo voortvarend mogelijk uit te voeren. Allereerst is om onderuitputting in 1996 te beperken, geïnventariseerd waar zich risico's voor onderuitputting voordoen en of in dat jaar projecten versneld kunnen worden ten opzichte van de planning. Het blijkt dat het aantal versnellingsmogelijkheden ongeveer even groot is als het aantal projecten met risico op vertraging. Daardoor zijn er goede mogelijkheden de onderuitputting van de infrastructuurbudgetten terug te brengen. Voor 1997 staat een zelfde operatie op stapel.

Het opbouwen van een werkvoorraad projecten die in de vorm van overplanning zichtbaar wordt gemaakt, moet op termijn de hiervoor genoemde inventarisaties overbodig maken.

Het opbouwen van een werkvoorraad kan alleen succesvol zijn als regelmatig monitoring van het gehele programma plaatsvindt. De vereisten waaraan deze monitoring moet voldoen, worden momenteel uitgewerkt.

Daarnaast is een aantal maatregelen in gang gezet dat binnen één à twee jaar moet resulteren in een betere beheersing van de infrastructuurprogramma's. Daarnaast wordt de besluitvorming over infrastructuurprojecten in een open planproces voorbereid, in discussie met de betrokken partijen. Daardoor is het draagvlak voor de uiteindelijk gekozen oplossing groter en is er minder kans op vertraging in de uitvoering van het project.

Voor de **file-aanpak Randstad, het veilig en file-arm wegonderhoud en het intermodaal vervoer** worden ten opzichte van de

vorige begroting extra financiële middelen ingezet. Deze intensiveringen binnen de beleidsaccenten worden in 3.1.4. uitgewerkt.

Daarnaast heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog een **extra pakket aan beleidsmaatregelen** opgesteld voor de bereikbaarheidsproblematiek in de periode 1997–2001. Gelijkzeitig met het aanbieden van de begroting van Verkeer en Waterstaat aan de Kamer, zijn twee nota's aangeboden waarin nader wordt ingegaan op de bereikbaarheidsproblematiek en de daarvoor benodigde extra middelen.

3.1.4. Intensiveringen binnen de beleidsaccenten

3.1.4.1. Beperking files in de Randstad

Op korte termijn wordt de bereikbaarheid van de mainports en andere economische centra gedurende delen van de dag ernstig ondermijnd door het toenemende oponthoud door files en langzaam rijdend verkeer. In het bijzonder baart de situatie rond de grote stadsgewesten in de Randstad zorgen. Files en langzaam rijdend verkeer zijn bovendien niet alleen nadelig voor de bereikbaarheid, maar ook voor de verkeersveiligheid. De bereikbaarheid over de weg van met name de Randstad en de doorstroming op de achterlandverbindingen blijven de komende jaren dan ook vooral in de spitsuren de grootst mogelijke aandacht vragen.

Binnen de speelruimte die aanwezig is, zal dan ook een uiterste inspanning moeten worden geleverd om de zorgelijke ontwikkelingen tenminste een halt toe te roepen. Zoals bekend wordt een drie-sporen beleid gevoerd, dat neerkomt op selectieve uitbreiding van het wegennet, betere benutting van de bestaande capaciteit en het verbeteren en stimuleren van alternatieven voor de personenauto, vooral in de spitsperiode. Met name dit laatste vergt, zoals hieronder wordt aangegeven, een gezamenlijke inspanning voor alle genoemde sporen.

Van cruciaal belang is dat die sporen elkaar aanvullen danwel versterken. Er dient dan ook voor gewaakt te worden dat het faciliteren én het beïnvloeden van mobiliteit elkaar niet tegenwerken. Immers de aanleg van meer infrastructuur – danwel een verbeterde infrastructuur – kan de latente vraag aanwakkeren, terwijl de vraag naar het alléén gebruiken van de auto in de spitsuren (7–9 uur en 16–18 uur) juist zoveel mogelijk getemperd moet worden. In de huidige wegenplanning wordt door gebiedsgewijs «maatwerk» (een combinatie van de hierboven genoemde maatregelen) met dergelijke effecten terdege rekening gehouden. Voorbeelden hiervan zijn vrachtwagenstroken, busbanen en vluchtstrookgebruik door bussen. Daarnaast zullen voor spitsstroken en medegebruik van busbanen de benodigde haalbaarheidsstudies en experimenten worden uitgevoerd om de condities te bepalen waaronder dergelijke instrumenten zo snel en veilig mogelijk ingezet kunnen worden. Andere instrumenten, zoals inhaalverboden voor vrachtverkeer in de spits, zullen waar nodig worden ingevoerd.

De meeste files in de Randstad concentreren zich op de wegen tussen en rond de vier grote steden. Het gaat steeds meer om files die zich manifesteren rond de economische centra en mainports in de Randstad. Deze vorm van congestie beslaat driekwart van de dagelijkse files; een groot deel van de «file-top-20». Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de toenemende hoeveelheid autoverkeer die in de loop der jaren in de spitsperiode naar bestemmingen binnen de stadsgewesten is gaan rijden. Dit verkeer kan niet voldoende verwerkt worden door het wegennet in en rond de steden dat niet is toegerust voor dergelijke hoeveelheden verkeer.

De betrokken mede-overheden, het (lokale) bedrijfsleven en het Rijk spannen zich samen in om met een integrale aanpak de stijging van de filelast de komende jaren een halt toe te roepen. Op drukke tijden zal

schaarse capaciteit veel verstandiger – dat wil zeggen selectief – moeten worden gebruikt. Met instrumenten gericht op een betere benutting van bestaande infrastructuur (verkeerssignalering, toeritdosering, vracht- en busstroken en dergelijke), kleinschalige aanpassingen van regionale infrastructuur, aanpassingen van openbaar vervoer-voorzieningen alsmede bijvoorbeeld vervoersmanagement, telewerk- en carpoolvoorzieningen valt een verdere stijging van de file-last namelijk nog te voorkomen. Voor deze intensivering is f 32 mln. in de begroting van 1997 gereserveerd door verschuivingen binnen het wegenprogramma.

Daarnaast worden de hoofdwegen tussen de (grote) steden – bijvoorbeeld de RW2 en de RW4 – in de Randstad, waar dat effectief en uit leefbaarheidsoogpunt mogelijk is, verbreed. Dit is met name van belang omdat er steeds meer vervoersrelaties komen die de gehele Randstad bestrijken. Het SVV-II programma, mede bedoeld om de achterland-verbindingen en de hoofdtransportassen buiten de Randstad te versterken, wordt met kracht doorgezet. Hiermee wordt de bereikbaarheid van de Randstad van en naar het internationale achterland in stand gehouden.

Wellicht ten overvloede zij er op gewezen dat de files ronds de stadsgewesten zich nauwelijks door middel van uitbreiding van wegcapaciteit van het hoofdwegennet laten reduceren; een en ander nog afgezien van de fysieke belemmeringen – er is nu eenmaal vaak geen ruimte – en de nadelige effecten op de leefbaarheid. Enerzijds is de verwerkingscapaciteit van het stedelijk wegnnet beperkt, anderzijds is het verkeersaanbod in de grote steden zeer groot. Het heeft hier dus weinig zin om er naar te streven de vraag naar nog meer wegcapaciteit al te zeer door «bouwen» te faciliteren.

Naast bovengenoemde instrumenten is er in deze gebieden dan ook meer heil te verwachten van de invoering van Rekening Rijden en verdere aanpassing van het stadsgewestelijk OV en maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke inrichting, waardoor het openbaar vervoer beter past in de vervoerketen van herkomst naar bestemming.

Aggressief rijgedrag blijkt een groot probleem te zijn voor de weggebruiker. Een grootschalig onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat – met behulp van de zogeheten InfraLab-methode – heeft uitgewezen dat weggebruikers van de hoofdwegen in de Randstad, naast verkeersdrukte en congestie, ook problemen hebben met het rijgedrag van medeweggebruikers. Dit leidt tot irritatie en een gevoel van onveiligheid en bovendien tot extra congestie. Bij het onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn samen met weggebruikers en belangenorganisaties als de ANWB en VVN oplossingen aangedragen die een socialer rijgedrag kunnen bewerkstelligen en tevens een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van congestie.

Verkeer en Waterstaat wil in 1997 een aantal door weggebruikers aangedragen oplossingen testen. Het betreft een symbolische «ritssluiting» op het asfalt (in de regio Rotterdam) waardoor het invoegen op autosnelwegen beter kan verlopen, spreiding van werktijden en een filespel dat jongeren spelenderwijs het gewenste sociale verkeersgedrag leert.

De oplossingen waaraan de weggebruiker de voorkeur geeft om sociaal rijgedrag tegen te gaan, betreffen – naast de hierboven genoemde drie oplossingen – bijvoorbeeld handhaving van verkeersovertreedingen («lik op stuk»), een systeem dat de weggebruiker vóór dat deze op weg gaat informeert over de verkeerssituatie, een route-informatiesysteem dat verkeersinformatie (over files, snelle routes, weer etc.) geeft tijdens het rijden en flexibele doelgroepstroken. Deze oplossingen worden ondergebracht bij bestaande projecten.

3.1.4.2. *Veilig en file-arm wegonderhoud*

Onderhoud aan het hoofdwegenet is noodzakelijk om de mobiliteit nu en in de toekomst op een vlotte en veilige wijze te kunnen garanderen. Een overkoepelende visie hierover wordt gepresenteerd in landelijke, regionale en lokale beheersplannen. De uit te voeren onderhoudsmaatregelen dienen echter zowel voor de weggebruiker als voor de wegwerker veilig te worden uitgevoerd. Met de invoering van de richtlijn «maatregelen bij werk in uitvoering op autosnelwegen» is er een nieuwe impuls gegeven aan het verhogen van deze veiligheid. Voor de uitvoering van genoemde maatregelen is voor de begrotingsperiode door verschuiving binnen het wegenprogramma f 155 mln. in de begroting gereserveerd. Daarnaast heeft een recent afgeronde studie ook een aantal aangrijpingspunten opgeleverd om de vereiste werkzaamheden veiliger en meer file-arm uit te voeren. De belangrijkste aangrijpingspunten zijn:

- maximaal benutten van verkeersluwe perioden;
- combineren van klein onderhoud en
- streven naar grootschalige integrale opdrachten tot wegonderhoud (bestekken).

Verder streeft Verkeer en Waterstaat ernaar om bij aanleg van nieuwe wegen of de reconstructie van bestaande (en dan met name intensief belaste) wegen geschikt te maken voor toepassing van het 4/0 systeem bij wegwerkzaamheden. Bij het 4/0 systeem zijn aan één zijde van de middenberm vier rijstroken voor verkeer geopend en is de andere zijde voor verkeer afgesloten. Dit systeem geeft een hogere veiligheid en een goede doorstroming ten tijde van werkzaamheden. Medio 1996 zal over dit onderwerp door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer een definitief advies (inclusief financiële consequenties) worden uitgebracht. Op basis van een voorlopig advies is hiervoor, in deze begroting al f 100 mln gereserveerd.

3.1.4.3. *Intermodaal vervoer*

In het plan van aanpak intermodaal vervoer (Kamerstukken 1993–1994, 23 709) is beschreven op welke wijze het marktaandeel van intermodaal vervoer (vervoer van goederen in standaard laadeenheden met achtereenvolgens verschillende vervoerswijzen) in de periode tot 2015 kan verdubbelen en hoe dit vervoer gefaciliteerd en gestimuleerd moet worden. De stimuleringsmaatregelen richten zich, naast de benodigde infrastructuur, op de ontwikkeling van nieuwe dienstverlening (shuttles en overslagterminals), de organisatie/communicatie in de vervoersketen en bedrijfstakgerichte maatregelen. Om de groei extra te stimuleren zullen voorzieningen worden gerealiseerd. Hiervoor wordt een extra budget van f 82 mln. ingezet. De totale vervoersomvang zal stijgen van circa 13 miljoen ton in 1994 tot circa 65 miljoen ton in 2015 (stijging van 400%). Voor de binnenvaart betekent dit beleid het versterkt doorzetten van de groei; voor spoorvervoer en kustvaart houdt dat in dat een stabilisatie wordt omgezet naar een sterke groei. De groei van het intermodaal vervoer is over de hele linie sterker dan verwacht: in 1994 was deze ongeveer 15%, in 1995 ongeveer 20%.

De groei van het intermodaal vervoer is zowel uit milieu- en verkeersveiligheidsoverwegingen, als voor de verschuiving van vervoer van goederen over de weg naar vervoer per spoor en over water van belang. Bovendien levert een optimaal intermodaal aanbod een belangrijk voordeel ten opzichte van concurrerende regio's in West-Europa en is het met name van economisch belang voor de mainport Rotterdam. Een efficiënte en duurzame afwikkeling van de goederenstromen vergt daarbij meer dan een maximale inspanning ten aanzien van de achterlandverbindingen. Het gaat om een totaalconcept dat bestaat uit een hoog-

waardig netwerk van goederenknooppunten verbonden door adequate infrastructuur voor weg, water, rail en telecommunicatie op Europese schaal. In het MIT 1996–2000 is het denken in logistieke ketens genoemd. Logistieke ketens vragen om ketenmanagement. Juist in het intermodaal vervoer hebben die partijen succes die de keten beheersen. Samen met de marktpartijen zal het intermodaal vervoer verder vorm worden gegeven. In afstemming met de Ministeries van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wordt het landelijk beleid rond regionale knooppunten, zoals bepaald naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Kroes, verruimt. Dit betekent dat onder de voorwaarden van rentabiliteit en het voorkomen van versnippering van vervoersstromen een infrastructuurbijdrage verstrekt kan worden. Dit landelijke beleid dient op regionaal niveau in samenwerking met bovengenoemde ministeries te worden gerealiseerd.

3.1.4.4. *Ontwikkeling exploitatie OV*

Met het oog op het terugdringen van de omvang van de exploitatiesubsidies en het verbeteren van de kostendekkingsgraad in het stads- en streekvervoer is deze sector sinds 1990 geconfronteerd met forse taakstellingen, met als doel een verbetering van de kostendekkingsgraad tot tenminste 50% in 2000. Deze bezuinigingen vloeien voort uit de resterende taakstellingen uit de Tussenbalans 1994 en de afspraken gemaakt bij de 1e suppletore wet 1993/begrotingsvoorbereiding 1994. Voor de periode 1995–1998 ging het om een bezuiniging van jaarlijks, cumulatief f 75 mln, dus in totaal om structureel f 300 mln. per jaar vanaf 1998.

In het kabinetsstandpunt bij het advies van de Commissie De Boer (Kamerstukken 1994–1995, 23 645, nr. 3) is voorts afgesproken via welk pakket van maatregelen en onder welke condities niettemin de dubbel-doelstelling van een groei van het stads- en streekvervoer en een verbetering van de kostendekkingsgraad kan worden gerealiseerd. De belangrijkste maatregelen betroffen:

- een invulling van de bezuinigingen via verdere efficiencyverbetering;
- enige beperkingen en rationalisaties in het aanbod van vervoerdiensten waar slechts gering gebruik van wordt gemaakt;
- een gematigd tariefbeleid;
- een prijsbeleid voor de auto conform Nationaal Milieu Beleidsplan-II (NMP);
- een stringenter regionaal parkeerbeleid en
- een extra investeringsimpuls van f 900 mln. voor verbetering van de infrastructuur specifiek voor het openbaar vervoer in de periode 1996–2000.

In het Regeerakkoord lag een matiging van de voorgenomen taakstelling besloten om het stads- en streekvervoer meer ruimte en tijd te geven de maatregelen gericht op de dubbel-doelstelling zo effectief mogelijk in te richten. Daarom is de voorgenomen taakstelling 1995 van f 75 mln. structureel teruggebracht naar f 25 mln. De resterende taakstelling 1995 is met name gelegd bij het stadsvervoer, omdat daar de te verwachten efficiencywinst nog het grootst is en de kostendekkingsgraad het laagst. Voor het streekvervoer kon aldus het voorzieningenniveau gehandhaafd blijven.

Als gevolg van het amendement Hofstra (Kamerstukken 1995–1996, 24 400 XII, nr. 27) is ook voor 1996 de taakstelling op de begroting van Verkeer en Waterstaat incidenteel teruggebracht tot f 25 mln. De overige f 50 mln. is ten laste gebracht van het Infrastructuurfonds. Voor de doorwerking in 1997 en 1998 heeft het kabinet bij 1e suppletore wet

1996/begrotingsvoorbereiding 1997 besloten om de taakstelling van twee keer f 50 mln. te dekken door een ombuiging op het Infrastructuurfonds. Een extra bezuiniging op exploitatie bovenop de reeds voorziene taakstelling voor deze jaren zou tot onverantwoorde gevolgen leiden. Pas vanaf 1999 is inhaal mogelijk van de uitgestelde bezuinigingen.

Samenvattend betekent dit dat op de exploitatietekorten een bezuiniging van f 75 mln. in 1997, oplopend tot f 360 mln. in 2001 moet worden gerealiseerd, waarvan f 135 mln. bestemd zal worden ter financiering van de investeringsimpuls «De Boer».

Hoewel de bedrijfstak als geheel de tot nu toe opgelegde bezuinigingen goed heeft kunnen verwerken – het GVB-Amsterdam is daarop een uitzondering – blijft het perspectief dat – naast de zogenaamde De Boer faciliteit – alle zeilen moeten worden bijgezet om de ambitieuze dubbele doelstelling van groei én verbetering van de kostendeckingsgraad te halen. Voorts zijn er nog enkele ontwikkelingen die de druk op het OV-budget verder kunnen verhogen, zoals de NS-contractsector, de ontwikkeling van het vervoer en de vervoeropbrengsten en de verzelfstandiging van de gemeentelijk vervoerbedrijven (GVB's).

3.1.5. Financieel overzicht

Rijksuitgaven infrastructuur en transport in Nederland (x f mln.)

	Art.nr.	1997	1998	1999	2000	2001
<i>Hoofdwegennet</i>						
Aanleg	IF 01.01.01	970	1 070	1 074	1 000	1 130
Benutting	IF 01.01.02	282	321	282	282	134
Wijkertunnel	IF 01.01.03	35				
Onderhoud	IF 01.02	824	857	869	887	905
Apparaatsuitgaven	IF 01.03	103	101	94	94	94
Vergoeding Tunnels	IF 01.04	93	94	95	96	100
Bijdragen landwegen en oeververbindingen	XII 02.51.01	60	60	51	51	51
Westerschelde tunnel	XII 02.54	94	410	310	254	293
<i>Vaarwegen</i>						
Investerings	IF 02.01	231	245	215	207	203
Onderhoud	IF 02.02	323	381	393	396	396
Apparaatsuitgaven	IF 02.03	14	13	12	12	12
Bijdr. onderhoud vaarwegen	IF 04.03	63	64	64	61	61
Verkeersregeling Zeescheepvaart	XII 05.10	26	24	24	28	28
Vaarwegmarkering	XII 05.11	16	16	16	16	16
<i>Collectief vervoer</i>						
Railwegen	IF 03.01	1 848	2 053	2 475	2 806	2 131
Onderhoudsbijdragen/kap.lasten	IF 03.02	1 224	1 200	1 175	1 151	1 174
Rente/aflossing voorfinanc.NS	IF 03.04	58	58	58	58	58
Stad/streek aanleg	IF 04.04	284	444	532	562	587
Bijdrage onderhoud/kapitaallasten	IF 04.05	380	389	397	407	415
Bijdrage Exploitatie	XII 03.10	1 679	1 699	1 794	1 812	1 805
	XII 03.19	458	450	331	141	141
Kapitaalstorting vervoersbedrijven	XII 03.12	50	50			
Stimulering OV	XII 03.14	20	18	17	16	15
<i>Goederenvervoer</i>						
Stimulering goederenvervoer	XII 03.40	14	17	4	4	4
Herstructurering binnenvaart	XII 03.41	7	12	12	12	12
Zeescheepvaartbeleid (excl. fiscale maatregelen)	XII 05.31	17	19	19	19	19
<i>Stedelijk wegverkeer</i>						
Investeringsbijdragen wegen,	IF 04.01	119	156	82	70	33

	Art.nr.	1997	1998	1999	2000	2001
fietspaden, veiligheidsvoorzieningen en demonstr.proj.Duurzaam Veilig						
<i>Vervoerregio's</i>	IF 04.07	213	213	213	213	213
<i>Verkeersveiligheid</i>						
Taakstelling verk.veiligheid	XII 02.60	13	13	13	13	13
Stim/bijdragen andere overheden	XII 02.61	38	39	40	40	41
Registratie/onderzoek verk.veiligheid	XII 02.62	11	10	10	9	9
<i>Overig infrastructuur</i>						
Bodemsanering	IF 05.05	61	108	66	20	20
Beheer en ontw. luchthavens	XII 04.10	30	26	52	64	29
Zonering luchthavens	XII 04.11	71	78	74	71	71
Zeehavenbeleid	XII 05.32	40	40	20	20	20
Bereikbaarheidsbevorderende en Mobiliteitsgeleidende maatregelen						
	XII 03.15	10	10	10	11	11
	XII 03.16	13	7			
	XII 03.18	51	47	43	34	34
Onderzoek en informatieverwerking						
	XII 02.52	20	15	10	10	10
	XII 02.53	8	8	8	8	8
	XII 03.02	28	29	31	31	31
Totaal		9 899	10 866	10 895	10 988	10 328
waarvan Infrastructuurfonds		7 125	7 769	8 033	8 324	7 667

3.2. Luchtvaart

3.2.1. Huidige ontwikkelingen

Luchtvervoer

De groei van de luchtvaartsector blijft wereldwijd onverminderd voortduren. In 1995 is een recordaantal passagiers door de lucht vervoerd. De Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) heeft becijferd dat de luchtvaartmaatschappijen van de 184 aangesloten landen in 1995 op hun lijndiensten ruim 1,25 miljard passagiers vervoerden.

Ook het aantal vluchten van, naar en boven Nederlands grondgebied is in 1995 sterk toegenomen tot 336 000. In datzelfde jaar heeft Schiphol ruim 25 miljoen passagiers ontvangen. Dat is een groei van 7,7% vergeleken met 1994. Deze groei is vooral te danken aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Schiphol behoudt zijn positie als de vierde luchthaven van Europa (na Londen, Parijs en Frankfurt).

Op vrachtgebied bezet Schiphol met ruim 970 000 ton vracht per jaar en een gemiddelde jaarlijkse groei van 7,5% eveneens de vierde plaats in Europa, na Londen, Frankfurt en Parijs.

In 1995 waren de luchtvaartmaatschappijen in staat hun netwerk van verbindingen verder vorm te geven. Een verdere ontwikkeling van het netwerk krijgt de komende jaren een hoge prioriteit. Vooral Azië en het Midden Oosten hebben potentieel.

De groei van de KLM speelt een zeer belangrijke rol bij de vooraanstaande positie van Schiphol in Europa en wereldwijd. De trend in de

richting van steeds verdergaande samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen zet zich voort. Ook de KLM zal zich blijven richten op samenwerking.

De luchtvaartsector groeit ook op regionaal niveau. Op de regionale luchthavens Rotterdam en Eelde nam het aantal passagiers in 1995 sterk toe ten opzichte van 1994. Een toename van respectievelijk 24,7% en 49,9%.

Het faillissement van Fokker heeft gevolgen voor het Nederlandse luchtvaartcluster (de met luchtvaart samenhangende organisaties). Niet alleen door het wegvallen van directe werkgelegenheid bij Fokker, maar ook voor de kennisinfrastructuur, zoals het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). De positie van het luchtvaartcluster wordt doorgelicht en beoordeeld op zijn potenties. Verwacht wordt dat deze studies rond het eind van 1996 kunnen worden afgerond.

Intussen wordt er alles aan gedaan om de bestaande kennisinfrastructuur in stand te houden teneinde straks nog echte keuzemogelijkheden te hebben.

In dit streven past ook de inzet van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van het behoud van kans op doorstart van de failliete Fokker-delen: in goede samenwerking met de bewindvoerders zijn voorzieningen getroffen om tot medio 1997 een beperkte serie afbouw te kunnen continueren. De verantwoordelijkheden voor de continue luchtwaardigheid van de bestaande vloot van Fokker-vliegtuigen is zeker gesteld middels het onderbrengen van het houderschap van de betreffende type-certificaten in een nieuwe onderneming van buiten het faillissement gebleven Fokker-delen.

Infrastructuur

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de coördinatie van de uitvoering van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol en omgeving (PKB Schiphol, deel 3, Kamerstukken 1994-1995, 23 552). Deze PKB bevat circa 160 acties die diverse convenantpartijen moeten uitvoeren. Om deze grote hoeveelheid acties in goede banen te leiden is het nodig om te bepalen welke partijen bij welke actie betrokken moeten worden en hoe de acties tot elkaar staan. Hiervoor is het Uitvoeringsprogramma Schiphol en Omgeving (UPSO) opgesteld. Het UPSO geeft bovendien een overzicht van de voortgang van de uitvoering. Het is zo een goed instrument voor de voortgangsbewaking van de PKB Schiphol en voor de jaarlijkse voortgangsrapportage, waarvan de eerste in juni 1996 aan de Tweede Kamer is aangeboden (Kamerstukken 1995-1996, 23 552, nr. 56).

Het Evaluatie- en Monitoringprogramma Schiphol en Omgeving (EMSO, bijlage G bij de aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol) geeft aan op welke aspecten de ontwikkelingen rond de luchthaven Schiphol worden gevolgd. Zo kan worden bekeken of de ontwikkelingen overeenkomen met de prognoses en streefcijfers uit de PKB Schiphol, het streekplan en de aanwijzing. Dit geldt zowel voor de verschillende milieuvariabelen, als voor de variabelen die voor de mainport-ontwikkeling van belang zijn. In de PKB Schiphol is aangegeven dat het bevoegd gezag (Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Provincie Noord-Holland) eens in de vijf jaar een verslag opstelt over het uitgevoerde evaluatie-onderzoek. Aan de hand hiervan wordt besloten over eventueel te nemen (aanvullende) maatregelen.

Overigens kan, wat betreft de mainportontwikkeling in termen van vervoerontwikkeling op dit moment, worden geconstateerd dat de feitelijke groei vanaf 1992 sterker was dan het indicatieve groeipad zoals verondersteld voor de PKB Schiphol. Op grond van de op dit moment beschikbare gegevens en inzichten is het nog niet goed mogelijk om met zekerheid aan te geven of de recente groeiontwikkeling tijdelijk dan wel structureel van aard is.

In 1996 wordt gewerkt aan de integrale beleidsvisie van het kabinet op de toekomstige rol die Nederland kan en wil spelen op het gebied van de luchtvaart en de infrastructuur die daarvoor nodig is. Om deze visie op te stellen wordt door de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer samengewerkt in het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI). Ten behoeve van het opstellen van deze integrale beleidsvisie van het kabinet zal een discussie met belanghebbenden plaatsvinden over nut en noodzaak van verdere uitbreiding van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur.

Om de integrale beleidsvisie voor te bereiden wordt een alternatievenanalyse verricht en worden overlegondes georganiseerd met diverse belanghebbenden. De resultaten van een en ander worden verwerkt in een Perspectievennota. Deze nota verschijnt begin 1997 en is bedoeld als discussiestuk waarin het kabinet aangeeft waar voor haar de beleidsruimte ligt. Na de discussie met de buitenwereld wordt medio 1997 de integrale beleidsvisie opgesteld met daarin de voorkeur van het kabinet.

Milieu

Eenzijds betekent de groei in de luchtvaart een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie.

Anderzijds leidt de voortgaande groei tot een grotere milieubelasting en wordt de spanning met de beschikbare ruimte voor luchthaveninfrastructuur steeds groter.

Op milieugebied gaat de aandacht vooral uit naar geluidhinder en luchtverontreiniging. In 1996 wordt verder gewerkt aan de voorbereiding van de tweede fase van de isolatie van woningen rond Schiphol. Bij deze fase worden zodanige geluidwerende voorzieningen aan woningen aangebracht dat na ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (2003) wordt voldaan aan de eisen op het gebied van geluidhinder. Het isolatiewerk zelf wordt overgedragen aan Schiphol. Geld voor de isolatiewerkzaamheden van de tweede fase komt uit een «ticketheffing» die vertrekkende passagiers moeten betalen. Op dit moment wordt de wetgeving voorbereid die deze «ticketheffing» mogelijk maakt.

De milieugebruiksruimte op Schiphol is beperkt. Daarom zal ook bij het overleg over de landingsrechten van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een selectief luchtvervoerbeleid gevoerd moeten worden. De aandacht zal zich richten op landen die kwalitatief en kwantitatief de grootste bijdrage aan het vervoersnetwerk leveren. Daarnaast wordt in bilaterale besprekingen aangedrongen op het gebruik van vliegtuigen die het milieu het minst belasten. Het afsluiten of vernieuwen van luchtvaartovereenkomsten wordt zowel getoetst aan de commerciële mogelijkheden voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, als aan de eisen op het gebied van milieu en veiligheid.

In Europees verband is overeengekomen na 1 april 2002 geen lawaaiige Hoofdstuk 2 vliegtuigen meer op de Europese luchthavens toe te laten. Het is de bedoeling bij het geleidelijk terugdringen van deze vliegtuigen de nodige druk op de ketel te houden. Het uitfaseren is al in 1995 begonnen. Ook in de jaren tot 2002 wordt het gebruik van dit soort oude

en lawaaiige toestellen al zoveel mogelijk tegengegaan. Op dit moment is er al sprake van een verhoging van de landingsgelden en een startverbod in de nacht voor Hoofdstuk 2 vliegtuigen op Schiphol. Per 1 november 1996 geldt ook een landingsverbod in de nacht voor deze vliegtuigen.

Veiligheid

Naast de belasting van het milieu wordt, door de groei en de toenemende congestie op en rond de luchthavens en in het luchtruim, het veiligheidsaspect steeds belangrijker.

In 1996 is de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken 1995–1996, 24 804, nr. 2). Deze nota richt zich op het uiteenzetten van het veiligheidsbeleid en het aangeven van de prioriteiten voor de komende jaren.

De luchtwaardigheid van bezoekende vliegtuigen waarvan wordt vermoed dat zij niet voldoen aan de internationale veiligheidseisen (risky carriers) staat stevig op de internationale agenda's. De discussie hierover, onder de noemer «Safety Oversight of Foreign Aircraft», is in 1995 in ICAO-verband, in de EU en in Nederland op gang gekomen. Dit is een van de prioriteiten in de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (zie 3.2.3).

3.2.2. Beleidslijn 1997–2001

De activiteiten van Verkeer en Waterstaat hebben betrekking op vraagstukken rond luchtvervoer, infrastructuur, milieu en veiligheid. Doel is een luchtvaartsector die veilig, duurzaam en economisch gezond is en die in de internationale concurrentiestrijd haar huidige positie kan handhaven en waar mogelijk kan uitbouwen. De leidraad hierbij is «het leveren van een positieve bijdrage aan de economische ontwikkeling van de luchtvaart binnen verantwoorde grenzen op het gebied van veiligheid en milieu».

Luchtvervoer

Gezien de spanning tussen enerzijds de toenemende behoefte aan luchthavencapaciteit en anderzijds de grotere milieubelasting en de beperkte gebruiksruimte, blijft de aandacht uitgaan naar intermodaal vervoer. Dat betekent de blik meer richten op de onderlinge afhankelijkheid en substitueerbaarheid van de verschillende vervoerswijzen. Luchthavens worden steeds meer intermodale vervoersknooppunten.

Internationaal zet Verkeer en Waterstaat zich in om het vervoersnetwerk middels landingsrechten uit te bouwen. Om dit te bereiken zal Verkeer en Waterstaat trachten een nog sterkere positie in internationale onderhandelingsarena te verwerven.

Om onder andere eerlijke concurrentie binnen de internationale luchtvaart te bevorderen, zet Verkeer en Waterstaat zich in om normen internationaal te harmoniseren. Bijvoorbeeld de normen van geluidhinder, luchtverontreiniging, vliegtuigtechniek, vliegprocedures en werk-omstandigheden. In internationale organisaties zoals EU, ECAC (European Civil Aviation Conference) en ICAO wordt dit aan de orde gesteld. Het EU-voorzitterschap van Nederland in het eerste halfjaar van 1997 biedt aanknopingspunten om dit internationale beleid uit te dragen.

Infrastructuur

Om de mainportontwikkeling van Schiphol op koers te houden, wordt de eerstvolgende jaren een uitvoeringsprogramma gevolgd.

Ook wordt de evaluatie van de PKB Schiphol in 1999 voorbereid. Bovendien wordt het externe veiligheidsbeleid voor Schiphol uitgevoerd. Dit omvat het opzetten van een woningaankoopprogramma, periodieke veiligheidsaudits en het zonedig opnieuw vaststellen van externe veiligheidszones. De komende jaren zal ook regelmatig aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

Voor de regionale velden staat nog veel werk voor de boeg zoals de baanverlenging bij Eelde en de uitbreiding tot business-airport van Lelystad. Nog nadere besluitvorming zal plaatsvinden over Maastricht en Rotterdam (zoning Rotterdam Airport).

Milieu

De komende jaren zullen de actiepunten uit de Nota LuLu (Luchtverontreiniging en luchtvaart, Kamerstukken 1994–1995, 24 213, nr. 2) worden opgepakt. Onderzoek naar en meer kennis om luchtvaartemissies te kunnen terugdringen, is een belangrijk onderdeel van de acties.

Eén van de actiepunten betreft het project AERO (Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options). In dit project worden verschillende maatregelen (technische en economische), die ter vermindering van uitstoot van luchtvaartemissies kunnen worden genomen op hun milieurendement onderzocht.

Veiligheid

De Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (Kamerstukken 1995–1996, 24 804, nr. 2) gaat in op de verhouding tussen de overheid en de luchtvaartsector op de gebieden van het huidige veiligheidsbeleid, alsmede de hoofdthema's en de prioriteiten voor de komende periode. Voor de nabije toekomst is een vijftal hoofdthema's onderscheiden, te weten: het ambitieniveau voor de luchtvaartveiligheid, de rol van internationale organisaties, de nationale rolverdeling, de positie van de burger en de kwaliteit van het luchtvaartproduct.

Een belangrijke organisatie voor veiligheid is de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie (ZBO LVB). Verkeer en Waterstaat en de LVB werken vanaf de verzelfstandiging aan de juiste verhoudingen in de nieuwe samenwerkingsvorm. Om de bestuurlijke verhouding tussen de Staat en de LVB-organisatie en het toezicht op de LVB te verbeteren, zal de wet Luchtverkeer (Stb. 1992, nr. 368) moeten worden aangepast. Een nota Luchtverkeersbeveiligingsbeleid zal worden uitgebracht.

3.2.3. Beleidsaccenten 1997

Luchtvervoer

De tweede helft van dit jaar en de eerste helft van 1997 zal het voorzitterschap van de EU veel aandacht vragen. In overleg met de Europese Commissie en in de Troika¹ zal bekeken moeten worden welke onderwerpen tijdens het Nederlandse voorzitterschap rijp gemaakt kunnen worden voor besluitvorming. De agenda omvat relatief veel luchtvaart-onderwerpen. Getracht wordt om internationaal een aantal actiepunten uit te dragen. Eén van de hoofdpunten is de verbetering van de Europese organisatiestructuur van de luchtverkeersbeveiliging. Ook zullen de onderwerpen accijns op kerosine en BTW op tickets op de agenda worden

¹ De Troika wordt gevormd door drie EU-landen: de landen van de huidige, vorige en komende voorzitter van de EU.

gezet. Ook de geluidsbelasting rondom luchthavens is een onderwerp wat zich leent voor een internationale aanpak. Ondanks dat deze onderwerpen in een aantal EU-lidstaten weerstand oproept, zal Nederland hieraan toch een hoge prioriteit geven, omdat zo concurrentievervalsing binnen de EU voorkomen kan worden. Ook de voorbereiding van mogelijke onderhandelingen tussen de EU en de VS zal onder het Nederlandse voorzitterschap worden voortgezet. Voor Nederland is het daarbij van groot belang dat de verworvenheden van het «open skies» verdrag tussen Nederland en de VS niet worden aangetast.

Infrastructuur

In augustus 1996 is het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet voor Schiphol aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken 1995–1996, 23 552, nr. 61). In het aanwijzingsbesluit worden onder meer vastgesteld de begrenzing van het luchtvaartterrein, de geluidszones, de voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein en de schaderegelingen. Vanaf het moment van vaststelling van het aanwijzingsbesluit moeten de geluidszones worden gehandhaafd met in de Luchtvaartwet opgenomen instrumenten: het gebruiksplan en het handhavingvoorschrift.

Om de in het aanwijzingsbesluit opgenomen schaderegelingen uit te voeren, wordt onderzocht of het mogelijk is één loket in te stellen waar men terecht kan met claims ten gevolge van de uitbreiding van Schiphol (planschade dan wel nadeelcompensatie). De bedoeling is om voor zowel burgers als betrokken overheden tot een duidelijke en eenvoudige procedure voor de afhandeling van schade te komen.

Begin 1996 heeft de goedgekeurde PKB Schiphol ter inzage gelegen en kon tegen besluiten in de PKB Schiphol beroep worden aangetekend. Vervolgens wordt voor de ingediende beroepschriften tegen de PKB Schiphol een verweerschrift voorbereid.

Het certificeren van luchtvaartterreinen is inmiddels gestart. Dit betekent dat niet alleen eisen worden gesteld aan de inrichting en uitrusting van luchtvaartterreinen, maar ook aan de organisatie en de bedrijfsvoering op die terreinen. Dit zal voor zowel de Rijksluchtvaartdienst als voor de exploitanten van luchtvaartterreinen meer tijd vergen dan voorheen. De certificatieregeling zelf, welke als referentiekader moet dienen voor de certificering, is nagenoeg afgerond. Voor de certificatie van Schiphol is zowel door de Rijksluchtvaartdienst als door de luchthaven een plan van aanpak opgesteld. De uiteindelijke afgifte van een certificaat wordt in 1998 voorzien. De wettelijke basis van certificatie wordt in de herziening van de Luchtvaartwet opgenomen.

Tijdens de behandeling van de PKB Schiphol in juni 1995 heeft de regering besloten dat er een onderzoek moet worden uitgevoerd naar de gezondheidseffecten van geluidshinder veroorzaakt door vluchten tussen 6.00 en 7.00 uur 's morgens.

Daarnaast dient een onderzoek te worden gedaan naar de effecten op de positie van Schiphol als mainport wanneer het nachtrecht tussen 6.00 en 7.00 uur langer dan 3 jaar zou blijven gelden. De onderzoeken zullen begin 1998 afgerond worden, waarna de regering aan het Parlement over de uitkomsten ervan zal rapporteren.

In 1995 zijn de voorbereidingen voor de tweede fase van de isolatie van woningen rond Schiphol gestart. Om de uitvoeringsactiviteiten bij de isolatie van woningen van Verkeer en Waterstaat naar Amsterdam Airport Schiphol (A.A.S.) uit te plaatsen, is eind 1995 een intentieverklaring

getekend. Deze heeft tot doel om te komen tot een nader in te vullen samenwerkingsverband tussen Verkeer en Waterstaat en A.A.S. waarbij het management van de uitvoeringsorganisatie berust bij A.A.S. In 1996 wordt een algemeen voorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet ingediend om de uitvoeringsverantwoordelijkheid voor geluidsisolatie neer te leggen bij luchthavenexploitanten.

Voorjaar 1997 worden de voorbereidingswerkzaamheden voor isolatie van de eerste serie afgerond en eind 1997 zal met daadwerkelijke isolatie van die woningen worden begonnen. In 1997 wordt ook gestart met de voorbereiding van de in 1998 te isoleren woningen.

Veiligheid

Externe veiligheid

De externe veiligheidszones voor Schiphol zijn nog niet formeel vastgesteld. Na het definitief van kracht worden van de aanwijzing kan ook de definitieve externe veiligheidszone worden vastgesteld. In aansluiting hierop zal een programma worden ontwikkeld voor de implementatie van het voor Schiphol geldende externe veiligheidsbeleid. De externe veiligheidszone is in te delen in een zone in ruime en in engere zin. Het externe veiligheidsbeleid is erop gericht dat binnen de externe veiligheidszone in ruime en in engere zin er een bouwverbod geldt en dat de vestiging van nieuwe bedrijven in beide zones niet toegestaan is. Daarnaast is het externe veiligheidsbeleid erop gericht dat in 2015 geen bewoonde woningen meer binnen de externe veiligheidszone in engere zin aanwezig zijn. De bestaande bedrijven binnen de veiligheidszone in engere zin mogen blijven mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen.

Op dit moment wordt gewerkt aan het externe veiligheidsbeleid voor regionale luchthavens in het kader van het Algemeen Beoordelingskader Externe Veiligheid Luchthavens (ABEL). Dit externe veiligheidsbeleid voor regionale luchthavens zal worden vastgelegd in een Kadernota externe veiligheid regionale luchthavens. De Kadernota zal naar verwachting in 1997 door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Onderdeel van de werkzaamheden is de ontwikkeling van een berekeningsmodel voor regionale luchthavens. Het voor Schiphol ontwikkelde berekeningsmodel bleek namelijk niet zonder meer geschikt voor de regionale luchthavens. Tevens zal in het kader van ABEL de wettelijke basis van het externe veiligheidsbeleid worden bepaald.

Luchtverkeersbeveiliging

In het EU-witboek staan doelstellingen geformuleerd voor de organisatorische vormgeving van de luchtverkeersbeveiliging in Europa. Ook de toekomstige rol van de Europese Unie bij die van Eurocontrol komt hierbij aan de orde. Het voorzitterschap van Nederland in de eerste helft van 1997 zal zich erop concentreren om in het verlengde van INSTAR (institutional arrangement) en het EU-witboek de luchtruimtestructuurverbetering institutioneel mogelijk te maken.

De LVB-dienstverlening op de regionale velden blijft gericht op minder kosten en meer opbrengsten. De LVB-organisatie gaat doelmatiger werken. Het tarievenbeleid, dat de LVB-tekorten en de levensvatbaarheid van de regionale luchthavens bepaalt, moet geleidelijk voor een hogere kostendekking zorgen.

De aansturing van de LVB-organisatie zal op diverse punten worden verbeterd om de scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering meer gestalte te geven. Dit is uitgewerkt in een plan van aanpak in projectvorm dat moet leiden tot de noodzakelijk aanpassingen. Een onderdeel van het project is de opstelling van een samenhangend beleidskader luchtverkeersbeveiligingsbeleid dat eind 1996 in een nota aan de Kamer zal worden aangeboden. Daarnaast zal worden gewerkt aan een kwaliteitszorgsysteem waarvan de afronding is voorzien in 1998. Tenslotte zal de LVB ook intern aan een aantal verbeteringen werken. Hierbij kan gedacht worden aan het opzetten van prestatie-indicatoren.

Luchtvaartuigen

Er bestaat in de samenleving een toenemende zorg over het veiligheidsniveau van bezoekende buitenlandse luchtvaartmaatschappijen (risky carriers). In de notitie «Risky carriers», die eind 1995 aan de Kamer werd aangeboden (Kamerstukken 1994–1995, 24 400, nr. 26), wordt aangegeven dat de enige structurele oplossing voor dit probleem een aanpak bij de bron is, dat wil zeggen de kwaliteit van het veiligheidstoezicht door de luchtvaartautoriteiten in de landen van herkomst.

Hiertoe is vorig jaar in ICAO-verband een actieprogramma opgesteld. Dit actieprogramma wordt aangegeven in de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (Kamerstukken 1995–1996, 24 804, nr. 1–2). In Europees verband wordt hard gewerkt aan het opzetten van een signaleringssysteem tussen de lidstaten voor «verdachte maatschappijen» uit derde landen. Een mogelijke maatregel is de opzet van een taskforce voor de uitvoering van platform-controles bij gereede vermoedens van onveilige situaties. Particulieren en bedrijven zullen de mogelijkheid krijgen om meldingen te doen als zich mogelijk onveilige situaties voordoen.

Onderzoek

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de technisch-wetenschappelijke kennisinfrastructuur ten dienste van de Nederlandse luchtvaartsector. Onderzoek maakt een integraal deel uit van de beleidsontwikkeling en beleidsevaluatie. Er wordt op het gebied van technologie, economie en milieu onderzoek gedaan. Technologisch onderzoek richt zich op materiaaleigenschappen van vliegtuigen en navigatiesystemen. Economisch onderzoek richt zich op kennis van de ontwikkeling van het lucht(vracht)verkeer en de verhouding met andere vervoerswijzen. Milieu-onderzoek richt zich onder meer op de milieueffecten van luchtvaart en modelontwikkeling op het gebied van geluidhinder.

Door het faillissement van Fokker is het karakter van de Nederlandse luchtvaartsector veranderd, waardoor de behoefte aan kennis dan wel kennis-infrastructuur verder verschuift van vliegtuigontwikkeling naar vliegtuiggebruik. In de voorliggende periode zal, in nauw overleg met de medesubsidiërende departementen en de sector, worden gewerkt aan een herpositionering van bijvoorbeeld het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en het daar uit te voeren onderzoekprogramma.

3.3. Zeescheepvaart

3.3.1. Huidige ontwikkelingen

Zeescheepvaartbeleid

Om het Nederlandse vestigingsklimaat voor zeescheepvaartondernemingen te verbeteren, is per 1 januari 1996 in de winstbelasting een

keuzemogelijkheid opgenomen voor het vaststellen van de winstgrondslag aan de hand van het geëxploiteerde netto tonnage. Daarnaast is de fiscale faciliteit voor zeevarenden verdubbeld, waardoor de arbeidskosten met ongeveer 30% verminderen. Verder is de experimentprocedure uit het Bemanningseisenbesluit (BEB, Stb. 1991, nr. 614) gewijzigd, waardoor het niet langer nodig is om bij het aanvragen van een bemanningsexperiment uit te gaan van een in het BEB omschreven model. Hierdoor wordt een grotere flexibiliteit gecreëerd bij het bemannen van schepen. De Zeevaartbemanningwet, die eind 1996 voor behandeling aan het parlement wordt gezonden, zal dit BEB (inclusief experimentprocedure) definitief vervangen.

Door deze maatregelen is een groot aantal schepen ingevlagd, waardoor natuurlijk ook de werkgelegenheid onder Nederlandse vlag toegenomen is. Bovendien krijgen steeds meer buitenlandse bedrijven belangstelling voor het opzetten van een vestiging in Nederland.

Nederland waardeert het dat ook de Europese Commissie het initiatief heeft genomen voor een nieuwe maritieme strategie. De «white paper» van de Europese Commissie legt daarbij de nadruk op het zoeken naar mogelijkheden om de concurrentiepositie van de EU-scheepvaart te versterken. Nederland onderschrijft dat het gewenst is op dit terrein te streven naar gemeenschappelijk beleid.

Nationaal Zeehavenbeleid

In het begin van 1996 is de «Regeling Haveninterne Projecten» (Stb. 1996, nr. 44) van kracht geworden. Om de uitvoering van haveninterne projecten te versnellen, geeft het Rijk financiële bijdragen. In 1996 is hiervoor f 20 mln. per jaar beschikbaar, in 1997 en 1998 f 40 mln. per jaar en vanaf 1999 weer f 20 mln., uit middelen die op basis van het regeerakkoord bestemd zijn voor beleidsintensiveringen. Deze gelden zullen vooral gaan naar de Amsterdamse en Rotterdamse havengebieden.

In 1996 is een bijdrage toegezegd voor projecten als: 2000-Short, het samenwerkingsverband Rotterdam Vlissingen (ESM), de Passagiers-terminal Amsterdam, Westpoint en Westpoort-West eerste fase.

Kustvaart

Shortsea shipping (een internationale term voor kustvaart waarbij het accent meer ligt op lijndiensten van containers en van vaste laadeenheden) is een goed wapen in de strijd tegen congestie en milieuvervuiling. Om dit wapen effectief te gebruiken, moeten de concurrentievoorwaarden gelijk zijn aan die van landvervoer. Daarom worden de verschillen in procedures en afhandeling van documenten weggenomen en de samenwerking binnen de multimodale keten bevorderd.

Het shortsea vervoer krijgt een duidelijke stimulans door de realisatie van de eerste fase van de «2000-Short terminal» in Rotterdam. Dit project richt zich op het tot stand komen van een terminal voor het afhandelen van shortsea shipping. De «2000-Short terminal» zal de marktpositie van Rotterdam in de shortsea containermarkt versterken. De tweede fase van de terminal zal eind 1996 van start gaan. Het Rijk draagt bij aan dit project via de zogenaamde regeling Haveninterne projecten.

In Europees verband is Nederland nauw betrokken bij de uitvoering van een op de shortsea sector gericht actieprogramma van de Europese Commissie. Daarnaast is er sprake van meer gerichte samenwerking, bijvoorbeeld tussen de havengemeenschappen van Rotterdam en Bilbao.

Veiligheid en milieu

Binnen de maritieme sector is het milieubeleid gericht op de vermindering van lozingen in het mariene milieu en de luchtverontreiniging door de scheepvaart. In 1997 zal een nieuwe versie van het Milieubeleidsplan voor de scheepvaart (MBS) aan het parlement worden aangeboden. Dit MBS II is ten opzichte van het vigerende MBS I verbreed door opname daarin van milieu-aspecten van de binnenvaart naast die van de zeescheepvaart. Daarnaast wordt in het MBS II een belangrijk accent gelegd op de naleving en handhaving van internationale voorschriften.

Vanwege het internationale karakter van de zeescheepvaart wordt het nationale milieubeleid verder uitgedragen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Naleving en handhaving van internationale voorschriften komen hier, maar ook in EU-verband, zeker aan de orde. Ook de veiligheid van roll-on roll-off passagierschepen heeft veel aandacht gevraagd. Nederland heeft in de veiligheidsdiscussie steeds uitgedragen dat meer aandacht besteed moet worden aan de rol van de menselijke factor bij ongevallen. In dit kader is bereikt dat de International Safety Management Code (ISM-code) voor passagierschepen versneld van kracht is geworden. De ISM-code dwingt reders de bedrijfsvoering onder de loop te nemen en goede procedures vast te stellen opdat menselijke fouten zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden.

Inspectie

De afgelopen jaren is gebleken dat enkele landen, aangesloten bij het Memorandum of Understanding on Port State Control (MOU) hun inspanningsverplichtingen inzake havenstaatcontrole onvoldoende nakomen. Mede daarom zijn de onder de MOU gemaakte afspraken als bindend opgenomen in EU-wetgeving (EU-richtlijn). Ook de IMO kent een resolutie met uitgebreide aanbevelingen over de bij de havenstaatcontrole in acht te nemen procedures. Deze drie grotendeels met elkaar overeenstemmende instrumenten worden geïmplementeerd in de nieuwe nationale Wet havenstaatcontrole die waarschijnlijk eind 1997 in werking zal treden.

3.3.2. Beleidsaccenten 1997

Internationaal

Naar verwachting zullen de beleidsvoornemens van de Europese Commissie inzake het communautaire zeescheepvaartbeleid onder het Nederlandse EU-voorzitterschap concreet ingevuld worden. Nederland zal in internationaal verband werken aan een sterke concurrentiepositie van de maritieme sector, en aan een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. Nederland zal zich via bilateraal overleg en via de multilaterale kaders (EU, Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling en World trade organisation) blijven inspannen om de internationale scheepvaart verder te liberaliseren en protectionisme, zoals bijvoorbeeld ladingreserveringspraktijken, bestrijden. Ook de mogelijkheden voor het verwerven van lading op de internationale zeevervoermarkt moet groter worden.

Veel hangt af van internationale samenwerking en inspanning. In 1996 is het bilaterale scheepvaartverdrag met Letland ondertekend. Er zijn bijeenkomsten inzake maritieme aangelegenheden met de Russische Federatie, Estland, Letland, Litouwen, Maleisië en Indonesië. Nederland zal, ondermeer door het medefinancieren van seminars over opsporing en

redding, facilitatie en port management trainingen, de samenwerking met maritieme ontwikkelingslanden verbeteren.

In IMO-verband zal Nederland streven naar internationale afspraken over het gebruik van Electronic Data Interchange (EDI) en procedures voor verstekelingen. Bovendien zal een aanvang worden gemaakt met het opstellen van IMO-regels voor de internationale aanpak van illegaal drugtransport aan boord van schepen.

Zeescheepvaart

Het doel van het zeescheepvaartbeleid is duurzame toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren door maritieme activiteiten in Nederland te behouden of uit te breiden. Om het vestigingsklimaat te verbeteren worden naast de al genomen fiscale maatregelen, nu ook maatregelen uitgewerkt om de maritieme infrastructuur te verbeteren. De maatregelen uit de Nota Zeescheepvaartbeleid (Kamerstukken 1994–1995, 24 165) scheppen de mogelijkheden voor een gezonde economische ontwikkeling. Daarnaast wordt een flankerend beleid ontwikkeld om bedrijven te ondersteunen bij het actief inspelen op de nieuwe mogelijkheden. Dit flankerend beleid richt zich vooral op het stimuleren en faciliteren van ontwikkelingen, zoals:

- nautisch onderwijs beter laten aansluiten op de arbeidsmarkt;
- het versterken van de strategische oriëntatie;
- meer innovatie en
- een betere bedrijfsvoering.

In 1996 is hiervoor een aantal onderzoeken gestart zoals een arbeidsmarktonderzoek ten behoeve van de afstemming tussen vraag en aanbod van kennis en kunde voor rederijen en ontwikkeling van een strategisch perspectief voor de zee-riviervaart. Verder wordt de oprichting van een «Centrum Maritiem Land» voorbereid en wordt de ontwikkeling en invoering van integrale managementsystemen gestimuleerd.

Voor de evaluatie van de maatregelen van het nieuwe zeescheepvaartbeleid is een monitoringsysteem opgezet, waardoor het mogelijk wordt de beleidsindicatoren (zoals werkgelegenheid, aantallen schepen en aantallen maritieme bedrijven) ieder jaar te meten.

Concurrentiepositie zeehavens

Het imago van de Nederlandse havens is op het gebied van prijs/kwaliteitsverhouding duidelijk verbeterd. De kwaliteit van de Nederlandse havens is goed; daarnaast wordt hard gewerkt aan de kosten en dus prijzen in de Nederlandse havens. Door tweede-lijns knooppunten voor rail en binnenvaart uit te breiden, is ook de afwikkeling van goederenstromen naar het achterland verbeterd.

Reconstructie en uitbreiding van havengebieden is in volle gang met projecten als:

- de ontwikkeling van de Noordwest-hoek van de Maasvlakte en van Vlissingen;
- herstructurering van het Eem/Waalhavengebied en de voorhaven van IJmuiden en
- modernisering van de passagiersterminal Amsterdam en de aanleg van Westpoort-west.

Door de realisatie van deze en andere haveninterne projecten wordt de ruimtebehoefte voorlopig gedekt.

Om gelijke concurrentiekansen te scheppen, spant Nederland zich in om in Noordwest-Europees verband afspraken te maken met België/Vlaanderen (Antwerpen/Zeebrugge) en Duitsland (Bremen/Hamburg) over

harmonisatie van regelgeving en handhaving. De Europese richtsnoeren voor steunverlening en mededinging, en de Europese regels over (arbeids)veiligheid en milieu zijn hierbij medebepalend. De prioriteit wordt gelegd bij het niet al te groot laten worden van de verschillen tussen de buurlanden.

Kustvaart

Voor de promotie van kustvaart komt eind 1996 een allesomvattend communicatieplan met daarnaast nog speciale aandacht per vaargebied.

Nieuwe technieken die de snelheid van laden en lossen en van de schepen zelf vergroten, worden gestimuleerd. Ook van de nieuwste ontwikkelingen in de informatietechnologie (o.a. de elektronische snelweg, EDI) zal de kustvaart verder gebruik maken.

De samenwerking tussen havendiensten uit land van herkomst- en bestemming op het gebied van procedures en EDI-toepassingen, begint zijn vruchten af te werpen. Hetzelfde geldt voor de samenwerking tussen het Nederlandse en buitenlandse (haven)bedrijfsleven inzake havenaanloop, overslag en natransport.

De verbetering van kustvaart-faciliteiten in Oost- en Zuid-Europese havens, samen met de harmonisatie en vereenvoudiging van administratieve afhandeling in die havens, is een stimulans voor de kustvaart.

Scheepsveiligheid en veiligheidsmanagement

De ISM-code voor passagierschepen is versneld ingevoerd. De ISM-code voor tankers, bulkcarriers en de overige passagierschepen zal naar verwachting in 1998 en voor de rest van de vloot in 2002 ingevoerd worden.

Naar aanleiding van de resultaten van de SOLAS Conferentie 1996 hebben een aantal Noord-West Europese landen, waaronder Nederland, inmiddels een regionaal verdrag gesloten over hoger te stellen stabiliteits-eisen.

Op 1 februari 1997 treedt het herziene Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW 1978, Tractatenblad 1981, nr. 144) in werking. Een plan voor nationale implementatie is opgesteld. De inwerkingtreding van het STCW is afhankelijk van toetreding en ratificatie door tenminste 15 staten.

Het MOU is aan de EG-richtlijn inzake havenstaatcontrole aangepast. De aanpassing van dit MOU aan de nieuwe IMO-procedure voor havenstaatcontrole wordt in 1997 afgerond. De implementatie van de EG-richtlijn inzake havenstaatcontrole zal naar verwachting in 1997 geschieden in de nationale Wet Havenstaatcontrole .

De ministeriële regeling ter implementatie van de EG-richtlijn inzake normen voor klassebureau's is afgerond. In de periode tot 1998 zal op basis hiervan hernieuwde erkenning en autorisatie van de klassebureau's plaatsvinden om namens de overheid op te treden.

Scheepvaartverkeer

Naar verwachting zal de IMO de zogenoemde diepwaterroute op de Noordzee in 1997 aanwijzen als verplichte route voor grotere tanksche-

pen. Mede om de naleving van deze verplichting te bevorderen blijft Nederland streven naar een spoedige invoering van transponders op dergelijke tankschepen.

Verkeersbegeleidende systemen en informatie(-verwerkende) systemen worden gaandeweg aangepast aan de laatste technologische ontwikkelingen. Daarbij wordt gestreefd naar een goede uitwisseling van informatie tussen systemen onderling, ook in grensoverschrijdend verband.

In 1997 moet een besluit genomen worden over continuering van de bestaande overeenkomst met de bergingsindustrie over de inzet van een bergingsvaartuig in het noordelijk deel van het Nederlands Continentaal Plat. Een evaluatie over de periode 1995–1997 zal mede de grondslag voor die besluitvorming vormen.

De Commissie Frissen is in 1995 ingesteld met als opdracht de gewijzigde Scheepvaartverkeerswet en Loodsenwet (Stb. 1994, nr. 584) te evalueren. In 1997 zal deze commissie een advies uitbrengen dat de basis kan zijn voor het toekomstige beleid voor het loodsen van zeeschepen.

Milieu

De komende periode zal het MBS II uitgewerkt en uitgevoerd worden. Mede door EU-voorschriften zal de problematiek van de afgifte van afvalstoffen en de handhaving van lozingsvoorschriften een belangrijk onderwerp van beleidsontwikkeling blijven.

In het Strategisch Plan van Aanpak Naleving lozingregels Noordzee (SPAN, wordt onderdeel van het MBS II) worden, vanuit de ketenbenadering¹ bestuurlijke en strafrechtelijke instrumenten ontwikkeld of verfijnd. Internationaal is het streven om luchtvervuiling door de scheepvaart terug te dringen, onder meer door verscherpte kwaliteitseisen aan scheepsbrandstoffen. Als onderdeel van het streven naar het terugdringen van illegale lozingen door de scheepvaart wordt het gevoerde beleid voor (de financiering van) havenontvangstinstallaties heroverwogen.

Immers, hoe meer afvalstoffen worden afgegeven aan de havenontvangstinstallaties, hoe minder afvalstoffen op zee zullen worden geloosd.

Ook in IMO-verband wordt hard aan een beter milieu gewerkt. Procedures voor de categorisering van schadelijke stoffen en toegestane lozingsniveau's van milieuschadelijke stoffen worden flink aangescherpt. Het gaat hier om de verdere aanscherping van de emissienormstelling voor schepen (onder andere CO₂).

4. WATER

4.1. Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden (nationaal)

4.1.1. Huidige ontwikkelingen

Bij de bestrijding van de verontreiniging van het oppervlaktewater zijn de industriële en communale lozingen (lozingen van stedelijk afvalwater) verder teruggedrongen. De actieprogramma's voor Rijn en Noordzee hebben hieraan bijgedragen. In 1995 realiseerden de waterkwaliteitsbeheerders 75% fosfaatverwijdering op rioolwaterzuiveringsinrichtingen. De vermindering van de nutriëntenaanvoer vanuit de landbouw en in een aantal gevallen de stikstofverwijdering op rioolwaterzuiveringsinrichtingen blijft echter een zaak van langere adem.

¹ In de ketenbenadering wordt het beleidsproces als een cyclisch proces gezien. De beleidsontwikkeling, regelgeving, uitvoering, handhaving en organisatie worden hierbij als schakels in een keten gezien, die in onderlinge samenhang dienen te worden gezien.

Aan de inrichtingsaspecten van het waterbeheer wordt steeds meer aandacht besteed. Waar mogelijk wordt afgestemd op de natuurfunctie van de watersystemen. De aanpak tegen verdroging komt op diverse plaatsen op gang. De subsidieregeling (met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij) gebiedsgerichte bestrijding verdroging (Gebeve) begint vruchten af te werpen. De oplossing voor de eventueel optredende vernattingschade in de landbouw speelt hierbij een belangrijke rol.

De integratie van het waterbeheer in bestuurlijke zin, veelal gepaard met een schaalvergroting van het kwantiteitsbeheer, wordt verder voortgezet. In Groningen, Friesland, Overijssel en Flevoland bestaan concrete plannen voor een verdere concentratie van waterschappen rond het jaar 2000.

Eind 1994 startte het proces van het opstellen van de vierde Nota Waterhuishouding. Het ontwerp van deze nota zal eind 1997 verschijnen. Gezorgd is dat zowel betrokken overheden als de doelgroepen hun inbreng in het tot stand te brengen beleid kunnen hebben.

4.1.2. Beleidslijn 1997–2001

Vierde Nota Waterhuishouding

Sinds het najaar van 1994 wordt gewerkt aan de totstandkoming van de vierde Nota Waterhuishouding (NW4). De notitie Ruimte voor water is één van de eerste tussenprodukten die verschenen is. De notitie geeft aanzetten tot discussie over het waterbeleid voor de toekomst. Op basis hiervan is met de diverse doelgroepen en de bij het waterbeheer betrokken overheden van gedachten gewisseld over de inhoud die de vierde Nota Waterhuishouding dient te krijgen. Bij de verdere uitwerking wordt aan de relatie tussen het waterbeleid en de beleidsterreinen ruimtelijke ordening, milieubeheer, landbouw, natuurbeheer en verkeer en vervoer extra aandacht besteed. Met gebruikmaking van de resultaten van de discussie en de uitkomsten van het project Watersysteemverkenningen wordt dit najaar een eerste ruwbouwnotitie NW4 opgesteld. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze de uitvoering van het vigerende waterbeleid versterkt kan worden.

In de tweede helft van 1997 verschijnt het ontwerp NW4. Na de vereiste inspraak wordt de regeringsbeslissing in het voorjaar 1998 aan het Parlement aangeboden.

Accenten in de periode 1997–2001

Naast accenten gelegd bij de waterbodempromblematiek en de aanpak van de verdroging in gebieden met een natuurfunctie vraagt de problematiek van de diffuse bronnen nadrukkelijk om aandacht. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld aangroeiwerende verf op schepen, emissies van mest en bestrijdingsmiddelen van landbouwpercelen of bestrijdingsmiddelen gebruikt in het openbaar groen, uitlaatgassen van vrachtverkeer, corrosie van materialen die aan de buitenlucht zijn blootgesteld, etc. Het beleid gericht op het herstel van de inrichting van watersystemen en het vanuit het waterbeheer condities scheppen voor natuurontwikkeling moet worden voortgezet. Hierbij krijgt de herinrichting van de uiterwaarden prioriteit. Deze herinrichting levert tevens een bijdrage aan de beheersing van de Maatgevende Hoogwaterstanden (MHW's).

Waterbodemproblematiek

De eerste zorg is de aanleg van voldoende stortcapaciteit. De bouw van het depot Ketelmeer startte begin 1996; naar verwachting wordt het depot medio 1998 in gebruik genomen. De bouw van het depot Hollandsch Diep is afhankelijk van het tijdstip waarop het bestemmingsplan is aangepast. De ingediende bezwaren tegen de vergunningen voor dit depot zijn van zodanige aard dat met de bouw nog niet kan worden gestart. Verder moet de ruimtelijke-ordeningsprocedure (bestemmingsplan gemeente Willemstad) nog worden afgerond.

Na het gereedkomen van nieuwe stortcapaciteit zal op zo efficiënt mogelijke wijze gestart worden met het saneren van de vervuilde waterbodems. De mogelijkheden hiervoor worden gezien in een parallel aan de voorbereiding van de vierde Nota Waterhuishouding op te stellen 10-jaren scenario waterbodems. Zandafscheiding uit zandige baggerspecie zal op zo kort mogelijke termijn worden geoperationaliseerd. Gedacht wordt aan scheidingsinstallaties nabij de grootschalige stortplaatsen. Praktijkproeven vinden plaats om de haalbaarheid van verwerking van niet-zandige baggerspecie na te gaan. De eindrapportage van het project Ontwikkeling Saneringsprocessen Waterbodems verschijnt in 1997 en is mede een bouwsteen voor de beleidskeuzen die voor de aanpak van de vervuilde waterbodems in de vierde Nota Waterhuishouding worden gemaakt.

Emissiebeleid

De achterstanden in de vergunningverlening in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Stb. 1981, nr. 573) zijn grotendeels weggewerkt. De belangrijkste saneringsdoelstellingen over de puntlozingen zijn bereikt en het gedogen is tot een minimum beperkt. De handhaving krijgt extra aandacht. Gedacht wordt aan controles met een minder routinematig en een meer diepgaand karakter.

In het kader van de WVO vragen de emissies van landbouwbedrijven om extra aandacht. Gestart is met de voorbereiding van algemene regels voor de open teelten. Voor enkele sectoren is gekozen voor individuele vergunningverlening.

De aanpak van de milieuproblematiek van de industrie is door het doelgroepenbeleid sterk veranderd. Bedrijfsmilieuplannen en bedrijfsinterne milieuzorgsystemen zijn belangrijke componenten daarvan. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren zeker nog verder doorzetten en van invloed zijn op zowel vergunningverlening als handhaving.

Diffuse bronnen

Veel aandacht wordt besteed aan het terugdringen van emissies vanuit diffuse bronnen van waterverontreiniging. De waterbeheerders zetten het hun ter beschikking staande instrumentarium, waaronder de WVO, meer en meer in. In een notitie aan de Tweede Kamer is begin 1996 een overzicht gegeven van de aanpak van de diffuse bronnen en is aangekondigd een actieplan diffuse bronnen nader uit te werken in nauwe samenwerking tussen Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten.

Bestrijding verdroging

De beleidsdoelstellingen bij de bestrijding van de verdroging zijn:

- een afname van het areaal¹ verdroogd gebied met 25% in 2000 (t.o.v. 1985) en
- een vermindering van het areaal verdroogd gebied (t.o.v. 1985) met 40% voor het jaar 2010.

¹ De oppervlakte aan natuurgebieden en gebieden met natuurwaarde die door verdroging zijn getroffen.

Het uitvoering geven aan de subsidieregeling gebiedsgerichte bestrijding van de verdroging (Gebeve) stimuleert de bestrijding van de verdroging. In behandeling bij de Tweede Kamer is een verruiming van de bestedingsmogelijkheid van de grondwaterheffing. Hierdoor mogen de opbrengsten ook worden gebruikt voor de bekostiging van onderzoek naar verdroging en stimulering van anti-verdrogingsprojecten.

Het nationaal onderzoeksprogramma verdroging besteedt aandacht aan de uitvoeringsaspecten, teneinde belemmeringen voor de praktijk zoveel mogelijk weg te nemen. Inmiddels is door het merendeel van de provincies een plan van aanpak opgesteld voor de gebiedsgerichte aanpak van bestrijding van verdroging. Een evaluatie van deze plannen zal dit najaar worden afgerond.

Inrichting en herstel watersystemen

De (her)inrichting en het herstel van watersystemen vinden plaats met het oog op het laten voldoen van de watersystemen aan de hun toegekende functies. De ecologische functie is hierbij van zeer groot belang. Vanaf 1990 is, door het met de derde Nota Waterhuishouding ingezette beleid, steeds meer inspanning besteed aan herinrichting en herstel. Maatregelen daarbij zijn de aanleg van vispassages, het herinrichten van watersystemen gericht op natuurontwikkeling, bescherming van eroderende oevers in het benedenrivierengebied, Deltawateren en in het IJsselmeergebied en inrichting van vooroevers, waarbij zowel de recreatiefunctie als de natuur wordt gediend. De maatregelen vormen belangrijke voorwaarden om ecologisch herstel van de watersystemen te kunnen bereiken. De beschikbare budgetten maken, dat de beleidsdoelstellingen van de derde Nota Waterhuishouding (Kamerstukken 1989-1990, 21 250) over de herinrichting niet eerder dan omstreeks 2030 kunnen worden bereikt. Door de, door het Kabinet overeengekomen, structurele bezuiniging van f 15 miljoen per jaar worden de minst prioritaire projecten uitgesteld. Dit betekent dat de beleidsdoelstelling daardoor omstreeks 2060 gerealiseerd kan worden. Projecten, die niet kunnen doorgaan betreffen het doorlaatmiddel Veerse Meer, de vooroevers IJsselmeergebied en de ecologische verbindingzones Amsterdam-Rijnkanaal.

Natuur aan het werk

Door de recente ontwikkelingen in het rivierengebied als reactie op het hoogwater van 1995 is de noodzaak ontstaan de natuurontwikkelingsprojecten in de uiterwaarden versneld tot uitvoering te brengen. Deze noodzaak wordt met name veroorzaakt door de behoefte aan klei en zand voor de rivierdijkversterking waarbij de klei vooral door de uiterwaarden geleverd zal moeten worden.

De herinrichting van de uiterwaarden kan een belangrijke bijdrage leveren aan de beheersing van de MHW's. In de oorspronkelijke opvatting diende natuurontwikkeling MHW-neutraal te zijn. Inmiddels heerst de gedachte dat natuurontwikkeling een bijdrage dient te leveren aan het scheppen van MHW-ruimte. Met behulp van het instrumentarium van de Integrale Verkenning Rijntakken (IVR) zal in de vierde Nota Waterhuishouding worden aangegeven welke mogelijkheden deze aanpak biedt en in welke mate een en ander zal kunnen worden benut.

Bij de herinrichting van de uiterwaarden wordt samengewerkt met het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. De doelstelling voor de herinrichting was 5000 ha, te realiseren tussen 2010 en 2015. Omdat de dijkversterking in 2000 afgerond moet zijn is de doelstelling voor de herinrichting van de uiterwaarden nu gewijzigd in 5000 ha gereed in 2000.

Noordzee

Het beleid over het landelijke waterhuishoudkundige hoofdsysteem werkt in sterke mate door op de Noordzee. Dit betreft met name het verder terugdringen van emissies van industrie, de stedelijke lozingen en de emissies van diffuse bronnen. Een belangrijke richtinggevende doelstelling betreffende een schone Noordzee is de afspraak tijdens de laatste ministerconferentie voor de Noordzee. Het gaat hierbij om het, binnen één generatie (25 jaar), terugbrengen van de belasting met schadelijke stoffen tot concentraties in het mariene milieu die vrijwel overeenkomen met de achtergrondwaarden voor natuurlijk voorkomende stoffen en tot vrijwel nul voor concentraties van antropogene (synthetische) stoffen. Belangrijke aandachtspunten blijven de emissies vanuit de landbouw van zowel nutriënten als van bestrijdingsmiddelen.

Steeds meer wordt ook internationaal aandacht gegeven aan de bescherming van kwetsbare gebieden met belangrijke natuurwaarden en aan de bescherming van in de Noordzee voorkomende habitats. De beïnvloeding door gebruiksfuncties als scheepvaart, visserij en recreatie speelt hierbij een belangrijke rol. Instrumenten die kunnen worden gebruikt om een dergelijke bescherming te realiseren zijn zonerings- en aanpassing van beheersregels. Speciale aandacht hierbij verdient de koppeling tussen de economische en de ecologische belangen. De te houden interim Ministersbijeenkomst op 12 en 13 maart 1997 in het kader van het Noordzee-verdrag zal hieraan een goede bijdrage kunnen leveren.

Beheer en onderhoud natte hoofdinfrastructuur

De verhoging van de onderhoudsbudgetten zorgt voor het geleidelijk inlopen van de onderhoudsachterstanden en het hiermee in 2010 realiseren van de beleidsdoelen. Uitzondering hierop is het pakket maatregelen gericht op herstel en inrichting van de watersystemen (zie Natuur aan het werk). Tevens zal een aantal oevers, die onderdeel vormen van het oorspronkelijk herstelprogramma én tevens een wezenlijke functie vervullen in het kader van de functie «transport», moeten worden aangepast ten laste van het onderhoudsbudget Rijkswateren (zeker stellen van de transportfunctie).

De verdeling van het beschikbaar onderhoudsbudget wordt vanaf begrotingsjaar 1996 gebaseerd op uniforme prioriteitstelling van maatregelen op het niveau van watersysteemdelen, zoals opgenomen in de (regionale) beheersplannen-nat (BPN's). De prioriteitstelling is daarbij gebaseerd op de na te streven functies van deze watersysteemdelen. De hoofdlijnen van deze prioriteitstelling, de te bereiken of te handhaven functies, de te treffen maatregelen en de daarmee gemoeide kosten zullen worden verwoord in het Beheersplan Rijkswateren 1997-2000 dat eind 1996 gereed zal komen.

Decentralisatie beheer en onderhoud (Brokx-nat)

Van alle objecten die in het kader van de decentralisatie van rijkstaken zijn aangemerkt voor overdracht van beheer en onderhoud aan een lagere overheid is, gemeten op 1 juli 1995, inmiddels circa 65% gerealiseerd.

De verwachting is dat, uitgezonderd de Brabants-Limburgse kanalen, de onderhandelingen over de overdracht voor de nog resterende objecten in de periode 1996-2000 met succes kunnen worden afgerond.

Aan de hand van het eindoverzicht zal worden bezien of de objecten waarover via onderhandeling geen overeenstemming werd bereikt alsnog bij wet worden overgedragen.

De benodigde fondsen zullen telkenmale nadat (principe)overeenstemming tussen betrokken partijen is bereikt vanuit de relevante werkartikelen van het Infrastructuurfonds respectievelijk de begroting van Verkeer en

Waterstaat worden overgeheveld. Het voornemen is om de betalingsverplichtingen conform de daarvoor overeengekomen regeling (rapport Brox-nat) binnen de bestaande jaarbudgetten op de betrokken werkartikelen via een éénmalige bijdrage af te kopen.

Onderzoek

Een belangrijke basis voor het waterbeheer vormt het onderzoek. Nu de uitvoering van het beleid voorop staat is, met het oog op de effectiviteit van de uitvoering, onderbouwing van te nemen maatregelen van groot belang. Om de juiste keuzen te kunnen maken is onderbouwing nodig, gebaseerd op kennis van de watersystemen en de effecten van invloeden daarop. Aangrijpingspunten voor het onderzoek vormen de doelen waar het waterbeheer zich op richt, met het oog op de geformuleerde maatschappelijke belangen.

Van primair belang daarvoor is onderzoek op de volgende terreinen:

- *bescherming tegen verontreiniging*; hierbij gaat het om de prioriteitstelling bij de sanering (lozingen van verontreinigende en eutrofiërende stoffen, waterbodems). Bij de verspreiding van verontreiniging vereist de prioriteitstelling een toenemende mate van gedetailleerd inzicht in de te bereiken effecten. Bij de aanpak van de emissiebronnen is de aandacht sterk gericht op preventie, de toepassing van schone technologieën en het terugdringen van emissies van diffuse bronnen.
- *inrichting en herstel*; voortzetting van het beheer gericht op een duurzaam gebruik van watersystemen. Vergelijkende ecosysteemstudies worden uitgevoerd, waarbij voor de Noordzee, de estuaria en de grote wateren wordt afgestemd op onderzoek en ontwikkelingen in Europees verband. Gedurfde nieuwe wegen moeten worden verkend, waarbij de benodigde vernieuwing en verdieping plaats vinden op ogenschijnlijk vertrouwde terreinen. Morfologie bijvoorbeeld stond vroeger centraal bij regulering en bochtafsnijdingen. Nu vergt herinrichting van riviergebieden en de uitvoering van baggerwerkzaamheden een kennis van de morfologie die in beperkte mate beschikbaar is.
- *geleiding gebruik*; onderzoek moet worden voortgezet naar de bestrijding van de verdroging en de verbetering van de scheepvaartfunctie van de watersystemen in relatie tot de inrichting en herstelmaatregelen. Daarbij moet worden vastgesteld welke eisen aan de watersystemen worden gesteld vanuit de verschillende gebruiksfuncties. Inzicht moet worden verkregen in de interacties tussen de verschillende functies en de daaruit voortvloeiende beperkingen voor bepaalde gebruiksmogelijkheden van het water.
- *organisatie en instrumentarium*; een veranderende maatschappij vereist dat het beschikbare instrumentarium voor de uitvoering van het waterbeleid kritisch wordt gezien. Wettelijke regelingen en het financieringsinstrumentarium worden geëvalueerd en eventueel aangepast.

Gezien de hoge investeringen die in het verleden zijn gedaan voor zowel veiligheid als duurzame watersystemen en de aanzienlijke kosten die gemoeid zijn met het in stand houden en verbeteren hiervan is een degelijke onderbouwing van de maatregelen ten aanzien van de watersystemen van evident belang. Verwaarlozing van een dergelijke onderbouwing leidt op de lange termijn tot inefficiënte uitvoering en mogelijk onjuiste keuzen. Het onderzoek met betrekking tot het waterbeheer is dan ook sterk praktijkgericht en kan als toegepast onderzoek worden gekarakteriseerd. Bij de sturing van het onderzoek gericht op de bovengenoemde doelen wordt een duidelijke relatie gelegd met de bestaande beleids-

vragen, de te bereiken mijlpalen en de op te leveren producten. Het onderzoek richt zich op het efficiënt en effectief realiseren van de doelen van het waterbeheer, die voortvloeien uit maatschappelijke belangen zoals scheepvaart, recreatie, drinkwatervoorziening, landbouw, natuur, milieu etc.

Monitoring

Voor een efficiënte en effectieve uitvoering van de diverse beheers-taken, voor een evaluatie van de effecten van maatregelen en de voortgang van het beleid, maar ook voor het signaleren van problemen en het kunnen formuleren van lange termijn doelen vormen monitoringgegevens een essentieel element. Om de sturing van deze monitoring te verbeteren is een bundeling van deze activiteiten gerealiseerd op het artikel 02.41. Naast deze administratieve aanpassing is een proces in gang gezet, monitoring 2000+, om zowel de vraag te kunnen beantwoorden welke gegevens in de toekomst nodig zullen zijn als de vraag op welke wijze deze gegevens het best kunnen worden ingewonnen. Daarbij wordt nagegaan welke nieuwe mogelijkheden moderne technieken zoals remote sensing bieden (zie Hoofdstuk 6 KNMI in deze memorie).

Als gevolg van het verwerken van de resterende regeeraccoord-taakstelling wordt het budget voor monitoring gekort. Nadat door herdefiniëring de consequenties van deze korting in kaart zijn gebracht zal nadere prioritering inzake het totale programma plaatsvinden.

4.1.3. Beleidsaccenten 1997

De uitvoering van het beleid wordt met kracht voortgezet. De in uitvoering genomen aanleg van het depot voor de berging van bagger-specie in het Ketelmeer heeft daarbij een hoge prioriteit.

Het beheer en onderhoud van de natte hoofdinfrastructuur wordt via een integrale benadering afgestemd op de functies van de watersystemen.

Bij het herinrichten van het riviereengebied wordt gelet op natuur-ontwikkeling en het creëren van ruimte voor Maatgevende Hoogwaterstanden.

De mogelijkheden om bij de dijkversterkingen werk met werk te maken zullen worden benut. De middelen voor «Natuur aan het werk» maken dit ook mogelijk.

Bij bezuinigingen wordt de filosofie gevolgd dat aanleg daarvoor eerder in aanmerking komt dan onderhoud. Ook kan niet bezuinigd worden op reeds aangegane (internationale) verplichtingen. Hetzelfde geldt voor de uitvoering van de WVO, omdat de inkomsten daarvoor uit de heffing afkomstig zijn. Alleen het artikel herstel watersystemen (02.38 zie artikelsgewijze toelichting) komt in aanmerking voor de structurele bezuiniging van f 15 miljoen per jaar.

In 1997 verschijnt het ontwerp vierde Nota Waterhuishouding. Daarin staan de resultaten van het project Watersysteemverkenningen. De lijnen voor deze nota worden na open discussie met waterbeheerders en doelgroepen vastgesteld. Speciale aandacht daarbij wordt gegeven aan de samenhang van het waterbeheer met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en milieu.

4.2. Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden (internationaal)

4.2.1. Huidige ontwikkelingen

De internationale opmars van de stroomgebied-aanpak zet gestaag door. De Europese Commissie heeft deze aanpak omarmd, en vóór het einde van 1996 een ontwerp-kaderrichtlijn voor het waterbeleid aangekon-

digd. Nederland kent hieraan tijdens het EU-voorzitterschap begin 1997 hoge prioriteit toe. In oktober 1996 organiseert Nederland, in samenwerking met het Ierse EU-voorzitterschap, een internationale workshop over de problematiek van de diffuse bronnen. De herziening van het Rijnverdrag zal naar verwachting in 1997 haar beslag krijgen tijdens een nieuwe Rijnministersconferentie. Hiermee krijgen de strijd tegen hoogwater en het ecologisch herstel een verdragsbasis.

De inwerkingtreding van de verdragen voor de bescherming van Maas en Schelde wordt nog in 1996 verwacht. De Internationale Maascommissie en de Internationale Scheldec commissie en hun werkgroepen kunnen dan formeel worden geïnstalleerd. In 1997 worden de eerste aanzetten tot actieprogramma's voor Maas en Schelde verwacht. De emissie-inventarisatie en afstemming van meetprogramma's verloopt voorspoedig; gedurende de tweede helft van 1996 zal een waarschuwings- en alarmsysteem voor de Maas proefdraaien.

Verder kan ook het protocol met Duitsland worden uitgevoerd zodat de Permanente Nederlands-Duitse Grenswaterencommissie bevoegd is om over water- en natuurbescherming in het Eems-Dollard-estuarium te overleggen.

De Europese Commissie heeft gelden beschikbaar gesteld voor concrete projecten om hoogwater met name in Nederland te voorkomen. Samen met de andere Rijn- en Maasoeverstaten wordt ernaar gestreefd, maximaal van deze mogelijkheden gebruik te maken.

United Nations Environment Programme (UNEP) heeft eind 1995 een wereldwijd programma ontwikkeld om het mariene milieu tegen schadelijke activiteiten op het land te beschermen. Nederland is bij de uitvoering hiervan intensief betrokken.

De integrale herziening van de wereldwijde Londen Conventie 1972 lijkt minder succesvol te gaan verlopen. Uitbreiding van dit verdrag – nu gericht op het tegengaan van stortingen en verbranden van afvalstoffen op zee – tot een algemeen instrument om het zeemilieu te beschermen, blijkt onvoldoende steun te krijgen.

4.2.2. Beleidslijn 1997–2001

Rijn

De jaren tot 2000 staan in het teken van de uitvoering van de derde fase van het Rijn Actie Plan (RAP). Bij de bestrijding van de verontreiniging zullen die stoffen centraal staan waarvoor de nagestreefde kwaliteitsdoelen in 1992 nog niet zijn bereikt. Verder zullen inrichtingsmaatregelen en de bouw van vistrappen voor het ecologisch herstel een belangrijke plaats krijgen. Tenslotte wordt een programma opgesteld om hoogwater te voorkomen. De uitvoering van dit programma zal vóór 2000 beginnen.

Noordzee

De uitvoering van de besluiten van de vierde Noordzeeministersconferentie krijgt belangrijke aandacht. Het gaat om zaken als:

- vermindering van verontreiniging met (nieuwe) gevaarlijke stoffen;
- de nutriëntenproblematiek;
- verontreiniging door de scheepvaart en
- bescherming van soorten en habitat tegen verstoring van het ecosysteem.

Maas en Schelde

Gestreefd wordt naar het geleidelijk opvoeren van de activiteiten van de Internationale Commissies, waarbij de werkwijze van de Internationale

Rijncommissie model staat. De in 1997 verwachte aanzetten tot actieprogramma's voor beide rivieren zullen in de daaropvolgende jaren verder worden uitgebreid.

Europese Unie

Bij de herziening van de EU-waterwetgeving zullen voor Nederland de stroomgebied-aanpak, integraal waterbeheer, handhaving van een hoog beschermingsniveau en de paralleliteit van bron- en effectgericht beleid (zowel voor punt- als voor diffuse bronnen) als inzet gelden. Voor wat betreft het brongericht beleid zullen de begrippen best available techniques (BAT) en best environmental practice (BEP) per doelgroep nader worden uitgewerkt. Daarbij is zowel voor de EU als voor de OSPAR-Commissie (Oslo en Parijse Commissie) een belangrijke rol weggelegd. Het zwaartepunt van effectgericht beleid zal, gezien de regionale verscheidenheid van de watersystemen, bij de stroomgebieden of delen daarvan moeten liggen.

4.2.3. Beleidsaccenten 1997

Het nieuwe Rijnverdrag zal in 1997 tijdens een Rijnministersconferentie getekend worden; het verdrag treedt dan uiterlijk in het jaar 2000 (wanneer de derde fase van het RAP afloopt) in werking. Nieuwe onderwerpen in het verdrag zijn: het kwantitatief waterbeheer in relatie tot de bescherming tegen hoogwater; verontreiniging door de scheepvaart; en de afstemming tussen ecologische waarden, oeververdediging en vaarwegbeheer. Deze onderwerpen zullen, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het nieuwe verdrag, door de Rijncommissie worden opgepakt. Over de hoogwaterproblematiek zullen in 1996 al enige gezamenlijke onderzoeken worden afgerond.

Na de inwerkingtreding van de verdragen inzake de bescherming van de Maas en de Schelde worden de Internationale Maascommissie en de Internationale Scheldec commissie formeel geïnstalleerd. Gestreefd wordt om in 1997 actieprogramma's voor beide rivieren op te stellen. Daarnaast wordt gestreefd naar coördinatie van het beleid van de Maasoeverstaten met betrekking tot hoogwater.

Voor de interim Ministersbijeenkomst op 12 en 13 maart 1997 in Noorwegen is de Nederlandse inzet, maatregelen af te spreken om een duurzaam gebruik van de Noordzee en het behoud van de biodiversiteit op de Noordzee te waarborgen. De OSPAR-Ministersconferentie in juni 1997 moet leiden tot nadere afspraken om de mariene ecosystemen in respectievelijk de Noordzee en het Noordoost-Atlantische gebied te beschermen.

Tijdens het EU-voorzitterschap zal hoge prioriteit worden gegeven aan de behandeling van de door de Commissie aangekondigde nieuwe kaderrichtlijn water.

De eerste bijeenkomst van partijen bij het verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren (Helsinki, 1992) wordt in de loop van 1997 in Finland verwacht. Nederland neemt zich voor in dit kader actief werkzaam te zijn om ideeën uit te wisselen en richtsnoeren te ontwikkelen teneinde de stroomgebied-aanpak verder te propageren en de MOE (Midden- en Oost-Europese) landen te ondersteunen bij het uitwerken van hun waterbeleid.

4.3. Waterkeren

4.3.1. Huidige ontwikkelingen

Conform het kabinetsbesluit Deltaplan Grote Rivieren zullen de meest urgente werken in 1996 gereedkomen. In 2000 dient het overige dijkversterkingsprogramma te zijn voltooid. Om dit mogelijk te maken is in de Wet op de waterkeringen (Stb. 1996, nr. 8) een versnelling van de procedures voor de waterkeringen opgenomen. Deze wet is op 15 januari 1996 in werking getreden.

Tevens moeten de plannen om de wateroverlast langs de onbedijkte Maas in Limburg te beperken, conform de aanbevelingen van de Commissie Watersnood Maas (Boertien II), worden versneld. Om de kans op overstromingen in het Maasdal te minimaliseren wordt de Maas in Noord- en Midden-Limburg verdiept en wordt de Grensmaas – in combinatie met natuurontwikkeling – verbreed.

Met de beleidslijn «ruimte voor de rivier» (Kamerstukken 1995–1996, 181 065) is een richting ingeslagen voor een duurzame bescherming tegen hoogwater. Deze beleidslijn staat in het winterbed van de grote rivieren in principe geen nieuwe ingrepen toe als die de afvoercapaciteit verminderen of tot potentiële schade bij hoogwater leiden.

In de tweede Kustnota, Kustbalans 1995 (Kamerstukken 1995–1996, 21 136, nr. 22) is geconstateerd dat de in 1990 door regering en Tweede Kamer gekozen beleidslijn «dynamisch handhaven» een effectieve methodiek is om de kustlijn in stand te houden. Op grond van deze conclusie, alsmede de in de nota gepresenteerde vooruitzichten en door deskundigen uitgebrachte adviezen is besloten tot voortzetting van de beleidslijn. Aan de uitvoering van dynamisch handhaven zijn op termijn hogere kosten verbonden dan in 1990 voorzien. Geconstateerd is dat ook op dieper water (beneden 6 à 8 meter) zandverlies optreedt, waardoor het fundament van de kust langzaam wordt ondergraven. Deze zandverliezen worden thans (nog) niet gecompenseerd. Hiermee kan pas een begin worden gemaakt als het onderzoek naar de meest efficiënte uitvoeringswijze is afgerond. De periode 1997–2000 zal worden benut voor het uitvoeren van dit onderzoek en het opstellen van een plan van aanpak voor dynamisch handhaven na 2000 (inclusief de financiële consequenties).

4.3.2. Beleidslijn 1997–2001

De beveiliging van ons land tegen overstroming wordt versneld voortgezet zodat in 2000 de beoogde veiligheid wordt bereikt. De rivierdijkversterkingen worden naar het advies van de eerste commissie Boertien uitgevoerd. De stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg, waarmee de deltaveiligheid wordt bereikt, komt voor het stormseizoen 1997/1998 gereed.

Rijk en provincie Limburg overleggen over de wijze waarop de Maas wordt verruimd. Dit op advies van de Commissie Watersnood Maas. Door de versnelling van het project en de aanwezigheid van verontreinigde grond kan dit niet kostenneutraal worden uitgevoerd. Ten behoeve van de besluitvorming hierover zullen verschillende scenario's worden uitgewerkt.

Het dynamisch handhaven van de kustlijn door het uitvoeren van zandsuppleties wordt voortgezet. Gewerkt wordt aan de meest efficiënte

uitvoering van maatregelen om de zandverliezen op dieper water te compenseren. Tevens wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor dynamisch handhaven na 2000.

Het voortzetten van dynamisch handhaven biedt mogelijkheden voor versterking van geïntegreerd kust(zone)beheer. In de vierde Nota Waterhuishouding wordt de nodige aandacht besteed aan het beschermen tegen water – zee en rivier – en aan relaties tussen waterbeheer en andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en natuurbeheer. Via gebiedsgerichte aanpak krijgt een geïntegreerd kust(zone)beheer een nieuwe impuls. Ook zal de implementatie van de Wet op de waterkering – zoals de toetsing van de waterkeringen – aandacht vragen. Volgens deze wet worden de komende jaren de primaire waterkeringen getoetst aan het wettelijk vereiste veiligheidsniveau.

4.3.3. Beleidsaccenten 1997

In 1997 zal de voortgang van de dijkversterkingen en van de maatregelen in het Maasdal met het oog op de geformuleerde doelstellingen nauwlettend worden gevolgd. Tevens worden de actiepunten uit de Kustbalans 1995 in uitvoering genomen.

Accent wordt gelegd op de wijze waarop de zandverliezen op dieper water kunnen worden bestreden. Dit in combinatie met een verdere verbetering van de uitvoering van kustsuppleties. Verder wordt bekeken hoe het verlies aan veerkracht van het kuststelsel door de kustplannen kan worden voorkomen of gecompenseerd.

4.4. Afbouw Rijksdienst IJsselmeerpolders

De afbouw van de voormalige Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, als uitvloeisel van de heroverweging RIJP, zal per 1 januari 1997 zijn voltooid. In 1997 rest dan nog de (administratieve en financiële) afronding.

4.5. Ontgrondingen en secundaire bouwgrondstoffen

4.5.1. Huidige ontwikkelingen

Bij de uitvoering van verschillende grote projecten komen grote hoeveelheden oppervlaktedelfstoffen vrij. Voorbeelden zijn: het Maasproject, natuurontwikkelingsprojecten, baggerspeciedepots en drinkwaterbekkens. Van te grote hoeveelheden voor de markt is echter geen sprake. Wel dienen vraag en aanbod op elkaar te worden afgestemd.

Dit geschiedt in het kader van de herziening van de taakstellingen voor de periode 1999 t/m 2008 voor beton- en metselzand. Uiterlijk in 1997 zullen bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de aanpassing van de taakstellingen. Verder vindt afstemming plaats over klei (nota kleivoorziening) en ophoogzand (nota ophoogzand).

De behoefte aan schelpen is toegenomen. De winning hiervan geschiedt in de Waddenzee en delen van de Noordzee nabij de kust. Dit op basis van vergunningen op grond van de Ontgrondingenwet. Andere winningsmogelijkheden zijn om ecologische redenen beperkt. De in dit kader op te stellen landelijke schelpenwinnota komt begin 1997 gereed.

De gewijzigde Ontgrondingenwet en het daardoor gewijzigde Rijksreglement Ontgrondingen zullen in het najaar van 1996 in werking treden. Er is en wordt voorlichting gegeven over deze wetgeving. Het structuurschema Oppervlaktedelfstoffen (Kamerstukken 1994–1995, 23 625) is in juni 1996 door de Eerste Kamer goedgekeurd.

Eind 1995 is het Bouwstoffenbesluit (Kamerstukken 1991–1992, 22 683) gepubliceerd. Dit besluit geeft duidelijkheid omtrent de milieuhygiënische

voorwaarden waaronder hergebruik is toegestaan. Het besluit zal in de komende jaren geleidelijk in werking treden.

4.5.2 *Beleidslijn 1997–2001*

Het concept duurzame ontwikkeling van de bouwgrondstoffen-voorziening, afgestemd in internationaal verband, vormt de hoofd-beleidslijn voor de komende jaren. Van belang is hierbij de uitwerking van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over bouwgrondstoffen en duurzame ontwikkeling. De Staatssecretaris van Financiën heeft een rapport van de werkgroep «vergroening van het fiscale stelsel» naar de Tweede Kamer gezonden. Het is een verkenning, waarin ook aandacht is besteed aan een belasting op in Nederland gewonnen of geïmporteerde oppervlaktedelfstoffen.

4.5.3 *Beleidsaccenten 1997*

Beleidsaccenten voor 1997 zijn het streven naar bestuurlijke overeenstemming over de taakstellingen voor beton- en metselzand voor de jaren 1999 t/m 2008 en over de ophoogzandwinning en voorziening in de komende jaren.

4.6. Versterking kennisinfrastructuur (Land Water Impuls)

Het doel van het LWI-investeringsprogramma is het ontwikkelen van een duurzame kennisinfrastructuur. Dit door een combinatie van kennis en kunde op het brede werkkterrein van de civiele techniek, het milieu en de informatietechnologie ter versterking van de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven op de nationale en internationale markt.

Gedacht wordt aan samenwerking bij pilotprojecten en bij de realisatie van de bijbehorende informatietechnologische architectuur.

Momenteel zijn de volgende projecten in uitvoering:

- ontwikkeling van een (generiek) Decision Support System voor estuaria en kusten: waarbij het «Water Systeem» model staat en koppeling wordt gelegd met potentiële landaanwinningsprojecten Maasvlakte II en Nieuw Holland;
- ontwikkeling van een integraal plannings- en beheerssysteem ten behoeve van duurzame inrichting en beheer van stedelijke, haven- en industriële gebieden en
- het ontwikkelen van een integraal modulair opgebouwd kennis- en informatie-instrumentarium voor ondersteuning van beslissingen noodzakelijk voor ontwikkeling en beheer van rivieren. Belangrijke onderdelen zijn een overstromings- en schademodel hoogwater en een overall Geografisch Informatiesysteem (GIS) voor de rivieren. In 1996 wordt gestart met een pilot in Indonesië voor de rivierdelta's op Sumatra en Kalimantan.

De besturing en uitvoering van het investeringsprogramma is ondergebracht bij de Stichting Land Water Impuls, waarin zowel bedrijfsleven, kennisinstellingen als overheid deelnemen.

Van de ICES-bijdrage van f 40 miljoen zal eind 1996 ca. 40% zijn besteed.

De investeringen van publieke en private sector houden volgens planning gelijke tred met de verstrekte subsidie. Er kan een tendens worden geconstateerd dat de aangegeven «commitments» inmiddels een wat langere looptijd krijgen. Het doel is dat na 5 jaar de stichting Land Water Impuls zonder overheidsbijdragen zelfstandig verder moet kunnen gaan.

5. TELECOMMUNICATIE EN POST

5.1. Huidige ontwikkelingen

De sector telecommunicatie bevindt zich in de nadagen van een op een monopolie georiënteerde markt en beweegt zich de komende jaren richting een markt van meerdere aanbieders van telecommunicatie-infrastructuur en diensten.

Deze opening van de markt is voor een belangrijk deel het gevolg van de liberaliseringstendenzen die binnen de Europese Unie wordt voorgestaan. Monopolies worden systematisch teruggedrongen en afgeschaft. Meer concurrentie op alle onderdelen van de Europese telecommunicatiemarkt moet leiden tot een betere kwaliteit/prijsverhouding en tot het ontwikkelen van nieuwe diensten. Dat bevordert de economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht.

Er is zoveel dynamiek dat de markt ook zelf openingen forceert. Door digitalisering is de capaciteit en kwaliteit van de telecommunicatie-infrastructuren enorm vergroot. Telefoon- en andere kabelnetwerken, draadloze zendingen en bijbehorende randapparatuur kunnen hierdoor veel meer informatie verwerken tegen steeds lagere kosten. De digitalisering zorgt bovendien voor mogelijkheden tot het samenvoegen van beeld, data en spraak. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven in toenemende mate op een snellere en goedkopere wijze informatie uitwisselen, onafhankelijk van tijd en plaats. Het stimuleren en benutten van deze hoogwaardige economische activiteit vormt de drijfveer achter het in 1995 uitgebrachte «Nationaal Actieprogramma Elektronische Snelwegen» (Kamerstukken 1994–1995, 23 900, nr. 20). Een van de hoofdlijnen van dit programma is de markt voor elektronische dienstverlening te liberaliseren, onnodige belemmeringen weg te nemen en meer ruimte te scheppen voor nieuwe initiatieven.

In Nederland wordt in hoog tempo vormgegeven aan de liberalisering van de telecommunicatiemarkt. Op onderdelen is concurrentie al aanwezig. De tweede aanbieder van mobiele telecommunicatie bijvoorbeeld heeft zijn intrede op de markt gedaan. Per 1 januari 1998 moet de telecommunicatiemarkt, inclusief spraaktelefonie, volledig geliberaliseerd zijn. Voor het traject tot volledige liberalisering van de telecommunicatiemarkt moet een passend regelgevend kader worden ontwikkeld. Daarvoor wordt de bestaande wet- en regelgeving op dit terrein integraal herzien. De herziene Wet op de telecommunicatievoorzieningen (Wtv) moet per 1 januari 1998 en indien mogelijk eerder in werking treden.

De postbedrijven van de Europese Unie hebben onlangs een overeenkomst gesloten om de vergoeding voor de bezorging van elkaars post met een overgangperiode kostengeoriënteerd te maken. De vergoeding voor de binnenlandse bezorging van grensoverstijgende post is tot nu toe niet gebaseerd op de werkelijke kosten maar op een mondiaal kostengemiddelde. De genoemde overeenkomst voorziet in een koppeling van de vergoedingen aan een percentage van het binnenlands tarief, waarbij wordt aangenomen dat dit tarief op werkelijke kosten is gebaseerd. Door telecomonderdelen van «oude» PTT-bedrijven af te splitsen en te privatiseren, neemt de druk toe op de postbedrijven om meer concurrerend te werken.

5.2. Beleidslijn 1997–2001

In de komende jaren zal het liberaliseringsproces op het gebied van telecommunicatie zich verder voltrekken. Voor de overheid is het allereerst een belangrijke taak om te zorgen dat de herziene Wtv per 1

januari 1998 in werking kan treden. De herziene wet heeft als uitgangspunt dat marktinitiatieven zoveel mogelijk ruimte moeten krijgen.

Bij het opstellen van het nieuwe wettelijk kader zijn de hieronder genoemde doelstellingen leidend.

Een van de hoofddoelstellingen van het beleid is het bevorderen van een gevarieerd en hoogwaardig aanbod van telecommunicatievoorzieningen tegen internationaal concurrerende tarieven voor het bedrijfsleven. Daarbij is het belangrijk dat de toegang van de marktpartijen tot elkaars netwerken in technisch, juridisch en financieel opzicht goed wordt geregeld.

Daarnaast dient te worden bevorderd dat de burgers toegang hebben en houden tot hoogwaardige en betrouwbare communicatiefaciliteiten. Dit is van vitaal belang voor het maatschappelijk functioneren van burgers en bedrijven. Naarmate de elektronische snelweg en de informatie-maatschappij zich verder ontwikkelen wordt deze taak steeds belangrijker.

Bovendien moet de overheid ervoor zorgen dat de nationale post- en telecommunicatiesector gezond en sterk blijft. Door de liberalisering van de markt zal de economische bedrijvigheid toenemen, waardoor druk op meerdere concurrerende marktpartijen ontstaat om producten en diensten te leveren met een optimale verhouding tussen prijs en kwaliteit. Dit komt zowel burgers als bedrijfsleven ten goede.

Daarnaast kent de overheid een belangrijke taak in het ervoor zorgdragen dat de concurrentie op de markt op eerlijke wijze tot stand wordt gebracht.

5.3. Beleidsaccenten 1997

In 1997 zal het accent van beleid liggen op de algehele liberalisering van de telecommunicatiemarkt. De wetgeving moet daarvoor zo aangepast worden dat de partijen op de markt, binnen bepaalde grenzen, voldoende ruimte wordt geboden om te concurreren op de markt van infrastructuur en diensten.

5.3.1. Herziening Wet op de telecommunicatievoorzieningen

Het jaar 1997 zal voor een belangrijk deel in het teken staan van de herziening van de Wet op de telecommunicatievoorzieningen (Stb. 1988, 520). De herziene wet zal een transparante kaderwet worden. Hierin wordt de Europese regelgeving verwerkt die zal leiden tot een geliberaliseerde telecommunicatiemarkt per 1 januari 1998.

In de herziene wet wordt een aantal keuzes gemaakt, voorzover de Europese regelgeving daarvoor keuzemogelijkheden biedt. Te denken valt daarbij aan het opleggen van universele dienstverplichting aan één of meerdere marktpartijen. Dit betekent dat een pakket aan basisvoorzieningen beschikbaar is voor een ieder die daarom vraagt. Indien daartoe zou worden besloten staat voorts de omvang van de universele dienst ter discussie. Een ander punt van aandacht is nummerportabiliteit. Dat wil zeggen dat een gebruiker zijn nummer kan behouden bij wisseling van operator. Deze nummerportabiliteit heeft belangrijke voordelen voor de gebruiker en heeft een concurrentie bevorderende werking.

5.3.2. Frequentiebeleid

De nieuwe beleidsvoornemens voor de beheers- en toewijzings-systemen van de etherinfrastructuur staan vermeld in de nota Frequentiebeleid (Kamerstukken 1994-1995, 24 095, nr. 2). Op basis van deze nota heeft een onderzoek plaatsgevonden naar een meer marktconforme

benadering van het verdelingsvraagstuk van frequenties. Op basis van de conclusies van het rapport zijn nadere beleidsvoornemens aan de Kamer voorgelegd (Kamerstukken 1995–1996, 24 095, nr. 4). Concreet betekent dit voor 1997 dat het instrument «veilen» in ieder geval gehanteerd gaat worden voor het toewijzen van frequenties voor DCS-1800 (digital cellular system; zie 5.3.3) en commerciële omroep. Om het veilen van frequenties voor DCS-1800 en commerciële omroep mogelijk te maken, zijn twee afzonderlijke wetsvoorstellen voorbereid.

Bij de definitieve herziening van de Wtv zal het frequentiebeleid wettelijk gestalte krijgen.

5.3.3. DCS-1800 en ERMES

Gewerkt wordt aan de invoering van een aantal nieuwe digitale mobiele systemen waarvoor de Europese Raad aanbevelingen deed. In 1995 werd een tweede landelijke GSM-vergunning (global system for mobile telecommunications) verleend via een tenderprocedure. Er zijn twee landelijke vergunningen medio 1996 verleend voor het paneuropese semafoonstelsel ERMES (European radio messaging system; een stelsel dat over grenzen heen berichten kan transporteren). Medio 1997 zal een landelijke vergunning voor DCS-1800 worden verleend. De frequenties die hiervoor nodig zijn, worden door veiling toegewezen (zie 5.3.2). De voorbereiding voor de voor deze vergunningverlening benodigde wet- en regelgeving zal naar verwachting in 1996 worden afgerond. Tegelijk zal ook de mogelijke aanwending van de opbrengsten door Verkeer en Waterstaat worden meegenomen.

5.3.4. Postale sector

Postale ontwikkelingen kunnen niet los gezien worden van de nieuwste technologie. Zo heeft tele-bankieren al geleid tot een afname van het briefverkeer in deze sector. Deze tendens zal zich naar verwachting verder voortzetten.

Daarnaast zal de concurrentie toenemen door internationalisering. Eén element daarvan is bijvoorbeeld de concentratie van post-distributie in één Europees land. Internationaal opererende, grote bedrijven kiezen er namelijk steeds vaker voor de aanmaak van al hun buitenlandse post in één Europees land – het land met de beste kosten/kwaliteitverhouding – te concentreren.

De verwachting is dat het postverkeer tussen de Europese landen niet eerder dan in 2000 zal worden geliberaliseerd. Tot die tijd zal het postverkeer over het geheel genomen in eerste instantie minder snel groeien dan voorheen en op de middellange termijn stabiliseren. Een onderzoek naar de wenselijkheid, noodzaak en effecten van de huidige postconcessie zal – waarschijnlijk in 1996 – worden geïnitieerd.

5.3.5. Zelfstandig bestuursorgaan en toezicht

Het proces om een onafhankelijk zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) voor de directie Toezicht Netwerken en Diensten (TND) in te stellen is in volle gang. Afhankelijk van het moment waarop de Raad van State advies uitbrengt over de ontwerp-instellingswet van het ZBO kan in het najaar 1996 de parlementaire behandeling van dat wetsontwerp aanvangen. Indien de parlementaire behandeling tijdig is afgerond, kan het ZBO per 1 januari 1997 een feit zijn.

Het ZBO zal taken uitvoeren op het gebied van toezicht, de verlening van (regelgebonden) vergunningen en registraties, interconnectietaken en het beheer van nummers.

Naarmate de concurrentie verder op gang komt zal het toezicht steeds meer het karakter krijgen van klachtbehandeling en geschilbeslechting.

Naast het wetgevingsproces wordt tevens volop aandacht besteed aan een optimale organisatorische en personele opbouw van het ZBO. Onderzocht is of de directie TND kwantitatief en kwalitatief voldoende is toegerust om de taken van het ZBO uit te voeren. Dit onderzoek heeft geleid tot verbetervoorstellen waaraan in het komende jaar uitvoering gegeven wordt.

5.3.6. Handhaving

Met het toenemen van de communicatie via het frequentiespectrum groeit ook het belang van goed functionerende telecommunicatievoorzieningen. Door intensiever toezicht op het juiste gebruik en door intensiteitsmetingen te verrichten om het ethergebruik optimaal te plannen, blijft de bruikbaarheid van het frequentiespectrum gewaarborgd.

Daarnaast zal meer preventief, maar daar waar nodig ook repressief toezicht worden uitgeoefend bij elektrische en elektronische telecommunicatieapparatuur die op de markt wordt gebracht. Dit toezicht heeft als doel de eerlijke concurrentie tussen ondernemers te bevorderen en te zorgen dat deze apparatuur aan de gestelde eisen voldoet, zodat storingen tussen apparaten onderling en verstoringen in het frequentiespectrum worden vermeden. Middels een door Verkeer en Waterstaat periodiek te formuleren handhavingsbeleid wordt aangegeven wat de uitgangspunten voor de handhavingsactiviteiten in een betreffende periode zullen zijn.

5.3.7. EU-voorzitterschap in 1997

Het voorzitterschap van de Europese Unie biedt de mogelijkheid om eigen accenten te geven. Echter, de afronding van het wetgevende kader voor de geliberaliseerde telecommunicatiemarkt zal prioriteit moeten krijgen. De streefdatum voor het afronden van de Brusselse besluitvorming is 31 december 1996, maar het is niet uitgesloten dat die datum wordt overschreden. In dat geval zal het onder Nederlands voorzitterschap afgerond moeten worden.

Daarnaast moeten inspanningen worden geleverd om het dossier «post», dat in de Europese Unie dreigt vast te lopen, weer vlot te trekken. Ook deze sector moet immers geleidelijk onder de beginselen van het EU-verdrag worden gebracht.

5.3.8. Versterking strategische verkenningen

Zowel de technologie als de markt voor telecommunicatie ontwikkelen zich zeer snel. Het is voor de overheid van groot belang om goed zicht te hebben op deze ontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor het beleid. Daarvoor is vooral meer strategisch en toekomstgericht onderzoek nodig gericht op technologische ontwikkelingen zoals de groei van satellietcommunicatie, mobiele communicatie, toenemende intelligentie in netwerken en multimedia-toepassingen.

Met de volledige liberalisering op telecomgebied per 1 januari 1998 zullen zich ook belangrijke ontwikkelingen in de marktordening voordoen. Inzicht in de verticale integratie (aanbieden per bedrijfskolom van meerdere diensten) en horizontale integratie (bijvoorbeeld fusies) en het ontstaan van wereldwijde allianties is nodig voor de nationale beleidsvorming.

Onderzoek zal zich verder richten op de ontwikkelingen in de toepassingen aan de vraagzijde en op de maatschappelijke effecten van telecom. Daarbij gaat het om ontwikkelingen van de «elektronische snelweg»,

gebruikersacceptatie en vraagstukken met betrekking tot de mobiliteit van personen en goederen, telewerken, etc. Ook zal voor de toekomstige nationale en internationale beleidsvorming onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheden van verdere liberalisering van de postale markt.

5.3.9. Veiligheid

Veiligheid en veiligheidsvoorzieningen vormen een essentiële waarde voor de maatschappelijke aanvaarding van nieuwe telecommunicatiesystemen en technologieën. Informatiebeveiliging is daarbij een belangrijk aandachtsgebied. De overheid moet zeker zijn dat zij haar taken op het terrein van functioneren in buitengewone omstandigheden, openbare orde en staatsveiligheid kan blijven uitoefenen. In 1997 zal in nauw overleg met de NAVO, Europese en andere partners aan het beleid op dit terrein verder gestalte worden gegeven.

6. KNMI EN DE RUIMTEVAART

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut heeft sinds 1 januari 1995 de agentschapsstatus. Voor de taken die in dat kader door het KNMI worden uitgevoerd, wordt verwezen naar wetsartikel 3 in deze begroting. De taken in het kader van ruimtevaartactiviteiten vallen niet onder de agentschapsbegroting maar onder de begroting van Verkeer en Waterstaat (artikel 01.10).

Verkeer en Waterstaat is vanuit verscheidene gezichtspunten in ruimtevaart en satellieten geïnteresseerd: voor navigatie, voor communicatie, maar vooral ook voor aardobservatie. Het KNMI treedt op als coördinator voor deelname aan ruimtevaartprogramma's voor aardobservatie en blijft dat ook in de toekomst doen. Het KNMI behartigt niet alleen de belangen van het eigen departement, maar coördineert op het gebied van aardobservatie ook de samenwerking tussen de ministeries die meefinancieren.

De Nederlandse betrokkenheid bij de ruimtevaart richt zich vooral op de veelzijdige mogelijkheden die aardobservatie biedt. Toepassingsmogelijkheden die van praktische betekenis zijn voor onder andere het onderzoek naar klimaat en milieu. Redenen voor Verkeer en Waterstaat om met een financiële bijdrage in het aardobservatieprogramma te participeren.

Door gewijzigde financiële prioriteitstelling binnen enkele departementen zal een aanpassing van het Nederlandse aardobservatiebeleid nodig zijn. Internationaal overleg heeft geresulteerd in een nieuwe Europese aardobservatiestrategie. De Nederlandse deelname aan de hieruit voortvloeiende programma's zal, gezien de verwachte kosten en de verscheidenheid aan missies, waarschijnlijk selectief zijn. Verkeer en Waterstaat zal daarbij vooral letten op de belangen alvorens te besluiten tot participatie. Missies als een Coastal Zone Management Missie en een Atmosferisch Chemie Missie zullen met belangstelling door Verkeer en Waterstaat bezien worden.

Via het Europese Ruimte Agentschap (ESA) en de Europese organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten (EUMETSAT) is Nederland partner in een samenhangend Europees programma voor aardobservatie. In relatie tot het Europese aardobservatieprogramma is Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het Nederlandse aandeel in de gebruikersinfrastructuur. Deze infrastructuur heeft een verbeterde toegankelijkheid en beschikbaarheid van de gegevens uit het Europese programma ten doel. Op termijn zal die infrastructuur als nationale

bijdrage deel uitmaken van een door de Europese Commissie geïnitieerde realisatie van een Europese gebruikersinfrastructuur. De ontwikkeling van de Nederlandse infrastructuur vindt momenteel plaats als onderdeel van het Plan Gebruikersondersteuning.

7. OVERIGE ONDERWERPEN

7.1. De organisatie

7.1.1. Personeelsbeleid en personeelsmanagement

Het personeelsbeleid is vooral gericht op de ondersteuning van belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de organisatie, cultuur, bedrijfsvoering en kennisstructuur. Op de genoemde terreinen bereidt het departement strategische wijzigingen voor.

Deze wijzigingen vloeien voort uit de veranderende omgeving en de eisen die deze omgeving stelt aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast wordt ook de invoering voorbereid van de gemiddeld 36-urige werkweek (zoals afgesproken in de laatste CAO).

Uitgangspunt voor het personeelsbeleid is dat de deskundigheid, manier van werken, beleids- en bedrijfsvoeringsinstrumenten en de wijze waarop wij met elkaar en met de omgeving omgaan, essentieel zijn voor het realiseren van door de samenleving gewenste resultaten. Daarom worden tegelijk met de verandering van de hoofdstructuur niet alleen de interne management- en sturingsprocessen, maar ook de attitudes, vaardigheden en werkwijzen van de medewerkers verbeterd.

Van medewerkers wordt gevraagd zich nieuwe vaardigheden eigen te maken, in andere samenwerkingsvormen te opereren of deze zelf vorm te geven. Dit betekent dat, ook al zou de functie-inhoud feitelijk niet veranderen, het functioneren in een nieuwe «setting» plaatsvindt en dat daaraan andere eisen worden gesteld.

Door bijvoorbeeld mobiliteitsbevordering, scholing, themadagen en managementontwikkeling worden deze veranderingen voor en met de medewerkers gerealiseerd.

Kerncompetentie

De noodzakelijke kennis en vaardigheden liggen vooral in de civiele techniek. Van de ongeveer 13 000 medewerkers van Verkeer en Waterstaat hebben circa 3 500 medewerkers een civiel-technische opleiding. Zij zijn vooral werkzaam bij Rijkswaterstaat.

Van de hogere beroepsopleiding civiele techniek werkt zo'n 10% bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, voor de universitair geschoolden is het aandeel circa 20%. De civiel-technische kennis van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vervult een bredere functie dan alleen het uitvoeren en ondersteunen van de eigen taken. Ze is ook van belang voor andere overheden, voor het onderwijs en voor het bedrijfsleven.

Het aanbod aan civiel-technisch opgeleiden op de arbeidsmarkt geeft reden tot zorg. Uit arbeidsmarktonderzoek blijkt dat de vraag naar de hogere beroepsopleiding en de wetenschappelijke opleiding civiele techniek de komende jaren groter zal zijn dan het aanbod. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de komende jaren in concurrentie met andere overheden, ingenieursbureaus en de grond-, weg- en waterbouwsector medewerkers moeten zien aan te trekken en behouden.

De wervingskracht van de primaire arbeidsvoorwaarden is bescheiden. Verkeer en Waterstaat moet het als werkgever dus hebben van andere zaken. Uitdagend werk, de maatschappelijke relevantie, de werksfeer. Dit

stelt eisen aan de managementstijl: delegeren en ruimte geven aan initiatief. Ook kan de strijd aangegaan worden met opleidingsmogelijkheden en secundaire arbeidsvoorwaarden, zoals ouderschapsverlof en kinderopvang.

Invoering gemiddeld 36-urige werkweek

Vanaf eind 1995 wordt de invoering van een gemiddeld 36-urige werkweek bij Verkeer en Waterstaat voorbereid. Hierbij wordt een spanning gevoeld tussen enerzijds de belangen van de opgedragen taken en anderzijds de verantwoordelijkheden van het werkgeverschap. Er is gezocht naar wegen om een evenwicht te vinden tussen deze beide rollen. Een belangrijke randvoorwaarde hiervoor vormt de herbezetting van de vrijvallende capaciteit.

Gemiddeld zal uitgegaan worden van een herbezetting van $\pm 80\%$, rekeninghoudend met de taken die Verkeer en Waterstaat in roosterdienst uitvoert, waarvan in de CAO is vastgelegd dat 100% herbezetting nodig is. Hiernaast bestaat er een duidelijke relatie tussen de beschikbare personele capaciteit en de realisatie van het programma. Bij een lagere herbezetting bestaat het gevaar dat de taakuitvoering onder druk komt te staan, zoals de aanleg en het onderhoud van infrastructuur of bediening van bruggen en sluizen.

De herbezetting zal worden gefinancierd met de hiervoor bestemde middelen, een deel van de prijscompensatie en met programmagelden. Bij eerste suppletoire wet 1997 zal de herbezetting cijfermatig in de begroting worden verwerkt.

De implementatie op individueel niveau wordt op een zo laag mogelijk niveau in de organisatie verzorgd. In principe zijn alle varianten uit het rijksbrede KANS-rapport toegestaan, mits te verenigen met het bedrijfsbelang. Handhaving van het huidige niveau van dienstverlening en de bestaande bedrijfstijd zijn voorname randvoorwaarden bij de vormgeving van de kortere werkweek.

Overig

Het reguliere personeelsbeleid (zoals doelgroepen, ARBO, ziekteverzuim, bewust belonen, integriteit en medezeggenschap) wordt uiteraard voortgezet. Door de invoering van de Wet op de Ondernemingsraden (Stb. 1995, nr. 231; WOR) bij de overheid worden ook bij Verkeer en Waterstaat ondernemingsraden geïnstalleerd. De WOR schrijft een overgangstermijn voor van twee jaar. Om een goede invoering mogelijk te maken houdt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de verkiezingen pas in het voorjaar van 1997. De tussentijdse periode wordt benut voor opleidingen, voorlichting en het uitwerken van convenanten en reglementen.

7.1.2. Huisvesting

De verandering van de werkprocessen binnen de organisatie van Verkeer en Waterstaat is de belangrijkste trend die de behoefte aan adequate huisvesting in de komende jaren zal beïnvloeden. Een aantal ontwikkelingen binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat brengt deze trend teweeg, namelijk:

- flexibilisering van de arbeid (inzet van uitzend- en oproepkrachten);
- individualisering van de arbeid;
- veranderingen in de interne organisatie van Verkeer en Waterstaat (vorming bestuurskern en uitvoeringsorganisatie);
- veranderingen in rol en positie van Verkeer en Waterstaat als geheel, bijvoorbeeld richting een meer open en meer internationaal opererende organisatie en

- veranderingen in de bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat waarbij ook op het gebied van huisvesting (en meer breed gesteld het facility management) meer kostenbewust gewerkt moet worden.

De organisatie van Verkeer en Waterstaat wordt meer flexibel in omvang, werkwijze en werkrelatie en tegelijkertijd meer kostenbewust en veeleisender ten opzichte van kwaliteit (ook van de huisvestings-faciliteiten). De werkprocessen moeten ondersteund worden door een actueel werkplek- en huisvestingsaanbod.

Nieuwe manieren van werken leiden tot herinrichting van de bestaande kantooromgeving. Gedacht wordt om in de komende periode met kantoorinnovatie een grotere variatie aan ruimtelijke functies en faciliteiten te bieden. Dit zal betrekking hebben op bijvoorbeeld het bieden van huisvesting voor projectgroepen, het inrichten van specifieke (overleg) ruimten, toepassing van wisselwerkplekken en dergelijke.

Het management oefent binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een toenemende invloed uit op de vraag naar huisvesting. Dit betekent dat de ondersteuning op dit punt mee zal moeten evolueren, waarbij uiteindelijk de gewenste huisvesting wordt afgestemd op de ontwikkeling van het personeel, de organisatie en de informatiestructuur. De facilitaire processen en middelen zullen daarom meer intensief worden betrokken in de planvorming binnen het departement.

De volgende thematische ontwikkelingen die van invloed zijn op de huisvesting zijn te onderscheiden.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft sedert 1992 een werkend *vervoersplan*. De doelstelling van dit plan is een reductie van het aantal gereden autokilometers. Voor de regio Den Haag is inmiddels in het woon-werkverkeer een reductie van 26 % en in het zakelijk verkeer een reductie van 30 % gerealiseerd. Op basis van deze successen in de regio Den Haag wordt het vervoersmanagement als instrument breder uitgezet in de organisatie van Verkeer en Waterstaat. Indirect heeft het vervoerplan vooral invloed op te nemen beslissingen in de locatiekeuze van de huisvesting.

De invoering van *energiebeheer* moet bij Verkeer en Waterstaat leiden tot een reductie in energieverbruik van 17 % in tot en met 2000. Verkeer en Waterstaat heeft in dit kader de verplichting op zich genomen om, door middel van een actief beleid, gemiddeld jaarlijks voor f 1,36 mln. aanpassingen te realiseren die leiden tot energieverbruikreductie. Dit beleid wordt verder ondersteund door het gericht opleidingen aanbieden.

In de *ARBO-jaarplannen* van de diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aangegeven welke huisvestingssituaties niet meer volledig voldoen aan de arbeidsomstandighedennormen. De hieraan te verbinden huisvestingsplannen krijgen een aangepaste urgentie opdat afwijkingen op zo kort mogelijke termijn kunnen worden opgelost.

Er zijn ca. 400 formele *telewerkers*. In de praktijk blijken veel meer mensen op de een of andere manier te telewerken, bijvoorbeeld door tijdelijk een pc te lenen of thuis op een eigen pc te werken. Het verder invoeren van telewerken is de verantwoordelijkheid van het betreffende management. Voorts wordt telewerken in samenhang gebracht met ontwikkelingen in organisatie en werkprocessen. Kantoorinnovatie, telewerken en kantoorautomatisering zullen in toenemende mate op elkaar afgestemd worden.

7.1.3. Organisatie-ontwikkeling

Verkeer en Waterstaat vervult zijn taken in een dynamische omgeving. Om meer bestuurlijke effectiviteit te krijgen, moet de organisatie omgevingsgericht gaan werken. Daarvoor is een organisatie-ontwikkelingsproces in gang gezet.

Uitgangspunten in dit proces zijn de hoofdtaken van Verkeer en Waterstaat. Deze zijn: kwalitatief en kwantitatief waterbeheer, waterkeren, mobiliteit, berichtenverkeer en versterking van Nederland als transport- en distributieland. Bij alle hoofdtaken gaat het om infrastructuur en de afweging tussen de belangen van milieu, veiligheid en economie.

Doel van het organisatie-ontwikkelingsproces is het scheppen van condities die leiden tot:

- maatschappelijke gerichtheid en externe samenwerking;
- verbetering van de externe en interne herkenbaarheid van de gang van zaken bij beleidsvoorbereiding, besluitvorming en beleidsuitvoering (helderheid over verantwoordelijkheden);
- versterking van doelgerichtheid en doelmatigheid door bevordering van outputsturing en
- versterkte beleidscoördinatie en samenwerking.

Om één en ander vorm te geven, is inmiddels een beleidsvoornemen opgesteld. Hierin wordt aandacht besteed aan de inrichting van de organisatie, de cultuur, de sturingsrelaties en de werkwijzen binnen Verkeer en Waterstaat.

In de nieuwe hoofdstructuur van het ministerie worden de taakvelden goederenvervoer, inland personen, water en uitvoering als herkenbare eenheden gepositioneerd, naast de taakvelden luchtvaart en telecommunicatie en post. Ook komt er op centraal niveau een directie Strategie en Coördinatie.

Zo wordt gewerkt aan de vorming van een Directoraat-Generaal Goederenvervoer, waardoor een koppeling ontstaat tussen zeescheepvaart, binnenvaart en weg- en railtransport. Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) gaat samen met de directie Goederenvervoer van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer (DGV). Dan kan de gehele logistieke vervoersketen in meer samenhang worden behandeld.

De mobiliteitsproblematiek maakt het noodzakelijk om collectief en individueel personenvervoer nog sterker in de keten aan elkaar te relateren. Daarom gaan de directies Collectief Personenvervoer en Individueel Personenvervoer van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer samen op in een nieuw Directoraat-Generaal Personenvervoer. Door deze herschikkingen worden het huidige DGSM en DGV opgeheven.

Voor het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (RWS) staat verbetering van de bedrijfsvoering centraal. Deze bedrijfsvoering wordt op de uitvoering toegesneden, waarbij middelen consequent aan de produkten worden toegedeeld en sturing en besluitvorming primair aangrijpen op de produkten. Hiervoor wordt binnen RWS de huidige Hoofdafdeling Water organisatorisch gescheiden van de onderdelen die tot de uitvoeringsorganisatie behoren.

De directie Strategie en Coördinatie (S&C) zal onder de directe verantwoordelijkheid van de Secretaris-Generaal opereren. Deze directie geeft ondersteuning bij de ontwikkeling van Verkeer en Waterstaat-brede strategische visies en de coördinatie van dienstoverstijgende kwesties. Dit

om te zorgen voor een evenwichtig afgewogen koersbepaling voor de langere termijn. Het gaat daarbij om onderwerpen als:

- de ruimtelijke ordening en de daarin gewenste infrastructuur;
- de samenhang tussen milieu-eisen en de beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat;
- lange termijn-investeringen;
- sociaal-economische functies van de mainports en de stedelijke concentraties;
- de ontwikkelingen in het kader van de informatie-maatschappij en
- de bestuurlijke organisatie.

Dit beleidsvoornemen over de veranderingen in de organisatie wordt in 1996 uitgewerkt. De start van de invoering van de nieuwe organisatie is voorzien in 1997. Aan de operatie is geen bezuinigings- of afslankingstaakstelling verbonden. Massale afvloeiingsmaatregelen zijn dus niet aan de orde.

7.2. Bedrijfsvoering

7.2.1. De administratieve organisatie

De administratieve organisatie en de daarin verankerde interne controle (AO en IC) is essentieel voor het beheersen van de organisatie. Eén van de graadmeters daarvan is een goedkeurende accountantsverklaring.

Over 1994 werd bij de Financiële Verantwoording van het Infrastructuurfonds een verklaring met beperking verstrekt. Bij de Financiële Verantwoording over 1995 van de begrotingen van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds is een goedkeurende verklaring afgegeven. Een goedkeurende accountantsverklaring geeft aan dat het ministerie op de goede weg is met de bedrijfsvoering en met het op orde brengen van het financieel beheer.

De komende periode zullen de AO en IC meer en meer als «tool of management» worden gebruikt om de bedrijfsvoering te beheersen en op orde te houden. Van reageren naar initiëren is het motto. Financieel beheer is niet los te zien van primaire processen. Het is als het ware in elkaar verweven. De integrale manager is zowel verantwoordelijk voor de totstandkoming van het produkt als voor de financiële en administratieve aspecten. Ook de verschuiving van input- naar outputsturing heeft als gevolg dat het steeds belangrijker is om als manager processen te kunnen beheersen en aan te sturen om het gewenste produkt te kunnen realiseren: procesmanagement. Naast vastlegging van de AO – op basis van een gedegen risico-analyse – zal informatie moeten worden gegenereerd over de voortgang van het proces, mogelijke knelpunten in het proces en de mate van realisatie van het produkt en de effecten (outcome). In de komende periode wordt verder invulling gegeven aan procesmanagement binnen Verkeer en Waterstaat en het te gebruiken instrumentarium.

Outputsturing heeft voor zowel uitvoeringsdirecties, agentschappen en zelfstandige bestuursorganen, als voor beleidsdirecties, als gevolg dat de aansturing vanuit het departement zal veranderen. Het toezicht op het financieel beheer krijgt als gevolg hiervan ook een andere invulling. Verkeer en Waterstaat is bezig met de ontwikkeling van een toezichtsmodel, op basis waarvan activiteiten met betrekking tot financieel beheer en de daaraan gerelateerde informatievoorziening binnen alle bestuurslagen op een uniforme wijze kunnen worden gestructureerd. Dit maakt het mogelijk om tussen de bestuurslagen een optimale afstemming te realiseren.

7.2.2. Informatievoorziening

De informatievoorziening is één van de belangrijkste instrumenten die de integrale manager in handen heeft voor de besturing en de beheersing van zijn/haar organisatie. Naast terugkijken, is vooruitkijken en gebruik maken van referentiewaarden en kengetallen een essentiële randvoorwaarde. Om te komen tot adequate stuurinformatie is in 1996 veel energie gestoken in het vervolmaken en het introduceren van een gestandaardiseerde methodiek voor de ontwikkeling van een verbeterde managementrapportage. Daarnaast heeft het project «Monitoring» als doel het optimaliseren van de beheersing van en besluitvorming over infrastructuurprojecten en programma's (realisatie-, planstudie- en verkenningenprogramma's) door het verbeteren van de informatievoorziening gedurende de levenscyclus van projecten. Om invulling te geven aan dit doel zijn een groot aantal acties opgestart waarvan de afronding eind 1996 wordt verwacht.

Een eerste zichtbaar resultaat in het MIT 1997-2001 is het geïntegreerde verkenningenprogramma. Hiermee wordt de aandacht in toenemende mate gericht op de achterliggende oorzaken en de schaalomvang van de gesignaleerde verkeers- en vervoerproblematiek en wordt een multimorendale benadering gehanteerd bij het zoeken naar oplossingsrichtingen.

7.2.3. FAIS

Het Financieel Administratief Informatiesysteem (FAIS) neemt een centrale plaats in bij het uitvoeren van de begroting en bij het afleggen van verantwoording over de begroting. De ontwikkelingen met betrekking tot de bedrijfsvoering en de gevolgen daarvan voor de informatievoorziening worden nauwlettend gevolgd. De komende jaren ligt het accent bij het beheren van FAIS vooral op de relatie met andere informatiesystemen. Zonder te streven naar één integraal informatiesysteem zal extra aandacht worden geschonken aan de afstemming bij gegevensinvoer respectievelijk actualisatie en het genereren van stuurinformatie. Bij de verbetering van de informatievoorziening voor het management zal steeds meer worden gezocht naar hulpmiddelen die het mogelijk maken gegevens uit verschillende informatiesystemen te integreren tot heldere en inzichtelijke rapportages.

Medio 1996 zijn de beheertaken met betrekking tot het FAIS, die niet tot de kerntaken van Verkeer en Waterstaat behoren, uitbesteed.

7.2.4. Informatiebeveiliging

Binnen Verkeer en Waterstaat wordt veel energie gestoken in het implementeren van het Besluit Voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst 1994 (VIR). Conform de vigerende afspraken moet iedere manager die verantwoordelijk is voor ontwikkeling, beheer of gebruik van informatiesystemen en/of netwerken, vanaf 1 januari 1997 de informatiebeveiliging volgens het daarop gebaseerde nieuwe beleid voor de informatiebeveiliging van Verkeer en Waterstaat hebben geregeld. Eén van de kernpunten van het op het VIR gebaseerde beleid is het uitvoeren van een afhankelijkheids- en kwetsbaarheidsanalyse van (in principe) elk informatiesysteem. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen eisen op het gebied van beschikbaarheid, integriteit en exclusiviteit (vertrouwelijkheid).

Naast de financiële controle gaat de EDP Audit Pool de kwaliteit van de informatiebeveiliging beoordelen. Er dient jaarlijks een controleplan voor de beveiliging van de informatievoorziening te worden opgesteld. Daarin staan de objecten aangegeven die worden gecontroleerd met daarbij de criteria waarop ze worden beoordeeld. In 1996 worden enkele representa-

tieve proefaudits uitgevoerd en moet ook het controleplan van 1997 klaarliggen. Op basis van het controleplan zal de EDP Audit Pool in 1997 met de daadwerkelijke uitvoering van de audits starten.

7.2.5. Subsidiebeleid, beleidsevaluaties en audits

Subsidiebeleid

Binnen Verkeer en Waterstaat is sinds enkele jaren sprake van een gestructureerd en uniform beleid voor het beheer van subsidies. De basis hiervoor is gelegd door een in 1994 geïntroduceerd Handboek subsidies, waarin het M&O-beleid (Misbruik en Oneigenlijk gebruik) voor subsidies van Verkeer en Waterstaat vorm heeft gekregen. In 1995 is het Handboek geactualiseerd en uitgebreid met specifieke uitkeringen, steunmaatregelen en BTW-consequenties. Daarnaast kan in de Financiële verantwoording over 1995 (bijlage 3, paragraaf 1.1.2) informatie worden gevonden over het beleid dat in 1995 is gevoerd ter bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik van regelingen.

Ook in de toekomst zal de aandacht uitgaan naar mogelijkheden het subsidiebeheer, inclusief het M&O-beleid, verder te optimaliseren en zal gekeken worden of actualisatie van het Handboek gewenst is.

De werkgroep wettelijke inkadering subsidies van Verkeer en Waterstaat werkt aan een kaderwet ten behoeve van de verbetering van de juridische onderbouwing van bestaande regeling ter voorbereiding op de invoering van de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht.

Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO)

Het opleggen van heffingen op grond van de WVO geschiedt primair op basis van door heffingplichtigen ingediende aangiftebiljetten. Hierdoor moet met resterende onzekerheden rekening gehouden worden, waarvan de omvang niet kan worden geschat.

Ter controle van de heffingen wordt voor een deel informatie verkregen uit de WVO-vergunningen die aan lozers op rijkswateren zijn verleend en voor een deel uit controlewaarnemingen en -metingen.

In 1995 is een onderzoek verricht naar de effecten van intensivering van de controle-inspanningen. Eind 1995 heeft er op basis van de uitkomsten van dit onderzoek besluitvorming plaatsgevonden. In 1996 zijn deze besluiten concreet uitgewerkt in een plan van aanpak en is een start gemaakt met de uitvoering. In 1997 zal verder aan de uitvoering van het plan gewerkt worden.

Beleidsvaluaties

Het evalueren van de onderscheiden beleidsterreinen wordt systematisch aangepakt via vijfjaren evaluatieprogramma's. De procedure voor beleidsvaluatie is geïntegreerd in de structuur voor de beleids-, begrotings- en verantwoordingscyclus. In bijlage 10 van de begroting is het evaluatieprogramma opgenomen. Tevens zijn in deze bijlage de onderzoeksresultaten en beleidsconclusies van de afgeronde beleids-evaluaties opgenomen. Deze resultaten en conclusies dienen vervolgens weer als input voor de beleids-, begrotings- en verantwoordingscyclus.

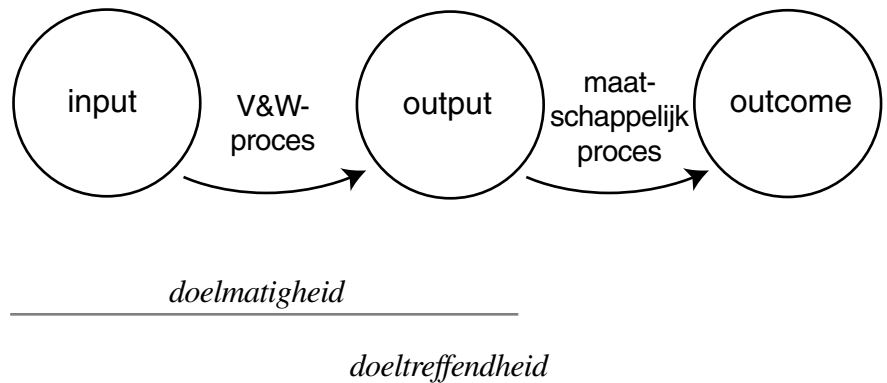
Audits

Binnen het departement vindt momenteel overleg plaats over het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie op het op een gestructureerde wijze hanteren van het instrument (operational) audit binnen

Verkeer en Waterstaat. De audit als management tool kan een belangrijke bijdrage leveren aan het sturende vermogen van het management op alle onderscheiden bestuurslagen. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat audits niet alleen zijn gericht op de beoordeling, maar met name ook op de verbetering van de kwaliteit van de bedrijfsvoering.

7.2.6. Kengetallen

Verkeer en Waterstaat heeft, mede naar aanleiding van een onderzoek in opdracht van de vaste kamercommissie voor de Rijksuitgaven, in de begroting 1997 meer kengetallen opgenomen. De ontwikkeling van kengetallen bij Verkeer en Waterstaat gebeurt aan de hand van het volgende model:



Input

Ten aanzien van de input worden in deze begroting bij een groot aantal beleidsartikelen de betreffende apparaatsuitgaven gepresenteerd. Deze kengetallen geven beter inzicht in de **totale** uitgaven van Verkeer en Waterstaat voor het betreffende beleid.

Overigens is de toerekening slechts gebeurd voor medewerkers van wie de werkzaamheden direct en eenvoudig toerekenbaar waren. Administratieve toerekeningssystemen als tijdschrijven en dergelijke zijn daarbij nog niet gehanteerd. Momenteel wordt bekeken of de toerekening van apparaatsuitgaven aan het beleid verder kan worden ontwikkeld.

Naast het opnemen van apparaatsuitgaven is, waar mogelijk, voor de beleidsuitgaven nog een nadere onderbouwing met ramingskengetallen opgenomen.

Output en outcome

Ten aanzien van de output zijn in deze begroting meer kwantitatieve producten en prestaties van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Dit geldt tevens voor de outcome (=het gewenste maatschappelijk effect). Bij een aantal begrotingsartikelen wordt het gewenste maatschappelijke effect gepresenteerd.

Overigens is het soms zo dat de producten en effecten betrekking hebben op meerdere begrotingsartikelen. Daarom is in een enkel geval voor meerdere artikelen één toelichting met kengetallen gemaakt.

De ontwikkeling van kengetallen is erop gericht om meer inzicht te verschaffen in de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid van Verkeer en Waterstaat.

7.3. Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Rijkswaterstaat

De bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat is in 1995 onderwerp geweest van een interdepartementaal beleidsonderzoek, met als centraal thema «financiële vernieuwing». Het eindrapport «Van middelen naar producten, een nieuwe bedrijfsvoering bij Rijkswaterstaat» is door de Ministerraad aanvaard, en inclusief regeringsstandpunt naar de Staten-Generaal verzonden (Kamerstukken 1995–1996, 24 558, nr. 1). Het onderzoeksrapport gaat in op de gewenste besturing, bedrijfsvoering en cultuurverandering bij RWS en de wijze waarop dit kan worden gerealiseerd. Uitgangspunt van het rapport is het doelmatiger inzetten van de beschikbare middelen en het koppelen van de middelen aan de te leveren producten om zo tot een betere onderbouwing van de te maken keuzes te komen. Vanaf de begroting 1998 zal op basis van de nieuwe bedrijfsvoering aan de Kamer worden gerapporteerd.

Een productgerichte bedrijfsvoering

Een belangrijk knelpunt voor Verkeer en Waterstaat is het feit dat aan de middelenkant soms inputgericht maatregelen worden genomen, zonder dat daarmee tegelijkertijd de gevolgen voor de producten duidelijk zijn. De inputgerichtheid van de besturing en bedrijfsvoering is de oorzaak van deze spanning. De spanning tussen de middelen- en de productenkant kan alleen worden opgelost als de middelen consequent aan de producten worden toegedeeld en als sturing en besluitvorming primair aangrijpen op de producten. Het beoogde resultaat is: duidelijke taken en bevoegdheden, beoordeling op basis van behaalde resultaten, transparantie van bedrijfsvoering, duidelijke informatie over wat er met het geld gebeurt en uiteindelijk een groter kostenbewustzijn.

Sturing op producten betekent een andere verantwoordelijkheidsverdeling; de producten vormen de basis voor het maken van afspraken en het afleggen van verantwoording. Voor iedere opdracht moet er een opdrachtbeschrijving zijn en moet een opdrachtgever en opdrachtnemer worden benoemd.

Begroting en verantwoording

De vernieuwing bij Rijkswaterstaat heeft ook gevolgen voor de begroting en verantwoording. De indeling en de toelichtingen in de begrotingen van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds zullen vanaf 1998 veranderen (Kamerstukken 1995–1996, 24 558, nr. 2). Bij de herindeling van de begrotingen zijn de volgende drie uitgangspunten gehanteerd.

Indeling naar sectoren op artikelniveau

Om aan te sluiten bij de behoefte van de Kamer, zowel wat betreft de uitoefening van het autorisatierecht als voor wat betreft de informatievoorziening, wordt binnen de begroting van het Infrastructuurfonds als hoofdingeling een aantal sectoren onderscheiden. Binnen de droge infrastructuur zijn deze sectoren:

1. Rijkswegen,
2. Railwegen,
3. Regionale/lokale infrastructuur.

Binnen de natte infrastructuur zijn deze sectoren:

1. Waterkeren,
2. Waterbeheren en vaarwegen.

Deze sectoren worden als begrotingsartikelen herkenbaar in de nieuwe begrotingsindeling.

Indeling naar werksoorten op artikelonderdeelniveau

Om aan te sluiten bij de nieuwe structuur van productsturing worden binnen de indeling naar sectoren de werksoorten onderscheiden, zoals die zijn gedefinieerd in het interdepartementale beleidsonderzoek. Deze werksoorten sluiten aan bij de werkprocessen en de producten van Rijkswaterstaat:

1. Aanleg,
2. Beheer en onderhoud,
3. Bediening,
4. Subsidies,
5. Basisinformatie,
6. Beleidsvoorbereiding en evaluatie,
7. Anticiperend onderzoek.

Deze werksoorten worden als begrotingsartikelonderdelen herkenbaar in de nieuwe begrotingsindeling.

Onderscheid beleid en uitvoering

Om de bestuurlijke effectiviteit van Verkeer en Waterstaat te vergroten zijn binnen de werksoorten «aanleg» en «beheer en onderhoud» de functies beleid en uitvoering van de beleidsketen als aparte artikelonderdelen zichtbaar gemaakt.

De nieuwe begrotingsartikelen bevatten alle direct aan de producten toe te rekenen uitgaven. Dit is inclusief onder andere de personele en materiële uitgaven die direct aan producten zijn toe te rekenen (dit in afwijking van de Comptabiliteitswet die per hoofdbeleidsterrein een afzonderlijk begrotingsartikel voor personeel en materieel voorschrijft).

Gevolg is dat er niet meer apart op personele aantallen gestuurd wordt anders dan gekoppeld aan producten. Het relateren van middelen aan producten is immers de grondslag van de nieuwe begroting. Wel zal in de toelichting van de begroting worden ingegaan op de omvang van de verschillende kostensoorten, zoals personeel en materieel. Het principe blijft echter dat kosten in verhouding gezien moeten worden tot de producten en de effecten die ermee worden gerealiseerd. Door deze koppeling van middelen aan producten is het mogelijk om de spanning tussen de middelen- en productenkant op te lossen. Hierbij zal ook het gebruiken van kengetallen een rol spelen. De vergelijking van (deel-) programma's zal tevens meer inzicht geven in de doelmatigheid van het beleid van Verkeer en Waterstaat. Door het benoemen van duidelijke producten, door het maken van integrale ramingen op basis van een heldere kostentoerekening en vooral door een eenduidige verantwoordelijkheidstoedeling wordt de doelmatigheid bevorderd. Daarbij past een cultuur van verantwoordelijkheid geven, nemen en afleggen, van willen afrekenen en afgerekend willen worden. De invoering van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Rijkswaterstaat is sterk gericht op het bevorderen van een bedrijfsmatige cultuur.

Aanpak

De omslag naar een productgerichte bedrijfsvoering gebeurt niet vanzelf. Sturen op producten vraagt om een resultaatgerichte houding, een cultuurverandering bij RWS. Het eindrapport bevat een plan van aanpak voor het stapsgewijs invoeren van de nieuwe besturing, bedrijfsvoering en cultuurverandering. Bij deze veranderingen zal aan alle aspecten (instrumenten, management/organisatie, cultuur, mensen en omgeving) aandacht worden besteed. Voor al deze aspecten zijn in het veranderingstraject mijlpalen benoemd. Uitgangspunt bij de implementatie is dat de lijnmanagers het veranderingstraject nader uitwerken, concreter maken en implementeren.

Vanwege de grote tijdsdruk (in 1998 moet op de nieuwe manier worden gewerkt) is vooruitlopend op instemming van de Tweede Kamer de implementatie van het veranderingstraject inmiddels gestart. In 1996 worden de verantwoordelijkheden conform het besturingsmodel verder uitgewerkt. Ook worden de (deel)programma's verder uitgewerkt en de producten gedefinieerd die tot een programma kunnen worden opgeteld. Bovendien worden de definities voor de uitgavencategorieën afgerond. De voorbereidingen voor de begroting 1998 vinden, intern Verkeer en Waterstaat, al in 1996 plaats. Voor deze (en andere activiteiten) zijn projectgroepen ingesteld met een brede samenstelling (zowel wat betreft lijn en staf als wat betreft de diverse onderdelen van Verkeer en Waterstaat).

7.4. Voorlichting

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft naar een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak voor beleidsvoornemens. Communicatie is hierbij wezenlijk. Al in een vroeg stadium van de beleidsvorming kiest het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een open en flexibele dialoog met de samenleving. Reden dat de behoefte aan strategisch advies over de inzet van het instrument communicatie – als integraal onderdeel van het beleid – de afgelopen jaren enorm toenam.

De start van het project «Platform Communicatie Verkeer en Waterstaat» richt zich op het opbouwen van de daarbij benodigde interne communicatienetwerken. Hierbij ontstaat bovendien departementsbreed zicht op, en eenheid in, de activiteiten op communicatief gebied binnen verschillende beleidsvelden.

Om te komen tot zorgvuldige communicatie bij besluitvormingsprocessen zijn verschillende projecten gestart. Belangrijk hierbij is het vergroten van het draagvlak voor zowel de wijze waarop besluitvorming plaatsvindt als voor het uiteindelijke resultaat. De inspraak rond de HSL, de maatschappelijke dialoog voor de TNLI en de noodzakelijke dijkverbeteringen, zijn hiervan in het oog springende voorbeelden.

Onder de noemer «Verkenningfase ruimtegebrek Rotterdams havengebied» wordt sinds december 1995 op een open wijze geanalyseerd welke problemen ten grondslag liggen aan de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte. Deze analyse wordt in 1997 afgerond. De Ministeries van Economische Zaken, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij worden intensief betrokken bij het proces. De verkenning vindt plaats conform het WRR-advies over grote infrastructurele projecten en het kabinetsstandpunt daarover.

Onder het thema «Samenwerken aan bereikbaarheid» worden voorbereidingen getroffen voor een plan om de congestieproblematiek stevig aan te pakken. Hiervoor is de betrokkenheid van burgers, bedrijfsleven en andere overheden van cruciaal belang. Om het draagvlak van het SVV te vergroten en de verkeersdeelnemer een bewustere keuze te laten maken binnen het verkeer, wordt bijvoorbeeld een televisieserie als communicatiemiddel ingezet. Verder zal het komende beleid voor een betere bereikbaarheid met alle mogelijke effectieve communicatiemiddelen ondersteund worden. Dit plan om de congestieproblematiek aan te pakken, is gelijktijdig met de begroting aan de Kamer aangeboden.

De vernieuwing van de Nederlandse infrastructuur volgt eveneens een op communicatie gerichte aanpak. Het project Infralab richt zich op het testen van nieuwe wegen waarlangs Verkeer en Waterstaat in een open,

creatieve en resultaatgerichte dialoog met de uiteindelijke gebruikers een adequate hoofdinfrastructuur tot stand brengt.

Ook in 1997 worden de campagnes om het carpoolen te bevorderen voortgezet. Het accent zal daarbij liggen op de gezamenlijke aanpak van het congestieprobleem.

Op het gebied van de nationale waterhuishouding komt momenteel een nieuw beleid tot stand in heldere dialoog met de betrokken maatschappelijke instanties. De steeds complexere vraagstukken rond de Nederlandse waterhuishouding in zijn relatie tot ruimte, economie, natuur en milieu vragen om een vervolg op de uit 1989 stammende derde Nota Waterhuishouding. In de vierde Nota Waterhuishouding wordt het rijksbeleid voor het oppervlakte- en grondwater voor het begin van de eeuwwisseling vastgesteld.

Voor de verkeersveiligheid is een campagne met een nieuw communicatief concept gestart om het naleven van snelheidslimieten te bevorderen. Communicatie vindt plaats via netwerken, en in combinatie met handhaving en infrastructurele maatregelen. De campagne is opgezet in nauwe samenwerking met de Ministeries van Economische Zaken, Justitie, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, alsmede Veilig Verkeer Nederland, de voetgangersvereniging en het actiecentrum naleving snelheidslimieten. De aanpak en uitvoering vinden samen met de regio plaats.

Samen met Veilig Verkeer Nederland worden opnieuw campagnes gevoerd ter bevordering van de verkeersveiligheid. De gevoerde thema's zijn: «alcohol», «zien is overleven», de afstelling van hoofdsteunen en het gebruik van beveiligingsmiddelen als autogordels.

In 1995 startte de ondersteunende voorlichtingscampagne over het Deltaplan Grote rivieren. Zij wordt ook in 1997 voortgezet. De campagne is opgezet in samenwerking met de Ministeries van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal overleg (IPO) en de Unie van Waterschappen.

7.5. Wetgeving, bestuurlijke en juridische zaken

De randvoorwaarden die het Europese recht aan het nationale beleid en de nationale regelgeving stelt, blijven in belang toenemen. Zo is onlangs nog bepaald dat de nationale wetgever de schade moet vergoeden die geleden is doordat zij inbreuk heeft gemaakt op het Europese recht.

Een checklist is ontwikkeld om nieuwe financiële toekenningen te toetsen aan het Europeesrechtelijke regime inzake staatssteun. En voor de Europese aanbestedingsregels bestaat nu een leidraad met de antwoorden op vragen die in de praktijk kunnen rijzen. Deze leidraad wordt periodiek geactualiseerd. Verder wordt de relatie tussen de wetgeving op het terrein van Verkeer en Waterstaat en de Europese voorschriften inzake het vrij verkeer van diensten nader onderzocht.

De belangrijkste gerealiseerde en in voorbereiding zijnde wetgevingsvoorstellen zijn opgenomen in de wetgevingsbijlage. Vooral de aanpassing van de regelgeving aan de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht vroeg en vraagt veel werk.

Voor de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) wordt bekeken wat de in voorbereiding zijnde regelgeving voor administratieve last oplevert voor het bedrijfsleven. De «administratieve lasten» zijn gedefinieerd als de kosten ter voldoening aan de informatieverplichtingen die voortvloeien uit regelgeving. De voorstellen zijn in

bijlage 2 terug te vinden. Een nieuw onderwerp daarbij is de Wet verontreiniging oppervlaktewateren die meegenomen zal worden in de derde tranche MDW-projecten.

Eind 1996 zal het kabinetsstandpunt over het MDW-eindrapport «taxivervoer» geïmplementeerd worden. Het in het MDW-kader gewijzigde Rijttijdenbesluit zal naar verwachting op 1 januari 1997 in werking treden.

De door het kabinet vastgestelde beleidslijnen over normalisatie en certificering zullen in 1996 toegepast worden. Dit gebeurt aan de hand van een opgesteld overzicht van de toepassing van normalisatie en certificering. Ook de uitkomsten van het MDW-project Doorberekening handhavingskosten zullen op basis van het kabinetsstandpunt daarover in 1996 hun doorwerking krijgen.

Om de door de Tweede Kamer aangekondigde decentralisatietoets per departement voor te bereiden, wordt een evaluatie uitgevoerd van het decentralisatiebeleid op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Dit gebeurt mede in relatie tot de ontwikkeling van het kernministerie.

Naar aanleiding van het Rapport van de Algemene Rekenkamer worden de vergunningstelsels op het terrein van Verkeer en Waterstaat doorgelicht. Daarbij wordt bekeken of vergunningstelsels het meest adequate beleidsinstrument zijn en of ze naar behoren zijn ingericht en worden toegepast.

Op diverse beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat is het instrument bestuurlijke boete een goed alternatief voor nu nog strafrechtelijk gehandhaafde voorschriften. Vooral de vervoerwetgeving, maar ook delen van de verkeerswetgeving, worden doorgelicht op de mogelijkheid om de handhaving via zo'n bestuurlijke boete te realiseren.

Voortvarend wordt gewerkt aan de implementatie van de voornemens uit het Beleidsplan «Waarborgen integriteit Verkeer en Waterstaat». Per 1 januari 1997 zullen de in dit plan beschreven acties om inbreuken op de integriteit te voorkomen zijn voltooid.

Om het rapport «Handhaven met beleid» uit te voeren onderneemt Verkeer en Waterstaat acties op drie gebieden. In de eerste plaats wordt – waar nodig – een duidelijkere functiescheiding aangebracht tussen beleid/regelgeving, uitvoering en handhaving. In de tweede plaats worden maatregelen getroffen om de beleidsmatige aansturing van de inspectiediensten te verbeteren. In de derde plaats worden voorzieningen in het leven geroepen ter verzekering van een departementsbrede coördinatie, afstemming en uitvoering van het handhavingsbeleid.

7.6. Archiefbeheer

Per 31 december 1995 ressorteerden er onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat 146 archiefvormende organen. Ten opzichte van 1994 is dit een afname van 10.

In 1995 is 13 strekkende meter archief aan de Rijksarchiefdienst overgedragen en is 1247 strekkende meter archief vernietigd. Het vernietigingspercentage (het in jaar x vernietigde archief gedeeld door het totale aanwezige archief x 100%) bedraagt 2,4% (1995: 13,8%). Aan niet langer tot het Ministerie van Verkeer en Waterstaat behorende onderdelen is 140 strekkende meter archief overgedragen.

In 1995 zijn weer archieven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Centrale Archief Selectiedienst (CAS) bewerkt.

Het betreft ca. 500 meter archief van de Rijksluchtvaartdienst.

Aan de in 1995 bij de CAS aanwezige archieven van Verkeer en Waterstaat zijn in 1995 ca. 6280 arbeidsuren besteed.

De omvang van de bij het ministerie aanwezige archieven bedraagt: (in strekkende meters)

	omvang 31-12-94		resultaat 1995		omvang 31-12-95	
	dyn.	semi- stat.	dyn.	semi- stat.	dyn.	semi- stat.
Centrale diensten	278	1 128	-10	+209	268	1 337
DG-Rijkswaterstaat	17 106	21 717	-2 733	+3 119	14 373	24 836
DG-Rijksluchtvaartdienst	457	367	+57	-74	514	293
DG-Scheepvaart & Maritieme Zaken	145	2 572	+417	-32	562	2 540
DG-Vervoer	346	937	-191	-410	155	527
Rijksdienst voor het Wegverkeer	1 269	2 571	+419	+409	1 688	2 980
KNMI	54	116	+4	+56	58	172
Hoofddirectie Telecommunicatie & Post	556	849			556	849
Overige dienst- onderdelen	29	27	+26	+60	55	87
	20 240	30 284	-2 011	+3 337	18 229	33 621

De omvang van de archieven is in 1995 met 1326 strekkende meter toegenomen.

Er waren bij het ministerie op 31 december 1995 voor archiefwerkzaamheden in totaal 277 formatieplaatsen beschikbaar. Op deze formatieplaatsen waren 331 personeelsleden werkzaam. Van deze medewerkers heeft 61% een opleiding op het betreffende vakgebied gevolgd of was in 1995 een opleiding aan het volgen.

Voor het PIVOT-project worden door de Rijksarchiefdienst en het ministerie de noodzakelijke selectie-instrumenten ontwikkeld om de documenten efficiënt en effectief te beheren. De institutionele onderzoeken en de daarop gebaseerde selectielijsten zijn in 1995 voor bijna alle directoraten afgerond. Alleen bij het Directoraat-Generaal voor het Vervoer vindt nog institutioneel onderzoek plaats.

7.7. Nationale Ombudsman

De Nationale Ombudsman heeft in 1995 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat 21 rapporten uitgebracht tegen 22 in het jaar ervoor. Geen enkel rapport was voorzien van een aanbeveling van de Nationale Ombudsman.

De verdeling van de rapporten over de diensten is als volgt: Rijksdienst voor het Wegverkeer 6, Rijkswaterstaat 7 en Hoofddirectie Telecommunicatie en Post 1; over het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (ZBO op het terrein van Verkeer en Waterstaat) werden 7 rapporten uitgebracht.

7.8. Emancipatie

In 1995 is het doelgroepenbeleid en daarmee ook het emancipatiebeleid herijkt.

Er is voor gekozen om emancipatiebeleid niet langer een apart beleidsonderwerp te laten zijn, maar te integreren in het totale personeelsbeleid. De integratie betreft nieuw op te zetten acties op het

gebied van doelgroepenbeleid. Nieuwe acties alleen gericht op doelgroepen (vrouwen, allochtonen en gehandicapten) zijn minder gewenst gezien het mogelijke stigmatiserende karakter en het gebrek aan commitment van het management. De nieuwe acties voor doelgroepen zijn acties in het belang van alle werknemers, opgezet vanuit kennis over knelpunten voor doelgroepen.

Verder zal er een Verkeer en Waterstaat-breed project «Managing Diversity» opgezet worden. Tot nu toe was het doelgroepenbeleid gericht op het wegnemen van verschillen. Gelijkheid, zo werd verondersteld, is de basis voor gelijkwaardigheid. Gelijkwaardigheid vraagt echter om waardering voor de persoon en daarmee ook waardering voor verschillen. Verschillen tussen werknemers zullen er altijd zijn. Het bewust managen van deze verschillen biedt de mogelijkheid om het aanwezige potentieel optimaal te benutten.

Door Verkeer en Waterstaat is een Emancipatie-beleidsbrief opgesteld. Deze is eind 1995 naar de Emancipatieraad voor advies gestuurd.

Vooruitlopend op het advies van de Raad is een aanvang gemaakt met de uitvoering van de in die beleidsbrief gedane voorstellen. Het betreft onder meer de vorming van een netwerk van contactpersonen binnen het gehele ministerie.

Voor de komende tijd zullen de Intracommissie en de contactpersonen bezien op welke wijze voor Verkeer en Waterstaat invulling kan worden gegeven aan het instrument Emancipatie Effectrapportage. Daarnaast zal worden bezien op welke punten de huidige vorm en opzet van de Intracommissie aanpassing behoeven.

In 1995 is de projectgroep «Mobiliteit en Leefstijlen» ingesteld. In de projectgroep zijn de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Sociale Zaken en Werkgelegenheid vertegenwoordigd. De vooronderstelling bij dit project is dat taakcombinatie complexe mobiliteitspatronen met zich meebrengt. De vraag in hoeverre beleid op het gebied van mobiliteit, milieu en ruimtelijke ordening nieuwe leefstijlen frustreert of faciliteert.

De projectgroep heeft in januari 1996 gerapporteerd over de eerste fase van het project. Gebleken is dat er te weinig aanknopingspunten zijn om te komen tot verdere beleidsontwikkeling. Het project is dan ook beëindigd. Dit neemt niet weg dat het onderwerp mobiliteit, leefstijlen en emancipatie op de beleidsagenda van Verkeer en Waterstaat blijft staan.

7.9. Publieke dienstverlening Verkeer en Waterstaat

Algemeen

In het verleden zijn diverse klantgerichtheidsacties binnen Verkeer en Waterstaat gehouden. Voorts is er een telefonische enquête gehouden naar de bereikbaarheid van de medewerkers en vervolgens zijn de resultaten beschikbaar gesteld aan de diensten en is er bij de medewerkers aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid. Ook zijn voorstellen gedaan de bereikbaarheid verder te vergroten.

Sinds enkele jaren worden ontvangstbevestigingen, behandelings- en tussenberichten verzonden conform de aanwijzingen van de Nationale Ombudsman. Kamervragen worden zoveel mogelijk binnen achtenveertig uur beantwoord wanneer Verkeer en Waterstaat zelf leading is. Voorts is recent een uitgebreid imago-onderzoek gedaan, waarbij onder meer de klantvriendelijkheid van het departement is getoetst, met als resultaat dat het ministerie in toenemende mate gezien wordt als een open organisatie. Naast positieve bevindingen worden door de klanten ook een aantal kritische kanttekeningen geplaatst. Het spreekt vanzelf dat de kritische

kanttekeningen zoveel mogelijk zullen worden opgepakt. Ook probeert het ministerie (onder andere via ISO-certificaten) de kwaliteit van het eigen produkt te verbeteren, bijvoorbeeld met betrekking tot de bepaling van maximale doorlooptijden van brieven van burgers en de toepassing van rappelsystemen.

Daarnaast is eind 1995 een Verkeer en Waterstaat-breed Informatiecentrum op de Plesmanweg voor bezoekers geopend. Dit betreft een informatiecentrum, waar ook niet-ambtenaren informatie kunnen inzien/opvragen. In dit informatiecentrum is ook het Verkeer en Waterstaat-loket (<http://www.minvenw.nl>) op het Internet te vinden, zoals die eveneens in het najaar van 1995 officieel is geopend. In de loop van 1996 is hier reeds een aantal verbeteringen in aangebracht. Naast het verstrekken van informatie biedt het Verkeer en Waterstaat-loket op het Internet de gelegenheid tot interactieve communicatie, waaronder het stellen van vragen via e-mail.

Specifiek

Onderstaand zal een kort overzicht worden gegeven van de dienstonderdelen binnen Verkeer en Waterstaat met meer dan 6000 publiekscontacten per jaar. De publiekscontacten in dit kader hebben dan betrekking op contacten waarbij de burger, op grond van wettelijke regelingen, verplicht is zich tot een overheidsloket te wenden. Concreet gaat het dan om de Rijksverkeersinspectie, de Luchtvaartinspectie, de Rijksdienst voor de Radiocommunicatie, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de vergunningverlening voortvloeiend uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren.

De Rijksverkeersinspectie (RVI) kent een tweetal kerntaken waarbij publiekscontacten een grote rol spelen, te weten handhaving en marktordening. Ongetwijfeld zijn de meeste contacten bij de sector handhaving in de vorm van controles in het wegvervoer (goederen en personen), in zeehavens en op luchthavens, op binnenschepen en bij het spoorvervoer. In 1995 zijn bijvoorbeeld (afgezien van de bedrijfscontroles) zo'n 85 000 controles gehouden. De sector marktordening is belast met de uitvoering van de regelgeving in het goederenvervoer over de weg, de binnenvaart, gevaarlijke stoffen en het personenvervoer: daar komen burgers/bedrijven om een ontheffing of een vergunning, daar vindt het beheer van de schippersbeurs plaats en vindt de uitvoering van sloopregelingen plaats. Om een indruk te geven van de aantallen: de schippersbeurzen kennen voor het binnenlands vervoer circa 25 000 tussenkomsten en dus even zovele contacten. Bij de binnenvaart gaat het voorts om circa 7000 contacten die voortvloeien uit het regime van vergunningen en ontheffingen (op basis van de Wet structurele sanering binnenvaart (Stb. 1990, 87), de Wet vervoer binnenvaart (Stb. 1991, 711) en de Vaartijdenwet (Stb. 1993, 368). Bij het wegvervoer komen publiekscontacten bij de uitgifte van circa 30 000 werkgeversverklaringen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, circa 1200 ontheffingen Rijtijdenwet, circa 250 verzoeken in het kader van het besloten busvervoer en circa 50 verzoeken voor het internationaal personenvervoer. In toenemende mate worden tegen beschikkingen van de overheid bezwaarschriften ingediend. De RVI heeft een eigen bezwaarschriften- en hoorcommissie. In 1995 ging het om zo'n 500 bezwaarschriften. Belangrijk is voorts dat binnen de sector marktordening een Transport informatiecentrum in oprichting is. Daaraan zal de nodige publiciteit worden gegeven, onder meer door het openen van een centraal telefoonnummer, waaronder de RVI bereikbaar is. Door het bellen van dat nummer kan de buitenwereld alle informatie krijgen over de uitvoering van regelgeving, kunnen klachten of incidenten doorgegeven worden enz.

Het Bureau Vliegzaam/Bewijzen van Bevoegdheid van de *Luchtvaartinspectie*, onderdeel van de Rijksluchtvaartdienst, ontvangt jaarlijks zo'n 15 000 aanvragen voor afgifte, uitbreiding danwel verlenging van vliegbewijzen en ca. 10 000 aanvragen voor deelname aan theoretische en praktische examens.

Binnen de *Rijksdienst voor de Radiocommunicatie (RDR)* van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post vinden met name vanuit het frequentie-management veelvuldig publiekscontacten plaats. De afdeling technische ontwikkeling heeft contacten die zijn gerelateerd aan toelatingen van nieuwe apparatuur, technische eisen waaraan apparatuur moet voldoen en contacten gerelateerd aan specifieke regelgeving, meestal in verband met toelatingen en Europese richtlijnen maar ook in verband met storingen en dergelijke. Het aantal publiekscontacten van de machtigingendienst binnen het frequentie-management bedraagt minimaal 25 000. Dit aantal is samengesteld uit totaal machtigingsverleningen, intrekkingen en 10% van het totaal machtigingenbestand voor telefoonverkeer.

Een van de kerntaken van Rijkswaterstaat betreft het kwalitatief waterbeheer voor de rijkswateren. De Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) verbiedt, met het oog op de bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater, het zonder vergunning in het oppervlaktewater brengen van afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen. In de Wvo vormt het vergunningenstelsel veruit het belangrijkste reguleringsinstrument. In het taakgebied vergunningverlening Wvo, met daaraan gekoppeld de zorg voor de handhaving van de vergunningen, is veelvuldig sprake van publiekscontacten. Zo zijn in 1994 door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat ongeveer 300 Wvo-vergunningen op aanvraag verleend. Daarnaast zijn voor bepaalde vergunningplichtige activiteiten, wegens bijzondere omstandigheden, in 1994 een honderdtal gedoogbeschikkingen afgegeven. Vanwege de zorg voor de naleving van eenmaal verleende vergunningen, het gaat om een bestand van ongeveer 3500 vergunningen, zijn in 1994 ongeveer 7000 bedrijfsbezoeken afgelegd. Als gevolg van de uitkomst van deze en andersoortige controles worden zonnodig strafrechtelijke en/of bestuursrechtelijke stappen genomen.

De activiteiten van het *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)* hebben bijna geheel betrekking op het afnemen van rijexamens (theorie- en praktijkexamen) en op het afgeven van geneeskundige verklaringen. Voorts is het CBR belast met afnemen van aanvullende examens voor diverse vakbekwaamheidscertificaten en -aantekeningen. In 1995 zijn in totaal 416 790 theorie-examens AB afgenomen.

Het aantal praktijkexamens (eerste en herexamens) in 1995 bedroeg per categorie:

A	93 610
B	413 368
C	15 265
D	1 491
BE/CE	15 699

In 1995 zijn door het CBR in totaal 415 923 geneeskundige verklaringen afgegeven. Onder de vakbekwaamheidscertificaten en aantekeningen nam het certificaat aantekening ADR (vervoer gevaarlijke stoffen) in 1995 de belangrijkste plaats in met 22 498 afgenomen examens. Ter versterking van een flexibele en klantgerichte stijl van werken is de organisatie decentraal opgezet. Aan de regionale kantoren in Assen, Arnhem en

Eindhoven zijn in 1996 toegevoegd kantoren in Amsterdam en Rijswijk, waarmee de decentralisatie van het CBR voltooid is.

Bij de *Rijksdienst voor het Wegverkeer* spelen met name de binnen- en buitendienst voor wat betreft de publiekscontacten een belangrijke rol. De omvang van deze publiekscontacten (per jaar) is als volgt te categoriseren:

Buitendienst	
– Keuringen in 1995	230 000
– Afspraken hiervoor circa 80%:	184 000
– Overige telefoongesprekken	
– districten	20 000
– helpdesk	13 000
– Steekproeven	750 000
– Herschouwingen	5 000

Over het algemeen ontvangt de buitendienst weinig klachten. Wel merken zij dat de klanten niet zo tevreden zijn met hun telefonische bereikbaarheid. Voortdurend wordt getracht hier verbetering in te brengen.

Binnendienst:	
– Toelating individueel (eerste keer en modificaties)	60 000
– Toelating via telefoongesprekken	8 000
– Ontheffingen	25 000
– Telefonische aanvragen	77 000
– Bezoekers CINFA balie	5 000

De klachten die de binnendienst ontvangt, betreffen meestal de telefonische bereikbaarheid van de dienst. Ter verbetering heeft de directie er toe besloten wekelijkse rapportages op te stellen met betrekking tot de doorlooptijden en klachten over de telefonische bereikbaarheid.

Daarnaast is er in april 1996 een project gestart dat in circa 18 maanden zal leiden tot een gecertificeerd kwaliteitssysteem (gedurende dit traject vinden herziening en harmonisatie van procedures plaats). Ook hier is dus veel aandacht voor klantgerichtheid.

8. AFKORTINGENLIJST MEMORIE VAN TOELICHTING

A.

AAS	=	Amsterdam Airport Schiphol
ABEL	=	Algemeen beoordelingskader externe veiligheid voor luchthavens
AERO	=	Aviation emissions and evaluation of reduction options
AO	=	Administratieve organisatie
ARBO	=	Arbidsomstandigheden
AVI	=	Afval verwerkingsindustrie

B.

BAT	=	Beste available techniques
BEB	=	Bemanningseisenbesluit
BEP	=	Best environmental practice
BER	=	Beleideffectrapportage
BON	=	Bestuur op niveau
BOS	=	Beslissingsondersteunend systeem
BOV	=	Beleidsorgaan Openbaar Vervoer
BPN	=	Beheersplannen nat

C.

CAO	=	Collectieve arbeidsovereenkomst
CAS	=	Centrale archief selectiedienst
CBIN	=	Commissariaat voor buitenlandse investeringen in Nederland
CBM	=	Centraal bureau motorrijtuigenbelasting
CBS	=	Centraal bureau voor de statistiek
CEMT	=	Conferentie van Europese transportministers
COB	=	Centrum ondergronds bouwen
CROW	=	Centrum voor regeling en onderzoek in de grond, water- en wegenbouw en de verkeerstechniek
CRS	=	Computer reserveringssysteem

D.

DCS	=	Digital cellular system
DGSM	=	Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken
DGV	=	Directoraat-Generaal voor het Vervoer

E.

EC	=	Europese commissie
ECAC	=	European civil aviation conference
ECE	=	Economic commission for Europe
EDI	=	Electronic data interchange
EER	=	Europese economische ruimte
EMSO	=	Evaluatie- en monitoringprogramma Schiphol en omgeving
ERMES	=	European radio messaging system
ESA	=	Europees ruimte agentschap
EU	=	Europese unie
EUMETSAT	=	Europese organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten
EVO	=	Eigen vervoersorganisatie

F.

FAIS	=	Financieel administratief informatie systeem
FDM	=	Flevolandse drinkwatermaatschappij
FES	=	Fonds economische structuurversterking

FEZ	=	Financieel economische zaken
FIMT	=	Financiële investeringen NS op middellange termijn
FLO	=	Functioneel leeftijdsontslag
FOR	=	Financiële bijdrage openbaar railvervoer
G.		
GAIK	=	Gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten
GATT	=	General agreement on tariffs and trade
GDU	=	Gebundelde doeluitkering
GEBEVE	=	Gebiedsgerichte bestrijding van de verdroging
GEO	=	Grote efficiency operatie
GHR	=	Gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam
GIS	=	Geografisch informatiesysteem
GPS	=	Global positioning system
GSM	=	Global system for mobile telecommunications
GTI	=	Grote technologische instituten
GWW	=	Grond, weg- en waterbouw
H.		
HDTP	=	Hoofddirectie Telecommunicatie en Post
HSL	=	Hoge Snelheidslijn
I.		
IBO	=	Interdepartementaal beleidsonderzoek
IC	=	Interne controle
ICAO	=	International civil aviation organisation
ICES	=	Interdepartementale commissie voor economische structuurversterking
IGC	=	Intergouvernementele conferentie
IM	=	Interim wetgeving
IMAGO	=	Iniatief milieu actie goederenvervoer
IMO	=	Internationale maritime organisatie
INSTAR	=	Institutional arrangement
IPO	=	Inter provinciaal overleg
IPZ	=	Investeringsregeling zeescheepvaart
IPZ	=	Interimregeling zeescheepvaart
ISM	=	International safety management
ISP	=	Informatie strategie plan
IVR	=	Integrale verkenning Rijntakken
J.		
JAA	=	Joint aviation authorities
K.		
KLM	=	Koninklijke luchtvaartmaatschappij
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KPN	=	Koninklijke PTT Nederland NV
KWAVA	=	Kwaliteit en kosten van de rijksvaarwegen
L.		
LOS	=	Landelijk orgaan slachtofferhulp
LVB	=	Luchtverkeersbeveiliging
LULU	=	Luchtverontreiniging en luchtvaart
LWI	=	Land water impuls
M.		
MBS	=	Milieu beleidsplan voor de scheepvaart
MDW	=	Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit
MER	=	Milieu effectrapportage

MHW	=	Maatgevende hoogwaterstanden
MIT	=	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MOE	=	Midden- en Oost-Europa
MOU	=	Memorandum of understanding on port state control
MOVER	=	Markt overheid railvervoer
MPV	=	Meerjarenplan verkeersveiligheid
MWTL	=	Monitoring waterstaatkundige toestand des lands
N.		
NAVO	=	Noord-Atlantische verdragsorganisatie
NCW	=	Nederlands christelijk werkgeversverbond
NEI	=	Nederlands economisch instituut
NLR	=	Stichting nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium
NLRGC	=	Nationaal lucht- en ruimtevaart geneeskundig centrum
NMP (+)	=	Nationaal milieu beleidsplan
NRA	=	Nieuw Rotterdam airport
NS	=	Nederlandse spoorwegen
NW3	=	Derde nota waterhuishouding
NW4	=	Vierde nota waterhuishouding
NWO	=	Nederlandse organisatie voor wetenschappelijk onderzoek
O.		
OESO	=	Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
ONP	=	Open network provisions
OOR	=	Overleg-orgaan Rijnmond
OSPAR	=	Oslo en Parijs
OV	=	Openbaar vervoer
P.		
PKB	=	Planologische kernbeslissing
PMMS	=	Project mainport en milieu Schiphol
PTT	=	Post, telefoon en telegraaf
PVAR	=	Plan van aanpak Rijnmond
R.		
RAP	=	Rijn actieplan
R&D	=	Research & Development
RDR	=	Rijksdienst voor Radiocommunicatie
RDW	=	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REGIWA	=	Regionaal integraal waterbeheer
REIA	=	Raad voor Europese en Internationale Aangelegenheden
RELUS	=	Regionale luchthavenstrategie
RIJP	=	Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders
RLD	=	Rijksluchtvaartdienst
RO-RO	=	Roll-on roll-off
RVI	=	Rijksverkeersinspectie
RWS	=	Rijkswaterstaat
S.		
SBK-RO	=	Sociaal beleidskader – rijksoverheid
SBL	=	Structuurschema burgerluchtvaartterreinen
SENER	=	Agentschap voor technologie, energie en milieu
SGD	=	Stichting grondmechanica Delft
SGR	=	Structuurschema groene ruimte
SPA	=	Schone technologie, preventie en afvalwaterbehandeling
SPAN	=	Strategisch plan van aanpak naleving
STCW	=	Standards of training, certification and watchkeeping

SVKW	=	Stormvloedkering Waterweg
SVV	=	Structuurschema verkeer en vervoer
SWL	=	Stichting waterloopkundig laboratorium
SWOV	=	Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
T.		
TEN	=	Transeuropees netwerk
TND	=	Toezicht netwerken en diensten
TNLI	=	Toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur
TNO	=	Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek
TOR	=	Transportongevallenraad
U.		
UKR	=	Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging rijkswateren
UNEP	=	United nations environment programme
UPSO	=	Uitvoeringsprogramma Schiphol en omgeving
V.		
VAT	=	Vorbereiding, administratie en toezicht
VERDI	=	Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VINEX	=	Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VIR	=	Voorschrift informatiebeveiliging rijksdienst
VMD	=	Vaarwegmarkeringsdienst
VNG	=	Vereniging van Nederlandse gemeenten
VNO	=	Vereniging van Nederlandse ondernemers
VS	=	Verenigde Staten
VVN	=	Veilig verkeer Nederland
W.		
WAM	=	Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen
WROOV	=	Werkgroep reizigersomvang en omvang verkopen
WRR	=	Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid
WSZ	=	Wet stimulering zeescheepvaart
WTV	=	Wet op de telecommunicatie voorzieningen
WVO	=	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig bestuursorgaan

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Inleiding

Voor de belangrijkste budgettaire wijzigingen wordt verwezen naar de paragraaf budgettair kader in het algemene deel van deze memorie.

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil voor 1996; de prijsbijstelling voor 1997 is thans nog gereserveerd op een aanvullende post in de Miljoenennota.

De loonbijstelling 1996 is thans gereserveerd op artikel 01.12 van deze begroting en zal bij Suppletoire wet over de daarvoor in aanmerking komende artikelen worden verdeeld.

De huidige CAO heeft voor Verkeer en Waterstaat een tekort opgeleverd, vanwege onvoldoende middelen voor herbezetting in verband met de invoering van de 36-urige werkweek en de opgelegde taakstelling. De herbezetting leidt tot een uitbreiding van 390,5 fte. Deze tekorten worden gefinancierd uit de voor herbezetting beschikbaar gestelde middelen, prijscompensatie, programmauitgaven en hogere ontvangsten.

Bij eerste Suppletoire wet 1997 zal bovenstaande in de begrotingsartikelen worden verwerkt. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de betreffende artikelonderdelen ambtelijk personeel.

Bij de mutaties op de opbouw van de verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting is de volgende indeling gehanteerd:

- Amendementen/Nota van Wijziging
dit betreft de doorwerking van een amendement of Nota van Wijziging op de begroting 1996;
- 1e Suppletoire wet
deze reeks bevat mutaties naar aanleiding van de Voorjaarsnota 1996 en de doorwerking van deze mutaties;
- Nieuwe mutaties
dit zijn mutaties die niet in een eerdere begrotingswet of budgettaire nota zijn verwerkt.

Evenals voorgaande jaren is onderstaand een totaaloverzicht van de personele en materiële gegevens opgenomen. Overzicht A geeft de onderverdeling van de personele uitgaven voor de jaren 1995 tot en met 1997. Overzicht B toont de onderverdeling van de materiële uitgaven voor dezelfde jaren.

Overzicht A: De onderverdeling van de personeelsuitgaven (x f 1000)

Artikelonderdelen	Uitgaven		
	1995	1996	1997
a. Actief regulier personeel			
01.01.01 Alg. leiding en centrale diensten	51 763	52 354	50 427
02.01.01 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	779 218	792 950	789 737
03.01.01 Directoraat-Generaal voor het Vervoer	70 704	77 693	77 717
04.01.01 Dir.-Gen. Rijksluchtvaartdienst	30 090	28 555	30 281
05.01.01 Dir.-Gen. Scheepvaart en Maritieme zaken	50 331	47 861	46 676
06.01.01 Hoofd-dir. Telecommunicatie en Post	31 476	11 790	11 905
08.01.01 Rijksdienst voor het Wegverkeer	80 606	76 460	75 949
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1 094 118	1 087 663	1 082 692
b. Overige personeelsuitgaven			
01.01.02 Alg. leiding en centrale diensten	5 231	5 401	5 525
02.01.02 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	35 407	30 547	30 396
03.01.02 Directoraat-Generaal voor het Vervoer	2 206	2 698	2 698
04.01.02 Dir.-Gen. Rijksluchtvaartdienst	689	738	738
05.01.02 Dir.-Gen. Scheepvaart en Maritieme zaken	2 531	2 254	2 254
06.01.02 Hoofd-dir. Telecommunicatie en Post	1 310	620	620
08.01.02 Rijksdienst voor het Wegverkeer	3 442	2 715	2 716
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	50 816	44 973	44 947
c. Post-actieven			
01 02 Post-actieven	45 297	41 248	43 240
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAAL VERKEER EN WATERSTAAT	1 190 231	1 173 884	1 170 879

Overzicht B: De onderverdeling van de materiële uitgaven (x f 1000)

Artikelonderdelen	Uitgaven		
	1995	1996	1997
01.01.03 Alg. leiding en centrale diensten	32 285	29 995	25 333
01.01.04 Representatie Minister en alg. leiding	302	198	198
01.01.05 Departementale vervoersuitgaven	672	667	609
02.01.03 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	114 089	114 231	108 643
03.01.03 Directoraat-Generaal voor het Vervoer	7 069	8 679	9 305
04.01.03 Dir.-Gen. Rijksluchtvaartdienst	9 149	8 583	8 834
05.01.03 Dir.-Gen. Scheepvaart en Maritieme zaken	9 928	6 909	6 938
06.01.03 Hoofd-dir. Telecommunicatie en Post	9 940	8 188	7 827
07.01.03 Kon. Ned. Meteorologisch Instituut		48	18 700
08.01.03 Rijksdienst voor het Wegverkeer	22 884	24 317	17 353
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAAL VERKEER EN WATERSTAAT	206 318	201 815	203 740

TOELICHTING BIJ WETSARTIKEL 1 (UITGAVEN/VERPLICHTINGEN)

01 ALGEMENE DEPARTEMENTALE AANGELEGENHEDEN

De (kern)taken van de Centrale Diensten zijn:

- het aandragen van instrumenten voor de inrichting en sturing van het departement;
- het bewaken van de kwaliteit van de verschillende stafdisciplines;
- het ondersteunen van de ambtelijke en politieke leiding en
- het uitvoeren van facilitaire taken.

Bij de Centrale Diensten is, vanuit de verantwoordelijkheid voor de drie eerstgenoemde kerntaken, een duidelijk accent gelegd bij de kwaliteit van de organisatie van Verkeer en Waterstaat. Daarbij gaat het met name om de volgende punten:

- de kwaliteit van de staffuncties binnen het departement en
- de verhouding tussen de verschillende bestuurslagen binnen het departement en de rol van de (centrale) staffuncties daarin.

Algemeen

01.01. Personeel en materieel Centrale Diensten

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen naast alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van de Centrale Diensten, de kosten die betrekking hebben op algemene departementale aangelegenheden.

Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte van de Centrale Diensten);
- kosten van het overige personeel;
- kosten voor werving en selectie, vorming en opleiding en kinderopvang;
- materiële uitgaven;
- departementale uitgaven voor vorming en opleiding;
- representatieve kosten ten behoeve van de minister en de ambtelijke departementsleiding;
- De uitgaven ten behoeve van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances en
- de uitgaven ten behoeve van het vervoer van de minister, de ambtelijke departementsleiding en overigen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			72 339	73 667	73 918	73 841	74 148	
1e suppl. wet 1996			11 297	11 255	5 641	5 641	5 641	
Nieuwe mutaties			- 981	672	2 228	978	729	
Stand ontwerp-begroting 1997	12 633	96 747	82 655	79 980	81 787	80 460	80 518	80 648

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

01.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	12 633	96 747	82 655	79 980	81 787	80 460	80 518	80 648	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	7 215	83 037							90 252
1996	3 504	7 629	77 482						88 615
1997	1 336	2 649	5 173	72 934					82 092
1998	312	1 581		7 046	73 088				82 027
1999	202	1 223			8 699	70 496			80 620
2000	64	628				9 964	70 022		80 678
2001							10 496	70 312	80 808
na 2001								10 336	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.01		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			74 827	75 779	74 158	74 001	74 308	
1e suppl. wet 1996			14 751	5 641	5 641	5 641	5 641	
Nieuwe mutaties			- 963	672	2 228	978	729	
Stand ontwerp-begroting 1997		90 252	88 615	82 092	82 027	80 620	80 678	80 808

c. de toelichting bij de cijfers

specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Naar 01.18	- 2698	- 2698	- 2698	- 2698	
2. huisvest.kerndep	3535	3635	1435	509	
3. TOR	1500	3000	3000	3000	
4. naar 03.01	-82	-82	-82	-82	
5. naar VROM	-1583	-1627	-677		
6. extrapolatie					130
totaal	672	2 228	978	729	130

De nieuwe mutatie in 1996 bij de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van 1995.

- ad 1 Het betreft hier een overboeking naar het nieuwe artikel 01.18 Internationale betrekkingen. Op dit artikel zullen met ingang van deze begroting de kosten voor verkeersattachés e.d. verantwoord worden. Deze overboeking houdt verband met het instellen van een homogene groep artikelen voor internationale samenwerking.
- ad 2 Deze mutatie bevat de personele en materiële kosten voor huisvesting kerndepartement.
- ad 3 Medio 1997 zullen de verschillende ongevalsraden binnen Verkeer en Waterstaat vervangen worden door een Transportongevallenraad (TOR). Deze mutatie betreft de personele kosten en de kosten voor huisvesting. De TOR zal niet binnen een van de gebouwen van Verkeer en Waterstaat gehuisvest kunnen worden.
- ad 4 Deze overboeking betreft kosten voor regulier personeel die met ingang van 1996 verantwoord worden op het artikel 03.01.
- ad 5 Het betreft hier een overboeking naar het ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) voor de huur van de Bordewijkstraat.
- ad 6 De afwijking in de extrapolatie is een gevolg van de loonbijstelling in het kader van het ABP-complex die in 1994 is uitgedeeld.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

01.01.01 Ambtelijk personeel

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP). De SNIP-basisuitkomsten (de kosten van het aanwezige personeel) zijn gecorrigeerd met de geraamde effecten van de uitbreiding van het personeelsvolume als gevolg van de nieuwe taken in 1996 en 1997. Voor de invulling van de gemiddeld 36-urige werkweek zal naar verwachting een herbezetting van circa 70% (16 fte) noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zullen bij eerste suppletore wet 1997 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd.

Bij eerste suppletore wet 1997 zal eveneens de bij dit artikelonderdeel horende loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

01.01.02 Overig personeel

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor onder meer de kosten van het niet-reguliere ambtelijk personeel, vorming en opleiding, werving en selectie en kinderopvang.

Tevens worden de uitgaven voor vorming en opleiding ten behoeve van specifieke doelgroepen binnen het gehele ministerie op dit artikel-onderdeel verantwoord.

Het gaat hierbij om:

- opleidingen voor de ontwikkeling van managementvaardigheden bij bepaalde categorieën ambtenaren (hoofdgroep V en VI);
- het houden van strategische thema conferenties;
- opleidingen die verband houden met specifieke doelgroepen, zoals vrouwen en
- opleidingen die verband houden met de internationalisering van het werkterrein van het ministerie.

01.01.03 Materieel

Deze uitgaven hebben betrekking op de reguliere uitgaven met betrekking tot de instandhouding van het apparaat. Deze uitgaven worden via de volgende kostensoorten verantwoord:

- algemene uitgaven;
- reis- en verblijfkosten;
- bureaunkosten;
- aanschaf en
- specifieke uitgaven.

Ook worden op dit artikelonderdeel de facilitaire voorzieningen van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances verantwoord.

De uitgaven bestaan uit de volgende componenten:

- bureaunkosten;
- huisvestingskosten;
- externe dienstverlening;
- aanschaf;
- onderhoud, exploitatie, lease en
- specifieke uitgaven.

01.01.04 Representatie minister en algemene leiding

Het gaat hier om de uitgaven, die gemaakt worden met betrekking tot (buitenlandse) gasten en de representatieve uitgaven van de minister en de ambtelijke departementsleiding.

01.01.05 Departementale vervoersuitgaven

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven voor het vervoer van de minister en de departementale leiding alsmede andere kosten, zoals de jaarlijkse contributie voor het lidmaatschap ANWB en voor de hulpverlening door de wegwacht aan rijksmotorvoertuigen verantwoord.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
01.01.01 Ambtelijk Personeel	51 742	52 354	50 427	51 763	52 354	50 427	11.11	12.0
01.01.02 Overig Personeel	4 535	5 377	5 525	5 231	5 401	5 525	11.11	12.9
01.01.03 Materieel CD	39 529	24 061	23 221	32 285	29 995	25 333	12.1	12.0
01.01.04 Repr. Min/Alg. Leiding	301	198	198	301	198	198	12.1	12.0
01.01.05 Dep. Vervoersdienst	640	665	609	672	667	609	12.1	12.9
Totaal	96 747	82 655	79 980	90 252	88 615	82 092		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

Voor zover mogelijk is het aantal beschikbare fte's voor de Centrale Diensten binnen Beleidssterrein 01 toegerekend aan de artikelen 01.02, 01.03, 01.04, 01.09 en 01.18. Het niet toe te rekenen aantal fte's is onder dit artikelonderdeel opgenomen.

In de apparaatsuitgaven zijn tevens de departementale uitgaven voor vorming en opleiding alsmede de uitgaven ten behoeve van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances opgenomen. Deze uitgaven mogen niet alleen aan fte's van de Centrale Diensten worden toegerekend maar hebben ook betrekking op fte's van andere beleidssterreinen.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	nvt	nvt
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	60,2	55,4
totale uitgaven	60,2	55,4
aantal fte's	319,6	292,6

Onderbouwing personele component CD (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	558						
gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	92 698						
gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte*		570	582,6	586,6	585,6	578,6	578,6
gemiddelde geraamde prijs per fte		91 845	86 555	87 954	87 748	88 949	89 173

*Geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zal vanaf 1997 16 fte worden toegevoegd.

01.02. Post-actieven

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven ten behoeve van voormalig Verkeer en Waterstaat-personeel verantwoord. Het betreft de reguliere wachtgeld regeling en regelingen van functioneel leeftijdsontslag en andere werkloosheidsuitkeringen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		41 333	43 325	43 768	44 170	49 269	
1e suppl. wet 1996		- 85	- 85	- 85	- 85	- 85	
Nieuwe mutaties						- 3 820	
Stand ontwerp-begroting 1997	45 296	41 248	43 240	43 683	44 085	45 364	45 876

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan.

De nieuwe mutatie heeft betrekking op een overboeking naar DGV, voor de jaren 2000 en 2001, in verband met te weinig uitgekeerde loonbijstelling in 1995. De afwijking in de extrapolatie is het gevolg van de doorwerking in het kader van de loonbijstelling (ABP-complex).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11.1 en 12.9.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De budgetverdeling naar uitgavencategorieën voor 1997 is als volgt:

uitgavencategorie	bedragen x f 1000
- regulier wachtgeld	17 184
- Wet Werkloosheidsvoorziening (WWV)	1 870
- functioneel leeftijdsontslag	20 054
- overig	4 132
totaal	43 240

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1996	1997
programma uitgaven	41,2	43,2
apparaatuitgaven (art. 01.01)	1	1
totale uitgaven	42,2	44,2
aantal fte's	8	8

01.03. Algemene beleidsaangelegenheden

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op uitgaven voor departementale activiteiten op het gebied van voorlichting, internationale betrekkingen, automatisering en specifieke centraal uit te voeren departementale activiteiten.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.03	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			34 115	32 365	34 860	36 451	36 451	
1e suppl. wet 1996			- 1 251	- 2 330	- 2 330	- 2 330	- 2 330	
Nieuwe mutaties			5 023	- 825	- 595	- 825	- 825	
Stand ontwerp-begroting 1997	12 614	46 045	37 887	29 210	31 935	33 296	33 296	33 296

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

01.03	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	12 614	46 045	37 887	29 210	31 935	33 296	33 296	33 296	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	8 854	31 558							40 412
1996	1 613	14 279	23 392						39 284
1997	1 016	130	11 410	21 585					34 141
1998	737	76	3 085	7 625	22 618				34 141
1999	394	2			9 317	24 428			34 141
2000						8 868	25 273		34 141
2001							8 023	26 118	34 141
na 2001								7 178	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		40 801	37 296	37 296	37 296	37 296	
1e suppl. wet 1996		- 1 867	- 2 330	- 2 330	- 2 330	- 2 330	
Nieuwe mutaties		350	- 825	- 825	- 825	- 825	
Stand ontwerp-begroting 1997	40 412	39 284	34 141	34 141	34 141	34 141	34 141

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Naar 01.18	-1325	-1325	-1325	-1325	
2. Midden- en Oost-Europa	500	500	500	500	
totaal	-825	-825	-825	-825	

De nieuwe mutatie in 1996 bij de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van 1995.

- ad 1 Het betreft hier een overboeking naar het nieuwe artikel 01.18 Internationale betrekkingen. Op dit artikel zullen met ingang van deze begroting de kosten voor verkeersattachés e.d. verantwoord worden. Deze overboeking houdt verband met het instellen van een homogene artikelen groep Internationale Samenwerking.
- ad 2 Deze mutatie is een doorwerking van een mutatie uit de Voorjaarsnota met betrekking tot projecten in het kader van Midden- en Oost Europa (MOE).

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***01.03.01 Departementale voorlichtingsactiviteiten**

Dit artikelonderdeel heeft betrekking op:

- uitgaven voor publikaties, persconferenties en andere media-activiteiten;
- inventariseren/adviseren en coördineren/begeleiden van de realisatie van voorlichtingsmiddelen, zoals brochures, video's etc.;
- organiseren/voorbereiden en begeleiden van bezoeken op ministerieel niveau in binnen- en buitenland;
- organiseren en begeleiden van manifestaties, bijeenkomsten en evenementen die van regionaal belang zijn;
- het aanschaffen en beheren van de collectie van vakliteratuur voor het ministerie;
- het verzorgen van informatie uit de vakliteratuur en kamerstukken, zowel voor intern als extern gebruik;
- bestandsbeheer en raadplegen van het Literatuur en Informatiesysteem van Verkeer en Waterstaat;
- uitgaven voor de productie van de knipselkrant;
- het informeren van medewerkers door het uitgeven van een week- en kwartaaleditie van het personeelsblad Profiel;
- het verzorgen van overige interne publicaties;
- de profilering van het ministerie in het buitenland;

- onderzoek naar de effectiviteit van de gevoerde campagnes;
 - uitgaven voor de advisering en bewaking van de huisstijl.
- Hierbij valt te denken aan gestandaardiseerde formulieren en overige herkenningsoBJECTEN waarin de huisstijl wordt uitgedragen, zoals bouwboarden langs autosnelwegen.

01.03.02 Internationale betrekkingen

Met ingang van 1997 worden de materiële uitgaven voor de verkeersraden verantwoord op het artikel 01.18.02, zodat er op dit artikelonderdeel geen uitgaven meer geboekt worden.

01.03.03 Automatisering

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord voor systemen als:

- het Financieel Administratief Informatie Systeem (FAIS);
- het Salaris-systeem gevoerd door het Rijkscomputercentrum (RCC) en
- het Literatuur Informatiesysteem, eveneens gevoerd door het RCC.

01.03.04 Specifieke uitgaven

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven voor investeringen op departementaal niveau verantwoord, voorzover deze niet onder de algemene apparaatsuitgaven worden ondergebracht.

Het onderdeel betreft ook de volgende structureel geplande activiteiten:

- organisatie- en informatieprojecten ten behoeve van departementale afstemming;
- bijdrage aan het energie actieplan;
- beleidsformulering met betrekking tot de administratieve organisatie (A.O.);
- ondersteuning van de controle-werkzaamheden van de accountantsdienst;
- opleidingen in het kader van bedrijfszelfbescherming en de ARBO-wetgeving.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
01.03.01 Dep. Voorlichtingsact.	5 605	4 630	4 296	4 306	4 631	4 296	12.1	12.0
01.03.02 Internat. betrekkingen	1 700	1 323		1 698	1 325		12.1	12.0
01.03.03 Automatisering	30 567	16 431	16 886	25 909	20 166	18 100	12.1	12.0
01.03.04 Specifieke Uitgaven	8 173	15 503	8 028	8 499	13 162	11 745	74.2	12.0
Totaal	46 045	37 887	29 210	40 412	39 284	34 141		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	39,3	34,1
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	20,7	18,1
totale uitgaven	60,0	52,2
aantal fte's	195	180

01.04. Personeelsbeleid

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel vindt de raming plaats van kosten die verband houden met het realiseren van het departementsbrede personeelsbeleid. Het betreft onder andere functie-opleidingen van personeelsleden van Verkeer en Waterstaat, voorzover deze niet dienstgericht plaatsvinden.

Ook worden op dit artikel de uitgaven geraamd voor het flankerend beleid, voor de wachtgeldgarantieregeling en voor om-, her- en bijscholing.

Verkeer en Waterstaat stelt de medewerkers in staat de noodzakelijke kwalificaties te verwerven om hun functie optimaal te kunnen vervullen. Ook wordt aan betrokkenen bij reorganisaties scholing aangeboden die de kans vergroot om een andere functie te vinden binnen de nieuwe organisatie dan wel op een andere plaats. Dit is mede van belang ten behoeve van de realisatie van de organisatiedoelen van het kerndepartement.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.04	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			47 707	47 959	48 275	48 492	48 788	
1e suppl. wet 1996			- 54					
Nieuwe mutaties			2 578	2 578	2 578	2 578	2 578	
Stand ontwerp-begroting 1997	326	54 764	50 231	50 537	50 853	51 070	51 366	51 493

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

01.04	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	326	54 764	50 231	50 537	50 853	51 070	51 366	51 493	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	255	53 922							54 177
1996	71	802	49 358						50 231
1997		40	873	49 624					50 537
1998				913	49 940				50 853
1999					913	50 157			51 070
2000						913	50 453		51 366
2001							913	50 580	51 493
na 2001								913	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.04	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		47 707	47 959	48 275	48 492	48 788	
1e suppl. wet 1996		- 54					
Nieuwe mutaties		2 578	2 578	2 578	2 578	2 578	
Stand ontwerp-begroting 1997	54 177	50 231	50 537	50 853	51 070	51 366	51 493

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. RBB	2578	2578	2578	2578	
2. extrapolatie					127
totaal	2 578	2 578	2 578	2 578	

ad 1 Het betreft hier een overboeking ten behoeve van de ARBO-zorg vanuit BIZA. Dit bedrag is geparkeerd op dit artikelonderdeel en zal met de eerste suppletore wet 1997 over de diverse dienstonderdelen van Verkeer en Waterstaat worden verdeeld.

ad 2 De afwijking in de extrapolatie wordt veroorzaakt door de loonbijstelling in 1994 in het kader van het ABP-complex die een ooploop tot en met 2001 vertoont.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

01.04.01 Flankerend beleid

Dit artikelonderdeel betreft de uitgaven van her-, om- en bijscholing en voor de uitstroom bevorderende maatregelen, met name de 55+ regeling.

Deze uitgaven houden verband met de realisatie van de afslanking en grote reorganisaties.

01.04.02 Departementaal Sociaal beleid

Dit artikelonderdeel geeft de uitgaven weer die door de directie Personeelszaken worden gedaan voor het departement als geheel.

Voorbeelden hiervan zijn activiteiten op het gebied van outplacement, assesment en management-ontwikkeling.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
01.04.01 Flankerend beleid	49 175	44 634	44 886	48 775	44 634	44 886	12.1	12.0
01.04.02 Dep. Sociaal Beleid	5 589	5 597	5 651	5 402	5 597	5 651	12.1	12.0
Totaal	54 764	50 231	50 537	54 177	50 231	50 537		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	50,2	50,5
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	1,2	1,2
totale uitgaven	51,4	51,7
aantal fte's	12	12

01.05. Onderzoek en ontwikkeling algemeen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Deze uitgaven hebben betrekking op bijdragen van Verkeer en Waterstaat voor het verrichten van onderzoeken e.d. voor zover deze niet bij de afzonderlijke beleidsterreinen zijn onder te brengen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.05	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 151	1 040	1 040	1 040	1 040	
Nieuwe mutaties			6					
Stand ontwerp-begroting 1997		5 538	1 157	1 040	1 040	1 040	1 040	1 040

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

01.05	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997		5 538	1 157	1 040	1 040	1 040	1 040	1 040	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995		5 445							5 445
1996		93	1 064						1 157
1997			93	947					1 040
1998				93	947				1 040
1999					93	947			1 040
2000						93	947		1 040
2001							93	947	1 040
na 2001								93	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.05		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 151	1 040	1 040	1 040	1 040	
Nieuwe mutaties			6					
Stand ontwerp-begroting 1997		5 445	1 157	1 040	1 040	1 040	1 040	1 040

c. de toelichting bij de cijfers

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

01.05.01 TNO

Voor het verrichten van onderzoek werd door Verkeer en Waterstaat een doelsubsidie aan het instituut voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) verstrekt.

Vanaf 1996 worden deze uitgaven overgeboekt naar het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Dit is overeenkomstig het kabinetsstandpunt over de derde Strategienota van TNO.

Verkeer en Waterstaat behoudt het recht tot inspraak over besteding van de gelden. Het aandeel van Verkeer en Waterstaat in de TNO-doelfinanciering bedraagt met ingang van 1996 f 6,2 mln.

01.05.02 NNI

Aan het Nederlandse Normalisatie Instituut (NNI) wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt, ten behoeve van de kosten van normalisatiewerkzaamheden.

Deze werkzaamheden bestaan uit het vastleggen en bepalen van waarden en normen.

Voor Verkeer en Waterstaat zijn met name van belang:

- bouw;
- milieu;
- informatievoorziening;
- transport en
- verpakking.

01.05.03 Antarctica

Vanaf 1995 worden op dit artikelonderdeel de uitgaven voor onderzoek op Antarctica verantwoord. Het betreft hier onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek naar de ozonproblematiek.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
01.05.01 TNO	4 234			4 234			12.1	12.0
01.05.02 NNI	531	384	267	438	384	267	12.1	12.0
01.05.03 Antarctica	773	773	773	773	773	773	12.1	12.0
Totaal	5 538	1 157	1 040	5 445	1 157	1 040		

01.07. Functionele kosten Koninklijk Huis

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op personele en materiële kosten die ten behoeve van het Koninklijk Huis worden gemaakt, zoals:

- de salariskosten van de leiding;
- administratie;
- chauffeurs en monteurs;
- koetsiers;
- vaklieden;
- huishoudelijke dienst;
- VUT-regelingen en wachtgeld;

- de kosten voor dienstauto's, paarden en rijtuigen en
- porti, telegramkosten, telefoon- en telexkosten.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.07	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		5 890	5 890	5 890	5 890	5 890	
Nieuwe mutaties		63	278	278	278	278	
Stand ontwerp-begroting 1997	5 658	5 953	6 168	6 168	6 168	6 168	6 168

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan.

De nieuwe mutatie betreft de jaarlijkse bijstelling van de kosten voor het Koninklijk Huis.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.0.

01.08. Crisisbeheersing

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De sector crisisbeheersing treft op het beleidsterrein van het ministerie voorzieningen voor voortzetting van het bestuur, instandhouding van het maatschappelijk leven en ondersteuning van de defensie-inspanning in buitengewone omstandigheden.

De begroting heeft voornamelijk betrekking op de volgende uitgaven:

- onderhoud en beheer van noodbestuursposten, noodbrugslag-materiaal, noodaggregaten e.d.;
- abonnementen op het Nationaal Noodnet;
- salarissen, toelagen, reis- en verblijfkosten van ambtelijk personeel dat bij het ministerie werkzaam is op het gebied van crisisbeheersing.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.08	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		3 851	3 862	3 883	3 903	3 914	
Stand ontwerp-begroting 1997	3 119	3 851	3 862	3 883	3 903	3 914	3 914

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin zij worden aangegaan.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 03 5.

01.09. Raden en Commissies

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op uitgaven in verband met de werkzaamheden van verschillende advies- en overlegorganen op het terrein van Verkeer en Waterstaat.

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden door deze organen, gevraagd of uit eigen beweging, adviezen uitgebracht. Deze adviezen betreffen de hoofdlijnen van het te voeren beleid, overeenkomstig de specialisatie van het betreffende orgaan.

Sinds 1 oktober 1992 functioneert de advies- en overlegstructuur overeenkomstig de Wet raad voor Verkeer en Waterstaat (staatsblad 1992, nr. 146) en het Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat (staatsblad 1992, nr. 503).

Advies-organen

Raad voor Verkeer en Waterstaat
Raad voor de Verkeersveiligheid

Specifieke adviesorganen

- Technische Commissie Grondwaterbeheer;
- Rubriceringscommissie Gevaarlijke Stoffen;
- Staatscommissie Waterstaatswetgeving.

Overleg-organen

Departementale overlegorganen

- overlegorgaan verkeersinfrastructuur;
- overlegorgaan waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden;
- overlegorgaan personenvervoer (bedrijfsmatig);
- overlegorgaan goederenvervoer (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen);
- overlegorgaan oppervlaktedelfstoffen;
- overlegorgaan post- en telecommunicatie;
- overlegorgaan verkeersveiligheid.

Specifieke overlegorganen

- Nationale havenraad.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.09	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			3 418	3 422	3 425	3 428	3 428	
1e suppl. wet 1996			- 189	32	32	32	32	
Nieuwe mutaties			155	1 750	2 000	2 000	2 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	144	3 248	3 384	5 204	5 457	5 460	5 460	5 460

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

01.09	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	144	3 248	3 384	5 204	5 457	5 460	5 460	5 460	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	144	2 923							3 067
1996		325	3 280						3 605
1997			107	5 097					5 204
1998				107	5 350				5 457
1999					107	5 353			5 460
2000						107	5 353		5 460
2001							107	5 353	5 460
na 2001								107	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.09		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			3 418	3 422	3 425	3 428	3 428	
1e suppl. wet 1996			32	32	32	32	32	
Nieuwe mutaties			155	1 750	2 000	2 000	2 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	3 067	3 605	5 204	5 457	5 460	5 460	5 460	

c. de toelichting bij cijfers

De nieuwe mutatie heeft betrekking op de instelling van de Transport-ongevallenraad (TOR). Dit is het resultaat van een verzoek van de Tweede Kamer aan Verkeer en Waterstaat om na te gaan of onderzoek naar

ongevallen en incidenten te integreren is in één raad. Met de instelling van de TOR komen de ongevalsraden bij DGV, RWS, RLD en DGSM te vervallen. Het betreft hier de materiële uitgaven. De personele uitgaven en huisvestingskosten worden verantwoord op artikel 01.01.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen, De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11.1 en 12.0.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	3,6	5,2
apparaatsuitgaven (art. 01.01 en 01.09)	7,1	8
totale uitgaven	10,7	13,2
aantal fte's	35,5	57,5

01.10. Ruimtevaartactiviteiten

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Verkeer en Waterstaat hecht grote waarde aan de ruimtevaartactiviteiten in relatie met de aardobservatie, navigatie en communicatie.

De hoofddoelstellingen zijn het tot stand brengen van een coherent programma van satellietwaarnemingen en infrastructuur ten behoeve van:

- de bewaking van de wereldwijde en regionale toestand van het klimaat en het milieu;
- het wetenschappelijk onderzoek;
- de ondersteuning van de operationele meteorologie en oceanografie;
- de monitoring van de toestand van de aardse hulpbronnen, en
- navigatie en communicatie.

De uitvoering van de aardobservatieprogramma's is opgedragen aan een tweetal organisaties: het Europees Ruimte Agentschap (ESA) en de Europese Organisatie voor de Exploitatie van Meteorologische Satellieten (EUMETSAT).

De programma's van de twee organisaties vormen een samenhangend geheel en krijgen een toenemende betekenis bij de bewaking van klimaat en milieu, voor het wetenschappelijk onderzoek, bij de uitvoering van operationele taken en voor technologie-ontwikkeling.

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor Aardobservatie, een taak die sinds 1988 door het KNMI wordt verzorgd.

Vorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI vanuit die coördinerende taak.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996					32 024		10 000	
Nieuwe mutaties			119 052					
Stand ontwerp-begroting 1997	143 188	1 843	119 052		32 024		10 000	10 117

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

01.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	143 188	1 843	119 052		32 024		10 000	10 117	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	15 234								15 234
1996	13 318	1 142	1 353						15 813
1997	14 908	701	6 442						22 051
1998	13 080		7 113		317				20 510
1999	11 401		8 975		634				21 010
2000	11 030		9 346		634				21 010
2001	8 391		10 337		317		1 965	117	21 127
na 2001	55 826		75 486		30 122		8 035	10 000	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.10		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			15 813	22 051	20 510	21 010	21 010	
Stand ontwerp-begroting 1997	15 234	15 813	22 051	20 510	21 010	21 010	21 010	21 127

c. de toelichting bij de cijfers

De afwijking in de extrapolatie in 2001 wordt veroorzaakt door te verwachten besluitvorming rond deelname aan nieuwe ruimtevaart programma's.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. de economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 35.4 en 11.1.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Specificatie van de ruimtevaart programma's

De looptijd heeft betrekking op de duur van het project waaraan Nederland haar bijdrage heeft toegezegd. Deze bijdragen zijn gebaseerd op verdragen en internationale afspraken.

Omschrijving programma	Verplichting- bedrag (in f mln.)	looptijd t/m
Lopende programma's		
a. ERS-1 fase E-extensie ESA programma ten behoeve van de bouw en de exploitatie van de ERS-1 satelliet (European Remote Sensing Satellite). Gelanceerd in 1991. (MR-besluit van 31 augustus 1984). Verlenging van fase E van het ERS-1 programma in besluit van 7 mei 1993.	0,6	1996
b. ERS-2 fase C/D/E Deelname aan het ERS-2 programma van de ESA ten behoeve van de bouw en exploitatie van de ERS-2 satelliet. Dit programma is de opvolger van het ERS-1 programma als garantie voor de continuïteit over meerdere jaren in de waarnemingen. (besluit van 16 maart 1990).	1,3	1997
c. EOPP-extensie Bijdragen in de verlenging en uitbreiding van het EOPP programma (Earth Observation Preparatory Programme) van de ESA ten behoeve van de voorbereidende studies op het terrein van aardobservatie en meteorologie voor het komende decennium. Dit programma loopt af in 1997. (besluit van 8 maart 1991).	0,3	1997
d. MSG De ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) van de ESA, heeft een technologische, een wetenschappelijke en een meteorologische/ milieu taak. Met de huidige Meteosat serie is een reeks van waarnemingen opgebouwd, die van groot belang zijn voor de studies ten aanzien van de veranderingen in klimaat en milieu. MSG zal deze reeks voortzetten, waardoor een betere klimaatmonitoring kan plaatsvinden. (besluit van 7 mei 1993).	8,1	2000
e. GB De deelname aan dit programma is verplicht door aanvaarding van Nederland van het verdrag tot oprichting van een Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten «EUMETSAT» op 23 maart 1984 (trb.1983,161), oprichting in 1986.	21,3	2 012
f. MTP Verlenging van het huidige MOP-programma van de EUMETSAT organisatie als overbrugging naar de tweede generatie Meteosat satellieten. Dit Meteosat Transition Programme (MTP-programma) moet de operationele dienstverlening garanderen tot het jaar 2000. Het programma behelst de productie van één satelliet, identiek aan het MOP type, die eind 1995 of begin 1996 moet worden gelanceerd. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).	4,6	2000
g. MSG Een bijdrage van de EUMETSAT organisatie in de ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) bij de ESA organisatie (zie punt e). Het ontwikkelen, aanschaffen en testen van een grondsegment door de EUMETSAT in deze pre-operationele fase van het MSG programma. Dit Meteosat Second Generation (MSG) programma van de EUMETSAT organisatie behelst de continuering van de dienstverlening met meteorologische satellieten van het type METOSAT vanaf het jaar 2000, voor het verkrijgen van basisgegevens voor de operationele meteorologie en voor het waarnemen en bestuderen van (de veranderingen in) het klimaat. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).	68,7	2 012
h. EPS pre production Het voorbereidend programma Eumetsat Polar System (EPS) van de EUMETSAT organisatie omvat een haalbaarheidsstudie voor een serie Europese meteorologische satellieten in een polaire baan. (besluit van 7 mei 1993).	0,9	1996

Omschrijving programma	Verplichting- bedrag (in f mln.)	looptijd t/m
i. MSG Financiering door V&W van een deel van het EUMETSAT-MSG programma in afwachting van nadere departementale afspraken.	22,9	2 012
Totaal lopende programma's	128,7	
Toekomstige programma's		
Over deze programma's dient in 1996 besluitvorming plaats te vinden.		
j. ERS-2 fase E-ext De exploitatie fase van de in april 1995 gelanceerde ERS-2 is in het oorspronkelijke programma geschat op 2 jaren. Met de ervaring van ERS-1 is het aannemelijk, dat ERS-2 langer operationeel zal zijn. Voor die extra periode is een additioneel budget nodig.		
k. EOPP ext-2 In het EOPP vinden voorbereidende en haalbaarheidsstudies plaats ten aanzien van aardobservatie-missies en instrumenten. Een tweede vervolgp programma van 5 jaren zal starten in 1996.		
l. DUP Voor een beter gebruik van de gegevens van aardobservatiesatellieten wordt een gebruikersprogramma gedefinieerd (Data User Programme). Hierin worden archieven beter toegankelijk gemaakt en zal de ESA infrastructuur aangesloten worden op de Europese initiatieven op dat gebied.		
m. METOP-1 fase C/D De ontwikkeling, bouw en lancering van de eerste van een serie Europese polaire satellieten voor meteorologie en klimaat. Dit programma wordt uitgevoerd in samenwerking met EUMETSAT, die de exploitatie ervan overneemt.		
n. EPS pre-operationeel De tweede in de serie polaire satellieten, geheel onder verantwoordelijkheid van EUMETSAT te bouwen en te lanceren. Omdat er waarschijnlijk instrumenten meevliegen, die nog geen operationele status hebben, wordt de missie pre-operationeel genoemd.		
o. EPS-operationeel De derde en laatste satelliet in de serie Europese polaire satellieten voor meteorologie en klimaat. Deze satelliet zal waarschijnlijk opgenomen worden in een netwerk van Amerikaanse polaire satellieten. EUMETSAT is geheel verantwoordelijk voor de bouw en de lancering. De missie wordt in samenwerking met NOAA voorbereid.		
p. Nationale Ondersteuning Het programma Nationale Ondersteuning bestaat uit een deel Instrumentontwikkeling en een deel Gebruikersondersteuning. Binnen de Instrumentontwikkeling wordt momenteel SCIAMACHY ontwikkeld, in samenwerking met Duitsland, als instrument voor het meten van sporegassen in de atmosfeer. SCIAMACHY zal meevliegen op ENVISAT-1 - 1999. Het deel Gebruikersondersteuning heeft tot doel het onderzoek naar de toepassingen van AO gegevens te steunen, de bijbehorende infrastructuur te ontwikkelen en het gebruik van AO gegevens in Ontwikkelingslanden te stimuleren. Fase 2 van de Gebruikersondersteuning start in 1995 en loopt tot 2005.		

01.11. Onvoorziene uitgaven

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Uit dit artikel worden tijdens de begrotingsuitvoering overschrijdingen gecompenseerd (kleine afwijkingen) op grond van artikel 5 lid 6 van de Comptabiliteitswet.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		992	1 930	1 887	1 499	1 499	
Amendement/N.v. Wijz.		-500					
1e suppl. wet 1996		24 180		-137	-137	-137	
Nieuwe mutaties		-10 000	579	-201	119	-506	
Stand ontwerp-begroting 1997		14 672	2 509	1 549	1 481	1 868	6 492

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangaan

De nieuwe mutaties ontstaan als gevolg van kleine verschuivingen die zich tijdens de begrotingsvoorbereiding hebben voorgedaan.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

01.12. Loonbijstelling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel is in de nieuwe comptabele regelgeving ingevoerd om de niet-verdeelde loonbijstelling te parkeren, alvorens deze wordt verdeeld over de betreffende artikelen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.12	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
1e suppl. wet 1996		45 223	68 378	66 583	61 388	56 062	
Nieuwe mutaties		-35 698					
Stand ontwerp-begroting 1997		9 525	68 378	66 583	61 388	56 062	59 848

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan.

Het extrapolatieverschil van f 3,786 mln. is het gevolg van de nieuwe CAO-regeling ambtenaren.

Op dit artikel is de loonbijstelling 1996 voor latere jaren geparkeerd alvorens deze verdeeld wordt over de hiervoor in aanmerking komende artikelen. Deze verdeling zal bij eerste suppletoire wet 1997 plaatsvinden.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

01.13. Prijsbijstelling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel is in de nieuwe comptabele regelgeving ingevoerd om de niet-verdeelde prijsbijstelling te parkeren, alvorens deze wordt verdeeld over de betreffende artikelen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.13	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
1e suppl. wet 1996		70 453	74 985	78 804	85 861	87 072	
Nieuwe mutaties		-3 996	-64 985	-68 804	-74 861	-77 072	
Stand ontwerp-begroting 1997		66 457	10 000	10 000	10 000	10 000	10 528

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze zijn aangegaan.

De nieuwe mutatie betreft de verdeling van de prijsbijstelling over de daarvoor in aanmerking komende artikelen.

De nog niet verdeelde prijsbijstelling zal ingezet worden ter dekking van de problematiek voortkomend uit de nieuwe CAO voor ambtenaren. Deze verdeling zal plaatsvinden bij de eerste suppletoire wet 1997.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01.12 en 12.9.

01.14. Bijdragen aan het Infrastructuurfonds

a. het te voeren beleid en de grondslag van dit artikel

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Deze bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar op het ontvangstenartikel 07.01 «bijdragen ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat».

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.14	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996	1 951 756	2 212 326	2 570 227	2 741 156	2 883 741		
Amendementen/ N.v.W.	- 50 000						
1e suppl. wet 1996	3 000 011	3 037 611	3 131 611	3 183 792	3 343 456		
Nieuwe mutaties	-745	- 80 526	- 130 723	- 51 840	- 47 135		
Stand ontwerp-begroting 1997	4 901 022	5 169 411	5 571 115	5 873 108	6 180 062	6 560 543	

c. de toelichting op de cijfers

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen en uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Personeel/materieel WOV	-5900	-5000	-5000	-5000	
2. Registratie verkeersveiligheid	-2250	-1500	-1400		
3. Onrendabele lijnen NS	-31 000	-54 000			
4. Vervoermanagement	-10 000	-10 000	-10 000		
5. Taakstelling Amendement Hofstra	-50 000	-50 000			
6. Nog in te vullen taakstelling			-38 000	-145 900	
7. Leenconstructie met het IF		-51 000	-28 900	+79 900	
8. Bijstelling MJN	-876	-723	-540	-135	
9. Bijdrage spec. infrastructuur	19 500	41 500	32 000	24 000	
10. Extrapolatie					380 481
Totaal	-80 526	-130 723	-51 840	-47 135	380 481

Op dit artikel wordt de relatie zichtbaar tussen het Infrastructuurfonds en de begroting van Verkeer en Waterstaat. Alle overboekingen tussen het Infrastructuurfonds en de begroting van Verkeer en Waterstaat verlopen via dit artikel. De mutaties zijn zichtbaar in de afzonderlijke artikelen. Onderstaand wordt alleen naar de desbetreffende artikelen van de begroting van Verkeer en Waterstaat verwezen.

- ad 1. U02.01
- ad 2. U02.02
- ad 3. U03.18
- ad 4. U03.19
- ad 5. U03.10
- ad 6. (taakstelling)
- ad 7. (taakstelling)
- ad 8. (Rijksgebouwendienst)

ad 9. divers
ad 10. divers

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties bedragen respectievelijk 73.0 en 12.12.

01.16. Bijdragen aan het buitenland i.v.m. «Eurovignet»

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op 9 februari 1994 is in Brussel het verdrag tussen de Eurovignetstaten (België, Duitsland, Denemarken, Luxemburg en Nederland) ondertekend. Hierin is vastgelegd dat op basis van een formule (artikel 13, lid 2 verdrag) onderlinge verrekeningen zullen plaatsvinden.

De verrekeningen zijn gebaseerd op het saldo van:

- het aantal verreden kilometers door Nederlandse vervoerders op het grondgebied van een ander «vignetland» en
- het aantal verreden kilometers op Nederlands grondgebied door vervoerders uit andere «vignetlanden».

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.16	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	
1e suppl. wet 1996		-2 242	-2 242	-2 242	-2 242	-2 242	
Stand ontwerp-begroting 1997		27 758	27 758	27 758	27 758	27 758	

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze zijn aangegaan.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

01.18. Internationale betrekkingen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Volgens de geïntegreerde Rijksbegrotingsaanschrijving en voorschriften 1997 dienen uitgaven m.b.t. Internationale Samenwerking (IS) afzonderlijk te worden gepresenteerd in de begroting. Hiervoor is een nieuw artikel «Internationale betrekkingen» ingesteld.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.18	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
Nieuwe mutaties			4 023	4 023	4 023	4 023	
Stand ontwerp-begroting 1997			4 023	4 023	4 023	4 023	4 023

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan.

De nieuwe mutatie betreft de materiële en personele kosten in het kader van internationale betrekkingen die met ingang van 1997 op dit artikel verantwoord worden.

Er is structureel f 1,325 mln. van artikel 01.03.02 en f 2,698 mln. van artikel 01.01.01 overgeboekt.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

01.18.01 Ambtelijk personeel internationale betrekkingen

Met ingang van 1997 wordt het ambtelijk personeel m.b.t. internationale betrekkingen verantwoord op dit artikelonderdeel.

01.18.02 Internationale betrekkingen

Dit artikelonderdeel heeft betrekking op de materiële uitgaven van de verkeersraden te Warschau, Brussel, Bonn, Washington, Jakarta en Parijs.

De verkeersraad Jakarta is als gevolmachtigde erkend in Kuala Lumpur en de verkeersraad in Warschau heeft de erkende volmacht in Praag.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
01.18.01 Ambt. pers. intern.			2 698			2 698	11.11	12.0
01.18.02 Materieel			1 325			1 325	12.1	12.0
Totaal			4 023			4 023		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1997
programma uitgaven	4,0
apparatuuruitgaven (art. 01.01)	n.v.t.
totale uitgaven	4,0
aantal fte's	15

02 RIJKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN

Algemeen

02.01. Personeel en materieel Rijkswaterstaat

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden alle uitgaven verantwoord die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting			912 760	902 090	905 537	889 347	893 919	
Amendementen/N.v.W.			- 1 700					
1e suppl wet 1996			24 858	19 536	19 422	19 403	20 653	
Nieuwe mutaties			60	5 960	5 060	5 060	5 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	20 602	939 532	935 978	927 586	930 019	913 810	919 572	918 919

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	20 602	939 532	935 978	927 586	930 019	913 810	919 572	918 919	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	17 087	911 626							928 713
1996	2 047	25 029	910 652						937 728
1997	984	752	25 326	901 774					928 836
1998	368	1 061		25 812	904 028				931 269
1999	116	1 064			25 991	887 889			915 060
2000						25 921	893 651		919 572
2001							25 921	892 998	918 919
na 2001								25 921	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		913 260	902 090	905 537	889 347	893 919	
Amendementen/N.v.W.		- 1700					
1e suppl. wet 1996		26 108	20 786	20 672	20 653	20 653	
Nieuwe mutaties		60	5 960	5 060	5 060	5 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	928 713	937 728	928 836	931 269	915 060	919 572	918 919

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Westerscheldetunnel	5 900	5 000	5 000	5 000	
2. Overboeking VROM	60	60	60		
3. Extrapolatie					- 653
Totaal	5 960	5 060	5 060	5 000	- 653

- ad 1. Deze mutatie heeft betrekking op de aanleg van de Westerschelde-tunnel. Het betreft de door de directie Zeeland, de Bouwdienst en de Hoofddirectie gedurende de voorbereiding te maken personele en materiële kosten, alsmede de kosten van toezicht tijdens de uitvoering. Totaal is 34 tot 40 fte's in een periode van 7 jaar benodigd. De benodigde uitgaven worden voorgefinancierd uit het Infracfonds en zullen na openstelling van de tunnel prioritair uit de project-rendementen groter dan 7,5% worden terugbetaald.
- ad 2. Met het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu is een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor de uitvoering van een in 1996 te starten gezamenlijk onderzoek naar de bevordering van het gebruik van secundaire grondstoffen. De mutatie betreft het personele deel van de bijdrage.
- ad 3. Het extrapolatieverschil van f 0,653 mln. kent een tweeledige oorzaak. Enerzijds is vanwege de afronding van het Deltaplan Grote Rivieren f 2,6 mln. minder budget benodigd. Anderzijds is de verdeling van de aanvullende loonbijstelling 1994 en volgende jaren van invloed op het extrapolatieverschil. In 2001 is het bedrag aan loonbijstelling (ABP-complex) f 1,9 mln. hoger dan in 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.01.01 Ambtelijk personeel**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven met betrekking tot het ambtelijk personeel van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat verantwoord. De raming van deze kosten heeft plaatsgevonden met behulp van het Systeem Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

De noodzakelijke herbezetting voor de gemiddeld 36-urige werkweek wordt momenteel nog onderzocht. Hierbij wordt een zodanig onderscheid gemaakt tussen herbezetting van roosterdiensten (100%) en overige

herbezetting dat een gemiddelde herbezetting van maximaal 80% resulteert (= max. 310 fte). De kosten van deze herbezetting zullen bij eerste suppletoire wet 1997 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal eveneens de loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

02.01.02 Overig personeel

Binnen dit artikelonderdeel zijn de volgende personeelsuitgaven gebracht:

- Overig personeel (inclusief stagiaires),
- Inhuur,
- Werving en selectie,
- Vorming en opleiding en
- Kinderopvang.

02.01.03 Materieel

Dit artikelonderdeel betreft uitgaven voor exploitatie en investeringen voor materiële zaken bij het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. Ten laste van dit artikelonderdeel komen ondermeer de volgende uitgaven:

- algemene uitgaven zoals dienstkleding, vergader- en representatiekosten en jubilea,
- reis- en verblijfkosten voor binnen- en buitenlandse dienstreizen,
- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, communicatiekosten, porti, reprografie, drukwerk en literatuur,
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud en exploitatie van gebouwen, terreinen en groenvoorziening, water en energie en onroerend-goed belasting,
- externe dienstverlening, zoals advies- en proceskosten, uitbesteding van facilitaire taken zoals catering, bewaking en schoonmaak,
- aanschaf van kantoormachines, vervoermiddelen en meubilair,
- onderhoud, exploitatie en lease van kantoormachines en vervoermiddelen,
- specifieke uitgaven, zoals vlieggkosten van de Meetkundige dienst, chemicaliën en hulpmiddelen voor laboratoria en
- verhuis- en fusiekosten, incidentele investeringen bij herhuisvesting en fysieke verhuiskosten.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.01.01 Ambtelijk personeel	785 490	792 450	789 797	779 218	792 950	789 797	11.11	12.9
02.01.02 Overig personeel	36 147	30 547	30 396	35 407	30 547	30 396	11.11	12.4
02.01.03 Materieel	117 895	112 981	107 393	114 088	114 231	108 643	12.1	12.9
Totaal	939 532	935 978	927 586	928 713	937 728	928 836		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderbouwing personele component RWS (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	9 401,4						
gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	82 854						
gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte ¹		9 824,8	9 706,8	9 700,8	9 552,8	9 552,8	9 528,8
gemiddelde geraamde prijs per fte		80 731	81 359	81 735	81 690	82 168	82 307

¹ nog geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zal vanaf 1997 maximaal 310 fte worden toegevoegd.

02.02. Zuiderzeesteunwet en uitkeringen aan ex-werknemers van de Maatschappij Overijsselsche Kanalen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De uitgaven op dit artikel betreffen geldelijke tegemoetkomingen krachtens artikel 13 van de Zuiderzeesteunwet (Stb. 1925, 290) aan vissers en/of weduwen die hun bedrijf in verband met de inpoldering hebben moeten staken. Daarnaast wordt op dit artikel de financiële tegemoetkoming aan de ex-werknemers van de Maatschappij Overijsselsche Kanalen verantwoord.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		838	807	777	777	777	
1e suppl. wet 1996		- 200	- 300	- 300	- 300	- 377	
Stand ontwerp-begroting 1997	785	638	507	477	477	400	200

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze zijn aangegaan.

Het extrapolatieverschil betreft de doorwerking van een reeds in de Voorjaarsnota 1996 opgenomen bijstelling van de ramingen. Als gevolg van het (jaarlijks) dalend aantal uitkeringsgerechtigden krachtens artikel 13 van de Zuiderzeesteunwet is het geraamde budget in 2001 met f 0,2 mln. verlaagd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 34.3 en 06.30.

02.03. Specifieke uitgaven Rijkswaterstaat

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De specifieke uitgaven van Rijkswaterstaat betreffen de kosten van automatisering, de aanschaf van vaartuigen en overige uitgaven, ondermeer aan diverse commissies.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.03	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			58 434	59 377	61 573	61 062	61 862	
1e suppl. wet 1996			48 282	612	532	112	604	
Nieuwe mutaties			- 350	2 644	- 2 277	4 454	4 821	
Stand ontwerp-begroting 1997	35 791	73 214	106 366	62 633	59 828	65 628	67 287	63 716

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.03	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	35 791	73 214	106 366	62 633	59 828	65 628	67 287	63 716	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	20 778	45 881							66 659
1996	8 711	8 042	54 548						71 301
1997	4 216	7 545	34 272	43 221					89 254
1998	1 301	7 019	14 156	8 687	38 710				69 873
1999	785	4 727	1 600	7 408	10 687	37 347			62 554
2000			1 790	3 317	10 431	19 788	29 470		64 796
2001						8 493	32 299	24 204	64 996
na 2001							5 518	39 512	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		63 929	59 802	63 241	62 342	63 142	
1e suppl. wet 1996		7 722	29 452	6 632	212	1 654	
Nieuwe mutaties		- 350					
Stand ontwerp-begroting 1997	66 659	71 301	89 254	69 873	62 554	64 796	64 996

c. de toelichting bij de cijfers

Bij 1e suppletoire wet 1996 zijn onder andere de geraamde betalingen aan de Stichting Productschap voor Rijshout- en Steenslagwerkers (PRS) tot en met het jaar 2000 verwerkt. Het extrapolatieverschil heeft betrekking op de raming van deze post voor het jaar 2001.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.03.01 Automatisering**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven voor algemene automatisering en Rijkswaterstaat-brede projecten verantwoord.

Algemene automatisering betreft uitgaven voor basisvoorzieningen welke niet (kunnen) worden doorberekend aan een specifiek beleidsterrein. De sturing van deze uitgaven vindt centraal plaats en is lange termijn gericht. Per directie van Rijkswaterstaat wordt een decentraal budget vastgesteld, op basis van een genormeerd basisbedrag per werkplek en de personele omvang van de betreffende directie.

De Rijkswaterstaat-brede projecten hebben betrekking op informatiesystemen op het terrein van financiën, personeel, documenten en bestuurlijke-juridische zaken. Daarnaast wordt een inspanning geleverd ten behoeve van het interlokale (data)communicatienetwerk en diverse pilots. Tevens worden het instandhouden van een back office bij een extern bureau en de externe onderzoeken uit dit budget betaald.

02.03.02 Vaartuigen

De uitgaven op dit artikelonderdeel hebben betrekking op de bouw en exploitatie van vaartuigen ten behoeve van de uitvoering van de beheer- en onderhoudstaken op de rijkswateren. Verdeeld over 11 directies beschikt Rijkswaterstaat over 161 vaartuigen. In de periode 1997–2001 is de vervanging van 10 schepen voor meet- en kantonnierswerkzaamheden voorzien. Bij 1e suppletoire wet 1996 is de vervanging van de Smal Agt en de Holland door één combivaartuig meerjarig in de begrotingscijfers opgenomen. In 1997 is voor de afbouw van dit vervangende combivaartuig 27 mln. geraamd.

02.03.03 Overige specifieke uitgaven

Gespecificeerd ziet het artikelonderdeel in 1997 er als volgt uit: (x f 1000)

Internationaal overleg	600
Stichting buisleidingenstraat	1 121
Kad.kosten Unie van Waterschappen	3 400
RMNO	400
RWS 200	1 045
BCRS	2 200
Overig	1 310
Totaal	10 076

Het *internationaal overleg* heeft betrekking op voorkoming van verontreiniging van zoete en zoute oppervlaktewateren, de aanpak van verontreiniging van diffuse bronnen en de ontwikkeling van internationaal beleid ten aanzien van de Maas, Schelde en Eems. Tevens wordt een bijdrage verstrekt aan milieugroepen, de stichting Rein-Water en de stichting werkgroep Noordzee, opdat zij een rol kunnen spelen in de internationale ontwikkeling op het gebied van het waterbeleid.

De *kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen* worden door Verkeer en Waterstaat betaald. Daarnaast wordt bijgedragen in de exploitatie van de *Stichting Buisleidingenstraat Zuid-West Nederland* en de kosten van de *beleidscommissie Remote Sensing (BCRS)*.

De *Raad voor het Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO)* adviseert de regering over het te voeren beleid ten aanzien van het milieu- en natuuronderzoek. De werkzaamheden strekken zich ondermeer uit tot het waterbeheer en de milieu-aspecten van verkeer en vervoer.

De activiteiten in het kader van het *tweehonderdjarig bestaan van Rijkswaterstaat* hebben voornamelijk tot doel de werkzaamheden van Rijkswaterstaat onder brede publieke belangstelling te brengen.

02.03.04 Programma Samenwerking Oost-Europa en Azië

De uitgaven op dit artikelonderdeel betreffen projecten in het kader van het «Programma Samenwerking Oost-Europa». Voorheen werden deze projecten onder verantwoording van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd. Vanaf 1 januari 1994 is de verantwoordelijkheid voor dergelijke projecten ondergebracht bij het agentschap SENTER van het Ministerie van Economische Zaken. De vòr 1994 gehonoreerde projecten op het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat met een doorlooptijd tot in 1995 worden nog op dit artikel verantwoord.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.03.01 Automatisering	49 197	45 380	46 077	44 118	45 329	46 102	74.2	12.9
02.03.02 Vaartuigen	11 940	45 880	8 320	11 891	16 706	33 076	74.1	12.9
02.03.03 Ov. spec. uitgaven	11 702	15 456	8 236	8 577	9 266	10 076	12.1	12.9
02.03.04 P.S. Oost Europa	375			2 073			31.3	12.9
Totaal	73 214	106 366	62 633	66 659	71 301	89 254		

02.05. Voorlichtingsuitgaven

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de door of ten behoeve van Rijkswaterstaat uitgevoerde algemene, niet-projectgebonden, voorlichtingsactiviteiten verantwoord. Daarnaast komen de uitgaven verband houdende met de productie van voorlichtingsmiddelen (bijvoorbeeld het jaarbericht Rijkswaterstaat) ten laste van dit artikel.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.05	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			500	500	500	500	500	
Nieuwe mutaties			994					
Stand ontwerp-begroting 1997	100	1 314	1 494	500	500	500	500	500

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.05	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	100	1 314	1 494	500	500	500	500	500	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	100	1 152							1 252
1996		162	1 332						1 494
1997			162	338					500
1998				162	338				500
1999					162	338			500
2000						162	338		500
2001							162	338	500
na 2001								162	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.05		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			500	500	500	500	500	
Nieuwe mutaties			994					
Stand ontwerp-begroting 1997		1 252	1 494	500	500	500	500	500

c. de toelichting bij de cijfers

Ten behoeve van communicatie-activiteiten rondom de uitvoering van het Deltaplan Grote Rivieren is in 1996 een bedrag van f 0,994 mln. aan dit artikel toegevoegd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.9.

Waterkeren

02.10. Uitkeringen terzake van overneming in beheer en onderhoud van rijkswaterstaatswerken door derden

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel wordt de overdracht van het beheer en onderhoud van waterstaatswerken door het Rijk aan provincies, gemeenten of waterschappen verantwoord. Het betreft uitsluitend overdrachten die buiten het kader van Broxx-nat worden uitgevoerd.

Gezien de onzekerheid over het tijdstip waarop over de overdracht van een object overeenstemming bereikt wordt, zal elke nieuwe overdracht bij supplettoire wet in de begroting worden opgenomen.

b. de cijfers

Het gerealiseerde bedrag in 1995 bedraagt f 0,410 mln. Op voorhand worden op dit artikel geen uitgaven geraamd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 63.21 en 12.31.

02.12. Onderhoud waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven voor het onderhoud van de waterkeringen in beheer van het Rijk, alsmede de kustlijnzorg verantwoord.

Het doel van het beheer en onderhoud van de waterkeringen is het handhaven van de veiligheid tegen overstrooming van Nederland (de zorg voor droge voeten). Het Rijk streeft ernaar om de waterkeringen die in haar beheer zijn, over te dragen naar de waterschappen. Indien er sprake is van onvoldoende draagkracht, dan zal het Rijk in die specifieke gevallen het onderhoud van de betreffende waterkering zelf blijven uitvoeren.

De kustlijnzorg is gebaseerd op de in 1990 door regering en Tweede Kamer gekozen beleidslijn *dynamisch handhaven*, welke is verwoord in de nota Kustverdediging na 1990, beleidskeuze voor de kustlijnzorg (Kamerstukken 1990–1991, 21 136, nrs. 5–6). De doelstelling van dynamisch handhaven is tweeledig: duurzame bescherming tegen overstrooming én behoud en ontwikkeling van andere functies en waarden in de kustzone.

In de begroting 1996 is aangekondigd dat wordt gezocht naar een gestructureerde aanpak van het waterkeringsbeleid. Er is van afgezien om over de gestructureerde aanpak een aparte nota uit te brengen. In plaats

daarvan zijn de resultaten en uitgangspunten meegenomen in de begin 1996 gepresenteerde nota Kustbalans 1995 (Kamerstukken 1995–1996, 21 136, nr. 22).

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.12	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			130 970	117 221	124 393	124 587	124 540	
1e suppl. wet 1996			32 413	- 9 896	3 201	- 1 824	- 16 521	
Nieuwe mutaties			22 800	- 11 400	- 11 400			
Stand ontwerp-begroting 1997	41 380	153 120	186 183	95 925	116 194	122 763	108 019	130 267

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.12	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	41 380	153 120	186 183	95 925	116 194	122 763	108 019	130 267	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	37 919	95 740							133 659
1996	2 432	29 443	113 064						144 939
1997	823	21 647	40 349	72 737					135 556
1998	150	4 930	18 130	15 493	88 634				127 337
1999	56	1 360	1 786	7 695	21 271	90 119			122 287
2000			12 854		6 289	26 879	76 218		122 240
2001						5 765	24 288	99 772	129 825
na 2001							7 513	30 495	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.12		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			150 234	135 461	127 337	122 287	122 240	
1e suppl. wet 1996			- 5 295	95				
Stand ontwerp-begroting 1997		133 659	144 939	135 556	127 337	122 287	122 240	129 825

c. de toelichting bij de cijfers

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. herstel asfaltmastiek	- 11 400	- 11 400			
2. extrapolatie					22 248
Totaal	- 11 400	- 11 400			22 248

ad 1. Deze mutatie betreft het versneld aangaan van verplichtingen voor het herstel van de asfaltmastiek rondom de peilers van de Oosterscheldekering. In afwijking op de planning, waarbij aparte bestortingscontracten voor de sluitgaten Oost en West Hammen, West Schaar en Oost Roompot waren voorzien, is in 1996 één contract voor deze werken aangegaan.

ad 2. Het extrapolatieverschil in zowel verplichtingen als uitgaven houdt verband met de evaluatienota met betrekking tot het kustbeheer. De vrijvallende middelen op artikel 02.22 worden aan dit artikel toegevoegd.

Daarnaast zijn de ramingen voor het onderhoudsbestek Vlieland/Ameland en de kustsuppleties bij 1e suppletoire wet 1996 meerjarig geactualiseerd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

02.12.01 Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen

Voor de rijkswaterkeringen in het invloedsgebied van de zee is de veiligheid gebaseerd op de uitgangspunten van de deltacommissie. De waarde van de in het kader van de Deltawet aangelegde, en onder beheer en onderhoud van het Rijk vallende, waterkeringen bedraagt ca. f 9 mld. (prijspeil 1990).

De komende jaren wordt groot onderhoud verricht aan de spuisluis te IJmuiden (t/m 2001) en de Afsluitdijk (voorhavendijken en sluishoofden Den Oever en Kornwerderzand, tot 2000). In verband met het niet-inpolderen van de Markerwaard wordt de Houtribdijk aangepast (tot 1998).

02.12.02 Beheer en onderhoud stormvloedkering Oosterschelde

In verband met het geheel eigen karakter en de relatief grote schaal van het beheer en onderhoud van de stormvloedkering in de Oosterschelde, worden de uitgaven voor dit object apart opgenomen.

Naast het regulier onderhoud aan de stormvloedkering vindt ook groot onderhoud plaats. In 1994 is een aanvang gemaakt met de gefaseerde uitvoering van het groot onderhoud van de schuiven, dat over meerdere jaren verdeeld zal plaatsvinden. Tevens wordt gewerkt aan het herstellen van de schade aan de asfaltmastiek rond de peilers van de kering.

02.12.03 Kustlijnzorg

Jaarlijks wordt na advisering door de provinciale overleg-organen in december het werkschema voor de zandsuppleties voor het volgende (uitvoerings)jaar vastgesteld. Vervolgens vindt presentatie aan de Kamer plaats.

In de tweede Kustnota «Kustbalans 1995» is geconstateerd dat het dynamisch handhaven een effectieve methodiek is om de kustlijn in stand

te houden. Op grond van deze conclusie, alsmede de in de nota gepresenteerde vooruitzichten en door deskundigen uitgebrachte adviezen heeft het kabinet in april 1996 gekozen voor voortzetting van de beleidslijn. Aan de uitvoering van dynamisch handhaven zijn op termijn hogere kosten verbonden dan in 1990 voorzien. Geconstateerd is dat ook op dieper water (beneden 6 à 8 meter) zandverlies optreedt, waardoor het fundament van de kust langzaam wordt ondergraven. Deze zandverliezen worden thans (nog) niet gecompenseerd. Hiermee kan pas een begin worden gemaakt als het onderzoek naar de meest efficiënte uitvoeringswijze is afgerond. De periode 1997–2000 zal worden benut voor het uitvoeren van dit onderzoek en het opstellen van een plan van aanpak voor dynamisch handhaven na 2000 (inclusief de financiële consequenties).

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.12.01 Beheer en onderhoud rijkswaterkeringen	38 414	39 539	24 176	30 828	33 705	30 882	14.1	12.72
02.12.02 Beheer en onderhoud S.V.K. Oosterschelde	47 578	58 537	18 961	30 799	38 300	35 200	14.1	12.72
02.12.03 Kustlijnzorg	67 128	88 107	52 788	72 032	72 934	69 474	14.1	12.72
Totaal	153 120	186 183	95 925	133 659	144 939	135 556		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

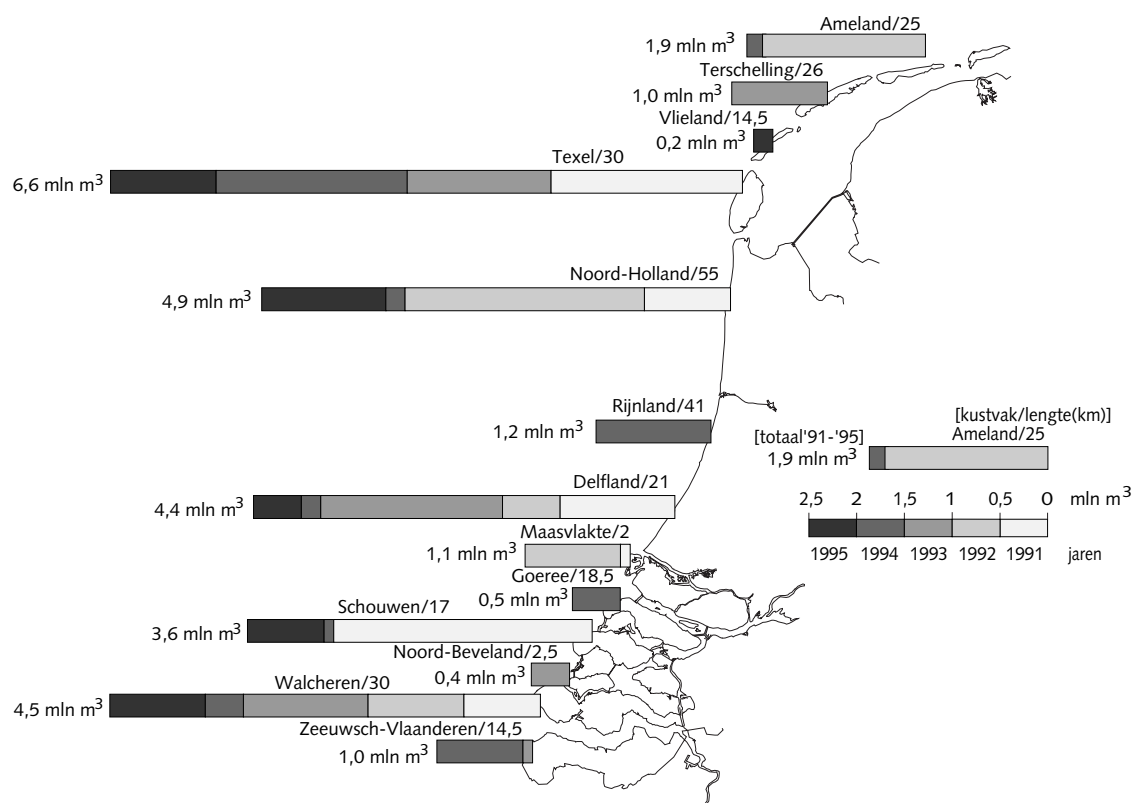
Outputgegevens

Het vaste onderhoud aan de rijkswaterkeringen vindt jaarlijks plaats aan het gehele areaal. Daarnaast vinden er jaarlijks grote onderhoudswerken plaats aan bepaalde delen rijkswaterkering.

Onderstaande tabel geeft nader inzicht in deze onderhoudswerken alsmede in de kustlijnzorg door middel van zandsuppleties:

	1995	1996	1997
02.12.01			
– aantal km rijkswaterkering in beheer	291	291	291
– waarvan in groot onderhoud (= IJmuiden, Houtribdijk en Den Oever en Kornwerderzand)	30	30	30
02.12.03			
– hoeveelheid zandsuppleties (in miljoenen m ³)	4,5	9	6

Onderstaande grafiek geeft inzicht in de hoeveelheid zandsuppleties over de periode 1991–1995.



Effectgegevens

Als beoogd beleidseffect geldt het «dynamisch handhaven» van de kustlijn. Zoals reeds aangegeven is in de Kustbalans 1995 het beleid over de periode 1991–1995 geëvalueerd met als conclusie dat het vrijwel overal gelukt is om de kustlijn te handhaven. Structureel verlies van zand en duin is tot staan gebracht. De beleidskeuze voor «dynamisch handhaven» en de keuze voor zandsuppletie als primaire methode van kustverdediging worden daarmee bevestigd.

02.14. Onderzoek waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden uitgaven gedaan ten behoeve van het vergaren van kennis op het gebied van de bescherming van het land tegen hoogwater. Hierdoor kan, mede op basis van maatschappelijke ontwikkelingen, het waterkeringsbeleid worden aangescherpt.

De maatschappelijke kosten die jaarlijks worden gemaakt voor onderhoud en versterking van de waterkeringen bedragen ongeveer 800 miljoen gulden. De uitgaven voor het beleidsvoorbereidend onderzoek waterkeren omvatten circa 1% hiervan.

Binnen het beleidsvoorbereidend onderzoek waterkeren wordt een tweetal thema's onderscheiden, te weten *veiligheid* en *integrale kust- en waterkeringszorg*.

Het beleidsvoorbereidend onderzoek op het terrein van de *veiligheid* omvat:

- Onderzoek ter onderbouwing van een veiligheidsbeleid voor buitendijkse gebieden. Het onderzoek is in eerste instantie gericht op het verkrijgen van inzicht in het risico (inclusief milieurisico) van overstroming.
- Onderzoek gericht op de gevolgen van klimaatveranderingen voor de zeespiegelstijging, het voorkomen van stormvloed en hoge rivierafvoeren, alsmede de invloed op hoge rivierafvoeren van sociaal-economische ontwikkelingen in de stroomgebieden van Rijn en Maas.
- Het onderzoek naar de risico's bij overstroming van door primaire waterkeringen beschermde gebieden.

Het beleidsvoorbereidend onderzoek op het terrein van *integrale kust en waterkeringszorg* betreft onderzoek ter onderbouwing van (herziening van) landelijke nota's, zoals de Nota waterhuishouding en de Kustnota. Dit onderzoek richt zich vooral op het maatschappelijke spanningsveld tussen de waterkeringsfunctie en de andere functies die waterkeringen vervullen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.14	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			6 960	7 193	8 016	8 467	8 265	
1e suppl. wet 1996			8					
Stand ontwerp-begroting 1997	2 019	5 172	6 968	7 193	8 016	8 467	8 265	8 265

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.14	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	2 019	5 172	6 968	7 193	8 016	8 467	8 265	8 265	
1995	1 155	3 503							4 658
1996	534	1 396	5 038						6 968
1997	330	273	1 355	5 235					7 193
1998			575	1 355	6 086				8 016
1999				603	1 675	6 189			8 467
2000					255	2 278	5 732		8 265
2001							2 533	5 732	8 265
na 2001								2 533	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.14	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		6 960	7 193	8 016	8 467	8 265	
1e suppl. wet 1996		8					
Stand ontwerp-begroting 1997	4 658	6 968	7 193	8 016	8 467	8 265	8 265

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.721.

02.15. Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Ten laste van dit artikel komen de uitgaven die rechtstreeks met de bouw van deze stormvloedkering samenhangen. De totale kosten van dit werk, dat in 1997 gereed komt, bedragen ca. f 970 mln. Op de bouw van de stormvloedkering is de procedure grote projecten van toepassing. In dit kader wordt tweemaal per jaar aan de Tweede Kamer over de voortgang van de bouw van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg gerapporteerd.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.15	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			30 022	48 359				
1e suppl. wet 1996			- 12 842	- 7 309				
Stand ontwerp-begroting 1997	150 992	25 022	17 180	41 050				

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.15	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	150 992	25 022	17 180	41 050					Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	75 833	18 483							94 316
1996	34 395	5 783	13 406						53 584
1997	40 764	756	3 774	41 050					86 344
1998									
1999									
2000									
2001									
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.15	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		43 984	95 027				
1e suppl. wet 1996		9 600	- 8 683				
Stand ontwerp-begroting 1997	94 316	53 584	86 344				

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 73.2 en 12.72.

02.16. Versterking primaire waterkeringen*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Voorheen werden op dit artikel de uitgaven met betrekking tot de versterking van primaire waterkeringen verantwoord. Met ingang van 1996 zijn deze gelden overgeheveld naar artikel 02.24 Deltaplan Grote Rivieren.

b. de cijfers

De uitgaven in 1995 bedroegen f 57,002 mln. De bijbehorende verplichtingen zijn aangegaan in de jaren tot en met 1994 en in 1995 voor respectievelijk f 36,880 en f 20,122 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.16.01 Aanv. werken SVKW (bijdr.)	5 153			24 503			63.31	12.72
02.16.02 Aanv. werken SVKW (Rijk)	335			5 001			73.2	12.72
02.16.03 Versterking primaire waterkeringen (bijdr.)				4 757			63.1	12.72
02.16.04 Versterking primaire waterkeringen (Rijk)	12 813			17 444			73.2	12.72
02.16.05 Overige kosten primaire waterkeringen	1 821			5 297			63.31	12.72
Totaal	20 122			57 002				

02.17. Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden uitgaven verantwoord ten behoeve van de cultuurtechnische inrichting van de IJsselmeerpolders. De werkzaamheden betreffen het voorbereiden en uitvoeren van plannen voor de ontginning, tijdelijke exploitatie, inrichting en overdracht van drooggevalen gronden.

De doelstelling is nagenoeg bereikt. In 1997 zullen de werkzaamheden worden afgerond.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.17	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			16 497	7 633				
1e suppl. wet 1996			9 172					
Nieuwe mutaties			- 1 649	- 400				
Stand ontwerp-begroting 1997	11 460	38 494	24 020	7 233				

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.17	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	11 460	38 494	24 020	7 233					Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	8 415	34 258							42 673
1996	3 045	3 836	21 653						28 534
1997		400	2 367	7 233					10 000
1998									
1999									
2000									
2001									
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.17	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		26 259	10 000				
1e suppl. wet 1996		3 924					
Nieuwe mutaties		- 1 649					
Stand ontwerp-begroting 1997	42 673	28 534	10 000				

c. de toelichting bij de cijfers

De mutatie in 1996 kent een tweeledige oorzaak. Een bedrag van f 1,875 mln. is overgeboekt naar artikel 02.38 Herstel watersystemen. Dit betreft de uitgaven voor het drainage executive management project (DEMP). Daarnaast is aan dit artikel f 0,226 mln. toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996. De verdeling van deze loonbijstelling vanaf 1997 zal bij eerste suppletore wet 1997 geschieden.

Uit een herziening van de ramingen is gebleken dat in 1997 minder verplichtingenbudget nodig is om de geplande werkzaamheden af te ronden. Derhalve is het verplichtingenbudget met f 0,4 mln. neerwaarts bijgesteld.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 02.01 en 10.5.

02.18. Bouwkundige werken IJsselmeerpolders

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De werkzaamheden betreffen de planvoorbereiding en uitvoering van bouwkundige en civieltechnische projecten in Almere en Zeewolde ingevolge met die gemeenten gesloten bestuursovereenkomsten en overige werken in het landelijk gebied.

Het betreft thans nog de uitvoering van infrastructurele en recreatieve werken alsmede de aanleg van nutsvoorzieningen in Flevoland. Daarnaast worden nog kosten gemaakt voor het tijdelijk beheer en onderhoud van gerealiseerde objecten en de uitbesteding van advies- en ontwerp-werkzaamheden.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.18	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			2 865					
1e suppl. wet 1996			10 658					
Nieuwe mutaties			- 812					
Stand ontwerp-begroting 1997	45 360	23 085	12 711					

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.18	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	45 360	23 085	12 711						Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	35 256	14 908							50 164
1996	9 604	7 677	12 711						29 992
1997	500	500							1 000
1998									
1999									
2000									
2001									
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.18	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		17 492	1 000				
1e suppl. wet 1996		12 500					
Stand ontwerp-begroting 1997	50 164	29 992	1 000				

c. de toelichting bij de cijfers

Uit een herziening van de ramingen is gebleken dat in 1997 minder verplichtingenbudget nodig is om de geplande werkzaamheden af te ronden. Derhalve is het verplichtingenbudget in 1997 met f 0,812 mln. neerwaarts bijgesteld.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 73 en 10.5.

02.19. Sociaal-economische ontwikkeling IJsselmeerpolders*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De werkzaamheden betreffen het stimuleren van de vestiging van personen, bedrijven en instellingen, het uitoefenen van het bijzonder domeinbeheer en het uitvoeren van landmeetkundig werkzaamheden. Het betreft thans nog uitgaven met betrekking tot zakelijke lasten van nog op naam van Verkeer en Waterstaat staande onroerende goederen.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

02.19	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			8 990	6 000				
1e suppl. wet 1996			- 1 198					
Nieuwe mutaties				- 928				
Stand ontwerp-begroting 1997	263	10 173	7 792	5 072				

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.19	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	263	10 173	7 792	5 072					Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	246	8 867							9 113
1996	17	378	7 292						7 687
1997		928	500	5 072					6 500
1998									
1999									
2000									
2001									
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.19	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		8 885	6 500				
1e suppl. wet 1996		- 1 198					
Stand ontwerp-begroting 1997	9 113	7 687	6 500				

c. de toelichting bij de cijfers

Uit een herziening van de ramingen is gebleken dat in 1997 minder verplichtingenbudget nodig is om de geplande werkzaamheden af te ronden. Derhalve is het verplichtingenbudget in 1997 met f 0,928 mln. neerwaarts bijgesteld.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 10.5.

02.20. Specifieke uitgaven IJsselmeerpolders*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de algemene uitgaven verantwoord die voortvloeien uit het beleid gericht op de afbouw van de Rijksdienst IJsselmeerpolders (RIJP) door overdrachten, privatiseringen en verloopbevorderende maatregelen. Het betreft thans nog het financieren van de personele uitgaven voortvloeiend uit de inzet die nodig is ten behoeve van de afronding van de taken van de RIJP.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			10 442	2 350				
1e suppl. wet 1996			23 526	9 000				
Nieuwe mutaties				- 1 588				
Stand ontwerp-begroting 1997	282	8 225	33 968	9 762				

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	282	8 225	33 968	9 762					Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	282	4 180							4 462
1996		4 045	32 380						36 425
1997			1 588	9 762					11 350
1998									
1999									
2000									
2001									
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.20		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			11 425	2 350				
1e suppl. wet 1996			25 000	9 000				
Stand ontwerp-begroting 1997		4 462	36 425	11 350				

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie heeft betrekking op een herziening van het benodigde verplichtingenbudget. Uit een actualisatie van de ramingen is gebleken dat voor de afrondende werkzaamheden in 1997 minder verplichtingenbudget nodig is.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 10.5.

02.21. Garantie t.b.v. NV Flevolandse Drinkwater Maatschappij op aangegane en aan te gane geldeningen tot een bedrag van f 50 mln.

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel betreft een garantie van rente en aflossing op de aangegane geldening bij de oprichting van de Flevolandse Drinkwater Maatschappij (FDM). Het uitstaande risico per 31 december 1995 bedroeg f 12,8 mln. Dit bedrag zal waarschijnlijk niet tot betaling komen.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.21	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

e. het garantieoverzicht

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantie overeenkomst van het rijk.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
garantie plafond	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
uitstaand risico 1/1	13 600	12 800	12 000	11 200	10 400	9 600	8 800
vervallen/te vervallen	800	800	800	800	800	800	800
uitstaand risico 31/12	12 800	12 000	11 200	10 400	9 600	8 800	8 000

02.22. Onderhoud IJsselmeerpolders

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De uitgaven op dit artikel betreffen werken die worden uitgevoerd in het kader van de bij de overdracht van diverse werken aan provincie, waterschappen en gemeenten gemaakte bestuurlijke afspraken.

Ten laste van dit artikel resteert nog de dijkversterking voor dijken van het Heemraadschap Fleverwaard (de Oostvaardersdijk en een deel van de Houtribhoogte). Dit programma wordt naar verwachting uitgevoerd in de periode tot en met 2001. Daarna worden op dit artikel geen uitgaven meer geraamd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.22	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996				10 128	10 300	10 300	10 300	
1e suppl. wet 1996					10 000	11 000		
Stand ontwerp-begroting 1997	21 286		10 128	20 300	21 300	10 300		

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.22	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	21 286			10 128	20 300	21 300	10 300		Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	2 990								2 990
1996	10 609								10 609
1997	2 468			7 832					10 300
1998				2 296	18 004				20 300
1999	4 800				2 296	19 004			26 100
2000	419					2 296	7 585		10 300
2001							2 715		2 715
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.22		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			10 609	10 300	10 300	10 300	10 300	
1e suppl. wet 1996					10 000	15 800		
Stand ontwerp-begroting 1997	2 990	10 609	10 300	20 300	26 100	10 300	2 715	

c. de toelichting bij de cijfers

In het kader van de overdracht van diverse werken aan provincie, waterschappen en gemeenten zijn afspraken gemaakt omtrent nog door het Rijk te verrichten werkzaamheden. Deze werkzaamheden zullen grotendeels in de periode tot 2000 worden uitgevoerd. Het extrapolatieverschil wordt veroorzaakt doordat in 2001 nog slechts een beperkt aantal afrondende werken zijn geraamd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 14.1 en 12.8.

02.23. Specifieke uitgaven waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De activiteiten, die op dit artikel verantwoord worden, vloeien voort uit de uitvoering van de Waterstaatswet 1900 (oppertoezicht waterkeringen, Stb. 1900, 176), de Deltawet (Stb. 1958, 246), de Wet op de waterkering (Stb. 1996, 8) en de Ontgrondingenwet (Stb. 1965, 509).

Het betreft ten eerste uitgaven aan de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen voor het uitgeven van leidraden, alsmede de uitgaven voor het vaststellen van de hydraulische randvoorwaarden (waterstanden, golven) die als uitgangspunt voor het toetsen (en ontwerpen) van waterkeringen gehanteerd dienen te worden. Daarnaast betreft het incidentele bijdragen in het kader van waterkeren en kosten voor de stormvloedwaarschuwingsdienst.

De uitvoering van de Ontgrondingenwet brengt uitgaven met zich mee voor het vervaardigen van structuurschema's en advertentiekosten in verband met ontgrondingenvergunningen in rijkswateren.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.23	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			6 377	8 611	6 259	4 901	4 851	
1e suppl. wet 1996			345	- 103	- 105	- 110		
Stand ontwerp-begroting 1997	1 377	3 799	6 722	8 508	6 154	4 791	4 851	4 851

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.23	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 377	3 799	6 722	8 508	6 154	4 791	4 851	4 851	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	1 037	2 388							3 425
1996	315	1 353	4 856						6 524
1997	25	54	1 592	5 040					6 711
1998		4	175	878	5 299				6 356
1999			99	2 590	272	1 986			4 947
2000					583	2 650	1 664		4 897
2001						155	3 187	1 555	4 897
na 2001								3 296	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.23	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		6 509	6 704	6 351	4 947	4 897	
1e suppl. wet 1996		15	7	5			
Stand ontwerp-begroting 1997	3 425	6 524	6 711	6 356	4 947	4 897	4 897

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.72.

02.24. Deltaplan Grote Rivieren*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Naar aanleiding van de extreem hoge waterstanden op de Rijn en de Maas in januari/februari 1995 heeft het Kabinet besloten tot een drastische versnelling van de bestaande plannen voor de rivierdijkversterkingen. Het gehele dijkversterkingsprogramma moet in 2000 gereed zijn. De meest urgente werken zijn in 1995 en 1996 aangepakt.

Het Kabinet heeft tevens besloten tot versnelling van de plannen ter beperking van de wateroverlast langs de onbedijkte Maas in Limburg, conform de aanbevelingen van de commissie Boertien II. Om de kans op overstroming van het Maasdal terug te dringen zal de Maas in noord- en midden Limburg worden verdiept en zal de Grensmaas, in combinatie met natuurontwikkeling, worden verbreed. Het beoogde waterverlagend effect van deze maatregelen dient in 2005 te zijn bereikt. Voor de directe bescherming van woonkernen zijn in 1995 en 1996 kaden aangelegd of bestaande kaden verbeterd.

Bovenstaand Kabinetsbeleid is vastgelegd in het Deltaplan Grote Rivieren (Kamerstukken 1994–1995, 18 106, nr. 54). Tot dit plan behoren niet alleen de genoemde rivierdijkversterkingen, maar ook de versterkingen in het kader van de Deltawet van 1958. Dit omvat de resterende werken langs de kust en de dijkversterkingen in het benedenrivierengebied. Uitgangspunt bij dit plan blijven de aanbevelingen die door de commissie Boertien I voor de versterking van de rivierdijken zijn opgesteld. Op de uitvoering van het Deltaplan is de procedure «Controle Grote Projecten» van toepassing.

Voor de uitvoering van het Deltaplan Grote Rivieren is gekozen voor het behoud van de eigen verantwoordelijkheden van Rijk, provincies en waterschappen. Het opstellen van de planning voor de uit te voeren werken gebeurt door de Landelijke Coördinatiecommissie Dijkversterkingen (LCCD). In deze commissie zijn provincies, waterschappen en gemeenten vertegenwoordigd en fungeert het rijk als waarnemer. De LCCD rapporteert aan de onder voorzitterschap van de Minister van Verkeer en Waterstaat staande Stuurgroep Deltaplan Grote Rivieren.

De kosten voor de versterking van de primaire waterkeringen waren, voor zover vallend onder de begroting van Verkeer en Waterstaat, vóór de hoge waterstanden geraamd op ruim f 980 mln. Door de versnellingsmaatregelen en de toevoeging van de werken in Limburg is dit thans bijna f 1,4 mld. Binnen dit bedrag is voor de verbreding/verdieping van de Maas alleen rekening gehouden met de eerste (voorbereidings)fase van het project Zandmaas. Nader onderzoek moet uitsluitel geven over de hoogte van de totale kosten voor de verbreding/verdieping van de Maas.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.24	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			110 655	93 572	111 079	109 448	119 281	
1e suppl. wet 1996			44 006	- 2 200	- 3 200	- 3 200	- 2 200	
Nieuwe mutaties			6 561	- 4 254	82 088	- 51 828	- 23 829	
Stand ontwerp-begroting 1997	262 561	392 590	161 222	87 118	189 967	54 420	93 252	65 081

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.24	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	262 561	392 590	161 222	87 118	189 967	54 420	93 252	65 081	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995		174 144							174 144
1996	79 799	45 842	49 527						175 168
1997	22 989	34 535	46 760	29 505					133 789
1998	19 059	31 694	8 356	4 337	72 697				136 143
1999	18 208	28 108	21 285	25 742	32 358	33 067			158 768
2000	25 478	17 400	4 695	27 134	46 201	19 497	45 862		186 267
2001	30 386	14 400	3 214	400	13 428	1 472	10 928	57 839	132 067
na 2001	66 642	46 467	27 385		25 283	384	36 462	7 242	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.24	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		152 101	133 951	146 265	169 768	186 267	
1e suppl. wet 1996		21 906		- 10 000	- 11 000		
Nieuwe mutaties		1 161	- 162	- 122			
Stand ontwerp-begroting 1997	174 144	175 168	133 789	136 143	158 768	186 267	132 067

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutaties in 1996 betreffen de volgende zaken:

- ten behoeve van communicatie-activiteiten is een bedrag van f 0,994 mln. overgeboekt naar artikel 02.05;
- voor de uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van de Waterschappen is een bedrag ter grootte van f 2,4 mln. toegevoegd. Als gevolg van de doorrekening van werkzaamheden, wordt deze mutatie gecompenseerd op het overeenkomstige ontvangstenartikel;
- overboeking naar het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (zie de toelichting bij tabel nieuwe mutaties);
- verplichtingschuif Wolpherensedijk (zie de toelichting bij tabel nieuwe mutaties).

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. technische mutatie	1 308	82 210	- 51 828	- 23 829	
2. overboeking naar VROM	- 162	- 122			
3. project Wolpherensedijk	- 5 400				
4. extrapolatie					- 28 171
Totaal	- 4 254	82 088	- 51 828	- 23 829	- 28 171

Uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
2. overboeking naar VROM	- 162	- 122			
4. extrapolatie					- 54 200
Totaal	- 162	- 122			- 54 200

- ad 1. Als gevolg van een aanpassing van de ramingen aan de laatste planning van de Landelijke Coördinatie Commissie zijn in de verplichtingen op verschillende artikelonderdelen verschuivingen aangebracht welke per saldo leiden tot de vermelde mutatiereeks op artikelniveau.
- ad 2. Met deze mutatie wordt budget overgeheveld naar VROM (Rijksgebouwendienst). Het betreft de huur ten behoeve van de huisvesting van het projectbureau Zandmaas, alsmede een bijdrage in de kosten van een noodzakelijke verbouwing van het pand.
- ad 3. De verhoging van de «Wolpherensedijk» is eerder tot aanbesteding gekomen dan in de oorspronkelijke planning was voorzien. Derhalve is het verplichtingenbudget voor dit project verschoven van 1997 naar 1996.
- ad 4. Naar aanleiding van de hoogwaterproblematiek van begin 1995 heeft het kabinet besloten tot een drastische versnelling van de rivierdijkversterkingen langs de grote rivieren in de periode tot en met 2000. In 2001 zullen deze versnellingswerkzaamheden, behoudens enkele afrondende werkzaamheden, zijn gerealiseerd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.24.01 Aanvullende werken stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg (bijdragen)**

Deze werken zijn als volgt onder te verdelen:

- Zwakke plekken benedenrivierengebied.
Dit omvat de afronding van de meest urgente werken in het benedenrivierengebied. Hierbij is nog het Waterschap IJsselmonde betrokken.
- Aanvullende werken Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg.
Hiertoe behoren werken in het benedenrivierengebied van Zuid-Holland, welke vallen onder de Waterschappen Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, de Krimpenerwaard, de Groote Waard en Delfland.

02.24.02 Aanvullende werken stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg (Rijk)

Op dit artikelonderdeel wordt slechts één aanvullend werk onderscheiden, te weten de Europoortkering. De Europoortkering omvat de waterkering die de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg met de Brielse Maasdijk verbindt en bestaat uit de waterkering op de landtong Roozenburg, de aansluitende kering door het Europoortgebied en de Hartelkering. Daarbij inbegrepen is de noodzakelijke verhoging van de Brielse Maasdijk zelf. Na realisatie van de Europoortkering zal de Beerdam doorgraven worden. Hierdoor wordt de binnenvaartverbinding tussen de Maasvlakte en het achterland verbeterd.

De Europoortkering wordt door de gemeente Rotterdam voorfinancierd. In 1996 is een deel van de voorfinanciering versneld terugbetaald. Voor het resterende gedeelte zijn vanaf 1999 gelden gereserveerd.

02.24.03 Versterking overige primaire waterkeringen (bijdragen)

De gelden op dit artikelonderdeel hebben betrekking op:

- Resterende versterkingswerken langs de kust, waaronder Terschelling en Harlingen.
- Overige versterkingswerken benedenrivierengebied (derden). Het gaat hier om versterking van de waterkering in Noord-Brabant (deltagebied) en betreft het Waterschap West-Brabant en de gemeente Oosterhout.

02.24.04 Versterking overige primaire waterkeringen (Rijk)

De werken op dit onderdeel zijn als volgt onder te verdelen:

- Resterende versterkingswerken langs de kust (Rijk). Dit omvat de sluisen en sluisseilanden te IJmuiden.
- Overige versterkingswerken benedenrivierengebied (Rijk).

Hiertoe behoort alleen de versterking van de waterkeringen langs het Wilhelminakanaal.

- Versterkingswerken grote rivieren (Rijk).

In het rivierengebied in de provincies Gelderland en Noord-Brabant is een aantal dijkvakken in beheer bij het Rijk. Na versterking zal het merendeel van deze dijkvakken worden overgedragen aan daarvoor in aanmerking komende waterschappen.

02.24.05 Bijdragen Deltaplan Grote Rivieren

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen in de extra rentelasten van de waterschappen in verband met de versnelling van de dijkversterkingen verantwoord. Tevens wordt op dit artikelonderdeel de rijksbijdrage in het hoogwatervrijmaken van de Dongemond verantwoord.

02.24.06 Verdieping en verbreding Maas

Om de gevolgen van de kans op overstroming van het Maasdal terug te dringen zal conform de aanbevelingen van Boertien II de Maas in noord- en midden Limburg worden verdiept en zal de Grensmaas, in combinatie met natuurontwikkeling, worden verbreed. Op dit artikelonderdeel zullen de door het Rijk in dit kader te maken kosten worden verantwoord.

Thans zijn alleen kosten voor de eerste (voorbereidings)fase van de Zandmaas geraamd. De kosten voor de uitvoering van het Maasproject zijn nog niet bekend. Het is de vraag of het uitgangspunt van de commissie Boertien II, dat uitvoering wellicht kostenneutraal zou kunnen

geschieden, haalbaar zal zijn. In de begroting 1998 zal een raming van de (eventuele) kosten voor het Rijk worden opgenomen.

02.24.07 Overige kosten Deltaplan Grote Rivieren

Dit betreft uitgaven die samenhangen met de uitvoering van de werken, zoals:

- schadeloosstelling en overige uitgaven krachtens artikel 8 van de Deltawet (van 1958);
- aanpassing van gemalen en andere werken die door de veranderde waterstand ten gevolge van het uitvoeren van de Deltawet (1958) noodzakelijk zijn;
- bijstand aan andere overheden zoals omschreven in het Deltaplan Grote Rivieren;
- de kosten van onderzoek naar verbetering van voorspellingen en mogelijkheden van maatregelen binnen de stroomgebieden van de Rijn en de Maas om de gevolgen van hoogwater terug te dringen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.24.01 Deltaplan Grote Rivieren	9 822	47 000			54 800	27 170	63.31	12.72
02.24.02 Aanv.werken SVKW (Rijk)	487	9 300			30 481		73.2	12.72
02.24.03 Versterking overige prim.waterk. (bijdr.)	43 963	1 400	8 800		12 128	21 181	63.31	12.72
02.24.04 Versterking overige prim.waterk. (Rijk)	9 256	77 397	65 736		27 774	57 056	73.2	12.72
02.24.05 Bijdrage DGR	317 163			170 496	17 400	15 600	63.31	12.72
02.24.06 Verdieping/verbreding Maas	11 163	20 000	9 182	3 415	27 600	9 344	73.2	12.72
02.24.07 Overige kosten	737	6 125	3 400	233	4 985	3 438	63.31	12.72
Totaal	392 591	161 222	87 118	174 144	175 168	133 789		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

In de onderstaande tabel zijn gegevens met betrekking tot de nog te versterken primaire waterkeringen opgenomen.

Categorie	Beheerder	Globale lengte primaire waterke- ring (in km's)	Lengte resterende werken (in km's)	Gereed in
Deltagebied kust	Rijk	200	0	1999
	Derden	500	16	1999
Deltagebied benedenrivieren	Rijk	30	0	2000
	Derden	570	88	2000
Bovenrivieren	Rijk	65	19	2000
	Derden	835	355	2000
IJsselmeer c.a.	Rijk	30	–	2000
	Derden	270	100	2000
Hoogwatervrij- maken Donge- mond	Rijk	–	–	
	Derden	12	11	2000
Totaal	Rijk	325	19	
	Derden	2 175	570	

Toelichting:

- «Derden» = bijdrage aan lagere overheden of derden, «Rijk» = eigen kosten Rijk;
- De versterking van dijken in het waterschap Fleverwaard (48 km) gebeurt door het Rijk op basis van het convenant Rijk-provincie Flevoland;
- Het criterium voor «lengte resterende werken» is: Waterstaatkundig nog niet gereed per 1 januari 1997 (IPO-planning dd. 21 febr. '96);

Waterbeheren

02.30. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Om de taken van Verkeer en Waterstaat doelgericht en doelmatig uit te kunnen voeren is kennisverwerving en kennisvernieuwing noodzakelijk. Van belang voor de doelgerichtheid is het strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek. Voor de doelmatigheid is het beleidsuitvoerend onderzoek van belang.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.30	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			10 616	9 266	9 089	9 104	9 104	
1e suppl. wet 1996			– 53	– 53	– 53	– 51		
Nieuwe mutaties			96					
Stand ontwerp-begroting 1997	8 039	10 004	10 659	9 213	9 036	9 053	9 10 4	9 104

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.30	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	8 039	10 004	10 659	9 213	9 036	9 053	9 104	9 104	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	7 930	2 130							10 060
1996	109	7 544	3 006						10 659
1997		330	6 643	2 240					9 213
1998			1 010	6 365	1 661				9 036
1999				608	6 813	1 632			9 053
2000					562	7 040	1 502		9 104
2001						381	7 069	1 654	9 104
na 2001							533	7 450	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.30	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		10 616	9 266	9 089	9 104	9 104	
1e suppl. wet 1996		- 53	- 53	- 53	- 51		
Nieuwe mutaties		96					
Stand ontwerp-begroting 1997	10 060	10 659	9 213	9 036	9 053	9 104	9 104

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 betreft een toevoeging in het kader van de loonbijstelling 1996. De verdeling van deze loonbijstelling vanaf 1997 zal bij eerste suppletore wet 1997 geschieden.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.30.01 Onderzoek in eigen beheer**

Onder deze noemer is een aantal organisatiebrede, specifieke onderzoeksdoelen gebracht, te weten:

1. Stimulering via de Cornelis Lely Stichting (CLS) van het strategisch/anticiperend onderzoek bij universiteiten op de voor Verkeer en Waterstaat essentiële terreinen. Daarnaast vindt financiering van buitengewone leerstoelen plaats.
2. Verkenningen en onderzoek naar nationale en internationale ontwikkelingen op het terrein van de kerntaken van Verkeer en Waterstaat. Doel is een betere afstemming van de (wijze van uitvoering van) de kerntaken op veranderende politieke en maatschappelijke behoeften. Voor de begrotingsperiode zijn accenten gelegd bij duurzame economische ontwikkeling, het veranderende

relatiepatroon van maatschappij, politiek bestuur en ambtelijk apparaat (op de verschillende bestuurlijke niveaus) en het bestuurlijk-juridisch instrumentarium voor de realisatie van de kerntaken.

02.30.02 Stichting Waterloopkundig Laboratorium en Grondmechanica Delft

Aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium (SWL) wordt een jaarlijkse missie-subsidie voor fundamenteel onderzoek en achtergrond research gegeven ter grootte van f 5,2 mln. De jaarlijkse missie-subsidie aan de Stichting Grondmechanica Delft (GD) bedraagt f 2,0 mln. Daarboven wordt aan genoemde stichtingen door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen een jaarlijkse missie-subsidie verleend van f 2,5 respectievelijk f 1,5 mln. Door het Ministerie van Economische Zaken worden eventueel nog middelen beschikbaar gesteld op basis van projectsubsidie.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.30.01 Ond. in eigen beheer	2 754	3 170	1 954	2 658	3 170	1 954	12.1	12.01
02.30.02 SWL en GD	7 250	7 489	7 259	7 402	7 489	7 259	41.4	12.01
Totaal	10 004	10 659	9 213	10 060	10 659	9 213		

02.32. Aanleg waterhuishouding

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel is opgeheven. De budgetten voor het onderhouden van kern-informatiesystemen en de aanschaf van middelen ten bate van calamiteitenbestrijding zijn overgeheveld naar artikel 02.33. Het budget voor aanleg en verbetering van informatiesystemen is overgeheveld naar artikel 02.41.

b. de cijfers

Tot en met 1994 en in 1995 is respectievelijk f 0,965 en f 10,289 mln. aan verplichtingen op dit artikel aangegaan. De uitgaven in 1995 bedroegen f 11,254 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen verdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 73.2 en 12.73.

02.33. Onderhoud waterhuishouding

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord die nodig zijn voor het beheer en het onderhoud van waterstaatswerken, die (nog) in beheer zijn bij het Rijk. Tevens betreft het uitgaven die samenhangen met het operationele kwalitatieve en kwantitatieve beheer van het waterloopkundig hoofdsysteem. Daarnaast wordt een deel van de beheerskosten WVO op dit artikel verantwoord.

Tot aan 1998 is het accent binnen dit artikel gelegd op het inlopen van de onderhoudsachterstanden bij sluizen en bruggen. In concreto betreft dit het groot onderhoud van een drietal objecten, te weten de spuisluis Haringvliet, spuisluis/gemaal IJmuiden en spuisluis Afsluitdijk.

Vanaf 1998 kan het accent worden verschoven naar ander essentiële activiteiten, zoals meetpost Noordzee, activiteiten Waddenzee, Midden Limburgse Kanalen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.33	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			64 229	67 075	73 892	85 315	85 315	
1e suppl. wet 1996			35 565	31 914	7 060	- 30 213	- 32 273	
Nieuwe mutaties			- 1 055					
Stand ontwerp-begroting 1997	96 406	78 538	98 739	98 989	80 952	55 102	53 042	31 698

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.33	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	96 406	78 538	98 739	98 989	80 952	55 102	53 042	31 698	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	36 824	47 290							84 114
1996	20 395	12 934	52 000						85 329
1997	14 838	15 922	6 992	47 617					85 369
1998	4 274	2 196	164	44 976	27 945				79 555
1999	4 326	196	5 873	5 657	53 007	9 196			78 255
2000	4 259		10 733	739		17 432	49 892		83 055
2001	4 259		22 977			28 474	3 150	24 195	83 055
na 2001	7 231							7 503	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.33	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		92 063	90 894	88 595	88 595	88 595	
1e suppl. wet 1996		- 5 679	- 5 525	- 9 040	- 10 340	- 5 540	
Nieuwe mutaties		- 1 055					
Stand ontwerp-begroting 1997	84 114	85 329	85 369	79 555	78 255	83 055	83 055

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 betreft de bijdrage van Verkeer en Waterstaat in de voor rekening van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu komende kosten van emissieregistratie.

Ter voorbereiding en uitvoeringsgereed maken van vervangende werken heeft bij Voorjaarsnota 1996 een aanpassing van het verplichtingenbudget plaatsgevonden. Het extrapolatieverschil vloeit voort uit de doorwerking van deze aanpassing naar het jaar 2001.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 14.1 en 12.73.

02.34. Onderhoud landaanwinning*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel is opgeheven. Het budget is vanaf 1996 overgeheveld naar artikel 02.38 Herstel watersystemen, waar het is opgenomen als het project Kwelderwerken.

b. de cijfers

In 1995 is in totaliteit f 7,602 mln. aan verplichtingen op dit artikel aangegaan. De realisatie van de kas in 1995 bedroeg f 4,811 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 14.1 en 12.8.

02.35. Bijdragen waterhuishouding*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel betreft subsidie-uitgaven aan lagere publiekrechtelijke lichamen en het bedrijfsleven ter verbetering en instandhouding van de waterhuishoudkundige toestand, zowel kwalitatief als kwantitatief.

In de komende jaren zullen de beschikbare middelen op dit artikel als volgt besteed worden:

- Vergroten pompcapaciteit kanalen Drenthe (1997-1999)	2,4 mln.
- Voorlichtingspaviljoen Neeltje Jans - (1997)	2,3 mln.
- Verbetering Bornse Beek (1997-1999)	2,6 mln.
- Land Water Impuls (1997-1999)	18,4 mln.

Ten aanzien van de inzet van de middelen na 1999 zal worden aangehaakt bij de bevindingen in het kader van de vierde Nota waterhuishouding.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.35	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 558	1 200	250		3 260	
Stand ontwerp-begroting 1997	18 088	37 139	1 558	1 200	250		3 260	3 890

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.35	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	18 088	37 139	1 558	1 200	250		3 260	3 890	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	6 187	7 088							13 275
1996	4 175	11 642	234						16 051
1997	6 026	9 843							15 869
1998	1 243	6 416	597		184				8 440
1999	457	544	429						1 430
2000		1 290	298	1 200	66		2 306		5 160
2001		316					954	3 890	5 160
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.35	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		16 448	15 869	8 440	1 430	5 160	
1e suppl. wet 1996		- 397					
Stand ontwerp-begroting 1997	13 275	16 051	15 869	8 440	1 430	5 160	5 160

c. toelichting bij de cijfers

Het hogere verplichtingenbudget in het extrapolatiejaar 2001 is noodzakelijk om het reguliere programma te kunnen realiseren.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 63.31 en 12.73.

02.36. Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

a. Het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO) voert Rijkswaterstaat het kwaliteitsbeheer voor de rijkswateren. Het grootste deel van de op dit artikel beschikbare middelen is bestemd voor het verstrekken van bijdragen op grond van de Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging Rijkswateren (UKR) met betrekking tot de sanering van ongezuiverde lozingen van zuurstofbindende stoffen op rijkswateren.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.36	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			6 000	6 640	10 400	10 100	6 000	
Nieuwe mutaties			9 140	- 640	- 4 400	- 4 100		
Stand ontwerp-begroting 1997	69 911	81 827	19 748	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.36	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	69 911	81 827	19 748	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	25 170	61 095							86 265
1996	5 993	12 908	3 368						22 269
1997	5 356	7 327	2 617	2 500					17 800
1998	9 643	397	1 112	2 448	2 100				15 700
1999	5 725	100	7 975	1 052	2 748	2 100			19 700
2000	18 024		4 676		1 152	2 748	2 100		28 700
2001						1 152	2 748	2 100	6 000
na 2001							1 152	3 900	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.36	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		22 369	17 800	30 700	27 700	28 700	
1e suppl. wet 1996		- 100		- 15 000	- 8 000		
Stand ontwerp-begroting 1997	86 265	22 269	17 800	15 700	19 700	28 700	6 000

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in de verplichtingen betreft een meerjarige aanpassing van de raming. Deze is nodig omdat in 1996 voor het laatst een bijdrage op grond van de Uitkeringsregeling bestrijding verontreiniging Rijkswateren (UKR) kan worden aangevraagd.

De verlaging van het kasbudget in het extrapolatiejaar houdt eveneens verband met genoemde afloop van de Uitkeringsregeling.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.36.01 Uitkeringsregeling**

De bijdragen die verstrekt worden in het kader van de UKR hebben betrekking op de bouw en/of aanpassing van afvalwaterzuiveringsinrichtingen en de aanleg van transportsystemen voor de aanvoer van afvalwater naar deze inrichtingen. Dit saneringsprogramma loopt af. Alle nog te treffen maatregelen dienen per 1 januari 1997 in uitvoering te zijn. De dan nog te installeren zuiveringscapaciteit zal ongeveer 200 à 300 duizend inwonerequivalenten omvatten. Hiervan komt ongeveer 75% voor rekening van bedrijven.

02.36.02 Overige WVO-uitgaven

Het betreft hier onderzoek op het terrein van de milieutechnologie dat wordt gefinancierd door de ministeries van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (voortouw), Verkeer en Waterstaat en Landbouw Natuurbeheer en Visserij. Voorts gaat het om betalingen aan de Stichting Toegepast Onderzoek Water (STORA).

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.36.01 Uitker. regeling WVO	76 731	13 748		81 821	16 369	11 800	51.1	07.33
02.36.02 Overige WVO-uitgaven	5 096	6 000	6 000	4 444	5 900	6 000	51.1	07.33
Totaal	81 827	19 748	6 000	86 265	22 269	17 800		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Per deelnemende provincie is hieronder het aantal goedgekeurde en/of in uitvoering zijnde projecten met betrekking tot waterzuiveringsinstallaties ten behoeve van de sanering van lozingen op de Rijkswateren aangegeven.

Groningen	3
Gelderland	6
Noord Holland	1
Zuid Holland	8
Zeeland	1
Nog goed te keuren projecten	0

02.37. Onderzoek waterbeheer en meting basisgegevens

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven met betrekking tot het onderzoek in het kader van waterbeheer verantwoord.

De onderzoekslijnen die zijn ingezet met de derde Nota waterhuishouding en de Evaluatienota Water zijn doorgetrokken in de Watersysteemverkenning 1996. Deze laatste zal mede als basis dienen voor de in 1998 uit te brengen vierde Nota waterhuishouding.

Het onderzoek betreffende de zoetwatersystemen wordt in belangrijke mate uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA). Met het onderzoek betreffende de zoutwatersystemen is het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) belast.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.37	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			19 904	14 646	16 415	16 415	16 415	
1e suppl. wet 1996			78	35				
Nieuwe mutaties				4 467	4 692	4 692	4 692	
Stand ontwerp-begroting 1997	14 632	36 441	19 982	19 148	21 107	21 107	21 107	21 107

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.37	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	14 632	36 441	19 982	19 148	21 107	21 107	21 107	21 107	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	8 988	30 932							39 920
1996	3 379	4 145	13 062						20 586
1997	1 865	691	5 572	11 420					19 548
1998	387	570	1 348	4 079	12 529				18 913
1999	13	103		1 732	1 404	15 661			18 913
2000				1 917	3 688	5 446	7 862		18 913
2001					3 486		7 783	7 644	18 913
na 2001							5 462	13 463	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.37	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		20 304	15 046	14 221	14 221	14 221	
1e suppl. wet 1996		282	35				
Nieuwe mutaties			4 467	4 692	4 692	4 692	
Stand ontwerp-begroting 1997	39 920	20 586	19 548	18 913	18 913	18 913	18 913

c. de toelichting bij de cijfers

Vorig jaar is het resterend deel van een taakstelling uit het Regeer-accord op onderzoek geparkeerd op dit artikel. Gezien het feit dat het onderzoeksartikel reeds de omvang van een minimumpakket heeft en derhalve een verdere korting op onderzoek als onverantwoord wordt gezien, is thans besloten deze taakstelling definitief niet op dit artikel te laten neerslaan. De benodigde compensatie hiervoor wordt geboden door artikel 02.41.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.37.01 Onderzoek waterbeheer**

Onderzoek is van strategische betekenis voor een goede uitvoering aangezien hiermee de kennis wordt gegenereerd voor de oplossing van toekomstige vraagstukken. Het onderzoek met betrekking tot het waterbeheer is dan ook sterk praktijkgericht en kan als toegepast onderzoek worden gekarakteriseerd. De volgende thema's staan centraal in de begrotingsperiode:

Bescherming tegen verontreiniging

De aandacht bij de bescherming tegen verontreiniging gaat momenteel vooral uit naar de belasting met eutrofiërende en toxische stoffen en naar de waterbodempromblematiek. Daarbij staat een op preventie gerichte aanpak voorop. In dit kader wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van toepassing van schonere productieprocessen en de mogelijkheden van preventieve maatregelen.

Het eutrofiëring-onderzoek is gericht op herstel mogelijkheden van door eutrofiëring aangetaste watersystemen en op onderbouwing van de noodzaak tot reductie van stikstof- en fosfaatemissies.

Het onderzoek naar (de effecten van) toxische stoffen is belangrijk voor zowel de uitvoering van het beleid gericht op het terugdringen van deze verontreinigingen als voor de prioriteitsstelling daarin.

Onderzoek op het gebied van de waterbodempromblematiek richt zich vooral op de mogelijkheden voor scheiden en reinigen van vervuilde baggerspecie en verbeteringen in de uitvoering van saneringen.

Inrichting en herstel

Zoals verwoord in de derde Nota waterhuishouding vormt naast de waterkwaliteit de inrichting een essentiële factor om te kunnen komen tot gezonde watersystemen. Voor een effectieve uitvoering hiervan is een onderbouwing in de vorm van inzicht in mogelijke maatregelen en de effecten van groot belang. Derhalve is het onderzoek hierop gericht.

Geleiding van het gebruik

De diverse vormen van gebruik van de watersystemen hebben enerzijds hun invloed op het functioneren van watersystemen en stellen anderzijds eisen aan het beheer ervan.

Grondwater/Verdroging

De aanpak van de verdroging van gebieden met een natuurfunctie is tot een speerpunt van het beleid gemaakt. Van belang is de bestaande kennis op het gebied van de verdrogingsaanpak operationeel te maken voor de waterbeheerders en een aantal algemene knelpunten op te lossen. Onderdeel van het programma vormt de jaarlijkse bijstelling van de landelijke kaart met verdroogde gebieden op basis van de vorderingen in de verdrogingsbestrijding.

Watersysteemverkenningen

Het project watersysteemverkenningen vormt een vervolg op de analyses die zijn uitgevoerd ten behoeve van het integraal waterbeleid zoals geformuleerd in de derde Nota waterhuishouding. Ze vormen een belangrijke basis voor de onderbouwing van de vierde Nota waterhuishouding. Daarnaast leveren de watersysteemverkenningen een bijdrage aan de milieuverkenningen die ingevolge de Wet milieubeheer jaarlijks door de regering aan het parlement worden gezonden.

Instrumentarium en organisatie

Onderzoek naar de vormgeving van instrumenten en de wijze van toepassing alsmede evaluatie van de werking is nodig om tot een optimale keus te kunnen komen. Voorbeelden zijn de evaluatie van de uitvoering van de Wet op de waterhuishouding en onderzoek ter verbetering van de financieringsstructuur van het waterbeheer.

02.37.02. Meting basisgegevens

Dit artikelonderdeel is vanaf 1996 opgeheven. Het onderwerp meting basisgegevens is ondergebracht bij artikel 02.41.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.37.01 Onderzoek waterbeheer	18 821	19 982	19 148	21 232	20 586	19 548	12.1	07.33
02.37.02 Meting basisgegevens	17 620			18 688			12.1	07.33
Totaal	36 441	19 982	19 148	39 920	20 586	19 548		

02.38. Herstel watersystemen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven voor de uitvoering van het beleid voortvloeiend uit de derde Nota waterhuishouding en de Evaluatienota Water verantwoord. Het betreft met name de inrichting van oevers en uiterwaarden en maatregelen gericht op duurzaam herstel van watersystemen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.38	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			87 260	89 968	83 901	91 131	90 584	
1e suppl. wet 1996			978	- 3 818	- 3 882	5 315	6 306	
Taakstelling				- 15 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000	
Nieuwe mutaties			2 700	18 200	23 000	- 4 000	- 4 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	31 497	61 520	90 938	89 350	88 019	77 446	77 890	72 854

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.38	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	31 497	61 520	90 938	89 350	88 019	77 446	77 890	72 854	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	14 570	36 808							51 378
1996	5 449	23 848	63 781						93 078
1997	5 806	721	23 890	57 679					88 096
1998	5 671	92	3 267	28 909	52 103				90 042
1999	1	42		2 762	30 080	50 334			83 219
2000		9			5 836	27 112	48 933		81 890
2001							28 957	47 897	76 854
na 2001								24 957	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.38	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		88 100	92 914	94 924	92 404	91 584	
1e suppl. wet 1996		2 278	- 3 818	- 3 882	6 815	6 306	
Taakstelling			- 15 000	- 15 000	- 15 000	- 15 000	
Nieuwe mutaties		2 700	14 000	14 000	- 1 000	- 1 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	51 378	93 078	88 096	90 042	83 219	81 890	76 854

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 heeft betrekking op het «Drainage Executive Management Project» (DEMP) in Egypte dat onder verantwoordelijkheid van de dienst Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA) wordt uitgevoerd. De kosten van deze werkzaamheden worden vergoed door de opdrachtgever, het ministerie van Buitenlandse Zaken (DGIS). Derhalve is zowel dit artikel als het overeenkomstige ontvangstenartikel met f 0,825 mln. verhoogd. Daarnaast is ten behoeve van genoemd project een bedrag ter grootte van f 1,875 mln. uit artikel 02.17 overgeboekt.

Naast de in onderstaande tabel toegelichte nieuwe mutaties is het budget op dit artikel vanaf 1997 structureel verlaagd als gevolg van de invulling van een in het kabinet afgesproken ombuigingstaakstelling.

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. Technische verschuivingen	4 200	9 000	- 3 000	- 3 000	
2. Natuur aan het werk	15 000	15 000			
3. Onderzoek HDTP	- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	
4. Extrapolatie					- 5 036
Totaal	18 200	23 000	- 4 000	- 4 000	- 5 036

Uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
2. Natuur aan het werk	15 000	15 000			
3. Onderzoek HDTP	- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	
4. Extrapolatie					- 5 036
Totaal	14 000	14 000	- 1 000	- 1 000	- 5 036

- ad 1. De mutatie betreft een planningcorrectie in de verplichtingen. De resterende compensatie wordt in de jaren 2002 en 2003 geboden.
- ad 2. Ten behoeve van «Natuur aan het Werk» zijn vorig jaar in het kader van Cluster III van het regeerakkoord extra middelen toegewezen aan V&W. De mutatie betreft de toevoeging van de tweede tranche.
- ad 3. Het betreft een compensatie ten behoeve van een hoger budget voor onderzoek bij de HDTP.
- ad 4. Het extrapolatieverschil betreft de doorwerking van de in de Voorjaarsnota 1996 opgenomen gewijzigde planning van werkzaamheden gericht op de nivellering van de effecten van bodemdaling als gevolg van gaswinning. Rijkswaterstaat voert deze werkzaamheden uit onder vergoeding van de kosten door de Nederlandse Gasunie. In 2000 worden er voor f 5,9 mln. (extra) werkzaamheden uitgevoerd; in 2001 voor f 0,87 mln.

*d. De onderverdeling in artikelonderdelen***02.38.01 Herstel en herinrichting van watersystemen in beheer bij het Rijk**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven verantwoord voor inrichtings- en herstelmaatregelen in Rijkswateren, gericht op het duurzaam functioneren van deze watersystemen.

Er zijn vier hoofdprojecten te onderscheiden:

- planvorming herinrichting watersystemen;
- herinrichting oevers en buitendijkse gebieden;
- herstel kwaliteit en herinrichting van watersystemen;
- kwelderwerken.

In de komende jaren zullen de volgende werkzaamheden (verder) uitgevoerd worden:

- herinrichting uiterwaarden, onder andere in de projecten Gelderse Poort, Noordoever Neder-Rijn en Fort St. Andries. Grondverwerving is daarin voorshands een belangrijk element. Inrichting zal plaatshebben zodra grotere aaneengesloten gebieden verkregen zijn;
- herinrichtingsproject Grensmaas;

- aanleg natuurvriendelijke oevers langs delen van de Maas, IJssel, Neder-Rijn, Lek, IJsselmeer, Twenthekanalen en Biesbosch;
- handhaving kwelderareaal;
- aanleg vistrappen bij de stuwen in de Maas (gereed 1996) en Neder-Rijn/Lek;
- herstelmaatregelen in de randmeren;
- handhaven kwaliteit Zoommeer en Oosterschelde;
- uitvoering van de werken betrekking hebbend op het Rijnzoutverdrag;
- verbetering waterbeheersing van de Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaalboezem.

Als gevolg van de bij «c» genoemde structurele ombuigingstaakstelling zal de oorspronkelijk voorgenomen aanleg van het doorlaatmiddel Veerse Meer niet worden uitgevoerd. Daarnaast zal de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs het Amsterdam-Rijnkanaal en in het IJsselmeergebied getemporeerd worden.

02.38.03 Natuur aan het werk

Op basis van het in 1994 aan de Tweede Kamer aangeboden rapport «Natuur aan het werk» (BSG/94/98 424, d.d. 27 april 1994) worden buitendijkse gebieden in het voormalige getijdengebied opnieuw ingericht. Door de toevoeging aan dit artikelonderdeel van middelen in het kader van Cluster III van het Regeerakkoord is het mogelijk om het programma te versnellen. Deze werkzaamheden kennen een koppeling met de dijkversterkingen in het kader van het Deltaplan Grote Rivieren, in die zin dat de daarbij vrijkomende grondstoffen veelal worden ingezet voor de dijkversterkingen («werk met werk maken»). Tevens wordt met de grondstofwinning een bijdrage geleverd aan de verlaging van de hoogwaterstanden.

Na 2000 zal het accent van Natuur aan het werk kunnen verschuiven naar natuurontwikkelingsprojecten elders.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.38.01 Herstel watersyst. Rijk	61 520	75 938	58 150	51 378	78 078	61 096	73.2	12.73
02.38.03 Onderzoek en herinrichting		15 000	31 200		15 000	27 000	73.2	12.73
Totaal	61 520	90 938	89 350	51 378	93 078	88 096		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderstaande tabel geeft inzicht in de voortgang van de projecten Natuur aan het Werk:

	t/m 1994	1995	1996	1997
Aantal hectare aangekocht	2 700	700	1 055	750

Door de intensivering uit het Regeerakkoord is het doel om in het jaar 2000 voor minimaal 4000 à 5000 hectares aan uiterwaarden te behandelen. Zonder de intensivering zou deze doelstelling pas tegen 2010 worden gehaald. De totale doelstelling betreft de herinrichting van ca. 7000 hectare, te realiseren tussen 2010 en 2015.

02.39. Sanering waterbodems en aanleg bergingslocaties

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven verantwoord voor door het Rijk uit te voeren sanering van waterbodems alsmede uitgaven voor de realisatie van (grootschalige) baggerdepots.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.39	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			132 376	15 900	39 715	46 625	49 800	
1e suppl. wet 1996			32 090	21 565	- 19 755	- 3 835	- 6 000	
Nieuwe mutaties				- 18 988	- 9 227	- 1 608		
Stand ontwerp-begroting 1997	9 857	25 285	164 466	18 477	10 733	41 182	43 800	49 800

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.39	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	9 857	25 285	164 466	18 477	10 733	41 182	43 800	49 800	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	7 579	16 601							24 180
1996	2 219	8 242	71 980						82 441
1997	59	442	25 748	11 676					37 925
1998			49 894	1 862	6 489				58 245
1999			14 844	4 712	1 244	36 865			57 665
2000			2 000	227	3 000	4 317	40 256		49 800
2001							3 544	46 256	49 800
na 2001								3 544	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.39	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		83 251	50 800	56 800	49 800	49 800	
1e suppl. wet 1996		- 810	- 875	13 445	7 865		
Nieuwe mutaties			- 12 000	- 12 000			
Stand ontwerp-begroting 1997	24 180	82 441	37 925	58 245	57 665	49 800	49 800

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. planningscor./relat. ontv.	- 18 988	- 9 227	- 1 608		
2. extrapolatie					6 000
Totaal	- 18 988	- 9 227	- 1 608		6 000

Uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. relatie ontvangsten	- 12 000	- 12 000			
Totaal	- 12 000	- 12 000			

- ad 1. Als gevolg van opgelopen vertragingen bij de aanleg van de baggerdepots Ketelmeer en Hollands Diep zullen de voor de jaren 1997 en 1998 geprognoseerde ontvangsten voor stortingen door derden niet worden ontvangen. Deze tegenvaller wordt op dit (uitgaven)artikel gecompenseerd. De voor het depot Hollands Diep op het Infrafonds gereserveerde middelen zullen in deze beide jaren voor betreffende bedragen aangewend worden voor het depot Ketelmeer. In latere jaren zal dit met het beschikbaar komen van de ontvangsten gecorrigeerd worden, waardoor de oorspronkelijke financieringsverdeling over de begroting van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds in stand gehouden kan worden. De mutatie in de verplichtingen vindt, naast het bovengenoemde, zijn oorzaak in een actualisering van het verplichtingenbestand.
- ad 2. Bij Voorjaarsnota 1996 is ondermeer ten behoeve van de aanbesteding van het baggerdepot Ketelmeer meerjarig in de verplichtingenramingen geschoven. Hierdoor is een verschil ter grootte van f 6 mln. ontstaan tussen het verplichtingenbudget in 2000 en 2001.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen.

02.39.01 Sanering Waterbodems

Tot aan 1999 beperken de saneringsactiviteiten zich voornamelijk tot de ontwikkeling van saneringsprocessen (POSW) en de saneringsonderzoeken. Medio 1998 zal, na het gereedkomen van de stortplaats in het Ketelmeer, een begin worden gemaakt met de sanering van dit meer. Gestart wordt met de verbetering van de vaargeul, waarna begin 1999 kan worden aangevangen met de feitelijke sanering.

Het onderzoek naar scheiden en reinigen van baggerspecie zal in 1997 worden afgerond. Resultaten van reeds uitgevoerde proefsaneringen in de havens van Elburg en Lobith, een kribvak langs de Nieuwe Merwede, het Spijkerboor in de Biesbosch en andere lopende proefsaneringen (o.a. Petroleumhaven te Amsterdam), zullen verwerkt worden in het eindverslag van POSW. De resultaten zullen tevens gebruikt worden voor het doorrekenen van waterbodemsscenario's in de vierde Nota Waterhuishouding.

Zodra het depot Hollands Diep gerealiseerd is zal een aanvang worden gemaakt met de milieu-sanering van de waterbodem van de Hollandsche IJssel.

02.39.02 Aanleg bergingslokaties

In de periode 1997–2000 wordt een deel van de saneringsgelden aangewend voor de bouw van stortplaatsen. Daar zowel verontreinigde nautische baggerspecie als saneringsspecie in de stortplaatsen zal worden geborgen, vindt de financiering van de aanleg van de (grootschalige) stortplaatsen Ketelmeer en Hollands Diep tevens plaats uit het Infrastructuurfonds.

In onderstaand schema (bedragen x f 1000) zijn de vanaf 1996 voor de realisatie van deze stortplaatsen bestemde bedragen op de artikelen 02.02 (Onderhoud Vaarwegen) en 02.39.02 (Aanleg bergingslocaties) weergegeven:

depot	artikel	1996	1997	1998	1999	2000	na 2000	Totaal
Ketelmeer (20 mln m ³)	02.39.02	65 379	29 025	49 365	18 000	2 000		163 769
	IF 02.02	7 041	54 363	26 297	9 000			96 701
Totaal		72 420	83 388	75 662	27 000	2 000		260 470
Holl. Diep (25 mln m ³)	02.39.02						24 000	24 000
	IF 02.02	7 360		32 886	49 723	45 000		134 969
Totaal		7 360		32 886	49 723	45 000	24 000	158 969

In 1995 zijn de vergunningen verleend voor de aan te leggen stortplaatsen voor baggerspecie in het Ketelmeer en het Hollands Diep. De stortplaats Ketelmeer zal medio 1998 gereed zijn voor de ontvangst van baggerspecie. Gedurende een jaar daarna zal nog sprake zijn van afbouw van deze stortplaats en zijn directe omgeving.

De ingediende bezwaren tegen de vergunningen voor de stortplaats in het Hollands Diep zijn van zodanige aard dat met de bouw nog niet kan

worden gestart. Verder moet de RO-procedure (bestemmingsplan gemeente Willemstad) nog worden afgerond.

Naast de bouw van bovengenoemde depots worden op dit artikel-onderdeel de door de dienst Weg- en Waterbouwkunde gemaakte kosten van het ontwikkelen van kennis en instrumenten ten behoeve van het optimaal ontwerpen en beheren van stortplaatsen verantwoord.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.39.01 Sanering waterbodems	18 476	17 376	8 500	17 568	15 996	8 600	73.2	07.35
02.39.02 Aanleg bergingslocaties	6 809	147 090	9 977	6 612	66 445	29 325	73.2	07.35
Totaal	25 285	164 466	18 477	24 180	82 441	37 925		

02.41. Monitoring waterstaatkundige toestand des lands

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De uitgaven op dit artikel betreffen de monitoring van de waterstaatkundige toestand (MWT) zoals deze taak is verwoord in het Organiek besluit Rijkswaterstaat. De volgende twee activiteiten zijn te onderscheiden:

Operationele activiteiten

Deze uitgaven behelzen het aanleggen van veeljarige reeksen van «basisgegevens» waarmee de toestand van de rijkswateren en -kusten wordt vastgelegd. Het gaat daarbij om een integraal beeld, waarbij informatie nodig is over een samenhangend geheel van fysieke, chemische en biologische interacties. Dit niet alleen met het oog op de actuele situatie; ook informatie waarvan verwacht mag worden dat deze in de toekomst beleidsrelevant wordt, dient gezien de specifieke doelstelling van MWT te worden verzameld.

Investeringsactiviteiten

Investeringsactiviteiten op dit artikel betreffen projecten ten behoeve van de aanleg en verbetering van informatiesystemen (vooral voorzieningen voor inwinning en verwerking) met betrekking tot de waterhuishouding.

Informatie is alleen zinvol, wanneer het verzamelen van gegevens vele jaren kan worden voortgezet en de gegevens in die periode een constante hoge kwaliteit bezitten. De gegevens dienen daarbij in een zodanige mate van detail in ruimte en tijd te worden vastgelegd dat trends en trendbreuken in voor het beleid relevante factoren tijdig kunnen worden vastgesteld. De inwinning van gegevens vindt plaats via landelijke meetnetten. De omvang, effectiviteit en efficiency van de taak en de daarvoor nodige meetnetten wordt regelmatig geëvalueerd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.41	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			27 455	27 014	29 819	29 819	29 819	
1e suppl. wet 1996			13 650	9 421	- 1 792	- 800	- 300	
Nieuwe mutaties				- 4 467	- 4 692	- 4 692	- 4 692	
Stand ontwerp-begroting 1997	4 059		41 105	31 968	23 335	24 327	24 827	29 147

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.41	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	4 059		41 105	31 968	23 335	24 327	24 827	29 147	
1995									
1996	1 953		30 913						32 866
1997	1 852		9 488	16 554					27 894
1998	254		250	10 533	16 619				27 656
1999			454	1 992	6 716	18 486			27 648
2000				2 889		5 841	18 918		27 648
2001							5 909	21 739	27 648
na 2001								7 408	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.41		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			28 796	28 320	28 320	28 320	28 320	
1e suppl. wet 1996			4 070	4 041	4 028	4 020	4 020	
Nieuwe mutaties				- 4 467	- 4 692	- 4 692	- 4 692	
Stand ontwerp-begroting 1997			32 866	27 894	27 656	27 648	27 648	27 648

c. toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft de definitieve invulling van het resterende deel van de geparkeerde taakstelling onderzoek uit het Regeerakkoord (zie ook de toelichting bij artikel 02.37).

Bij Voorjaarsnota 1996 is het verplichtingenbudget op basis van een actualisatie meerjarig bijgesteld. Hierdoor is een verschil ontstaan tussen het verplichtingenbudget in 2000 en 2001.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 07.331.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Op dit artikel wordt circa f 6 mln. per jaar aangewend voor beheer en onderhoud. De overige activiteiten zijn gericht op chemische en biologische monitoring.

Mobiliteit

02.50. Garantie van rente en aflossing van een lening van f 17 050 000 ten behoeve van Wagenborg passagiersdiensten voor twee veerboten.

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Het Rijk staat borg voor een lening afgesloten door Wagenborg passagiersdiensten voor de bouw van twee veerboten. De maatschappij betaalt deze lening jaarlijks af. De lening is afgesloten op annuïteitenbasis en heeft een looptijd van maximaal 20 jaar. Het uitstaande bedrag per 31 december 1995 bedraagt f 10,979 mln. Deze verplichting zal waarschijnlijk niet tot betaling komen. Verkeer en Waterstaat heeft zich tot het jaar 2006 hiervoor garant gesteld.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.50	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

e. het garantie-overzicht

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantie overeenkomst van het rijk.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
garantie plafond	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050	17 050
uitstaand risico 1/1	11 730	10 979	10 157	9 258	8 275	7 201	6 025
vervallen/te vervallen	751	822	899	983	1 074	1 176	1 287
uitstaand risico 31/12	10 979	10 157	9 258	8 275	7 201	6 025	4 738

02.51. Bijdragen landwegen en oeververbindingen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de bijdragen van het Rijk ten behoeve van landwegen en oeververbindingen verantwoord. Het grootste deel van deze uitgaven betreft bijdragen aan de exploitatie van de Westerscheldeveren.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.51	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			5 628	5 755	5 886	6 063	36 677	
Nieuwe mutaties			4 969	- 4 324	- 3 637	- 5 387	- 33 376	
Stand ontwerp-begroting 1997	33 369	346 650	10 597	1 431	2 249	676	3 301	4 606

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.51	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	33 369	346 650	10 597	1 431	2 249	676	3 301	4 606	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	5 964	55 166							61 130
1996	9 139	48 308	4 225						61 672
1997	9 133	48 269	1 612	1 326					60 340
1998	9 133	48 369	1 398	105	1 366				60 371
1999		48 503	1 397		883	601			51 384
2000		48 790	1 648			75	871		51 384
2001		49 245	317				1 380	442	51 384
na 2001							1 050	4 164	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.51		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			61 013	61 140	61 271	52 284	52 284	
Nieuwe mutaties			659	- 800	- 900	- 900	- 900	
Stand ontwerp-begroting 1997		61 130	61 672	60 340	60 371	51 384	51 384	51 384

c. de toelichting bij de cijfers

In 1996 is aan dit artikel in het kader van de loonbijstelling 1996 f 0,659 mln. toegevoegd. De verdeling van deze loonbijstelling vanaf 1997 zal bij eerste suppletore wet 1997 plaatsvinden.

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. technische verschuiving	- 3 524	- 2 737	- 4 487	- 32 476	
2. overboeking 02.52	- 800	- 900	- 900	- 900	
Totaal	- 4 324	- 3 637	- 5 387	- 33 376	0

Uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
2. overboeking 02.52	- 800	- 900	- 900	- 900	
Totaal	- 800	- 900	- 900	- 900	0

ad 1. In 1995 is het in 1991 met de provincie Zeeland gesloten convenant inzake een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie van de veerdienst Vlissingen-Breskens vervangen door een nieuw convenant. Deze verplichting is opgenomen in de Slotwet 1995. De verplichtingenmutatie vanaf 1996 heeft betrekking op de daaruit voortvloeiende meerjarige bijstelling van het verplichtingenbestand.

ad 2. De mutatie betreft een overboeking naar artikel 02.52

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

02.51.01 Bijdragen veerdiensten

Tegen de achtergrond van de ontwikkelingen van de Westerschelde-tunnel is in januari 1996 een nieuwe «Regeling rijksbijdrage exploitatie Westerscheldeveerdiensten» van kracht geworden. Deze regeling behelst een jaarlijks te indexerende bijdrage tot en met 2001. Voorzien is in een mogelijke voortzetting, afhankelijk van het moment van openstelling van de vaste oeververbinding. Daarnaast wordt ten laste van dit artikel jaarlijks f 0,9 mln. ten behoeve van de PAS 65+ voor de zogenaamde Zoute Veren betaald.

Voorts worden sinds 1995 de uitgaven in het kader van de exploitatie van de veerverbinding over het Noordzeekanaal op dit artikelonderdeel verantwoord.

02.51.02 Overige bijdragen

Dit betreft de bijdrage aan de stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond, Water, en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). Het doel van de stichting is het bevorderen en coördineren van studie en onderzoek en regelgeving in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek in de ruimste zin des woords alsmede het overdragen van kennis en ervaring op genoemde terreinen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.51.01 Bijdragen veerdiensten	345 389	9 498	1 253	60 098	60 543	60 053	43.1	12.33
02.51.02 Overige bijdragen land	1 261	1 099	178	1 032	1 129	287	43.1	12.12
Totaal	346 650	10 597	1 431	61 130	61 672	60 340		

02.52. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De onderzoeksactiviteiten ten laste van dit artikel zijn te verdelen naar:

- anticiperend onderzoek
- ontwikkeling van de kennisinfrastructuur
- specialistische ondersteuning voor activiteiten die buiten de specifieke uitvoeringsprogramma's vallen.

Anticiperend onderzoek betreft onderzoek met een ruime tijdshorizon. De resultaten worden gebruikt bij de ontwikkeling van opties voor beleid, bij afwegingen over (afbreuk)risico's van omvangrijke investeringsbeslissingen, voor ontwikkelen van nieuwe oplossingsrichtingen en bij evaluaties. Onderzoek wordt gedefinieerd op thema-niveau. De thema's zijn gebaseerd op de ontwikkelingen in het werkveld van Verkeer en Waterstaat. Daarbij is aangesloten bij de trends in beleidsprioriteiten.

Het programma kent de volgende thema's: toekomstige scenario's voor infrastructuur, capaciteitsmanagement, duurzaamheid, aanleg, onderhoud, milieu, bedrijfsvoering, telematica en kennismanagement.

Ontwikkeling van de kennisinfrastructuur is gericht op het versterken van de kennisfunctie.

Vanuit dit artikel worden een tweetal activiteiten ondersteund:

- ICES-projecten: Verkeer en Waterstaat beheert het budget dat vanuit de ICES aan de Stichting Centrum Ondergronds Bouwen wordt verstrekt voor de uitvoering van het ICES-kennisinfrastructuursproject Ondergronds Bouwen. In totaal betreft het een bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurversterking ter grootte van f 40 mln. met de volgende verdeling:

1995	1996	1997	1998
6 mln	19 mln	10 mln	5 mln

Naast de inzichten die binnen dit project worden verkregen ten aanzien van de (on)mogelijkheden van ondergronds bouwen staat ook het duurzaam tot stand brengen van publiek-private samenwerkingsverbanden voor kennisontwikkeling in dit project centraal.

- Het projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies (IVVS) is een samenwerkingsverband tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, de Nederlandse Spoorwegen en de NOVEM. Het houdt zich zowel bezig met integrale verkeers- en vervoersstudies, die betrekking hebben op de relaties tussen de verschillende vervoerswijzen, als op de relaties tussen verkeer en vervoer en andere facetten van overheidsbeleid, zoals ruimtelijke ordening, milieu en economie.

De specialistische ondersteuning voor activiteiten die buiten de specifieke infrastructuur-uitvoeringsprogramma's vallen heeft betrekking op:

- Beleidsadvisering Scheepvaart: activiteiten met een sterk internationaal karakter, gericht op de binnenvaart in Europa. De ontwikkelde kennis wordt gebruikt ter ondersteuning van de Nederlandse vertegenwoordigingen in internationaal overleg, zoals de Centrale commissie Rijnvaart (Straatsburg) en de technische Rijncommissie.
- Beleidsadvisering Grondstoffen en basisproducten Grondstoffen: Verkeer en Waterstaat heeft onderzoeksinspanningen op zich genomen in het kader van de «Beleidsverklaring milieutaakstellingen Bouw 1995» en het «structuurschema Oppervlakte Delfstoffen». Het betreft hier taakstellingen voor het zuinig omgaan met primaire grondstoffen en het bevorderen van het gebruik van secundaire grondstoffen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.52	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			9 614	8 886	8 595	8 595	8 595	
Nieuwe mutaties			1 071	1 400	1 500	1 500	900	
Stand ontwerp-begroting 1997	5 335	47 671	10 685	10 286	10 095	10 095	9 495	9 495

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.52	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	5 335	47 671	10 685	10 286	10 095	10 095	9 495	9 495	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	4 355	11.116							15 471
1996	836	21 517	7 773						30 126
1997	144	15 038	1 386	4 130					20 698
1998			413	6 156	8 939				15 508
1999			413		1 156	8 939			10 508
2000			700			1 156	8 052		9 908
2001							1 443	8 465	9 908
na 2001								1 030	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.52	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		25 526	19 298	14 008	9 008	9 008	
1e suppl. wet 1996		4 000					
Nieuwe mutaties		600	1 400	1 500	1 500	900	
Stand ontwerp-begroting 1997	15 471	30 126	20 698	15 508	10 508	9 908	9 908

c. de toelichting bij de cijfers

Voor de jaren 1996 tot en met 1999 is f 0,6 mln. overgeboekt van de begroting, van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Dit betreft een bijdrage in de kosten van een gezamenlijk onderzoek naar de bevordering van het gebruik van secundaire grondstoffen.

Daarnaast wordt vanaf 1997 een bedrag ter grootte van f 0,8 mln. overgeboekt uit artikel 02.51. Vanaf 1998 bedraagt deze overboeking f 0,9 mln. structureel.

d. De onderverdeling in artikelonderdelen

Het onderzoek op de te onderscheiden artikelonderdelen betreft in belangrijke mate kennisverwerving welke niet (meer) specifiek is gericht op één soort infrastructuur (wegen of vaarwegen). Derhalve is vanaf 1997 het budget op 02.53.03 overgeboekt naar 02.53.02.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.52.02 Onderzoek vaarwegen	17 310	6 540	10 286	3 041	3 672	20 698	12.1	12.32
02.52.03 Onderzoek rijkswegen	30 361	4 145		12 430	26 454		12.1	12.12
Totaal	47 671	10 685	10 286	15 471	30 126	20 698		

02.53. Informatieverwerking*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De activiteiten zijn gericht op de inrichting en instandhouding van een goede informatie- en gegevensstructuur ter ondersteuning van de kerntaak «faciliteren, beheersen en geleiden van mobiliteit».

Het betreft ondersteuning door informatiesystemen voor wegontwerp, constructie, beheer en onderhoud van infrastructuur en voor verkeersgeleiding en beheersing.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.53	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			8 707	8 619	9 519	9 908	9 908	
Nieuwe mutaties				- 1 500	- 1 500	- 1 500	- 1 500	
Stand ontwerp-begroting 1997	4 814	10 473	8 707	7 119	8 019	8 408	8 408	8 408

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.53	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	4 814	10 473	8 707	7 119	8 019	8 408	8 408	8 408	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	3 035	5 348							8 383
1996	1 279	3 894	4 568						9 741
1997	500	1 226	4 139	2 254					8 119
1998		5		4 865	3 149				8 019
1999					3 519	4 500			8 019
2000					1 351	1 874	4 794		8 019
2001						2 034	3 614	2 371	8 019
na 2001								6 037	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.53		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			9 741	9 619	9 519	9 519	9 519	
Nieuwe mutaties				- 1 500	- 1 500	- 1 500	- 1 500	
Stand ontwerp-begroting 1997	8 383	9 741	8 119	8 019	8 019	8 019	8 019	8 019

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft een overboeking naar artikel 02.61 ter (gedeeltelijke) compensatie voor het daar optredende knelpunt Vorderingen CBR.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 74.2 en 12.9.

02.54. Westerscheldetunnel

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De uitgaven hebben betrekking op de bouw van de Westerscheldetunnel (Kamerstukken 1995–1996, 17 741). In september 1995 heeft de Ministerraad in principe besloten tot de aanleg van de Westerscheldetunnel ter vervanging van de twee veerverbindingen Kruiningen-Perkpolder en Vlissingen-Breskens. Daarbij is tevens besloten om de financiering, aanleg en exploitatie van deze tunnel onder te brengen bij een op te richten Naamloze Vennootschap (NV). Het Rijk en de provincie Zeeland worden de aandeelhouders van deze NV.

Op 22 mei 1996 is met de provincie Zeeland een bestuursovereenkomst tot stand gekomen inzake het tot stand brengen van de Westerscheldetunnel, en het toedelen en overnemen van rechten en verplichtingen.

Op 27 juni 1996 heeft de Kamer ingestemd met de bouw van de Westerscheldetunnel. Thans vinden de (eerste) voorbereidingen voor de bouw plaats. Daarnaast is gestart met de voorbereiding van de wetgevingsvoorstellen ten behoeve van de oprichting van de NV en de bevoegdheid tot tolheffing.

Op de bouw van de Westerscheldetunnel is de procedure grote projecten van toepassing. In dit kader wordt tweemaal per jaar aan de Tweede Kamer over de voortgang gerapporteerd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.54	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996								
Nieuwe mutaties			1 601 000	1 601 000				
Stand ontwerp-begroting 1997			1 601 000	1 601 000				

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.54	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997			1 601 000	1 601 000					Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
WNTB			mem.						
1995									
1996			mem.						mem.
1997				94 000					94 000
1998				410 000					410 000
1999				310 000					310 000
2000				254 000					254 000
2001				293 000					293 000
na 2001				240 000					

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.54	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
Nieuwe mutaties		mem.	94 000	410 000	310 000	254 000	
Stand ontwerp-begroting 1997		mem.	94 000	410 000	310 000	254 000	293 000

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie verplichtingen en kas vloeit voort uit de bestuurs-overeenkomst welke met de provincie Zeeland is gesloten inzake het tot stand brengen van de tunnel onder de Westerschelde.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***02.54.01 Projectuitgaven Westerscheldetunnel**

Daar het Rijk tot het moment van formele oprichting van de NV volledig aansprakelijk is voor het project worden de uitgaven en verplichtingen met betrekking tot de voorbereiding en de bouw van de tunnel op dit artikelonderdeel verantwoord. Op de regel «welke niet tot betaling komt» (WNTB) is dat deel van de verplichting opgenomen welke naar alle waarschijnlijkheid zal worden overgedragen aan de op te richten NV. Dit deel en het bedrag dat in 1996 tot betaling zal komen, zijn vooralsnog memorie geraamd. De betalingen in 1996 betreffen een voorfinanciering welke in 1997 door de NV zal worden terugbetaald; derhalve betekenen deze uitgaven geen verhoging van de projectkosten. Bij Najaarsnota 1996 zal aan de thans memorie geraamde bedragen concrete invulling worden

gegeven. Daarbij zal tevens, na integrale afweging van de uitvoeringsproblematiek 1996, een compensatievoorstel ten aanzien van de voorfinanciering worden opgenomen.

02.54.02 Storting aandelen NV Westerscheldetunnel

De bij artikelonderdeel 01 genoemde verplichting wordt op het moment van formele oprichting van de NV door deze overgenomen. Daarmee vervalt de verplichting van het Rijk jegens de aannemerscombinatie. In plaats daarvan ontstaat de verplichting van het Rijk om de NV van geldmiddelen te voorzien. Deze nieuwe verplichting met de daarbij samenhangende betalingen worden op dit artikelonderdeel verantwoord. De geldmiddelen worden, in op het bouwtempo afgestemde termijnen, ingebracht in de vorm van aandelenkapitaal.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.54.01 Westerscheldetunnel projectuitgaven		1 601 000			mem.		51.1	12.1
02.54.02 Westerscheldetunnel deelneming NV			1 601 000			94 000	81.4	12.1
Totaal		1 601 000	1 601 000		mem.	94 000		

Veiligheid in verkeer en vervoer

De kengetallen en eventuele overige gegevens

Aangezien de artikelen 02.60 tot en met 02.62 en het artikelonderdeel 04.01.04 van het Infrastructuurfonds dezelfde effecten beogen, is ervoor gekozen om voor deze artikelen één toelichting met kengetallen en eventuele overige gegevens te maken.

Inputgegevens

De kengetallen en overige gegevens verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op deze artikelen. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. Alle bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven (02.60–02.62)	59,2	58,4	53,8
infrastructuuruitgaven (IF04.01.04)		11,0	15,0
apparaatsuitgaven (art. 02.01)	16,1	16,1	16,0
totale uitgaven	75,3	85,5	84,8
aantal fte's	200	200	190

De programma-uitgaven hebben met name betrekking op de ontwikkeling van landelijke maatregelen, en het verbeteren van de uitvoering van

het verkeersveiligheidsbeleid, ook bij de andere overheden. Dat laatste gebeurt onder andere door het verstrekken van een doeluitkering aan de provincies in het kader van het Decentralisatie-akkoord Verkeersveiligheid en het uitdragen van kennis. Een nadere toelichting is opgenomen bij de artikelen 02.60 tot en met 02.62.

De infrastructuuruitgaven hebben betrekking op de demonstratieprojecten Duurzaam Veilig. In de periode 1996–2000 wordt een viertal van deze projecten uitgevoerd, met als doel het genereren van kennis voor de landelijke implementatie van Duurzaam Veilig en de effectiviteit hiervan (zie de begroting van het Infrastructuurfonds, artikelonderdeel 04.01.04).

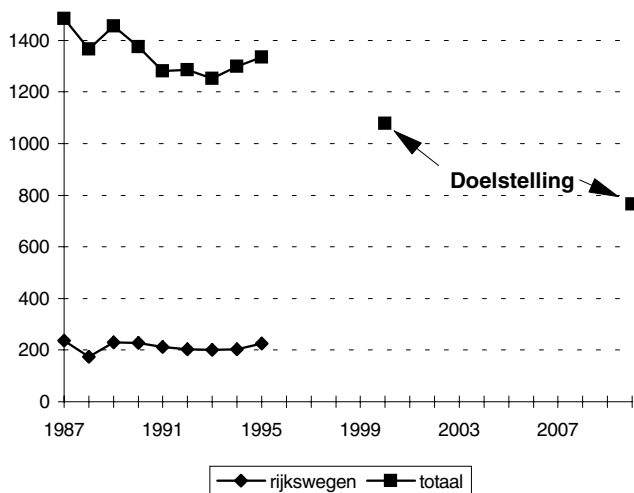
Producten / Effecten

Het verkeersveiligheidsbeleid van Verkeer en Waterstaat beoogt met name het bewerkstelligen van een daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden. De te bereiken daling is gekwantificeerd in een taakstelling voor het jaar 2000 en een streefbeeld voor 2010. In 2000 moet het aantal verkeersslachtoffers 25% minder zijn dan in 1985; in 2010 moet ten opzichte van 1986 een daling van het aantal doden van 50%, en van het aantal ziekenhuisgewonden van 40% zijn gerealiseerd.

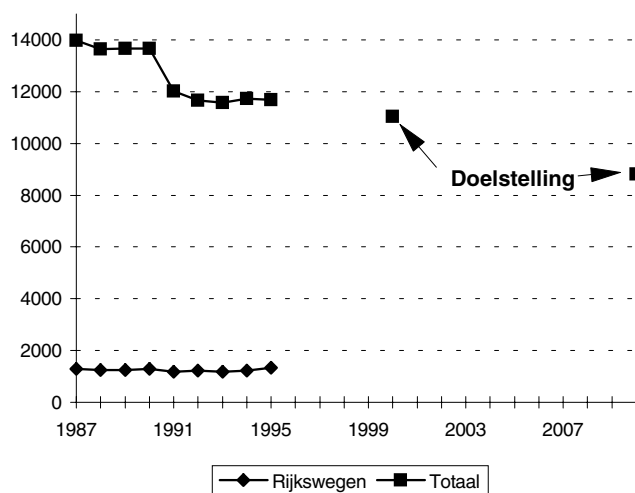
Ofschoon de Minister van Verkeer en Waterstaat kan worden aangesproken op de landelijke ontwikkeling van de verkeersveiligheid, is de daadwerkelijke verantwoordelijkheid voor de daling van het aantal slachtoffers gespreid over Rijk, provincies en gemeenten. Elke overheidslaag is verantwoordelijk voor het aantal slachtoffers dat valt op de wegen die onder het beheer van de desbetreffende overheidslaag vallen, en heeft op het punt van verkeersveiligheid een bestuurlijke verantwoordelijkheid.

De onderstaande grafieken geven aan wat de ontwikkeling van het aantal doden en ziekenhuisgewonden over de afgelopen jaren is geweest, en wat de te beoogde doelstellingen zijn.

Aantal verkeersdoden:



Aantal ziekenhuisgewonden:



Verklaring van de ontwikkelingen-

De stijging in 1995 is het gevolg van een drietal ontwikkelingen:

1. De potentie van bestaande speerpunten neemt af. Succesvolle maatregelen uit voorgaande jaren hebben hun maximale effect bereikt of het effect neemt zelfs iets af.

2. De toename van de mobiliteit leidt tot een toename van de onveiligheid.
3. Door de veranderende samenstelling van de bevolking nemen zowel meer jongeren als ouderen aan het verkeer deel. Deze groepen zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken.

In het vierde Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV4) wordt met deze ontwikkelingen rekening gehouden. Het centrale thema is de versterking van de uitvoering van het beleid. Dit thema krijgt gestalte in de afspraken, die met verschillende actoren op het verkeersveiligheidssterrein zijn en worden gemaakt.

02.60. Taakstelling verkeersveiligheidsbeleid

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven in het kader van de ontwikkeling en facilitering van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid verantwoord. De doelstelling van dit beleid is het behalen van de taakstelling die in het SVV II is vertaald in een streefbeeld voor 2010: 50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986.

De beleidsontwikkeling vindt plaats op basis van maatschappelijke signalen en onderzoeksresultaten.

Bij de facilitering van de uitvoering gaat het om ondersteuning van de regionale aanpak van de verkeersveiligheid. Deze facilitering van provinciale en gemeentelijke uitvoerders van het beleid geschiedt door middel van kennisoverdracht, voorlichting, bijdragen aan projecten en beleidsevaluaties. De uitgaven die in dit kader worden gedaan vloeien grotendeels voort uit de afspraken met derden zoals die zijn vastgelegd in het vierde Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV 4).

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.60	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			16 797	13 097	13 006	13 006	13 006	
Amendementen/N.v.W.			800					
1e suppl. wet 1996			- 1 503					
Stand ontwerp-begroting 1997	6 706	15 855	16 094	13 097	13 006	13 006	13 006	13 006

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.60	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	6 706	15 855	16 094	13 097	13 006	13 006	13 006	13 006	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	5 783	11 842							17 625
1996	838	3 970	11 327						16 135
1997		34	4 767	8 296					13 097
1998	85	9		4 801	8 111				13 006
1999					4 895	8 111			13 006
2000						4 895	8 111		13 006
2001							4 895	8 111	13 006
na 2001								4 895	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.60	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		16 838	13 097	13 006	13 006	13 006	
Amendementen/N.v.W.		800					
1e suppl. wet 1996		- 1 503					
Stand ontwerp-begroting 1997	17 625	16 135	13 097	13 006	13 006	13 006	13 006

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.14.

02.61. Stimulering van en bijdragen aan derden*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden uitgaven verantwoord die worden gedaan ter stimulering van lagere overheden en particuliere organisaties. Voor het realiseren van de taakstelling blijft een daadkrachtige inzet van beleidsuitvoerders van cruciaal belang.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.61	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			17 123	16 142	15 586	15 603	15 603	
Amendementen/N.v.W.			900					
1e suppl. wet 1996			- 2 500					
Nieuwe mutaties			291	5 500	6 500	7 500	8 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	115 125	14 354	15 814	21 642	22 086	23 103	23 603	139 493

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.61	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	115 125	14 354	15 814	21 642	22 086	23 103	23 603	139 493	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	29 122	5 425							34 547
1996	19 935	8 929	5 950						34 814
1997	16 500		8 052	13 687					38 239
1998	16 500		1 812	5 567	14 804				38 683
1999	16 500			2 388	4 894	15 918			39 700
2000	16 513				2 388	4 797	16 502		40 200
2001	55					2 388	7 101	31 156	40 700
na 2001								108 337	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.61		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			33 623	32 739	32 183	32 200	32 200	
Amendementen/N.v.W.			900					
Nieuwe mutaties			291	5 500	6 500	7 500	8 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	34 547	34 814	38 239	38 683	39 700	40 200	40 700	

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 betreft een toevoeging in het kader van de loonbijstelling 1996. De verdeling van deze loonbijstelling vanaf 1997 zal bij Voorjaarsnota 1997 geschieden.

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Uitgaven / verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2 001
1. Bijdrage CBR	5 500	6 500	7 500	8 000	
2. Extrapolatie					500
Totaal	5 500	6 500	7 500	8 000	500

ad 1. Door een aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht (AWB) en de Wegenverkeerswet (WVW) is de prijs van een invordering aanzienlijk gestegen. Tevens is een deel van de taken op het gebied van het invorderen van rijbewijzen verlegd van gemeenten en politie naar het CBR.

Compensatie voor deze extra benodigde middelen vindt deels uit artikel 02.53 plaats (structureel f 1,5 mln.). Het resterende deel is opgelost door interne prioriteitstelling binnen Verkeer en Waterstaat.

ad 2. Ten behoeve van bovengenoemd knelpunt is in 2001 f 0,5 mln. extra nodig. Daarnaast is het verplichtingenbudget in 2001 met f 115,4 mln. verhoogd. In dat jaar zal een nieuw decentralisatie-accorder met de provincies worden afgesloten. In dit accorder worden de doeluitkeringen van het Rijk aan de provincies vastgelegd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

02.61.01 Stimulering lagere overheden

Op dit artikelonderdeel wordt de doeluitkering aan de provincies verantwoord, die is ingesteld bij de inwerkingtreding van het decentralisatie-accorder. De doeluitkering is een jaarlijkse bijdrage in de kosten van de uitvoering van het regionale verkeersveiligheidsbeleid en is vastgelegd in het Besluit gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid (Staatsblad 1994, 788). Deze bijdrage wordt op basis van een door het Interprovinciaal Overleg voorgestelde verdeling over de provincies verstrekt. De provincies worden door de Minister – als resultaat-verantwoordelijke voor het verkeersveiligheidsbeleid aangesproken op de met de uitvoering van het beleid behaalde resultaten.

02.61.02 Bijdragen aan organisaties

Ten laste van dit artikelonderdeel komen de subsidies, die worden verstrekt aan een aantal particuliere organisaties, zoals VVN en VBV, die op het verkeersveiligheidssterrein actief zijn. Nadat in 1995 was gebleken, dat subsidiëring van de betrokken organisaties op basis van output niet tot de mogelijkheden behoorde, is met voortvarendheid in overleg met de organisaties een traject in gang gezet, dat moet leiden tot een meer zakelijke verhouding tussen deze organisaties en het Rijk. De in het kader van datzelfde traject te ontwikkelen financieringssysteem zal daarop zijn afgestemd.

Op dit artikelonderdeel vindt eveneens de verantwoording plaats van de basissubsidie aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De SWOV wordt momenteel omgevormd tot een instituut dat zich met name zal richten op algemene kennis met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Tenslotte wordt op dit artikelonderdeel de doelmuttering verantwoord aan het CBR in het kader van de uitvoering van vorderingen en de daaraan gelieerde educatieve maatregel alcohol. Als gevolg van het ingezette beleid op dit punt, vertoont het aantal vorderingen een stijgende lijn.

02.62. Registratie van en onderzoek naar verkeersonveiligheid

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Naast de uitgaven voor strategisch onderzoek komen ten laste van dit artikel de uitgaven in het kader van de registratie van de verkeersonveiligheid. In 1997 zal een nieuwe registratiesystematiek geïmplementeerd worden. Deze leidt tot meer en kwalitatief betere producten, die de basis voor de beleidsontwikkeling en -uitvoering aanmerkelijk verstevigen. De beschikbaarheid van deze gegevens voor andere overheden en overige gebruikers is hierbij een belangrijk punt van aandacht.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.62	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			6 967	7 961	7 961	7 961	7 961	
1e suppl. wet 1996			1 683					
Nieuwe mutaties				7 650	1 100	300	550	
Stand ontwerp-begroting 1997	4 055	9 058	8 650	15 611	9 061	8 261	8 511	8 511

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

02.62	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	4 055	9 058	8 650	15 611	9 061	8 261	8 511	8 511	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	3 970	4 612							8 582
1996	85	4 435	5 130						9 650
1997		11	3 520	7 680					11 211
1998				6 031	4 430				10 461
1999				1 900	4 631	3 830			10 361
2000						4 431	4 530		8 961
2001							3 981	4 980	8 961
na 2001								3 531	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.62		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			7 967	7 961	7 961	7 961	7 961	
1e suppl. wet 1996			1 683					
Nieuwe mutaties				3 250	2 500	2 400	1 000	
Stand ontwerp-begroting 1997		8 582	9 650	11 211	10 461	10 361	8 961	8 961

*c. de toelichting op de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. relatie ontvangsten	1 000	1 000	1 000	1 000	
2. overboeking Infracfonds	2 250	1 500	1 400		
Totaal	3 250	2 500	2 400	1 000	0

ad 1,2. De extra gelden zijn benodigd voor de nieuwe systematiek voor de verkeersongevallenregistratie.

Compensatie vindt deels plaats uit hogere ontvangsten op dit artikel en deels via een overboeking uit artikel 01.02 van het Infrastructuurfonds.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.2 en 12.14.

03 OPENBAAR VERVOER EN GOEDERENVERVOER

Op dit beleidsterrein worden de uitgaven opgenomen die betrekking hebben op exploitatiebijdragen voor het collectief personenvervoer en uitgaven voor onderzoek, ontwikkeling en stimulering op het gebied van bereikbaarheidsbevordering en mobiliteitsgeleiding voor collectief personenvervoer, individueel personenverkeer en goederenvervoer. De uitgaven met betrekking tot aanleg en instandhouding van infrastructuur zijn – zowel ten behoeve van personenverkeer als van goederenvervoer – in het Infrastructuurfonds opgenomen.

Vanaf 1997 heeft het Rijk geen directe bevoegdheden meer voor het stads- en streekvervoer. Provincies, kaderwetgebieden en enkele gemeenten zijn voortaan verantwoordelijk voor de vaststelling van dienstregelingen en daarmee gemoeide subsidies aan vervoerders.

De beschikbare middelen worden verdeeld over de decentraal bevoegde overheden via een in het najaar 1996 nog in te vullen regio-bekostiging en wel op basis van vervoersprestaties (reizigerskilometers of opbrengsten).

Het aantal gemeenten naast de provincies en kaderwetgebieden met een directe financiële relatie met het Rijk wordt in een aparte regeling bepaald. Deze regeling wordt begin november 1996 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Teneinde een kostendekkingsgraad van tenminste 50% in 2004 te kunnen bereiken is de exploitatiesubsidie verminderd met ca. f 75 mln. cumulatief per jaar. In 1996 is deze taakstelling echter verlaagd tot f 25 mln., met doorwerking in de jaren 1997 en 1998. Via een mix van maatregelen, o.a. een extra investeringsimpuls van f 1 mrd. voor kleine OV-projecten, moet de resterende vermindering haalbaar zijn.

Tot het einde van de dienstregeling 1997/1998 handhaaft NS alle treinseries. De financiële consequenties van deze afspraak zijn in de begroting verwerkt. Voor de periode daarna dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt. Voor het contracteren van onrendabele treinseries heeft het Rijk maximaal f 80 mln. ter beschikking.

Zowel bij het personen- als bij het goederenvervoer gaat het streven naar optimalisering van bereikbaarheid en mobiliteit gepaard met het streven naar een efficiënte, milieuvriendelijke en veilige manier van transport.

Algemeen

03.01. Personeel en Materieel Directoraat-Generaal voor het Vervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

Het artikel bevat onder meer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het overige personeel;
- kosten voor werving en selectie, vorming en opleiding en kinderopvang;
- materiële uitgaven.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		85 368	85 791	85 026	85 388	85 829	
1e suppl. wet 1996		3 592	1 470	1 470	1 470	270	
Nieuwe mutaties		110	2 459	2 459	2 459	2 459	
Stand ontwerp-begroting 1997	79 979	89 070	89 720	88 955	89 317	88 558	88 745

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 81,807 mln, in 1996 f 87,056 mln. en in 1997 f 89,680 mln.

De afwijking houdt verband met de kaseffecten van verplichtingen aangegaan tot en met 1995.

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000,)

Verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Eurovignet	2 242	2 242	2 242	2 242	
2. Technische verschuiving	217	217	217	217	
Totaal	2 459	2 459	2 459	2 459	

De nieuwe mutatie in 1996 houdt verband met overboekingen van 01.01 ten behoeve van ondersteuning automatisering.

- ad 1. Dit betreft een verhoging van het budget voor controles door de Rijksverkeersinspectie van buitenlandse vrachtwagens op het voeren van het Eurovignet.
- ad 2. Dit betreft twee overboekingen; uit 01.01 ten behoeve van ondersteuning automatisering en uit 03.03 samenhangend met een juiste verantwoording van kantoormeubilair.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

03.01.01 Ambtelijk personeel

De raming van de uitgaven voor actief regulier personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP). De SNIP-basisuitkomsten (de kosten van het aanwezige personeel op 31 december 1995) zijn gecorrigeerd met de geraamde effecten van de uitbreiding van het personeelsvolume als gevolg van nieuwe taken in 1996.

Voor de invulling van de gemiddeld 36-urige werkweek zal naar verwachting een herbezetting van ca. 90% (29 fte's) noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zullen bij eerste suppletore wet 1997 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd.

Bij eerste suppletore wet 1997 zal tevens de bij dit artikelonderdeel horende loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

03.01.02 Overig personeel

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor onder meer de overige kosten van het personeel, vorming en opleiding, werving en selectie en kinderopvang.

03.01.03 Materieel

Dit betreft de verplichtingen en uitgaven voor materiële zaken in verband met het functioneren van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

Ten laste van dit artikelonderdeel komen onder meer de volgende uitgaven:

- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, repro-kosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar binnen en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten van vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleeding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening, zoals catering, schoonmaak, advisering, werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat;
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.01.01 Ambt. personeel	72 634	75 687	77 677	70 705	77 693	77 717	11.11	12.9
03.01.02 Overig personeel	2 205	2 698	2 698	2 206	2 698	2 698	11.11	12.34
03.01.03 Materiële uitgaven	6 968	8 671	9 305	7 068	8 679	9 305	12.1	12.9
Totaal	81 807	87 056	89 680	79 979	89 070	89 720		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderbouwing personele component DGV (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	704,1						
gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	100 333						
gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte *		790,7	790,7	790,7	783,7	774,7	774,7
gemiddelde geraamde prijs per fte		98 223	98 289	98 214	99 556	100 443	100 684

* Geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zal vanaf 1997 29 fte worden toegevoegd.

03.02. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van dit artikel

Onderzoek en ontwikkeling zijn van fundamenteel belang voor het realiseren van bereikbaarheids- en milieudoelstellingen van het beleid. Het op peil houden van het kennisniveau dat dient ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersbeleid is dan ook noodzakelijk voor het welslagen van dit beleid. Binnen dit artikel worden ten behoeve van onderzoek en ontwikkeling de volgende uitgavencategorieën onderscheiden:

- Onderzoek;
- Bijdrage wetenschappelijke instellingen.

De categorie onderzoek betreft reguliere onderzoeksprojecten op het terrein van het openbaar vervoer, het besloten personenvervoer en het goederenvervoer. De onderzoeksprojecten worden uitgevoerd ten behoeve van de beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering van Verkeer en Waterstaat.

Met de categorie bijdrage wetenschappelijke instellingen wil Verkeer en Waterstaat haar aandeel leveren aan een kwalitatief hoogwaardig onderzoeksniveau op het terrein van verkeer en vervoer.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.02	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			27 580	23 076	25 287	27 157	26 947	
1e suppl. wet 1996			1 750					
Nieuwe mutaties			- 16 912	- 116	1 351	3 098	2 400	
Stand ontwerp-begroting 1997	43 359	47 156	12 418	22 960	26 638	30 255	29 347	30 923

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.02	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	43 359	47 156	12 418	22 960	26 638	30 255	29 347	30 923	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	30 937	25 397							56 334
1996	5 334	19 064	10 266						34 664
1997	3 008	2 306	2 000	20 860					28 174
1998	1 410	1 139	100	2 000	24 538				29 187
1999	1 230	- 750	52	100	2 000	28 155			30 787
2000	1 440				100	2 000	27 247		30 787
2001						100	2 000	28 823	30 923
na 2001							100	2 100	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		32 914	26 084	26 697	28 387	28 387	
1e suppl. wet 1996		1 750					
Nieuwe mutaties			2 090	2 490	2 400	2 400	
Stand ontwerp-begroting 1997	56 334	34 664	28 174	29 187	30 787	30 787	30 923

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. Technische verschuivingen	2090	2 490	2 400	2 400	
2. Aanpassing verplichtingen	- 2 206	- 1 139	698		
3. Extrapolatie					136
Totaal	- 116	1 351	3 098	2 400	136

- ad 1. De technische verschuivingen treden op naar aanleiding van herprioritering van onderzoek. Uit de artikelen 03.15 en 03.18 wordt budget overgeheveld naar het onderzoeksartikel.
- ad 2. Dit betreft de aanpassing van de verplichtingen in verband met meerjarige projecten die in 1995 zijn aangegaan met een kaseffect in 1996 en later.
- ad 3. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

Uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Technische verschuivingen	2 090	2 490	2 400	2 400	
2. extrapolatie					136
Totaal	2 090	2 490	2 400	2 400	136

- ad 1. De technische verschuivingen treden op naar aanleiding van herprioritering van onderzoek. Uit de artikelen 03.15 en 03.18 wordt budget overgeheveld naar het onderzoeksartikel.
- ad 2. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

03.02.01 Vervoerstudies en onderzoek gevaarlijke stoffen.

Onder dit artikelonderdeel zijn de onderzoeksprojecten op het gebied van openbaar en besloten personenvervoer en het goederenvervoer opgenomen.

De volgende categorieën worden onderscheiden (bedragen x f mln):

	1997
– Basisgegevens en basisproducten	1,5 mln
– Onderzoek voor de beleidsdirecties in Den Haag	10,6 mln
– Instrument-ontwikkeling SVV	2,7 mln
– Geleiding beperking mobiliteit	2,6 mln
– Bereikbaarheid	1,8 mln
– Prijsbeleid	1,0 mln
– Onderzoek AUTOL	5,0 mln
– Overige onderzoeken	2,6 mln
Totaal	<u>27,8 mln</u>

Hieronder worden de diverse onderzoekscategorieën kort toegelicht.

Basisproducten

Basisproducten zijn in algemene termen te omschrijven als: basisgegevens, meetnetten, informatiesystemen, operationalisering van rekenmodellen, normen en richtlijnen. Uit een oogpunt van efficiency worden deze producten op gestandaardiseerde wijze voor alle gebruikers vervaardigd. Deze producten vormen ondermeer de basis voor de beleidseffectenrapportage.

Onderzoek voor de beleidsdirecties in Den Haag

Hieronder valt al het voorbereidend, sectorondersteunend en beleidsevaluerend onderzoek dat ten behoeve van beleidsontwikkeling noodzakelijk is.

Onderzoek vindt plaats naar onder andere de volgende thema's:

- De relatie tussen mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ordening;
- De verwachte mobiliteitsontwikkeling op lange termijn (toekomstverkenningen) en de daaruit voortvloeiende noodzakelijke maatregelen;
- Onderzoek ten behoeve van de voorbereiding van een groot aantal beleidsnota's waaronder de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening Toekomstverkenningen;

- De ontwikkeling van kennis met betrekking tot duurzame technologie en
- Onderzoek naar het functioneren van het internationale transport.

Instrument-ontwikkeling SVV

Dit behelst de ontwikkeling van praktische instrumenten voor car-poolen, fiets, parkeren en prijsbeleid alternatieve vervoerwijzen.

Geleiding beperking mobiliteit

Het betreft onderzoek waarin methoden worden ontwikkeld en getest om de mobiliteit van personen te geleiden en te beperken.

Bereikbaarheid

Het betreft de kennisopbouw om het ruimtelijke ordeningsbeleid beter af te stemmen op de verplaatsingsbehoefte van personen en bedrijven.

Prijsbeleid

Het betreft hier onderzoeken op het gebied van het prijsbeleid. Onderzocht worden de diverse mogelijkheden (o.a. fiscaal) en de consequenties van prijsbeleid.

Onderzoek AUTOL

In het AUTOL-onderzoek wordt de ontwikkeling van de technische componenten van rekening rijden bestudeerd, met name door middel van internationale, Europese projecten.

Overige onderzoeken

Ten behoeve van het openbaar vervoer zijn specifieke uitgaven geraamd. Het betreft:

- onderzoek uitkeringssystemen; dit betreft uitgaven voor de inhuur van deskundigheid, met name voor de normering van trammetro-, en trolleysector en voor de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven.
- implementatie marktwerking; dit betreft kosten die bestemd zijn voor het verder vormgeven van het kabinetsstandpunt Wijffels, Brokx en De Boer en voornamelijk besteed worden aan het inrichten van een forum ter vernieuwing van het openbaar vervoer en aan onderzoekskosten.

03.02.02 Bijdrage wetenschappelijke instellingen

Ten laste van dit onderdeel komt de jaarlijkse bijdrage in de apparaatskosten van CEMT (conferentie van Europese ministers van Verkeer).

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.02.01 Vervoerstudies	46 781	11 994	22 597	55 959	34 240	27 811	12.1	12.121
03.02.02 Bijdr. wetens. instel.	375	424	363	375	424	363	12.1	12.121
Totaal	47 156	12 418	22 960	56 334	34 664	28 174		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op artikelonderdeel 03.02.01. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	56,0	34,2	27,8
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	10,7	5,0	5,0
totale uitgaven	66,7	39,2	32,8
aantal fte's	95	41	40

Verklaring van de ontwikkelingen

De afname in zowel programma-uitgaven als apparaatsuitgaven heeft een tweetal oorzaken. Door een technische herindeling van de begroting zijn er vanaf 1996 middelen overgeboekt naar artikel 03.18. De afname is daarnaast het gevolg van taakstellingen uit het Regeerakkoord.

03.03. Specifieke uitgaven

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Binnen dit artikel worden de kosten geraamd voor informatie-management en automatisering en de overige specifieke uitgaven voor het Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		8 449	8 438	8 431	8 428	8 428	
1e suppl. wet 1996		211	211	211	211	211	
Nieuwe mutaties			- 135	- 135	- 135	- 135	
Stand ontwerp-begroting 1997	8 442	8 660	8 514	8 507	8 504	8 504	8 504

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 8,679 mln, in 1996 f 7,904 mln. en in 1997 f 8,508 mln.

De nieuwe mutatie heeft betrekking op een technische verschuiving naar 03.01 in verband met een correcte verantwoording van kantoor-meubilair.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12.1 en 12.14.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Automatiseringsuitgaven

Begrotingsjaar	Totaalbedrag (x1000)	Aantal werknemers	Bedrag/werknemer
1994	6 300	671,2	f 9386
1995	7 600	722,2	f 10 523
1996	6 600	723,6	f 9100
1997	6 700	770	f 8700

In de bovengenoemde jaren blijft het aantal eind/werkstations binnen DGV gelijk, namelijk 880. Het verschil met het aantal werknemers wordt verklaard door de telewerkstations.

03.04. Voorlichtingsuitgaven

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De benaming van het artikel is aangepast aan de daadwerkelijke inhoud. Het betreft namelijk niet een algemene voorlichtingsactiviteit maar het verkrijgen van draagvlak voor de acties uit het SVV; een draagvlak dat nodig is om het gedrag te veranderen. Die gedragswijziging en het werken aan draagvlakverbreding voor het beleid is een fundamentele randvoorwaarde voor het slagen van het SVV-beleid.

Binnen dit artikel is een drietal categorieën te onderscheiden:

- Publiekscampagnes;
- Marketing SVV en
- Communicatie.

Publiekscampagne

Met een samenhangend programma van communicatiemiddelen zal de automobilist op twee manieren worden benaderd. Er zal verder worden gewerkt aan het creëren van een positieve houding ten opzichte van selectief autogebruik *en* er zal gewerkt worden aan de verklaring van reeds bestaand gedrag.

Om deze strategie werkbaar te maken is er een communicatiemiddel ontwikkeld. Uitgangspunt hierbij is dat de automobilist op twee manieren zal worden benaderd:

- Werken aan de *houding*.
- Aandacht vragen voor *gedrag*.

Vooral de mix van beide elementen is van belang om een zo groot mogelijke publieksrespons te krijgen. Om dit te bewerkstelligen is een werkplan tot en met het jaar 2000 opgesteld. Dit werkplan gaat uit van een budget van jaarlijks f 1 miljoen.

De campagne vormt in feite een onderstroom waarmee concrete SVV-acties hun communicatie laten ondersteunen, zowel landelijk als in de regio.

Marketing SVV

Hierbij staat het ontwikkelen van de SVV-boodschap als communiceerbaar product centraal. De acties worden in dit geval gericht op belangengroepen en maatschappelijke organisaties. Beoogd wordt, dat deze organisaties met of zonder bemoeienis van Verkeer en Waterstaat naar hun achterbannen communiceren over SVV-achtige boodschappen. Hierdoor zal de effectiviteit van de uitvoering van beleidsprogramma's worden vergroot.

Communicatie

Verkeer en Waterstaat is niet in staat om de verkeers- en vervoerproblemen alleen op te lossen. Door veel meer en veel eerdere inbreng van betrokken partijen uit de maatschappij, wordt geprobeerd in gedeelde verantwoordelijkheid tussen Rijk, regionale en lokale overheden en marktpartijen, de economische bereikbaarheid in de randstad veilig te stellen. Door intensieve samenwerking met ANWB, BOVAG/RAI, VNO/NCW worden tevens de communicatie-mogelijkheden van deze organisaties zoveel mogelijk ingezet. Het is effectiever om de doelgroep te bereiken via een eigen intermediaire organisatie dan via directe benadering van overheidswege.

Ter intensivering van de communicatie tussen de Rijksoverheid, maatschappelijke organisaties en de burgers is voor het jaar 1997 extra budget uitgetrokken. Op basis van de resultaten van het geplande programma in 1997 zal een structurele intensivering worden gezien.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.04	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		2 400	2 450	2 500	2 450	2 450	
1e suppl. wet 1996		345					
Nieuwe mutaties			3 000				
Stand ontwerp-begroting 1997	2 853	2 745	5 450	2 500	2 450	2 450	2 450

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 2,511 mln. en in 1996 f 2,576 mln.

De nieuwe mutatie betreft een verschuiving uit artikel 03.18 ten behoeve van het budget voor communicatie.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12.0 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	2,9	2,7	5,4
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,2	0,3	0,4
totale uitgaven	3,1	3,0	5,8
aantal fte's	2	3	3

Mobiliteit

03.10. Bijdragen openbaar vervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op de bijdrage aan het lokale en interlokale openbaar vervoer. Deze bijdrage vindt zijn grondslag in Wet en Besluit personenvervoer. In 1993 heeft het toenmalige kabinet aangekondigd dat in het stads- en streekvervoer moet worden gestreefd naar een kostendekkingsgraad van tenminste 50% in het jaar 2004. Dit leidt voor de begroting tot een vermindering van de exploitatiesubsidie van ca. f 75 mln. per jaar in de komende jaren.

In het kabinetsstandpunt van 22 mei 1995 over het advies van de Auditcommissie Stads- en streekvervoer is aangegeven hoe het kabinet daar invulling aan wil geven.

In het kort komt de «dubbele doelstelling» hierop neer dat enerzijds wordt gestreefd naar een selectieve en regionaal gedifferentieerde groei van het OV-gebruik, teneinde doeltreffender bij te dragen aan de oplossing van de congestieproblematiek en de verbetering van de bereikbaarheid in met name de (grootstedelijke) stadsgewesten en stedelijke gebieden en verbetering van de leefbaarheid. Anderzijds is de doelstelling om een substantiële verbetering van de kostendekkingsgraad te bereiken van tenminste 50% in 2004.

Hiertoe kiest het Kabinet uit een mix van maatregelen, bestaande uit:

- een extra investeringsimpuls van f 1 mrd voor kleine OV-projecten die bijdragen aan snelheidsverbetering;
- een gematigd tariefbeleid en een prijsbeleid voor de auto conform NMP-2 en het Regeerakkoord;
- een beleid gericht op efficiencyverbetering en productierationalisatie en
- regionaal flankerend beleid.

Na een matiging van de voorgenomen taakstellingen van f 75 mln. in 1995 en 1996 tot f 25 mln. per jaar wordt van de stad- en streekvervoerbedrijven verwacht dat zij vanaf 1997 de taakstelling van f 75 mln. met maatregelen gericht op de dubbele doelstelling thans wel zo effectief mogelijk kunnen invullen.

Als gevolg van het Verdi-convenant heeft het kabinet een wijziging van de Wet personenvervoer ingediend (Kamerstukken 1995-1996, 24 686), die per 1 januari 1997 de bevoegdheden voor het streekvervoer bij de provincies legt. Daarmee heeft het Rijk geen directe bevoegdheden meer

voor het stads- en streekvervoer. Provincies en Kaderwetgebieden en enkele gemeenten zijn voortaan verantwoordelijk voor de vaststelling van dienstregelingen en de daarmee gemoeide subsidies aan vervoerders. Het Rijk verdeelt de middelen voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer aan de decentraal bevoegde overheden.

De wijze van verdeling van deze middelen vindt plaats via de regiobekostiging. In het najaar van 1996 wordt in overleg met de decentraal bevoegde overheden een keuze gemaakt omtrent de invulling van de regiobekostiging in 1997. Het is de bedoeling dat de regiobekostiging 1997 de beschikbare middelen verdeelt op basis van vervoersprestaties (reizigerskilometers of opbrengsten); daarnaast is een overgangsregeling van toepassing om de grootste verschillen met de verdeling in 1996 te dempen.

Het aantal gemeenten, naast de provincies en Kaderwetgebieden, met een directe financiële relatie met het Rijk wordt in een aparte regeling bepaald, waarvan de inhoud begin november 1996 aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd. De inhoud van deze regeling wordt bepaald op basis van het in het Verdi-convenant afgesproken onderzoek naar de toekomstige BOV/BOS-structuur.

De uitkomsten van het BOV/BOS-onderzoek worden besproken bij de mondelinge behandeling van de wijziging Wet personenvervoer in de Tweede Kamer.

Als berekeningsgrondslag voor de rijksbijdrage openbaar vervoer gelden de taakstellende vervoeropbrengsten en de in aanmerking te nemen exploitatie. Op basis van de ministeriële regelingen 1996 zijn deze voor 1997 geraamd op respectievelijk f 1,0 mrd. en f 2,7 mrd. Als rijksbijdrage resulteert hieruit een bedrag van f 1,7 mrd. Dit zal kunnen worden gecorrigeerd op basis van de ministeriële regelingen 1997, uit te brengen eind 1996.

Bij de berekening van de individuele exploitatiesubsidies wordt uitgegaan van het gebruik van het openbaar vervoer, uitgedrukt in reizigerskilometers of opbrengsten. Deze vervoerprestatie wordt bepaald door een zogenaamd WROOV-PLUS-onderzoek, dat eens in de 3 jaar wordt geactualiseerd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 600 776	1 545 008	1 618 103	1 764 678	277 000	
Amendementen/N.v.W.			50 000					
Taakstelling					- 5 000	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties			- 1 064 099	66 720	50 821	5 645	1 531 362	
Stand ontwerp-begroting 1997	1 629 303	3 356 748	586 677	1 611 728	1 663 924	1 765 323	1 803 362	296 000

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 629 303	3 356 748	586 677	1 611 728	1 663 924	1 765 323	1 803 362	296 000	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	1 629 303	550 798							2 180 101
1996		1 742 665							1 742 665
1997		1 063 285	586 677	29 500					1 679 462
1998				1 582 228	116 500				1 698 728
1999					1 547 424	247 000			1 794 424
2000						1 518 323	294 000		1 812 323
2001							1 509 362	296 000	1 805 362
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.10		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 663 652	1 624 776	1 635 008	1 760 103	1 772 677	
Amendementen/N.v.W.			50 000					
Taakstelling						- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties			29 013	54 686	63 720	39 321	44 646	
Stand ontwerp-begroting 1997		2 180 101	1 742 665	1 679 462	1 698 728	1 794 424	1 812 323	1 805 362

c. de toelichting bij de cijfers
Specificatie nieuwe mutaties (x f1000)

Verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Motie Hofstra	50 000	50 000			
2. Cluster III	10 000	10 000	10 000	10 000	
3. Restitutie lening Infracfonds					- 50 000
4. Regiobekostiging	12 186	14 820	17 421	18 926	7 519
5. Bijstelling contract	- 25 000	- 20 000			
6. prijscompensatie 1996	7 500	8 900	11 900	11 900	
7. oploop ABP-complex				3 820	1 620
8. extrapolatie					33 900
Totaal	54 686	63 720	39 321	44 646	- 6 961

De nieuwe mutatie in 1996 en de afwijking ten opzichte van de uitgaven in latere jaren bij de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van 1995.

- ad 1. Dit betreft de structurele doorwerking van het amendement Hofstra, zoals in zijn motie verwoord.
- ad 2. Dit betreft de bijdrage uit Cluster III, Regeerakkoord, ten behoeve van ontsluiting OV in het kader van nieuwbouw-projecten.
- ad 3. Dit betreft een restitutie van de lening uit het Infrafonds ten behoeve van de dekking van het Amendement Hofstra in 1996.
- ad 4. De kosten van sociale veiligheid gaan vanaf 1997 deel uitmaken van de normering. Deze kosten zullen worden geormerkt. Hiertoe worden de middelen overgeheveld van artikel 03.14.
- ad 5. Dit betreft een overboeking naar 03.19 vanwege bijstelling van het contract in verband met onrendabele NS-lijnen.
- ad 6. Dit betreft de doorwerking van de prijscompensatie 1996 voor het OV.
- ad 7. Vorig jaar is het budget onvoldoende verhoogd in verband met het ABP-complex. Door deze technische mutatie is dit nu gecorrigeerd.
- ad 8. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

Bij eerste supplettoire wet 1997 zal aan dit artikel de loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

d. De onderverdeling in artikelonderdelen

03.10.01, 03.10.02 en 03.10.03 Bijdrage aan Kaderwetgebieden, gemeenten en provincies

De bijdrage wordt verstrekt ter afdekking van de exploitatietekorten openbaar vervoer aan decentraal bevoegde overheden: provincies, Kaderwetgebieden en de gemeenten in de regeling BOV/BOS-structuur. Deze bestuursorganen dienen de middelen te besteden aan de exploitatie van het Openbaar Vervoer. Tot de exploitatie van Openbaar Vervoer worden onder meer gerekend: inhuur/subsidies van/aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van door het Rijk of deze overheden vastgestelde dienstregelingen, onderhoud van (rail-)infrastructuur, inhuur deskundigheid ten behoeve van de uitvoering van Openbaar Vervoer, investeringen in het Openbaar Vervoer en het sparen ten behoeve van uitgaven in latere jaren aan hetgeen tot de exploitatie van Openbaar Vervoer wordt gerekend.

Daarnaast zijn provincies en Kaderwetgebieden gemachtigd de middelen voor exploitatie van Openbaar Vervoer door te decentraliseren aan inliggende gemeenten. In dat geval kunnen gemeenten deze middelen alleen aanwenden voor eerder genoemde uitgavencategorieën.

In relatie met de definitie van exploitatie van stads- en streekvervoer, zoals deze in het kabinetsstandpunt De Boer is weergegeven, vormen de onderhoudsuitgaven (rail-)infrastructuur een integraal onderdeel van de exploitatie. In het najaar van 1996 wordt in overleg met de betrokken overheden bepaald, of in 1997 de bijdragen voor onderhoud rail-infrastructuur apart worden uitgekeerd of als onderdeel van de algemene bijdragen voor exploitatie van stads- en streekvervoer.

Indien per 1 januari 1997 Wet en Besluit personenvervoer in aangepaste vorm in werking treden, vervalt de grondslag voor betaling van onderhoud railinfrastructuur uit het Infrastructuurfonds. Overboeking van de in het Infrastructuurfonds voor dit doel gereserveerde middelen naar artikel

03.10 van de begroting van Verkeer en Waterstaat is dan noodzakelijk. In deze begroting is hiermee nog geen rekening gehouden.

03.10.04 NS-personevervoer

Met ingang van 1996 is een afzonderlijk artikel voor bijdragen aan de NS gecreëerd (artikel 03.19) en wordt 03.10.04 niet meer gebruikt.

03.10.05 Capaciteitsmanagement

In het kader van de met de NS gesloten contracten zijn de uitgaven voor het Capaciteitsmanagement met ingang van 1996 op een afzonderlijk artikel geplaatst (03.19) en wordt 03.10.05 niet meer gebruikt.

03.10.06 Contractsector NS

Diensten die de NS om bedrijfseconomische redenen niet meer wenst aan te bieden, maar die de overheid maatschappelijk wel gewenst vindt, kunnen door de overheid worden gekocht. Kopen van deze diensten leidt tot de zgn. contractsector.

Tot het einde van de dienstregeling 1997/1998 handhaaft NS alle trein-series. De financiële consequenties van deze afspraak zijn in de begroting verwerkt (zie art. 03.19.02). De NS heeft op 20 maart 1996 een totaalpakket van ter discussie te stellen treindiensten aangeboden. Deze worden in nauw overleg met de betrokken regionale autoriteiten onderverdeeld in de categorieën «captive» (gebonden aan een contract met NS) en «non captive» (daar waar een alternatief in de rede ligt). Deze onderverdeling alsmede de financiële effecten daarvan wordt naar verwachting eerst na de zomer in de vorm van een beleidsvoornemen aan de Tweede Kamer voorgelegd. Na instemming door de TK volgt de feitelijke contractering door de Rijksoverheid van (een deel) van de voorzieningen in de «captive»-categorie en het zoeken naar mogelijke alternatieven (bijvoorbeeld in de vorm van aanbesteding) in de «non-captive»-categorie.

03.10.07 Investeringsimpuls stads- en streekvervoer

Het kabinet heeft in het kabinetsstandpunt van de Auditcommissie stads- en streekvervoer (Commissie De Boer)(Kamerstukken 1994–1995, 23 465, nr 3) aan de Tweede Kamer voorgesteld een extra investeringsimpuls in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen van f 1 mrd. Van de betrokken regionale overheden wordt een eigen bijdrage van 10% verwacht. De extra investeringsimpuls wordt gefinancierd uit de groei-ruimte van de exploitatieartikelen van het stads- en streekvervoer (03.10 onderdelen 01, 02 en 03).

À fonds perdu financiering heeft daarbij de voorkeur, maar omdat de groei-ruimte daarvoor onvoldoende is, wil het kabinet dit doen via een vergoeding van kapitaallasten.

Daadwerkelijke groei kan in voorkomende gevallen optreden door het vertragen/uitstellen van de aflossing.

Het kabinet is met de Commissie De Boer van oordeel dat een omvangrijke investeringsimpuls nodig is om het stads- en streekvervoer de mogelijkheden tot realisering van het groeiperspectief te kunnen bieden. Het achterwege laten van investeringen gericht op snelheidsverbeteringen in het stads- en streekvervoer zal resulteren in een verdere afname van het stads- en streekvervoer als gevolg van een verslechterende reistijd-verhouding en concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

Het kabinet wil deze investeringsimpuls plegen in combinatie met een pakket van maatregelen die vooral ook van invloed zijn op de verbetering

van de kostendekkingsgraad. Het zonder investeringsimpuls handhaven van de 50% kostendekkingsgraadoelstelling zou negatieve effecten hebben op het gebruik en de kwaliteit van het stads- en streekvervoersysteem.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.10.01 Kaderwetgebieden	1 012 057	990 411	931 814	737 314	1 009 095	973 566	43.2	12.13
03.10.02 Lokaal openbaar vervoer	240 691	224 310	209 314	265 878	236 641	221 171	43.2	12.13
03.10.03 Interlokaal openb. vervoer	508 800	478 356	458 600	691 109	493 929	472 725	43.2	12.13
03.10.04 NS-personevervoer	1 425 000	-1 109 400		315 600			31.2	12.2
03.10.05 NS-capaciteitsmanagement	170 200			170 200			31.2	12.2
03.10.06 NS-contractsector							31.2	12.2
03.10.07 Inv. stads-streekvervoer		3 000	12 000		3 000	12 000	31.2	12.2
Totaal	3 356 748	586 677	1 611 728	2 180 101	1 742 665	1 679 462		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Hieronder worden de bijdragen ten behoeve van het openbaar vervoer toegelicht aan de hand van kengetallen.

Input gegevens

Het artikel kent de volgende input gegevens. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programmauitgaven	2 180,1	1 742,7	1 679,5
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,4	0,9	0,9
totale uitgaven	2 180,5	1 743,6	1 644,0
aantal fte's	4	8	8

Het verloop van de programma-uitgaven is een saldo van: lagere uitgaven door taakstellingen voor de kostendekkendheid van het stads- en streekvervoer en hogere uitgaven voor de nieuwe contractsector en de investeringsimpuls voor het stads- en streekvervoer. De verhoging van de apparaatsuitgaven in 1996 en 1997 wordt veroorzaakt door nieuwe werkzaamheden samenhangend met contractsector en investeringsimpuls.

Ten aanzien van de artikelonderdelen 01 tot en met 03 geldt dat de bekostiging van stads- en streekvervoer voornamelijk gebeurt op basis van een vergoeding per reizigerskilometer. Voor elk type vervoer wordt deze vergoeding jaarlijks opnieuw vastgesteld op basis van kosten en opbrengsten. Onderstaande tabel geeft inzicht in deze bekostiging. De differentiatie in de tarieven over de jaren heen is voornamelijk het gevolg van loon- en prijsontwikkelingen.

	1995		1996		1997	
	A: reizigers-kilometers x mln		B: kosten per km		A	B
			A	B	A	B
Kaderwetgebieden en lokaal Openbaar vervoer						
- Bus (BOV-steden)	957	f 0,52	923	f 0,53	923	f 0,53
- Bus (BOS-steden)	529	f 0,52	475	f 0,53	475	f 0,53
- Tram	623	f 0,51	614	f 0,52	614	f 0,52
- Sneltram/metro	651	f 0,25	654	f 0,27	654	f 0,27
Interlokaal OV						
- Bus	3 349	f 0,33	3 192	f 0,34	3 192	f 0,34
- Sneltram	59	f 0,34	50	f 0,35	50	f 0,35

De genoemde bedragen per reizigerskilometer zijn genormeerde kosten en geen bijdragen.

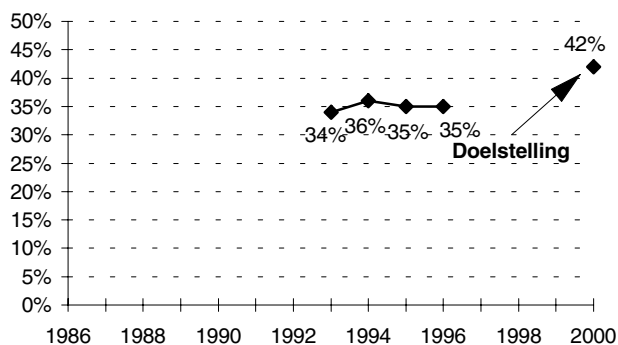
Effecten

Het beleid is er onder andere op gericht om het aantal reizigerskilometers en de kostendekking van het stads- en streekvervoer te vergroten. De streefbeeld en luiden:

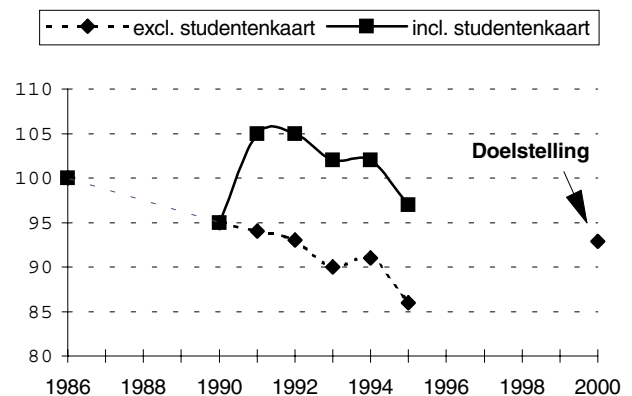
- Het openbaar vervoer in het stads- en streekvervoer neemt in de periode 1995-2000 toe met circa 8% (afgezien van commerciële contracten als de studentenkaart).
- De kostendekkingsgraad in het stads- en streekvervoer wordt geleidelijk verhoogd tot tenminste 42% rond de eeuwwisseling.

In onderstaande figuur zijn beide streefbeelden gerelateerd aan de huidige situatie en de ontwikkelingen in het verleden. Het streefbeeld ten aanzien van het aantal reizigerskilometers betekent dus het omzetten van de daling in de afgelopen jaren in een stijging voor de komende jaren.

Kostendekkingsgraad stad- en streekvervoer



Reizigerskilometers 1986 = 100



03.11. Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Uitgangspunt in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie Wijffels vormde de afschaffing van de normale staatsgaranties voor leningen ten behoeve van de marktsector binnen de NS. In de in juni 1995 gesloten overeenkomst met de NS is bepaald dat de NS tot het jaar 2000, onder voorwaarden, maximaal f 800 mln. aan leningen voor rollend materieel kan opnemen.

In de garantieruimte voor 1995 is tevens een bedrag van f 130 mln. opgenomen. Het betreft garanties ten behoeve van de financiering van de vervoerexploitatie maatschappij HSL. Hiervoor blijft de garantielening van toepassing.

Bovenstaande geldt niet voor leningen voor het beheer van landelijke railinfrastructuur. Hiervoor kan de NS nog onverkort van de mogelijkheid van staatsgarantie gebruik blijven maken. Deze garantiestelling verloopt evenwel via het Infrastructuurfonds.

b. de cijfers

Verplichtingen als gevolg van verleende en te verlenen garanties (x f 1 mln)

03.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		210	90	150	200		
Nieuwe mutaties		11	125	- 50	- 100	150	
Stand ontwerp-begroting 1997	144	221	215	100	100	150	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f mln)

03.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de verdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 51.2 en 12.139.

e. het garantieoverzicht

Overzicht risico-ontwikkeling (in f mln) met betrekking tot garantie-overeenkomsten van het Rijk

03.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Garantieplafond	1 459,9	1 647,1	1 763,2	1 805,0	1 768,5	1 746,6	1 722,4
Uitstaand risico per 1 januari	1 463,0	1 404,4	1 554,8	1 670,2	1 712,0	1 668,5	1 746,5
Vervallen of te vervallen garanties	202,6	70,6	99,6	58,2	143,5	71,9	24,1
Verleende of te verlenen garanties	144,0	221,0	215,0	100,0	100,0	150,0	
Uitstaand risico per 31 december	1 404,4	1 554,8	1 670,2	1 712,0	1 668,5	1 746,6	1 722,4

03.12. Kapitaalstorting vervoerbedrijven

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de kapitaalstortingen ten behoeve van de Nederlandse Spoorwegen zichtbaar gemaakt.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.12	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		50 000	50 000	50 000			
1e suppl. wet 1996		12 000					
Stand ontwerp-begroting 1997	43 415	62 000	50 000	50 000			

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen vanaf 1997 tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 55,415 mln. en in 1996 f 50 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

03.12.03 Kapitaalstorting NS-goederenvervoer NS-Cargo

In het kader van de adviezen van de Commissie Wijffels is NS-Cargo vanaf 1996 zelfstandig gaan opereren. Teneinde een goede financiële uitgangssituatie te bewerkstelligen zal de Staat aan NS-Cargo een kapitaaldotatie verstrekken op basis van het businessplan. Over de hoogte van de kapitaaldotatie wordt momenteel nog onderhandeld. Vooral nog wordt uitgegaan van een totaalbedrag van f 162 mln. (inclusief f 12 mln. aan rente).

Bij eerste suppletore wet 1996 is het beschikbare bedrag uit hoofde van een contractrente van 8% met f 12 mln. verhoogd.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.12.02 Kap. stort. Streekverv.	43 415			43 415			51.2	12.13
03.12.03 Kap. stort. NS-goed.vv	12 000	50 000	50 000		62 000	50 000	51.2	12.12
Totaal	55 415	50 000	50 000	43 415	62 000	50 000		

03.14. Stimulering openbaar vervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Onder dit artikel zijn ten behoeve van het openbaar vervoer specifieke uitgaven geraamd welke geen verband houden met de reguliere exploitatiebijdragen die de vervoerssectoren ten laste van het artikel 03.10 worden verleend uit hoofde van de Wet personenvervoer.

Ramingen zijn opgenomen voor de volgende onderwerpen:

- Sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
- De kosten van maatregelen en proeven voor voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer en
- Incidentele bijdragen in de exploitatiekosten van OV-reisinformatie.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.14	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			34 848	37 686	38 600	39 477	40 262	
1e suppl. wet 1996			- 1 160	- 50	- 45			
Taakstelling				- 7 500	- 6 500	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties			17 150	- 19 186	- 19 820	- 20 421	- 20 926	
Stand ontwerp-begroting 1997	32 935	34 322	50 838	10 950	12 235	14 056	14 336	14 622

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.14	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	32 935	34 322	50 838	10 950	12 235	14 056	14 336	14 622	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	25 827	32 801							58 628
1996	7 108	1 426	30 838						39 372
1997		50	9 000	10 950					20 000
1998		45	6 000		12 235				18 280
1999			3 000			14 056			17 056
2000			2 000				14 336		16 336
2001								14 622	14 622
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.14	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		41 956	37 686	38 600	39 477	40 262	
Taakstelling			- 7 500	- 6 500	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties		- 2 584	- 10 186	- 13 820	- 17 421	- 18 926	
Stand ontwerp-begroting 1997	58 628	39 372	20 000	18 280	17 056	16 336	14 622

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Reizigersinformatie	2 000	1 000			
2. Sociale veiligheid	- 12 186	- 14 820	- 17 421	- 18 926	- 2 519
3. Extrapolatie					805
totaal	- 10 186	- 13 820	- 17 421	- 18 926	- 1 714

De nieuwe mutatie in 1996 en de afwijking ten opzichte van de uitgaven in latere jaren bij de verplichtingen heeft betrekking op de al in 1996 aan te gane eenmalige verplichting voor reizigersinformatie.

ad 1. Dit betreft een verhoging van het budget voor reizigersinformatie. Vanuit artikel 03.15 is hiervoor f 2 mln. in 1997 en f 1 mln. in 1998 vrijgemaakt.

- ad 2. Dit betreft een overboeking naar 03.10 van sociale veiligheid, aangezien deze uitgaven met ingang van 1997 opgenomen zijn in de normering.
- ad 3. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel de loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

03.14.01 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer

In 1993 is door de Tweede Kamer, vanuit de extra opbrengsten kerftabaksaccijns, een bijdrage voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer toegewezen. In het kader van het Project Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer en de uitvoering van het plan van aanpak heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat daar voor de oorspronkelijke duur van het project (1993–1995) een bijdrage aan toegevoegd.

Het Project Sociale Veiligheid heeft ten doel de deelnemende gemeenten en OV-bedrijven in staat te stellen een structureel veiligheidsbeleid op te zetten. Daarvoor moeten de bedrijven aandacht besteden aan de volgende onderdelen:

1. Inzicht in de problematiek;
2. Verankering van veiligheidsbeleid in de organisatie;
3. Maatregelen om de veiligheid te bevorderen.

De gemeenten en OV-bedrijven konden vanaf 1993 rijksbijdragen verkrijgen voor diverse projecten. Daarnaast is er in de loop van 1994 meer nadruk gelegd op de ontwikkeling van structureel veiligheidsbeleid terwijl ook de eerste evaluatieresultaten en de uitkomsten van monitoronderzoeken per vervoerbedrijf bekend zijn geworden. Voor 1996 gold een grotere nadruk op de realisatie van een structureel veiligheidsbeleid.

De bijdrage voor sociale veiligheid zal vanaf 1997 integraal onderdeel worden van de regiobekostigingssystematiek. De beschikbare middelen zijn om die reden vanaf 1997 naar artikelonderdeel 03.10.01 (Kaderwetgebieden) overgeheveld.

03.14.02 Gehandicaptenvoorzieningen in het openbaar vervoer

In 1997 zal de eindevaluatie plaatsvinden van experimenten voor mobiliteitsgehandicapten met (rolstoel-)toegankelijk busvervoer. De experimenten zijn door de Koepelcommissie Experimenten Toegankelijkheid Openbaar Vervoer begeleid. Deze Commissie, waarin vertegenwoordigers van de aanbieders van vervoer (BOV, VSN en NS) en de vragers van vervoer (belangenorganisaties van ouderen en gehandicapten) deelnemen, zal dit jaar de Minister adviseren naar aanleiding van de bevindingen.

Het beleid op dit terrein is gericht op mobiliteitskansen voor gehandicapten. Daartoe is verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer noodzakelijk. Met name bij vernieuwingen in het OV – zowel bij materieel als bij infrastructuur – wordt met dit (kwaliteits)aspect rekening gehouden. Dit is ook het geval bij aanpassing van bestaande systemen.

Dergelijke verbeteringen dienen effectief te zijn en mogen niet leiden tot specifieke tariefstijgingen voor de gehandicapten en negatieve effecten voor huidige of potentiële reizigers.

Daar waar het OV niet tegemoet kan komen aan de mobiliteit van de gehandicapten, dienen specifieke oplossingen beschikbaar te zijn (aanvullende vraagafhankelijke systemen); deze zijn een verantwoordelijkheid van gemeenten en bedrijven.

Sinds 1992 wordt via de exploitatiebijdrage aan het stadsvervoer een geormeerde bijdrage verstrekt ten behoeve van de aanschaf van toegankelijker busmateriaal voor gehandicapten. Sinds 1993 geldt dat ook voor tram en streekbussen.

03.14.03 Reizigersinformatie (GGRI)

Het betreft hier het deelbudget voor reisinformatie over het gehele openbaar vervoer.

In 1992 is met veel succes gestart met het geven van geïntegreerde OV reisinformatie door de OV Reisinformatie v.o.f. (OVR) via 06-9292.

Tot nu toe heeft de Rijksoverheid steeds in de exploitatie van de OV-Reisinformatie bijgedragen. Volgens nadere afspraak wordt deze bijdrage meer geleidelijk afgebouwd en dienen de OV-bedrijven deze aanvullende financiering door het Rijk over te nemen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.14.01 Soc. veiligheid OV	32 110	24 682		39 917	24 972		31.2	12.139
03.14.02 Gehandicaptenvoorz.	592	677	10 950	1 270	2 000	11 000	31.2	12.139
03.14.03 Reizigersinformatie	1 620	25 479		17 441	12 400	9 000	31.2	12.139
Totaal	34 322	50 838	10 950	58 628	39 372	20 000		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de stimuleringsactiviteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	58,6	39,4	20,0
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,1	0,1	0,1
totale uitgaven	58,7	39,5	20,1
aantal fte's	1	1	1

Hieronder is opgenomen een overzicht van de prestatiegegevens met betrekking tot de OV-reisinformatie.

Jaar	aantal gesprekken (x f 1000)	totale opbrengst (x f 1000)	gem. opbrengst/ gesprek	gem. kosten/ gesprek
1995	9 245	5 312	0,57	3,75
1996	8 487	4 350	0,51	3,64
1997	8 500	4 360	0,51	3,64

03.15. Schone bussen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Het programma SSZ (stiller, schoner en zuiniger) vloeit voort uit actiepunten uit het SVV II en het NMP-plus gericht op het terugdringen van emissies, in het bijzonder in binnensteden. De nadruk ligt hierbij in eerste instantie op het terugdringen van emissie bij het collectief personenvervoer en het goederenvervoer.

Voor de korte termijn zijn de projecten veelal gericht op een meer uitgebreide toepassing van aardgas en LPG. Ook wordt ervaring opgedaan met elektrische tractie. Daarnaast zijn projecten gestart of in voorbereiding die de toepassing van hybride-aandrijfsystemen op langere termijn tot doel hebben. In het goederenvervoer zijn projecten gestart betreffende technologisch innovatieve aspecten van nieuwe logistieke systemen, die moeten resulteren in milieuvriendelijker vervoer.

Na toestemming door de Europese Commissie zal een kaderregeling in werking treden voor de toekenning van bijdragen aan onderzoek, ontwikkeling en experimenten voor projecten die passen binnen de doelstellingen van het programma.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.15	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			14 768	16 008	16 321	16 645	16 976	
1e suppl. wet 1996			- 3 176					
Taakstelling				- 2 500	- 3 500	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties			- 1 822	- 3 740	- 2 890	- 1 170	- 1 470	
Stand ontwerp-begroting 1997	18 168	5 441	9 770	9 768	9 931	10 475	10 506	10 846

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.15	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	18 168	5 441	9 770	9 768	9 931	10 475	10 506	10 846	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	11 318								11 318
1996	6 570	5 441	1 925						13 936
1997	280		6 345	3 143					9 768
1998			1 500	5 125	3 306				9 931
1999				1 500	5 125	3 850			10 475
2000					1 500	5 125	3 881		10 506
2001						1 500	5 125	4 221	10 846
na 2001							1 500	6 625	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.15	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		16 008	16 008	16 321	16 645	16 976	
1e suppl. wet 1996		- 250					
Taakstelling			- 2 500	- 3 500	- 5 000	- 5 000	
Nieuwe mutaties		- 1 822	- 3 740	- 2 890	- 1 170	- 1 470	
Stand ontwerp-begroting 1997	11 318	13 936	9 768	9 931	10 475	10 506	10 846

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

Verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Technische verschuivingen	- 3 740	- 2 890	- 1 170	- 1 470	
2. extrapolatie					340
Totaal	- 3 740	- 2 890	- 1 170	- 1 470	340

De nieuwe mutatie in 1996 houdt verband met de eveneens onder ad 1 genoemde overboeking naar 03.14 ten behoeve van Reizigersinformatie.

ad 1. Dit betreft technische verschuivingen. In de eerste plaats betreft het een overboeking naar 03.14 ten behoeve van Reizigers-

informatie en ten tweede een overboeking naar 03.02, volgend uit herprioritering van B&M- en onderzoeksuitgaven.
 ad 2. Dit betreft de extrapolatie op grond van de afspraken in het kader van 2% groei SVV.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel de loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 51.1 en 12.139.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	11,3	14,0	9,8
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,1	0,1	0,1
totale uitgaven	11,4	14,1	9,9
aantal fte's	1	1	1

03.16. Bedrijfsvervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In 1990 is de ministeriële «bijdrageregeling Bedrijfsvervoer» in werking getreden met een looptijd van 5 jaar. De regeling beoogt in verband met de belasting van het milieu en de slechte bereikbaarheid van bepaalde delen van Nederland het individueel gebruik van de auto te verminderen in het woon-werkverkeer. De regeling levert een bijdrage aan het terugdringen van de automobiliteit. De regeling zal vanaf 1996 worden aangescherpt in die zin dat uitsluitend een bijdrage wordt gegeven indien het om grote vervoersstromen gaat. De argumentatie daarvoor is dat grote vervoersstromen plaatsvinden waar sprake is van congestie. Hier zal de regeling het meeste effect sorteren.

Besloten is de regeling als overgangsregeling naar de decentralisatie voort te zetten tot en met 31 december 1997.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.16	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			13 000	13 000				
1e suppl. wet 1996			1 769					
Nieuwe mutaties			- 889					
Stand ontwerp-begroting 1997	1 597	11 672	13 880	13 000				

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.16	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 597	11 672	13 880	13 000					Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	1 597	11 191							12 788
1996		481	7 130						7 611
1997			6 750	6 250					13 000
1998				6 750					6 750
1999									
2000									
2001									
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.16		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			10 000	13 000	6 750			
1e suppl. wet 1996			- 1 500					
Nieuwe mutaties			- 889					
Stand ontwerp-begroting 1997	12 788	7 611	13 000	6 750				

c. de toelichting op de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 houdt verband met de loonbijstelling 1996 en een overboeking naar 03.14 ten behoeve van de OV-reizigersinformatie.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 31.2 en 12.139.

03.17. Vervoerscoördinatie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De uitgaven voortkomend uit dit artikel zijn bedoeld ter ontwikkeling en introductie van vervoersmanagement bij bedrijven en in bedrijfsgebieden. Een deel van deze activiteiten werd tevens op artikel 03.18 verantwoord. Om een duidelijk en consistent inzicht in de begroting te geven, worden vanaf 1996 alle uitgaven op artikel 03.18 verantwoord.

Dit betekent dat dit artikel vanaf 1996 is opgeheven en dat de middelen zijn overgeboekt naar artikel 03.18.

b. de cijfers

De verplichtingen in 1995 bedroegen f 2,796 mln.
De realisatie van de kas in 1995 bedroeg f 3,718 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 31.22 en 12.139.

03.18. Bereikbaarheidsbevorderende en Mobiliteitsgeleidende maatregelen (B&M)

a. het te voeren beleid en de grondslag van dit artikel

Het betreft gelden die dienen ter stimulering van alternatieven voor de reductie van het solistisch autogebruik, alsmede de stimulering van de bestuurlijke samenwerking op het gebied van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Naast de grote investeringen in infrastructuur zijn deze uitgaven zeer belangrijk om congestie te beperken en waar mogelijk te voorkomen. Daardoor wordt de bereikbaarheid bevorderd en een bijdrage geleverd aan milieudoelstellingen.

Bij de stimuleringsprojecten kunnen de volgende aandachtsgebieden onderscheiden worden:

De bedragen zijn in miljoenen guldens	1997
– Parkeren	0,5
– Stimuleren fiets	1,2
– Carpoolen	3,0
– Vervoersmanagement	15,1
– Rekening rijden	3,0
– Vermindering autokilometers	1,0
– Voertuigbeleid	2,0
– Telematica	10,4
– Goederen- en intermodaal vervoer	10,4
– Zeehavens	4,0
– Beleidsontwikkeling kaderwetgebieden	0,5
Totaal	51,1

Hieronder wordt kort ingegaan op de diverse aandachtsgebieden.

Parkeren

Het parkeerbeleid vormt een krachtig onderdeel van het mobiliteitsgeleidende beleid. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het beleid ligt primair bij de gemeenten.

Verkeer en Waterstaat zal zich vooral inzetten op innovatief onderzoek, monitoring en overleg met de andere overheden over zaken als mogelijke lacunes in de regelgeving en stroomlijning van de regelgeving ten behoeve van de handhaving.

Stimuleren Fiets

De fiets vormt op de korte afstand een belangrijk alternatief voor de auto. Ten aanzien van het fiets- en bromfietsverkeer wordt beoogd belemmeringen weg te nemen en het draagvlak te vergroten.

Carpoolen

Carpoolen is een zeer effectief middel om de congestie te verminderen en is – in vergelijking met investeren – bijzonder efficiënt.

Vervoersmanagement

Hiermee wordt beoogd initiatieven van bedrijven en instellingen, om de (auto)mobiliteit van hun werknemers te beheersen, te ondersteunen. De rol van de overheid is om mogelijkheden aan te dragen, kansrijke situaties op te sporen, de kennis van veranderingsmogelijkheden van woon-werkverkeer te leveren en voorbeeldprojecten vorm te geven. De reden om vervoersmanagement ook in 1996 en volgende jaren voort te zetten is uiteengezet in de zgn. «filebrief» (Tweede Kamer, 1995/1996, 23 958).

Ook het onderwerp Gedeeld Autobezit valt onder de noemer van vervoersmanagement. Zowel initiatieven van grootschalige organisaties (ANWB/BOVAG) als het ontstaan en de bundeling van kleinschalige initiatieven wordt gestimuleerd om het niet noodzakelijke autobezit te beperken.

Rekening rijden

De doelstelling van het rekening rijden is het, conform de filebrief en het McKinsey rapport «Benutten naast bouwen», substantieel reduceren van de filevorming op het hoofdwegennet in Nederland. De middelen die hiervoor beschikbaar zijn gesteld dienen als eerste elementen van de voorbereidingskosten. Er moet nog duidelijkheid worden verschaft over de taakverdeling tussen Rijk en decentrale overheden en de te onderhouden relaties/te ondernemen acties in Europa.

Vermindering autokilometers

Deze activiteit levert een bijdrage aan het duurzaam functioneren van het stedelijk gebied. Dit door de bereikbaarheid zodanig uit te werken dat er een goed evenwicht ontstaat tussen de verkeersleefbaarheid enerzijds en het sociaal-economisch functioneren anderzijds.

Voertuigbeleid

Het doel van voertuigbeleid is het bevorderen van zodanige voertuig-technische aanpassingen dat een concrete bijdrage wordt geleverd aan een betere benutting van bestaande infrastructuur, het milieu en de verkeersveiligheid.

Telematica

Verkeer en Waterstaat ziet goede mogelijkheden voor de inzet van informatie-technologie en telecommunicatie bij het realiseren van de SVV-beleidsdoelstellingen. Vandaar dat sinds 1990 een expliciet beleid wordt gevoerd op de inzet van telematica als een strategisch instrument in de verkeers- en vervoerssector. Hiertoe zijn in de Voortgangsnota Telematica (1994) een vijftal prioritaire thema's gedefinieerd. Veelal in de

vorm van partnerships met externe partijen, wordt gewerkt aan voorlichting en stimulering van telematica-toepassingen in het personen- en goederenvervoer. Met de uitvoering van de thema's zijn, ook in Europees verband (DRIVE, ENS), al belangrijke resultaten geboekt. Voor de komende jaren wordt daarom het eerder uitgezette beleid op de vijf prioritaire thema's voortgezet. De vijf thema's zijn:

1. Ketenmanagement Goederen.
2. Dynamische Verkeersbeheersing.
3. Multimodale Reisinformatie.
4. Chipcard Technologie Verkeer en Vervoer.
5. Telematica Infrastructuur Verkeer en Vervoer.

Goederen- en intermodaalvervoer

De belangrijkste thema's die binnen dit cluster zijn opgenomen betreffen:

- Maatregelen om de reductie van CO₂ en NO_x in het goederenvervoer dichterbij de SVV/NMP-2 doelstellingen voor 2010 te brengen.
- Uitvoeren actieplan voor de internationale containerbinnenvaart ter bevordering van vervoer over water.
- Het stimuleren van het intermodaal vervoer door de verbetering van de communicatie in de intermodale vervoersketen, zorgen voor nieuwe shuttle diensten, onderwijsprojecten, managementtraining en de liberalisering van regelgeving.

Zeehavens

De uit te voeren projecten binnen dit cluster zijn gericht op behoud en versterking van de markt/concurrentiepositie en bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens.

Beleidsontwikkeling kaderwetgebieden

De ontwikkelingen ten aanzien van de stadsprovincies hebben ook consequenties voor het verkeers- en vervoersbeleid. Dit vindt zijn weerslag in onderzoek en het overleg met betrokkenen. Overigens heeft V&W in 1995 een regeling gemaakt die voorziet in de gedeeltelijke vergoeding van de voorbereidingskosten van de regionale openbare lichamen (de zgn. kaderwetgebieden) bij het maken van regionale verkeers- en vervoersplannen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.18	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			52 171	43 734	39 332	35 465	35 465	
1e suppl. wet 1996			1 655	2 500				
Nieuwe mutaties			1 569	3 543	6 293	4 852	- 2 988	
Stand ontwerp-begroting 1997	1 137	42 140	55 395	49 777	45 625	40 317	32 477	32 477

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.18	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 137	42 140	55 395	49 777	45 625	40 317	32 477	32 477	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	820	28 925							29 745
1996	217	8 695	47 395						56 307
1997	100	2 257	7 000	41 777					51 134
1998		1 007	1 000	7 000	38 125				47 132
1999		698		1 000	6 500	34 617			42 815
2000		558			1 000	4 700	27 277		33 535
2001						1 000	4 200	28 335	33 535
na 2001							1 000	4 142	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.18	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		52 444	43 834	39 332	35 465	35 465	
1e suppl. wet 1996		1 655	2 500				
Nieuwe mutaties		2 208	4 800	7 800	7 350	- 1 930	
Stand ontwerp-begroting 1997	29 745	56 307	51 134	47 132	42 815	33 535	33 535

c. de toelichting bij de cijfers

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. Onderzoek HDTP	- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	
2. Vervoersmanagement	10 000	10 000	10 000		
3. Communicatie filebeleid	- 3 000				
4. Technische verschuivingen	- 1 200	- 1 200	- 1 650	- 930	
5. Aanpassing verplichtingen	- 1 257	- 1 507	- 2 498	- 1 058	
Totaal	3 543	6 293	4 852	- 2 988	0

- ad 1. Dit betreft een compensatie ten behoeve van een hoger budget voor onderzoek van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post.
- ad 2. Dit betreft een al in de Filebrief aangekondigde voortzetting van vervoersmanagement.
- ad 3. Dit betreft een overboeking naar artikel 03.04 ten behoeve van communicatie Filebeleid.

- ad 4. Dit betreft een overboeking naar 03.40 voor Nederland Distributie Land en Bureau Voorlichting Binnenvaart en een overboeking naar 03.02 vanwege herprioritering van onderzoek en B&M.
- ad 5. Dit betreft een aanpassing van de verplichtingen in verband met meerjarige projecten die in 1995 zijn aangegaan met een kaseffect in 1996 en latere jaren.

Uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Onderzoek HDTP	- 1 000	- 1 000	- 1 000	- 1 000	
2. Vervoersmanagement	10 000	10 000	10 000		
3. Communicatie filebeleid	- 3 000				
4. Technische verschuivingen	- 1 200	- 1 200	- 1 650	- 930	
Totaal	4 800	7 800	7 350	- 1 930	

Voor een toelichting op deze mutaties wordt verwezen naar die bij de verplichtingen.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.18.01 B & M maatregelen	25 912	55 395	49 777	14 898	56 307	51 134	12.1	12.121
03.18.02 Onderzoek Rijkswegen	16 228			14 847			12.1	12.121
Totaal	42 140	55 395	49 777	29 745	56 307	51 134		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	29,7	56,3	51,1
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	5,8	7,9	8,3
totale uitgaven	35,5	64,2	57,9
aantal fte's	46	72	75

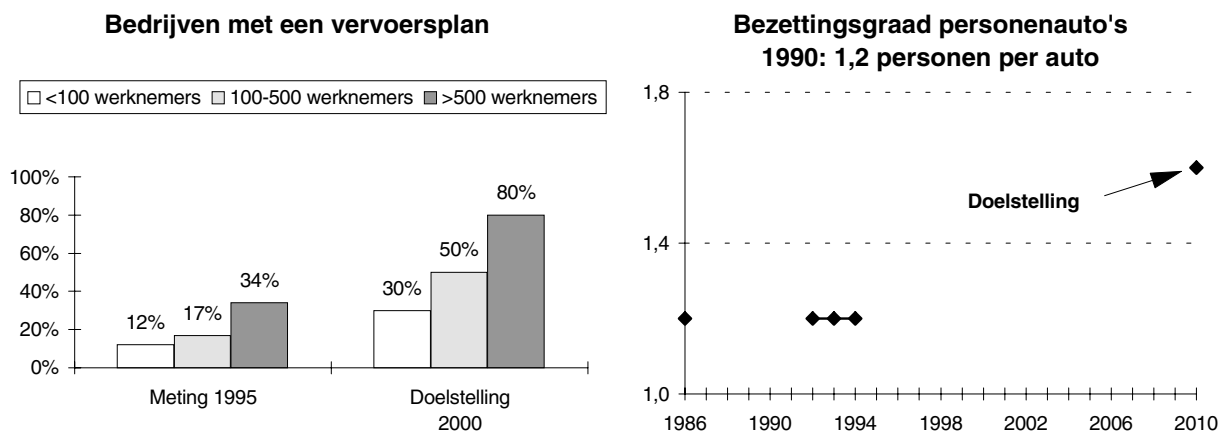
Verklaring van de ontwikkelingen

De afname in de programma-uitgaven heeft een tweetal oorzaken. Door een technische herindeling van de begroting zijn er vanaf 1996 middelen naar andere artikelen binnen het beleidsterrein overgeheveld. De afname is daarnaast het gevolg van taakstellingen uit het Regeerakkoord.

Effecten

(uitgaven in mln)	1995	1996	1997
- carpoolen	2,5	5	3,0
- vervoersmanagement	3,3	7,5	15,1

In onderstaand figuur is voor beide beleidsitems de doelstelling gerelateerd aan de situatie respectievelijk de ontwikkeling in het verleden.



03.19. Bijdrage aan de NS

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De verzelfstandiging van de NS heeft zijn neerslag gekregen in een aantal overeenkomsten die betrekking hebben op de bijdrage van de Rijksoverheid aan het reizigersbedrijf van de NS en aan het Capaciteitsmanagement. Deze bijdrage wordt op dit artikel geboekt.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.19	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			462 240	401 680	376 120	330 560	141 000	
Nieuwe mutaties			783 780	- 244 680	- 223 120	- 181 560		
Stand ontwerp-begroting 1997		1 246 020	157 000	153 000	149 000	141 000	141 000	141 000

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

03.19	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997			1 246 020	157 000	153 000	149 000	141 000	141 000	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995									
1996			466 660						466 660
1997			300 680	157 000					457 680
1998			297 120		153 000				450 120
1999			181 560			149 000			330 560
2000							141 000		141 000
2001								141 000	141 000
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.19	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		462 240	401 680	376 120	330 560	141 000	
Nieuwe mutaties		4 420	56 000	74 000			
Stand ontwerp-begroting 1997		466 660	457 680	450 120	330 560	141 000	141 000

c. de toelichting op de cijfers

De nieuwe mutatie bij de verplichtingen in 1996 en de doorwerking heeft betrekking op de eenmalig aan te gane verplichting in verband met het overgangscontract reizigersvervoer.

De nieuwe mutatie bij de kasuitgaven betreft een bijstelling van het overgangscontract voor onrendabele lijnen. Deze verhoging wordt deels gecompenseerd uit 03.10 (f 25 mln. in 1997 en f 20 mln. in 1998) en deels uit artikel 03.01 van het Infrastructuurfonds (f 31 mln. in 1997 en f 54 mln. in 1998).

Bij 1e Suppletoire Wet zal aan dit artikel de loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***03.19.01 Capaciteitsmanagement**

Capaciteitsmanagement heeft betrekking op de wijze waarop de aanwezige railcapaciteit aan de gebruikers wordt toebedeeld. De betreffende NS-organisaties (Railned BV en NS-Verkeersleiding) zijn in 1995 van start gegaan en houden zich bezig met de volgende taken:

- Ontwikkeling en Innovatie;
- Capaciteitsplanning;
- Capaciteitstoedeling;
- Veiligheidsmanagement.

03.19.02 Overgangscontract reizigersvervoer

Op dit artikelonderdeel zijn de financiële gevolgen gepresenteerd van het op 29 juni 1995 gesloten overgangscontract Reizigers alsmede de aanvullende overeenkomst d.d. 20 december 1995. Dit contract is in december 1995 door de Tweede Kamer goedgekeurd (Kamerstukken 1994-1995, 18 986).

In de begroting 1996 was uitsluitend het overgangscontract van 29 juni 1995 verwerkt.

De verwerking van de aanvullende overeenkomst (wijziging ten opzichte van de begroting 1996) houdt in dat de afbouw in 1997 en de eerste helft van 1998 wordt «bevroren» op het niveau van 1996. Voorts wordt uiterlijk in 1998 f 18 mln. betaald aan NS-Reizigers in verband met de omstandigheid dat NS in de tweede helft van 1996 minder mogelijkheden heeft tot het rendabeler maken van haar bedrijfsvoering, alsmede voor de bediening van de hierna genoemde stations tot einde dienstregeling 1997/1998 (afhankelijk van een positieve beslissing over de aanleg). De navolgende stations zullen onder voorbehoud van een positieve aanlegbeschikking worden geopend: Almere-Parkwijk, Den Haag-Moerwijk, Amsterdam-Arena, Enschede-Drienerlo, Voorhout, Haarlem-Spaarnwoude, Hillegom.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.19.01 Capaciteitsmanag. NS		165 420	157 000		165 420	157 000	31.2	12.2
03.19.02 Overg.contr. reizigers		1 080 600			301 240	300 680	31.2	12.2
Totaal		1 246 020	157 000		466 660	457 680		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De apparaatsuitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van capaciteitsmanagement bedragen vanaf 1996 f 0,1 mln. (=1,2 fte).

Veiligheid in verkeer en vervoer

03.30. Rijksverkeersinspectie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Een van de kerntaken van Verkeer en Waterstaat is «Veiligheid in Verkeer en Vervoer». Afgeleid van deze kerntaak kunnen de taken van de Rijksverkeersinspectie in drie groepen verdeeld worden:

1. Handhaving van vervoerswet en -regelgeving
2. Uitvoering van de regels in het kader van marktordening.
3. Toezicht op de veiligheid van de spoorwegen.

Op basis van de EEG-richtlijn 88/599 dient de Rijksverkeersinspectie jaarlijks regelmatig controles te organiseren zodanig dat:

- tenminste 1% van de dagen wordt bestreken, waarop vervoerders werkzaam zijn, en
- niet minder dan 15% van de gewerkte dagen langs de weg wordt gecontroleerd en niet minder dan 25% ter plaatse in de ondernemingen.

Op dit artikel worden alle uitgaven geboekt die direct te relateren zijn aan de handhavingstaken van de RVI. Hoe meer van deze activiteiten worden uitgevoerd en/of hoe meer controleurs worden ingezet, des te meer specifieke middelen zijn vereist.

Het betreft hier onder meer aanschaf en onderhoud van vervoermiddelen en aanschaf, onderhoud en plaatsing van verkeersmiddelen benodigd bij de wegcontroles. Daarnaast worden de uitrusting van de controleurs en de meetapparatuur ten behoeve van monsternames uit dit artikel gefinancierd.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.30	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 321	1 321	1 321	1 321	1 321	
1e suppl. wet 1996		623	623	623	623	623	
Stand ontwerp-begroting 1997	2 450	1 945	1 944	1 944	1 944	1 944	1 944

c. de toelichting bij de cijfers

De verplichtingen komen vanaf 1996 tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 2,397 mln. en in 1996 f 1,930 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12.1 en 12.14.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen en eventuele overige gegevens verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	2,5	1,9	1,9
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	12,7	14,3	14,3
totale uitgaven	15,2	16,2	16,2
aantal fte's	160	160	160

Verklaring van de ontwikkelingen

De toename in apparaatsuitgaven is een gevolg van extra werkzaamheden door het nieuwe beleid op de onderwerpen Eurovignet en overbelading.

In onderstaande tabel zijn voor een viertal categorieën outputgegevens van de Rijksverkeersinspectie opgenomen.

(aantallen)	1995	1996	1997
Wet Personenvervoer/Rijtijdenwet			
Reguliere controles	4 105	4105	3 100
Taxi-onderzoeken	97	97	100
Fraude-onderzoeken	5	5	3
Quick scan	–	–	160
Vervolgonderzoeken ondernemingen	–	–	70
Oog- en ooronderzoeken	–	–	3
Voorlichting	–	–	15
Ongevallenregistratie	–	–	50
Wet Goederenvervoer over de Weg/Rijtijdenwet			
Reguliere controles	39 000	39 000	34 700
A-selecte controles	18 000	18 000	18 000
Deelmarktonderzoeken	240	240	240
Bedrijfsonderzoeken	85	85	85
Fraude-onderzoeken	3	3	3
Oog- en ooronderzoeken	–	–	5
Voorlichting	–	–	60
Ongevallenregistratie	–	–	150
Wet Vervoer Binnenvaart/Vaartijdenwet			
Reguliere controles	1 328	1328	1350
Bedrijfscontroles VTW	–	–	50
Sloopregeling	onbekend	onbekend	500
Oog- en ooronderzoeken	–	–	4
Voorlichting	–	–	50
Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen			
Over de weg			
– reguliere controles	39 000	39 000	24 700
– 0-meting	–	–	10 000
– broncontroles	–	–	450
Over het spoor			
– reguliere controles	992	–	1000
Over de binnenwateren			
– reguliere controles	200	–	500
Over de zee			
– reguliere controles schepen	1 238	1238	900
– reguliere controles containers	onbekend	onbekend	1 900
Door de lucht			
– reguliere controles	2156	2 156	2150
Meldingsplicht ongevallen	–	–	100
Oog- en ooronderzoeken	–	–	8
Voorlichting	–	–	100

Een vergelijking tussen de jaren laat de wijzigende beleidslijn zien. Voor 1997 en verdere jaren geldt onder andere: meer bedrijfsmatige activiteiten zoals Quick Scan, oog- en ooronderzoeken en meer preventie in de vorm van voorlichting en broncontroles.

Voorwaarden scheppen

03.40. Sector Stimulering Goederenvervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De middelen die in de planperiode 1997 t/m 2001 ter beschikking worden gesteld dienen ter vergroting van de marktkansen van het Nederlands bedrijfsleven in de transporten dienstensector, rekening houdend met de maatschappelijke randvoorwaarden (o.a. milieu en veiligheid) voor deze sector.

Ter ondersteuning hiervan zal het beleid ten aanzien de voorlichting, promotie en internationale samenwerking worden voortgezet.

Als gevolg van de in 1994 samen met het ministerie van Economische Zaken gehouden audit, wordt de overheidsfinanciering van de stichting Nederland Distributie Land (NDL) gecontinueerd tot 1 juli 1999.

Tevens zijn op dit artikel de middelen opgenomen ter dekking van het deel van de kosten uit het Albeda-pakket die vallen onder stimulerende en flankerende maatregelen.

Ter stimulering van de transporttechnologie worden gelden uit het Fonds Economische Structuurversterking ter beschikking gesteld. Het FES-project Kennis Infrastructuur voor de transporttechnologie is een investeringsprogramma gericht op versterking van de kennis-infrastructuur voor de transport- en distributiesector.

b. de cijfers

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.40	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		18 157	14 569	16 206	4 496	4 496	
Amendementen/N.v.W.		500					
1e suppl. wet 1996		- 1 143	- 1 140	- 263	- 1 129	- 1 129	
Nieuwe mutaties		3 842	950	700	610	400	
Stand ontwerp-begroting 1997	21 975	21 356	14 379	16 643	3 977	3 767	3 557

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 42,135 mln, in 1996 f 4,399 mln, in 1997 f 8,047 mln, in 1998 f 3,277 mln. De afwijking houdt verband met de kaseffecten van verplichtingen aangegaan tot en met 1995.

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

Verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Technische overboeking	550	300	210		
2. Schipperszorg	400	400	400	400	
Totaal	950	700	610	400	0

Toelichting nieuwe mutaties opbouw uitgaven

- ad 1. Dit betreft de overname door DGV van de RWS-bijdrage aan Nederland Distributieland en een bijdrage aan het Bureau Voorlichting Binnenvaart.
- ad 2. Dit betreft een overboeking van 03.41 ten behoeve van de structurele doorwerking van Amendement 29 (Leers) op de ontwerpbegroting 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 41.4 en 12.12.

03.41. Uitkeringen herstructurering binnenvaart*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

In het kader van de herstructurering van de binnenvaart worden uitkeringen gedaan op basis van een aantal regelingen.

Het betreft hier de EU-verordeningen 1101/89 en 1102/89 van 17 april 1989, 3690/92 van 21 december 1992, 3039/94 van 14 december 1994, de Wet Structurele Sanering Binnenvaart, de Regeling Structurele Sanering Binnenvaart en de regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart.

*b. de cijfers***Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

03.41	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		7 666	7 243	12 358	12 358	12 358	
1e suppl. wet 1996		3 600					
Nieuwe mutaties			- 400	- 400	- 400	- 400	
Stand ontwerp-begroting 1997	26 129	11 266	6 843	11 958	11 958	11 958	11 958

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen nagenoeg alle verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichting in 1995 bedraagt f 21,443 mln, in 1996 f 6,767 mln. en in 1997 f 5,175 mln.

De afwijking houdt verband met de kaseffecten van verplichtingen aangegaan tot en met 1995.

De nieuwe mutatie bij de kasuitgaven betreft een overboeking naar 03.40 vanwege de structurele doorwerking van het Amendement 29 (Leers) op de begroting 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

03.41.01 Sloopregeling sleep-, duw- en duwsleepboten

Deze sloopregeling is alleen van toepassing op duw-, en duwsleepboten met een voortstuwingsvermogen van minder dan 300 kw en op sleepboten. De regeling is gekoppeld aan de Wet Inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen (IOAZ). Ondernemers kunnen bij de Rijksverkeersinspectie een sloopuitkering aanvragen als de ondernemer gebruik maakt van de IOAZ, zijn bedrijf beëindigt en tevens zijn schip daadwerkelijk laat slopen.

03.41.02 EG-sloopregeling binnenvaart (ex verord. 1101/89)

De regeling op grond van de Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad heeft ten doel beperking van de structurele overcapaciteit door middel van op gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopacties en begeleidende maatregelen, om te voorkomen dat de bestaande overcapaciteit nog groter wordt of dat nieuwe overcapaciteit ontstaat.

Van alle eigenaren van de binnenschepen die ingevolge artikel 5 van de Raadsverordening 1101/89 een sloopaanvraag hebben ingediend, zijn de schepen gesloopt. Ter compensatie van de door de overheid voor de sloop voorgesloten bedragen worden jaarlijks heffingen opgelegd. De verplichting tot het betalen van de jaarlijkse bijdrage door de schippers eindigt als het voorgesloten bedrag is terugbetaald. Voor de tankvaart was dat in 1995 het geval. Voor de droge vaart zal dit in 1997 het geval zijn.

De solidariteitsverevening kan voorts nog leiden tot uitgaven in het kader van de structurele sanering. De solidariteitsverevening is gericht op een gelijke behandeling van binnenschepen in de betrokken lidstaten door de financiële bijdragen in alle landen gelijktijdig te laten stoppen. Een en ander ongeacht de omvang van de in een bepaald land voor de sloop geaccepteerde laadvermogen.

Elk jaar vinden er overhevelingen tussen de diverse sloopfondsen plaats om de voorwaarden voor een gelijktijdige beëindiging van de regeling te bewerkstelligen. Dit leidt jaarlijks tot een betaling aan andere sloopfondsen die afhankelijk is van de inkomsten in het kader van de herstructurering.

03.41.03 Europese sloopregeling (ex verord. 3690/92)

Sedert 1 januari 1993 kunnen ingevolge Commissieverordening 3690/92 opnieuw sloopaanvragen worden ingediend. Aan het eind van ieder kwartaal dient door de betreffende landen bij de Commissie een lijst van ingediende sloopaanvragen en een volledig overzicht van de financiële middelen te worden ingediend.

De per 1 januari 1993 ingestelde regeling leidt in 1997 tot uitgaven van ca. f 5 mln. Anders dan bij de verordening 1101/89 heeft hier geen voorfinanciering plaatsgevonden.

Voor de financiering zijn de volgende financiële middelen aangewezen:

- de speciale bijdragen in het kader van de oud-voor-nieuwregeling die sedert 1 januari 1993 worden ontvangen;
- de jaarlijkse gehalveerde bijdragen (tankvloot).

Voor de financiering van de regeling dienen de speciale bijdragen die op grond van de verordening 1101/89 worden betaald door ondernemers die een nieuw schip in de vaart brengen zonder dat daar compenserende sloop van bestaande schepen tegenover staat. Deze zgn oud-voor-nieuw regeling liep op 28 april 1994 af en is inmiddels met Raadsverordening nr. 844/94 verlengd tot 28 april 1999. Een en ander houdt in dat tot 28 april 1999 speciale bijdragen kunnen worden opgelegd. De hoogte van de jaarlijks te ontvangen gelden hangt af van een groot aantal factoren en is moeilijk in te schatten. Een en ander hangt af van nieuwbouw, economische situatie en de groei van het ladingaanbod, maar ook van het verhoudingscijfer «nieuw voor oud» (thans 1 : 1,5). Afgaande op de ontvangsten in 1994 wordt verwacht dat jaarlijks een bedrag ad circa f 2,2 mln. zal worden ontvangen.

Voorts komt vanaf 1995, respectievelijk voor deze regeling vanaf 1998, ter beschikking de gereduceerde jaarlijkse bijdrage voor de tankvaart en de droge ladingvloot. De middelen zijn echter beperkt, zodat een wachtlijst is samengesteld. Het aantal schepen op de door de Commissie samengestelde gemeenschappelijke wachtlijst is thans circa 450 stuks.

03.41.04 Europese sloopregeling (ex verordening 3039/94)

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven ten behoeve van een incidentele sloopactie verantwoord. Met bovengenoemde EU-verordening wordt uitvoering gegeven aan het besluit van 1994 het aantal «wachtende» schepen versneld te slopen. Hiertoe werd voor Nederland op ca. f 19 mln. gerekend. Alle schepen zullen in 1995 en 1996 worden gesloopt.

03.41.05 Europese sloopregeling (ex verordening 2839/95)

In het jaar 1996 zal f 3,6 mln. worden ontvangen van de EU-begroting ten behoeve van een nieuwe incidentele sloopactie. In totaal zullen ongeveer 22 schepen worden gesloopt in 1996.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.41.01 Duw- en/of sleepboten		67	141		67	141	51.2	12.12
03.41.02 EG-sloopreg. 1101/89	860			4 860	4 000	1 668	51.2	12.13
03.41.03 EG-sloopreg. 3690/92	4 327	3 100	5 034	5 512	3 100	5 034	51.2	12.13
03.41.04 EG-sloopreg. 3039/94	16 256			15 757	499		51.2	12.13
03.41.05 EG-sloopreg. 2839/95		3 600			3 600		51.2	12.13
Totaal	21 443	6 767	5 175	26 129	11 266	6 843		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma uitgaven	26,1	11,3	6,8
apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,6	0,6	0,6
totale uitgaven	26,7	11,9	7,4
aantal fte's	8,5	8,5	8,5

03.41.06 Europese sloopregeling (wijziging op 11/01/89)

In het kader van deze verordening wordt gestart met het eerste gedeelte van een internationaal gecoördineerde sloopactie, met als einddoel het slopen van maximaal 15% van de internationale vloot in een periode van 3 jaar. Ieder jaar wordt bezien hoe groot het percentage is dat in het volgend jaar moet worden gesloopt. Voor het eerste gedeelte van de sloopactie (1996) wordt verwacht dat de daarvoor bedoelde verordening in september/oktober 1996 wordt gepubliceerd. Deze regeling is gebaseerd op het huidige wachtlijstmechanisme. Verwacht wordt dat in november 1996 de toezeggingen aan de eigenaren door middel van beschikkingen zullen worden verzonden. Het Nederlandse aandeel op de gemeenschappelijke wachtlijst bedraagt ca. f 50 mln.

De totale kosten van de regeling bedragen 192 MECU, waarvan 20 MECU wordt bijgedragen door de EU, 28 MECU door het bedrijfsleven en het resterende gedeelte (144 MECU) door de lidstaten. De bijdrage van Nederland hierin zal worden berekend naar rato van de capaciteit van de actieve vloot in tonnage-equivalenten. Onduidelijkheid bestaat er nog over de voor de EU-bijdrage te hanteren verdelingsgrondslag.

De hierboven bedoelde sloopactie met als doel (maximaal) 15% reductie van de capaciteit wordt voor de jaren 1997 en 1998 verder uitgewerkt middels een revisie van de huidige verordening. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de mogelijkheid tot het inschrijven voor een bepaald percentage (tenderen). Het huidige wachtlijstmechanisme zal dan niet worden gehanteerd. Een en ander zal nog nader moeten worden uitgewerkt. De jaarlijkse bijdrage van het bedrijfsleven zal waarschijnlijk worden teruggebracht tot haar oorspronkelijke hoogte.

04 LUCHTVAARTAANGELEGENHEDEN

Algemeen

In paragraaf 3.2 van het algemeen deel van de Memorie van Toelichting op deze begroting is ingegaan op het belang van de Staat bij de Nederlandse luchtvaartsector en het vervullen van een sterke rol in het mondiale luchtvervoer. Naar aanleiding hiervan wordt door de Staat ruimte geboden voor de ontwikkeling en de groei van het vliegverkeer binnen enkele randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op: economie, veiligheid en milieu.

– *economie*

Versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart vindt onder meer plaats in internationale overlegorganen waarin de belangen (vrije luchtvaartmarkt, minimale regulering van frequenties of bestemmingen) van de Nederlandse luchtvaart worden behartigd. Dit standpunt wordt uitgedragen in bilaterale en multilaterale onderhandelingen. Van belang voor de luchtvaart zijn goed geoutilleerde luchthavens. De concurrentiepositie van luchthavens wordt voornamelijk bepaald door aspecten als bereikbaarheid en de kwaliteit van de luchthaven zelf. Om dit te bevorderen leveren de overheid en de luchtvaartsector vaak een gezamenlijke inspanning. Een voorbeeld is de uitbreiding van Schiphol, waarbij de convenantpartners gezamenlijk een verantwoorde groei van de nationale luchthaven bevorderen.

Een sterk punt van de Nederlandse luchtvaart is de combinatie van een goed uitgeruste nationale luchthaven en een sterke home-carrier. Dit punt wordt vastgehouden door het op peil houden van het KLM-aandelenbezit. Naast de nationale luchthaven Schiphol vormen ook de regionale luchthavens belangrijke schakels in het netwerk van verbindingen via de lucht.

– *veiligheid*

De zorg voor veiligheid in de luchtvaart komt tot uiting in de normstelling op dit gebied, dat steeds meer in internationaal verband plaatsvindt. Technologisch onderzoek op luchtvaartgebied vormt een basisingrediënt voor normstelling. Luchtwaardigheid van vliegtuigen, controle op vliegtuigonderhoud en veiligheidscertificering van luchtvaarterreinen zijn enkele deelverzamelingen uit het veiligheidsspectrum. Uiteraard zijn vanuit veiligheidsoptiek ook de activiteiten van het zelfstandig bestuursorgaan Luchtverkeersbeveiliging (LVB) van belang.

– *milieu*

De milieuaspecten vormen een geïntegreerd onderdeel bij de vorming en de uitvoering van het luchtvaartbeleid. Belangrijke aandachtsgebieden hierbij zijn zonering en sanering ter beperking van de door omwonenden ondervonden geluidshinder, beleid op het gebied van nachtluchten, een handhavingssysteem, onderzoek naar de omvang en de effecten van luchtverontreiniging en naar de effectiviteit van maatregelen op dit terrein en actieve medewerking aan internationale harmonisatie van de milieu-regels met betrekking tot luchthavens (in de lidstaten van de EU).

De Rijksluchtvaartdienst is verantwoordelijk voor de voorbereiding en de uitvoering van het integrale beleid ten aanzien van de burgerluchtvaart. Naast economische aspecten en veiligheidseisen vormen nadrukkelijk milieu-aspecten onderdeel van het beleid. Dit integrale beleid met betrekking tot een visie op «verantwoord vliegen» ligt ten grondslag aan de begroting van de Rijksluchtvaartdienst.

04.01. Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn alle verplichtingen en uitgaven geraamd voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD). De raming bestaat uit onder meer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het overig personeel;
- kosten voor werving en selectie, vorming en opleiding en kinderopvang en
- materiële uitgaven.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			37 843	37 793	37 863	38 000	38 166	
1e suppl. wet 1996			- 180	- 180	- 180	- 180	- 180	
Nieuwe mutaties			- 338	2 240	3 570	4 910	4 910	
Stand ontwerp-begroting 1997	190	40 288	37 325	39 853	41 253	42 730	42 896	42 967

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

04.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	190	40 288	37 325	39 853	41 253	42 730	42 896	42 967	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	190	39 737							39 927
1996		551	37 325						37 876
1997				39 853					39 853
1998					41 253				41 253
1999						42 730			42 730
2000							42 896		42 896
2001								42 967	42 967
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		37 843	37 793	37 863	38 000	38 166	
1e suppl. wet 1996		- 180	- 180	- 180	- 180	- 180	
Nieuwe mutaties		213	2 240	3 570	4 910	4 910	
Stand ontwerp-begroting 1997	39 927	37 876	39 853	41 253	42 730	42 896	42 967

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 in de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van 1995.

Specificatie nieuwe mutaties (x f1000)

uitgaven/verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. ICAO & dienstreizen	220	220	220	220	
2. Personele uitbreiding	2 020	3 350	4 690	4 690	
3. Extrapolatie					71
Totaal	2 240	3 570	4 910	4 910	71

- ad 1. Deze mutatie betreft een verhoging van de uitgaven door een toename van de verkoop van ICAO-documenten en een toename van het aantal dienstreizen ten laste van derden. Deze hogere uitgaven leiden tot evenredig hogere ontvangsten (zie ontvangstenartikel 04.01).
- ad 2. Met ingang van 1997 is een uitbreiding van de formatie van de Rijksluchtvaartdienst verwerkt met 17 fte's in 1997, 27 fte's 1998 en 37 fte's in latere jaren. Deze uitbreiding van de formatie hangt samen de verzwaring en de uitbreiding van het werkpakket van de Rijksluchtvaartdienst, voortvloeiende uit onder meer de groei van de luchtvaartsector en het invulling geven aan de internationalisering en integraliteit die luchtvaartsector in toenemende mate kenmerkt. Dekking voor deze uitbreiding van de formatie is gevonden binnen het geheel van de V&W-begroting.
- ad 3. De extrapolatie is de doorwerking van een mutatie uit de begroting 1996 (ABP-complex).

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***04.01.01 Ambtelijk personeel**

Op dit artikelonderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het ambtelijk personeel van de Rijksluchtvaartdienst geraamd. Deze raming is opgesteld met behulp van de rijksbreed voorgeschreven Systematiek Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

Voor de invulling van de gemiddeld 36-urige werkweek zal naar verwachting een herbezetting van 100% (13 fte) noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zullen bij eerste suppletore wet 1997 aan dit artikelonderdeel worden toegevoegd. Tevens zal dan de loonbijstelling 1996 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd.

04.01.02 Overig personeel

Op dit artikelonderdeel zijn voornamelijk uitgaven geraamd voor overig personeel, vorming en opleiding, werving en selectie en kinderopvang.

04.01.03 Materieel

Op dit artikelonderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd die bestemd zijn voor de materiële uitgaven van de Rijksluchtvaartdienst.

Daaronder valt onder meer:

- bureaunkosten (kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reprovkosten, telecommunicatie en porti);
- huisvestingskosten (zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen);
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening (zoals catering, schoonmaak, advisering, werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat) en
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en automatiseringsapparatuur.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.01.01 Ambtelijk personeel	29 900	28 555	30 281	30 090	28 555	30 281	11.11	12.14
04.01.02 Overig personeel	688	738	738	688	738	738	11.11	12.14
04.01.03 Materieel	9 700	8 032	8 834	9 149	8 583	8 834	12.1	12.4
Totaal	40 288	37 325	39 853	39 927	37 876	39 853		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

In de onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen. De realisaties en ramingen voor personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst zijn aan de hand empirische gegevens toegerekend aan drie beleidsclusters en het algemeen beheer van de Rijksluchtvaartdienst.

(uitgaven x f 1000)	1995		1996		1997	
	fte's	uitgaven	fte's	uitgaven	fte's	uitgaven
- algemeen	53	7 865	54	7 175	53	7 017
- mobiliteit	39	5 788	40	5 320	44	5 836
- veiligheid in verkeer en vervoer	29	4 304	30	3 978	33	4 369
- vervoer	148	21 970	160	21 403	171	22 641
totaal	269	39 927	284	37 876	301	39 853

Onderbouwing personele component RLD (ambtelijk personeel):

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	272,3						
gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	110 503						
gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte *		270,3	298,3	308,3	318,3	318,3	318,3
gemiddelde geraamde prijs per fte		105 641	101 511	101 861	102 359	102 808	103 103

* Geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zullen vanaf 1997 13 fte's worden toegevoegd.

04.02. Bijdrage aan KLM Luchtvaartschool (KLS)*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn de uitgaven geraamd voor de Staatsbijdrage in de opleiding van verkeersvliegers bij de KLM luchtvaartschool (KLS). De bijdrage bestaat uit de voorgerecalculeerde exploitatieverliezen. De laatste betaling zal in 1996 worden verricht. Eén en ander is geregeld in een overeenkomst tussen de Staat en KLM die is gesloten op 26 februari 1991 met een aanvulling in mei 1992.

b. de cijfers

Op dit artikel worden in 1995 en 1996 uitgaven gedaan voor respectievelijk f 3,112 en f 1,15 mln. De bijbehorende verplichtingen (f 4,262 mln) zijn aangegaan tot en met 1994.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.4.

04.03. Onderhoud en exploitatie van een vliegtuig ten behoeve van de regering en van de leden van het Koninklijk Huis*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn uitgaven geraamd voor het onderhoud en de exploitatie van een vliegtuig voor de regering en het Koninklijk Huis. Hiertoe is een contract afgesloten tussen de Staat en Martinair.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

04.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		4 677	4 677	4 677	4 677	4 677	
Stand ontwerp-begroting 1997	4 686	4 677	4 677	4 677	4 677	4 677	4 677

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 01.1.

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

In de onderstaande tabel zijn enkele doelmatigheidskengetallen opgenomen. Opgenomen is het aantal gerealiseerde en geraamde vliegreuren en het daarmee samenhangende uitgavenbedrag.

(uitgaven x f 1000)	1995		1996		1997	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
vliegreuren	241	4 686	250	4 677	260	4 677

04.05. Aanschaf van een nieuw vliegtuig ten behoeve van de regering en de leden van het Koninklijk Huis

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op 25 maart 1994 heeft de Staat een overeenkomst gesloten met Fokker Aircraft B.V. voor de aanschaf van een Fokker-70 VIP voor een bedrag van f 78,2 mln.

b. de cijfers

De verplichtingen zijn aangegaan tot en met 1994 en bedragen f 62,543 mln. De uitgaven in 1995 bedroegen f 57,543 mln. In 1996 zal na de aflevering van dit vliegtuig de laatste betaling van f 5 mln. plaatsvinden.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 74 en 12.1.

Mobiliteit

04.10. Beheer en ontwikkeling luchthavens

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De geraamde uitgaven hebben overwegend betrekking op de ontwikkeling van (luchtzijdige) infrastructuur van regionale luchthavens, bijdragen in de exploitatie van de regionale luchthavens, de aanwijzing van luchthavens en een herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaart (SBL). De directe formele en financiële betrokkenheid van het Rijk bij de (regionale) luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, alsmede het luchtvaartterrein Texel dateert uit 1955 (Wet Oprichting Naamloze Vennootschappen van 21 december 1955, Staatsblad 622). Voor het burgermedegebruik van Eindhoven Airport is dit neergelegd in de overeenkomst tussen de Staat en de Stichting Vliegveld Welschap.

De hoofdlijnen van het beleid ten aanzien van de (functies van de) regionale luchthavens zijn neergelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (Kamerstukken 1980–1981, 15 880).

De concept-nota RELUS, die thans nog onderwerp vormt van Kabinet-beraad, behelst een herijking van de financieel-bestuurlijke verhoudingen van het Rijk met de regionale luchthavens. Onlangs is gebleken dat een rendabele exploitatie van het vliegveld Beek zonder nachtvluchten onhaalbaar is. Zodra een modus is gevonden tussen dit economisch belang en het milieubelang kan de voltooiing van de beleidsnota Relus plaatsvinden. Met betrekking tot het nut en belang van de verdere groei

van de luchtvaart in Nederland op langere termijn, is eind 1995 het project Toekomstige Nationale Luchthaveninfrastructuur (TNLI) van start gegaan. Dit project vormt de voorloper van een nieuw SBL, waarvan het eerste deel naar verwachting tegen het jaar 2000 zal verschijnen.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			48 178	73 993	10 288	17 388	23 938	
1e suppl. wet 1996			750					
Nieuwe mutaties			6 908	5 172	5 290	5 440	- 7 560	
Stand ontwerp-begroting 1997	6 013	11 153	55 836	79 165	15 578	22 828	16 378	27 898

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

04.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	6 013	11 153	55 836	79 165	15 578	22 828	16 378	27 898	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	3 870	7 608							11 478
1996	393	3 545	15 150						19 088
1997			5 466	24 127					29 593
1998	1 750		8 760	3 138	12 428				26 076
1999			12 860	16 800	3 150	19 328			52 138
2000			13 010	35 100		3 500	12 378		63 988
2001			590				4 000	24 398	28 988
na 2001								3 500	3 500

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.10		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			18 228	28 593	25 426	41 838	58 538	
1e suppl. wet 1996			750					
Nieuwe mutaties			110	1 000	650	10 300	5 450	
Stand ontwerp-begroting 1997		11 478	19 088	29 593	26 076	52 138	63 988	28 988

c. de toelichting bij de cijfers

Specificatie nieuwe mutaties (x f1000)

uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Baanrenovatie Twente				850	
2. Baanoverlaging Lelystad		1 750			
3. Bijdrage Oost-westbaan Maastricht	1 500	- 3 600	14 600	19 000	
4. Instrumentarium KNMI/LVB	- 500	2 500	2 500		
5. NRA			- 6 800	- 14 400	
6. Extrapolatie					- 35 550
Totaal	1 000	650	10 300	5 450	- 35 550

Specificatie nieuwe mutaties (x f1000)

verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
3. Bijdrage Oost-westbaan Maastricht	5 172	5 290	12 240	6 840	
5. NRA			- 6 800	- 14 400	
Totaal	5 172	5 290	5 440	- 7 560	

- ad 1. In 1994 heeft Verkeer en Waterstaat een garantie afgegeven aan het Ministerie van Defensie voor de extra kosten van baanrenovatie van de vliegbasis Twente in het kader van zwaar civiel medegebruik. Voorheen betrof dit een garantieverplichting die op artikel 04.12 was geraamd. Naar verwachting zal deze verplichting in 2000 tot betaling komen. Het bedrag is binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat vrijgemaakt.
- ad 2. Oorspronkelijk was de betaling van de laatste termijn van de Rijksbijdrage in de kosten van de baanoverlaging Lelystad voor 1995 voorzien. Reeds bij tweede suppletoire begroting 1995 (Stb. 1996, nr. 78) is toegelicht dat deze betaling geen doorgang kon vinden als gevolg van een vertraging in de aanwijzingsprocedure. Voorzien is nu dat deze betaling in 1998 zal geschieden.
- ad 3. Het Kabinet heeft besloten tot een aanvullende bijdrage van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken in de aanleg van de Oost-westbaan Maastricht van in totaal f 30 mln. Een belangrijk deel van dit bedrag wordt gefinancierd uit de lagere geraamde isolatiekosten voor Maastricht (zie artikel 04.11).
- ad 4. Bij de aanleg van de Oost-westbaan Maastricht behoren faciliteiten op het gebied van luchtverkeersbeveiliging en meteorologie. Met deze mutatie worden de ramingen in overeenstemming met de geplande aanleg gebracht.
- ad 5. In afwachting van het kabinetsstandpunt blijft in de begroting 1997 voor NRA een bedrag van f 120 mln. beschikbaar. Met dit begrotingsvoorstel worden de ramingen bijgesteld tot f 10 mln. in 1999 en f 20 mln. in 2000. Het restant van de f 120 mln. valt buiten de begrotingsperiode. Onafhankelijk van het definitieve kabinetsstandpunt zullen betalingen het huidige begrotingsvoorstel waarschijnlijk niet overschrijden.
- ad 6. De afwijking in de extrapolatie betreft het aflopen van de ramingen van de bijdrage in de aanleg van de Oost-Westbaan (f 19 mln.) en het beleid inzake de infrastructuur en uitwerking van de nota RELUS (f 15,7 mln.). Het verdere verschil bestaat

voornamelijk uit de éénmalige bijdrage die voor 2000 is voorzien in de baanrenovatie Twente (f 0,85 mln.).

Bij eerste suppletore wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

04.10.01 Ontwikkeling infrastructuur luchthavens

Op dit onderdeel zijn de uitgaven geraamd voor een verantwoorde ruimtelijke en milieuhygiënische inpassing van de luchthaveninfrastructuur. De beleidsuitgangspunten en voorwaarden waarop de bijdragen in de onderstaande investeringsprojecten zijn gebaseerd, zijn in de concept-nota RELUS verwoord. Luchthavens die een functie hebben waarbij het Rijk betrokken is, komen in bepaalde gevallen in aanmerking voor een bijdrage van het Rijk.

Schematisch overzicht uitgaven Ontwikkeling infrastructuur Luchthavens

(x f 1000)	1997	1998	1999	2000	na 2000
– Maastricht Oost-westbaan	3 000	11 000	14 600	19 000	
– instrumentarium LVB/KNMI	4 500	5 000	10 500		
– baanverlenging Eelde	9 900				
– IPNR			10 000	20 000	90 000
– Lelystad		1 750			
– infrastructuur/uitwerking RELUS			9 100	15 700	
– renovatie Twente				850	
Totaal	17 400	17 750	44 200	55 550	90 000

De afronding van de aanwijzing voor de aanleg van de Oost-westbaan op **Maastricht** Aachen Airport op basis van gebruik overdag (eerste fase) is vertraagd. Volgens de huidige inzichten zal de daadwerkelijke aanleg op basis van deze dagaanwijzing, na het doorlopen van alle in dit kader mogelijke beroepsprocedures, op zijn vroegst in 1997/1998 kunnen aanvangen. Zodra het Kabinet een besluit heeft genomen over de mogelijkheden van nachtvluchten zal de aanwijzing met nachtvluchten (aanwijzing tweede fase) ter hand worden genomen.

Ten aanzien van een luchthaven bij **Rotterdam** zal het kabinet een besluit nemen omtrent het nationaal belang, zoals vastgelegd in het regeerakkoord, zodra de besluitvorming over de HSL en de uitbreiding van Schiphol onherroepelijk is geworden.

De aanwijzingsprocedure voor de baanverlenging op **Groningen** Airport Eelde zal volgens de huidige planning niet voor het jaar 1997 onherroepelijk worden. Dit betekent dat eerst vanaf dit jaar uitgaven worden verwacht.

Infrastructuur/uitvoering RELUS betreft de afkoop van toekomstige exploitatiebijdragen voor de betreffende regionale luchthavens door de Staat, althans voor luchthavens met een nationaal belang. Het beleid ten aanzien van de regionale luchthavens wordt momenteel bijgewerkt. De ramingen zoals opgenomen in de begroting 1996 blijven vooralsnog gehandhaafd.

04.10.02 Bijdrage in de exploitatie luchthavens

De raming op dit artikelonderdeel bestaat uit bijdragen in de jaarlijkse exploitatietekorten van de luchthavens Maastricht, Eelde, Twente, Texel (40%) en Eindhoven (25%). Daarnaast wordt bijgedragen aan het Ministerie van Defensie voor militaire dienstverlening (verkeersleiding) buiten de militaire openingsuren op Eindhoven en Twente Airport.

04.10.03 Kosten aanwijzing luchthavens

Op dit onderdeel zijn uitgaven geraamd voor met name milieu-effectrapportages, hoorzittingen, bestuurlijk overleg, bezwarencommissies, ter inzage leggingen, kaart- en documentatiematerialen, geluids- en veiligheidsberekeningen, juridisch advies en ondersteuning en externe adviezen. Voorzien is dat dergelijke uitgaven ook voor de luchthaven Schiphol zullen plaatsvinden.

04.10.06 Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen(SBL)

In 1995 is een start gemaakt de ontwikkeling van een integrale beleidsvisie op het Nederlands luchthavensysteem. Hiermee wordt beleidsmatig richting gegeven aan de ontwikkeling van de commerciële luchtvaart in Nederland en de luchtvaartinfrastructuur. Dit zal uitmonden in een herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Verkeer en Waterstaat werkt op dit punt samen met de Ministeries van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.10.01 Ontw.infra. luchthavens		42 850	67 670		6 000	17 400	51,1	12,4
04.10.02 Explo. luchthavens	6 518	6 805	5 907	6 809	6 514	6 269	31,3	12,4
04.10.03 Aanw. luchthavens	3 361	2 431	2 924	3 731	2 824	2 924	3	12,4
04.10.06 Struct.burgerluchtvaart	1 274	3 750	2 664	938	3 750	3 000	3	12,4
Totaal	11 153	55 836	79 165	11 478	19 088	29 593		

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De volume- en prestatiegegevens verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	19,1	29,6
apparaatsuitgaven (art. 04 01)	3,9	4,0
totale uitgaven	23,0	33,6
aantal fte's	29	30

Prestaties en effecten

In de onderstaande tabel zijn enkele doelmatigheidskengetallen opgenomen met betrekking tot de ramingen op artikelonderdeel Bijdrage in exploitatie luchthavens. Het gaat hierbij om kengetallen die betrekking hebben op de omzet en activiteiten van de regionale luchthavens.

(bedragen x f 1000)

Groningen Airport Eelde	Lasten	Baten	Kostendeckking	Bijdrage V&W	Vliegbewegingen
1995	9 445	6 185	65%	1 368	120 883
1996	8 964	5 633	62%	1 513	120 883
1997	8 964	5 633	62%	1 513	120 883

N.V. Luchtvaartterrein Texel	Lasten	Baten	Kostendeckking	Bijdrage V&W	Vliegbewegingen
1995	425	890	209%	0	28 906
1996	369	405	91%	40	29 773
1997	408	401	98%	40	30 660

N.V. Luchthaven Maastricht	Lasten	Baten	Kostendeckking	Bijdrage V&W	Vliegbewegingen
1995	22 183	16 909	76%	2 164	82 704
1996	22 928	18 272	79%	2 420	82 704
1997	24 099	19 281	80%	2 420	82 704

Twente Airport	Lasten	Baten	Kostendeckking	Bijdrage V&W	Vliegbewegingen
1995	916	596	65%	320	8 447
1996	984	697	70%	323	8 447
1997	984	697	70%	323	8 447

Stichting vliegveld Welschap	Lasten	Baten	Kostendeckking	Bijdrage V&W	Vliegbewegingen
1995	8 639	6 565	75%	628	21 768
1996	8 639	6 565	75%	706	24 048
1997	8 639	6 565	75%	706	24 048

04.11. Zonering in het kader van de luchtvaartwet

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn uitgaven geraamd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in of het amoveren van woningen rond de luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens en alle daarmee samenhangende kosten. Geluidwerende voorzieningen worden aangebracht bij woningen die daarvoor op grond van het Besluit geluidwerende voorzieningen in aanmerking komen. Het amoveren van woningen vindt plaats met het oog op de externe veiligheid rond de luchthaven Schiphol.

De uitgaven voor zonering van woningen worden gedekt uit heffingen die zijn geraamd op ontvangstenartikel 04.11 Zonering.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f1000)

04.11	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			59 390	69 240	65 645	66 045	67 245	
1e suppl. wet 1996			- 32 000	10 700	10 700	10 600		
Nieuwe mutaties			- 3 540	530	- 3 440	- 3 140	3 660	
Stand ontwerp-begroting 1997	46 344	13 610	23 850	80 470	72 905	73 505	70 905	71 405

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

04.11	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	49 526	13 610	23 850	80 470	72 905	73 505	70 905	71 405	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
WNTB	3 182								
1995	38 987	6 427							45 414
1996	1 357	7 183	18 850						27 390
1997			5 000	65 550					70 550
1998				14 920	62 905				77 825
1999					10 000	63 505			73 505
2000						10 000	60 905		70 905
2001							10 000	61 405	71 405
na 2001	6 000							10 000	16 000

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.11		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			59 390	69 240	65 645	66 045	67 245	
1e suppl. wet 1996			- 32 000	10 700	10 700	10 600		
Nieuwe mutaties				- 9 390	1 480	- 3 140	3 660	
Stand ontwerp-begroting 1997		45 414	27 390	70 550	77 825	73 505	70 905	71 405

c. de toelichting bij de cijfers

In de kolom waarin de tot en met 1994 aangegane, maar nog niet afgewikkelde, verplichtingen zijn opgenomen, geldt het volgende. Het gaat om verplichtingen die zijn aangegaan in het kader van fase 1 van de geluidsisolatie van woningen rond Schiphol. Doelstelling bij fase 1 was het bereiken van een maximaal bewoners-deelnemerspercentage. Het gaat hierbij om juridisch vastgelegde verplichtingen. Gebleken is inmiddels dat ca. 80% van de bewoners ook feitelijk deelneemt. De overige 20% zal niet tot betaling komen maar dient in juridische zin nog (met de aannemers) te worden afgewikkeld. Voor dit bedrag heeft geen uitgavenruimte te worden gereserveerd. Door middel van de regel WNTB (waarvan niet tot betaling komt) is dit verwerkt.

Specificatie nieuwe mutaties (x f1000)

uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. Sanering fase 1	1 400	2 200	3 700	10 500	
2. Vertraging Eelde/Rotterdam	- 4 920	4 920			
3. Lagere isolatiekosten Maastricht	- 5 870	- 5 640	- 6 840	- 6 840	
4. Extrapolatie					500
Totaal	- 9 390	1 480	- 3 140	3 660	500

- ad 1. Deze mutatie op de meerjarencijfers bestaat uit de terugbetalingen aan de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS). Deze terugbetalingen worden gedekt uit de geluidheffingen voor fase 1.
- ad 2. In de ramingen is een verschuiving verwerkt van f 4,92 mln van 1997 naar 1998 in verband met de uitgaven voor isolatie Eelde en Rotterdam. Deze vertraging hangt samen de procedures die onderdeel uitmaken van het besluitvormingsproces, zoals een milieu effectrapportage. Deze mutatie heeft geen effect op de verplichtingenramingen.
- ad 3. De isolatiekosten voor Maastricht zijn lager dan aanvankelijk werd geraamd. Dat komt omdat, als gevolg van praktijkervaring met het isolatieproject Schiphol, het normbedrag per woning lager uitvalt dan aanvankelijk geraamd en omdat er door aanpassing van de geluidszone minder woningen geïsoleerd worden. Voor een belangrijk deel wordt deze vrijval ingezet voor een hogere bijdrage aan de aanleg van de Oost-westbaan (artikel 04 10).
- ad 4. De hogere raming in het extrapolatiejaar houdt voornamelijk verband met een bijstelling uit hoofde van de terugbetalingen sanering fase 1.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

schematisch overzicht uitgaven (x f 1000)

posten	1996	1997	1998	1999	2000	2001	na 2001
– isolatie Schiphol fase 1	8 540						
– terugbetaling Schiphol fase 1							6 000
– terugbetaling SGIS fase 1		2 600	3 400	3 700	10 500	11 600	228 400
– isolatie Schiphol fase 2	18 000	60 700	60 700	60 600	50 000	50 000	130 000
– project en procedure kosten fase 2	500	500	500	500	500	500	1 300
– isolatie Eelde			1 300	80	80	80	1 760
– isolatie Rotterdam			4 000	300	300	300	10 100
– Maastricht heffingen luchtvaart		4 400	400	400	400	400	65 300
– Maastricht Oost-westbaan		2 000	6 000	6 000	6 000	5 400	
– ruimtelijke maatregelen	350	350	1 525	1 925	3 125	3 125	3 125
Totaal	27 390	70 550	77 825	73 505	70 905	71 405	445 985

04.11.01 Isolatiekosten Schiphol fase 1

Op dit onderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd voor aan te brengen geluidwerende voorzieningen, objectgebonden advieskosten, controlemetingen, projectmanagement (projectgebonden advieskosten, externe controle), amovering en voorlichting (inclusief bewonersbegeleiding en informatiecentra) in het kader van de eerste fase geluidsisolatie Schiphol. Deze fase wordt waarschijnlijk in 1996 afgerond. Vanaf 1996 zal voorfinanciering aan de Stichting Geluidisolatie Schiphol (SGIS) worden terugbetaald.

04.11.02 Isolatiekosten regionale luchthavens

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven voor isolatie bij de regionale luchthavens Eelde, Rotterdam en Maastricht (Noord-zuidbaan) begroot. Geraamd is dat de eerste verplichtingen hiervoor in 1997 worden vastgelegd.

04.11.03 Isolatiekosten luchthaven Maastricht

Op dit onderdeel zijn uitgaven geraamd voor de isolatie van woningen rond Maastricht (Oost-westbaan). In verband met de voorgenomen aanleg van de Oost-westbaan is met de provincie Limburg en de ministeries van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu een financieringconstructie overeengekomen voor het isolatieprogramma. De gezamenlijke bijdrage van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat is begroot op f 25,4 mln. Vanaf 1997 worden deze bedragen in tranches overgedragen aan de provincie Limburg voor de uitvoering van de isolatie.

04.11.04 Ruimtelijke maatregelen

In de periode tot het jaar 2015 worden in verband met externe veiligheid 39 woningen rond Schiphol aan de woonbestemming onttrokken.

04.11.05 Isolatiekosten Schiphol fase 2

De totale kosten voor de tweede fase geluidsisolatie Schiphol zijn geraamd op f 430 mln. Deze tweede fase is gepland in de periode 1996 t/m 2005. Een geluidheffing op tickets van vertrekkende passagiers op Schiphol in combinatie met voorfinanciering door Verkeer en Waterstaat

zal zorgen voor de financiering van de tweede fase. De voorfinanciering zal vanaf 2004 worden terugbetaald via de genoemde geluidheffing op tickets. Ter bevordering van de inzichtelijkheid van dit artikel is met ingang van 1996 een afzonderlijk artikelonderdeel voor de tweede fase geluid-isolatie opgevoerd.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.11.01 Iso Schiphol fase 1	12 166	701	2 600	44 653	8 540	2 600	72.3	12.4
04.11.02 Isolatie regio			9 320	18		4 400	72.3	12.4
04.11.03 Isolatie Maastricht			2 000			2 000	72.3	12.4
04.11.04 Ruimtelijk maatregelen		350	350		350	350	72.3	12.4
04.11.05 Iso Schiphol fase 2	1 444	22 799	66 200	743	18 500	61 200	72.3	11.10
Totaal	13 610	23 850	80 470	45 414	27 390	70 550		

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	27,4	70,6
apparatuuruitgaven (art. 04 01)	0,8	0,8
totale uitgaven	28,2	71,4
aantal fte's	6	6

Prestaties en effecten

Onderdelen 04.11.01 t/m 04.11.03 en 04.11.05

(uitgaven x f 1000)	1995		1996		1997	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
geïsoleerde c.q. te isoleren woningen						
– Schiphol fase 1*	800	44 102	40	11 000	nvt	2 757
– Schiphol fase 2	nvt	1 294	285	16 040	450	61 043
– regio's **	nvt	18	nvt	0	nvt	6 400
Totaal	800	45 414	325	27 040	450	70 200

* na 1996 uitsluitend nog terugbetalingen SIGIS.

** uitvoering beleid start in 1997.

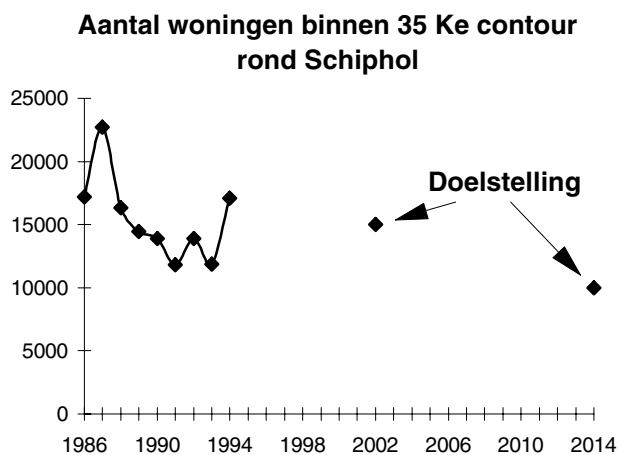
onderdeel 04.11.04

(uitgaven x f 1000)	1995		1996		1997	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
geamoveerde c.q. te amoveren woningen	nvt	nvt	1	350	1	350

Effectgegevens

Het beleid van Verkeer en Waterstaat is erop gericht om het aantal woningen rond Schiphol die blootstaan aan een geluidsbelasting groter dan 35 Ke te beperken tot 15 000 in 2002 en 10 000 in 2015.

Behalve bovenstaande producten zijn hierop van invloed: het aantal vliegtuigen, de route van een vliegtuig en het geluidsniveau van een vliegtuig. Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling van het beleid vanaf 1986 zien.



Verklaring van de ontwikkelingen

Een groot deel van de fluctuaties in bovenstaande grafiek is het gevolg van wisselend baangebruik door veranderingen in het windregime en periodiek groot baanonderhoud. De sterke toename van het aantal woningen binnen de 35Ke contour in 1995 is tijdelijk en vooral te wijten aan groot onderhoud en het geschikt maken voor zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan. Hierdoor is gedurende 9 weken intensiever gebruik gemaakt van de overige drie banen en met name de Buitenveldertbaan, waar de woningdichtheid veel groter is.

04.12. Garanties voor de aflossing en rente-betalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van de luchtvaart

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.12	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp- begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp- begroting 1997	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

04.12.01 Garantie N.V. luchthaven Schiphol 380 mln

Dit betreft de garantie van rente en aflossing voor leningen tot een bedrag van in hoofdsom f 380 mln ten behoeve van de N.V. luchthaven Schiphol.

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
- garantieplaf. per 1 jan.	67 786	52 068	38 900	30 000	25 000	20 000	15 000
- vervallen of te vervallen garanties	15 718	13 168	8 900	5 000	5 000	5 000	5 000
- uitstaand risico per 31 december	52 068	38 900	30 000	25 000	20 000	15 000	10 000

04.12.02 Garantie N.V. luchthaven Maastricht f 0,8 mln

Dit betreft de garantie voor 40% van rente en aflossing van een lening voor f 0,8 mln ten behoeve van de N.V. luchthaven Maastricht.

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
- garantieplaf. per 1 jan.	59	46	31	16			
- vervallen of te vervallen garanties	13	15	15	16			
- uitstaand risico per 31 december	46	31	16	0			

04.12.03 Garantie N.V. luchtvaartterrein Texelf 0,12 mln

Dit betreft de garantie van rente en aflossing van een lening van maximaal f 0,12 mln ten behoeve van de N.V. luchthaventerrein Texel.

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
– garantieplaf. per 1 jan.	25	16	10	5			
– vervallen of te vervallen garanties	9	6	5	5			
– uitstaand risico per 31 december	16	10	5	0			

04.12.04 Garantie Duits Nederlandse Windtunnelf 34 mln

Dit betreft de garantie van rente en aflossing van een lening van f 34 mln ten behoeve van de bouw van een lagesnelheidstunnel (DNW).

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.04	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
– garantieplaf. per 1 jan.	17 626	15 746	13 736	11 594	9 310	6 872	5 673
– vervallen of te vervallen garanties	1 880	2 010	2 142	2 284	2 438	1 199	1 281
– uitstaand risico per 31 december	15 746	13 736	11 594	9 310	6 872	5 673	4 392

04.12.05 Garantie N.V. luchthaven Twente f 0,85 mln

Aangezien betaling aan de luchthaven Twente is voorzien in 2000 is deze garantieverplichting omgezet in een reguliere verplichting en overgeboekt naar artikel 04.10 Beheer en ontwikkeling luchthavens.

04.12.06 Garantie Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum f 4,65 mln

Dit betreft de garantie tot uiterlijk 1 januari 1998 voor de wachtgeldregeling voor het personeel van de Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Geneeskundig Centrum (NLRGC), dat per 31 december 1993 in dienst was. Deze garantstelling is verleend in samenwerking met het ministerie van Defensie, ieder voor de helft, en zal worden aangesproken ingeval van faillissement. De garantie is, rekening houdend met een verwachte uitkering van 75 % van de salariskosten, opgenomen voor f 4,65 mln.

Overzicht risico-ontwikkeling (x f 1000) met betrekking tot garantieovereenkomsten van het Rijk

04.12.06	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
– garantieplaf. per 1 jan.	4650	4 650	4 650				
– vervallen of te vervallen garanties	0	0	4 650				
– uitstaand risico per 31 december	4 650	4 650	0				

Veiligheid in verkeer en vervoer

04.20. Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De op dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven zijn bestemd voor de uitvoering van toezichthoudende taken ten behoeve van handhaving van het veiligheidsniveau en de milieunormen zowel in de lucht als op luchthavens. Juridische grondslag voor deze taken is de luchtvaartwet met een verwijzing naar het Besluit delegatie bevoegdheid luchtvaartwet (Stb 1984, nr. 12). De hiermee verband houdende ontvangsten zijn op ontvangstenartikel 04.20 geraamd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			5 848	5 913	6 014	6 047	6 047	
Nieuwe mutaties			- 31	517	416	383	383	
Stand ontwerp-begroting 1997	20	6 425	5 817	6 430	6 430	6 430	6 430	6 430

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

04.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	20	6 425	5 817	6 430	6 430	6 430	6 430	6 430	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	20	6 375							6 395
1996		50	5 817						5 867
1997				6 430					6 430
1998					6 430				6 430
1999						6 430			6 430
2000							6 430		6 430
2001								6 430	6 430
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.20	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		5 848	5 913	6 014	6 047	6 047	
Nieuwe mutaties		19	517	416	383	383	
Stand ontwerp-begroting 1997	6 395	5 867	6 430	6 430	6 430	6 430	6 430

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 in de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing van de realisatie in 1995.

Specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

uitgaven/verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. Veiligheidsadviescommissie Schiphol	160	160	160	160	
2. Milieucommissies	357	256	223	223	
Totaal	517	416	383	383	

- ad 1. Deze raming betreft de kosten die worden gemaakt ten behoeve van de Veiligheids Advies Commissie Schiphol (VACS). Deze commissie is in 1995 ingesteld en zal zich bezig houden met het volgen van en rapporteren over veiligheidsaspecten rond Schiphol.
- ad 2. Met deze mutatie wordt de raming voor milieucommissie's ex. artikel 28 Luchtvaartwet geactualiseerd. In latere jaren is de mutatie lager aangezien met deze mutatie de voorheen geraamde prijseffecten worden geschrapt.

De bedragen zijn binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat vrijgemaakt. Bij eerste suppletoire wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

*d. de onderverdeling naar artikelonderdelen***04.20.01 Luchtvaartinspectie**

De op dit artikelonderdeel geraamde uitgaven betreffen de operationele kosten voor het veiligheidstoezicht dat wordt uitgevoerd door de Luchtvaartinspectie. Het gaat daarbij voornamelijk om de vliegopleidingen en het op peil houden van de vliegvaardigheid van de betrokken medewerkers. Daarnaast gaat het om een groot aantal andere uitgavenposten zoals de aanschaf en het onderhoud van geluidmeetapparatuur, het uitvoeren van meetprogramma's rond de luchthavens, de inspectie van vliegroutes, medische keuringen, proefnemingen van de eigenschappen van starten landingsbanen en de inspectie en opleiding van het brandweerpersoneel op de luchthavens.

04.20.02 Bijdragen en vergoedingen

Op dit artikelonderdeel zijn uitgaven geraamd voor de bijdragen en vergoedingen aan/voor de werkzaamheden verricht door examencommissies, milieucommissies, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en de Veiligheids Advies Commissie Schiphol.

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

In de onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen met betrekking tot de ramingen op artikelonderdeel Bijdragen en vergoedingen. Het gaat hierbij om kengetallen die inzicht geven in de opbouw van de raming op genoemd artikelonderdeel. De bedragen zijn in duizenden gulden.

04.20.02	1995		1996		1997	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
examencommissies	2	1 758	2	1 890	2	1 809
milieu commissies	10	908	16	1 286	16	1 445
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	1	1 090	1	1 070	1	1 070
veiligheids advies commissie Schiphol	1	11	1	160	1	160
incidentele bijdragen/vergoedingen	3	885				
Totaal	17	4 652	20	4 325	20	4 484

04.21. Bijdrage aan ZBO Luchtverkeersbeveiliging

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven geraamd voor het beleid ten aanzien van de Nederlandse verkeersleidingsdienstverlening. Beleidsdoelstelling is bevordering van een veilige en doelmatige afwikkeling van luchtverkeer. De voorzieningen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging worden afgemeten aan de verwachte omvang van het luchtverkeer (zgn. accommoderende benadering). De wettelijke grondslag is artikel 38 en 45 van de Wet Luchtverkeer (Staatsblad 1992, 368).

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.21	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			30 741	30 141	29 541	29 541	29 541	
Nieuwe mutaties			- 4 269					
Stand ontwerp-begroting 1997	34 068	36 395	26 472	30 141	29 541	29 541	29 541	29 541

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

04.21	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	34 068	36 395	26 472	30 141	29 541	29 541	29 541	29 541	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	34 068	500							34 568
1996		31 341	285						31 626
1997		4 554	26 187						30 741
1998				30 141					30 141
1999					29 541				29 541
2000						29 541			29 541
2001							29 541		29 541
na 2001								29 541	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.21	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		31 341	30 741	30 141	29 541	29 541	
Nieuwe mutaties		285					
Stand ontwerp-begroting 1997	34 568	31 626	30 741	30 141	29 541	29 541	29 541

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 in de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing van de realisatie in 1995.

Bij eerste suppletore wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

*d. de onderverdeling naar artikelonderdelen***04.21.04 Regionale velden**

Het beleid heeft bevordering van veilige en efficiënte afwikkeling van het luchtverkeer tot doel. De voorziene omvang van het luchtverkeer is daarbij als uitgangspunt genomen. De voorzieningen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging worden hieraan zo goed mogelijk aangepast.

04.21.05 Vrijgestelde vluchten

Krachtens aanhangsel III van de toepassingsvoorwaarden die gelden bij het vaststellen van de kostengrondslag van het en-route verkeer is een aantal categorieën vluchten vrijgesteld van betaling van de heffingen. Deze kosten komen ten laste van de Staat.

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1996	1997
programma uitgaven	31,6	30,7
apparaatsuitgaven (art. 04 01)	1,0	1,3
totale uitgaven	32,6	32,0
aantal fte's	7	10

Voorwaarden scheppen

04.30. Bijdragen aan internationale organisaties

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn geraamd de contributies aan diverse internationale organisaties zoals ICAO, ECAC, Eurocace en bijdragen aan IJsland en Denemarken. Het lidmaatschap van ICAO is geregeld bij de Conventie van Chicago in 1944. De bijdragen aan IJsland en Denemarken zijn geregeld bij de Joint Financing Agreements van 25 september 1965.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.30	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 979	1 979	1 979	1 979	1 979	
Stand ontwerp-begroting 1997	2 115	1 979	1 979	1 979	1 979	1 979	1 979

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

04.30.01 International Civil Aviation Organization (ICAO)

De ICAO is een VN-organisatie met als doelstelling realisering van mondiale afspraken met betrekking tot veiligheid en ordelijk en doelmatig verloop van de burgerluchtvaart. Bij ICAO zijn ca. 180 landen aangesloten. Daarnaast stimuleert de organisatie de ontwikkeling en de planning van toekomstige luchtverkeersleidingssystemen en waarborgt zij de rechten van de aangesloten staten. De bijdrage aan ICAO wordt voor 95% betaald ten laste van de begroting van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

04.30.02 Overige bijdragen

- European Civil Aviation Conference (ECAC)

De ECAC is een Europees samenwerkingsverband op economisch en technisch gebied dat – gericht op specifieke Europese omstandigheden en belangen – aanvullend is op ICAO.

– European Organization for Civil Aviation Electronics (Eurocae)

Eurocae is een vereniging van Europese elektronica industrieën voor de burgerluchtvaart met als doel de bevordering van internationale normalisatie van de operationele/technische specificaties van vliegtuigapparatuur.

– Vergoeding aan IJsland en Denemarken

Het betreft hier een vergoeding aan genoemde landen voor verleende diensten op het gebied van luchtverkeersbeveiliging, berichtgeving en meteorologie. De bijdragen in de Joint Financing Agreements IJsland en Denemarken zijn bijdragen in respectievelijk U.S. dollars en Deense kronen op basis van de begrotingen van de betrokken stations. Het aandeel van Nederland is evenredig aan het aantal vluchten.

– ITA, PSO etc.

Het betreft hier uitgaven uit hoofde van de contributie voor het lidmaatschap van Institut du Transport Aérien (ITA) voor publikaties en studies van vervoersontwikkelingen, de bijdrage van Nederland aan de European air law association en aan het institute of air and space law.

Voorts worden op dit artikelonderdeel de projecten verantwoord die betrekking hebben op het programma samenwerking Oost-Europa (PSO).

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.30.01 ICAO			1 333			1 333	35.4	12.4
04.30.02 Overige bijdragen			646			646	35.4	12.4
Totaal	2 115	1 979	1 979	2 115	1 979	1 979		

04.31. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn geraamd de uitgaven voor exploitatie en investeringen bij de stichting Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium (NLR). Deze bedragen vloeien voort uit de primaire verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de instandhouding van de technische wetenschappelijke infrastructuur voor de lucht- en ruimtevaart in Nederland. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in deze dan ook penvoerend. Momenteel wordt gezien welke gevolgen de ontwikkelingen rond Fokker hebben voor het NLR.

De bijdragen van andere ministeries in de exploitatiebegroting zijn geraamd op ontvangstenartikel 04.31.

Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven begroot voor onderzoeks- en adviesopdrachten aan het Nationaal lucht- en ruimtevaartgeneeskundig centrum (NLRGC). Ook is begrotingsruimte geraamd voor andere projectgebonden opdrachten met betrekking tot technisch en economisch onderzoek en naar milieu- en veiligheidsaspecten in de luchtvaart.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.31	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			60 601	60 626	61 293	61 248	61 248	
Nieuwe mutaties			- 464					
Stand ontwerp-begroting 1997	11 819	67 648	60 137	60 626	61 293	61 248	61 248	61 908

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

04.31	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	11 819	67 648	60 137	60 626	61 293	61 248	61 248	61 908	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	4 922	65 361							70 283
1996	4 632	2 287	58 637						65 556
1997	2 265		1 500	59 126					62 891
1998				1 500	59 793				61 293
1999					1 500	59 748			61 248
2000						1 500	59 748		61 248
2001							1 500	60 408	61 908
na 2001								1 500	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.31		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			65 031	62 891	61 293	61 248	61 248	
nieuwe mutaties			525					
Stand ontwerp-begroting 1997	70 283	65 556	62 891	61 293	61 248	61 248	61 908	

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 in de verplichtingen heeft betrekking op een aanpassing van de realisatie in 1995.

Bij eerste suppletore wet 1997 zal aan dit artikel een reeks worden toegevoegd in het kader van de loonbijstelling 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

04.31.01 Opdrachten NLR en NLRGC

De Staat verstrekt onderzoekopdrachten aan het NLR in de vorm van een voortschrijdend meerjarenprogramma («rolling budget»). Deze opdrachten zijn enerzijds gericht op projectgebonden onderzoeken en anderzijds op kennisontwikkeling bij het NLR die van belang is voor de beleidsvoering van Verkeer en Waterstaat. In de planperiode zal het accent sterker dan voorheen liggen op onderzoekopdrachten op het gebied van milieu en duurzame ontwikkeling, op risicoanalyse en externe veiligheid. Het streven is de expertise van het NLR breder te benutten voor beleidsadviserend en -onderbouwend onderzoek.

Aan het NLRGC worden onderzoek- en adviesopdrachten verstrekt op luchtvaartgeneeskundig gebied. Dit betreft zowel projectgebonden onderzoek als ontwikkeling van expertise.

04.31.02 Exploitatie NLR

Op dit onderdeel is geraamd de bijdrage aan het NLR in de exploitatie van het eigen spuurwerk en in de exploitatie van de Duits-Nederlandse windtunnel (DNW).

Bijdrage verschillende departementen 1997	(x f 1000)
Onderwijs Cultuur en Wetenschappen	1 680
Economische zaken	4 365
Defensie	1 000
Verkeer en Waterstaat	29 813
<hr/>	
Totaal	36 858

04.31.03 Investerings NLR en Europese transsone windtunnel

Geraamd is de subsidie aan het NLR voor investeringen in verbetering en uitbreiding van de onderzoeksfaciliteiten, gericht op het wetenschappelijk onderzoek op lucht- en ruimtevaartgebied. Daarnaast is het Nederlands aandeel in de bouw van een Europese transsone windtunnel (ETW) in dit artikelonderdeel opgenomen.

04.31.04 Onderzoeken op het gebied van de luchtvaart

Geraamd zijn uitgaven ten behoeve van dataverzameling en prognoses van zowel de vraag- als aanbodzijde in de luchtvaart. Het onderzoek omvat verkenningen naar kansen en risico's voor het Nederlandse luchtvaartproduct, met name voor «mainport Schiphol», in relatie tot structuurveranderingen in de verkeer- en vervoermarkt. Voorts wordt onderzoek opgedragen op het gebied van geluidhinder, externe veiligheid en luchtverontreiniging door de luchtvaart. Tevens gaat het om de bekendmaking van onderzoeksresultaten.

04.31.05 Onderzoeken voor het project mainport en milieu Schiphol (PMMS)

In verband met het beëindigen van het PMMS komt met ingang van de uitvoering van de begroting 1997 dit artikelonderdeel te vervallen. De activiteiten in het kader van de nazorg voor de PKB Schiphol worden geraamd op artikelonderdeel 04. De voorheen met PMMS samenhangende gelden zijn voortaan geraamd op laatst genoemd artikelonderdeel.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.31.01 Opdr.NLR/NLRGC	4 497	2 971	3 165	4 005	3 165	3 165	12.1	12.41
04.31.02 Exploitatie NLR	40 824	38 912	36 858	40 824	38 912	36 858	1.1	12.41
04.31.03 Inv.NLR en ETW	16 108	14 620	16 034	20 538	19 050	18 299	51.1	12.41
04.31.04 Onderzoek luchtvaart	5 199	3 474	4 569	3 404	4 269	4 569	12.1	12.41
04.31.05 Onderzoeken PMMS	1 020	160		1 512	160		12.1	12.41
Totaal	67 648	60 137	60 626	70 283	65 556	62 891		

05 ZEESCHEEPVAART EN MARITIEME AANGELEGENHEDEN

Missie en kerntaken

Vanuit de kennis van en de verantwoordelijkheid voor de maritieme sector is een deel van de missie en de kerntaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gericht op de zeescheepvaart.

Als missie op dit beleidsterrein en als uitgangspunt voor de beleidsontwikkeling geldt:

het, als onderdeel van het Nederlandse verkeer- en vervoerbeleid, leveren van de overheidsbijdrage aan het functioneren van de nationale en internationale zeescheepvaartsector en de binnenvaart, met name door:

- de versterking van de concurrentiekracht van de vloot onder Nederlandse vlag en van de in Nederland gevestigde zeescheepvaartbedrijven,
- de versterking van de rol van de zeescheepvaart in de transport- en distributiefunctie van Nederland,
- de versterking van de positie van de Nederlandse zeehavens door het optimaliseren van de scheepvaartafwikkeling en
- het zorgdragen voor een maatschappelijk geaccepteerd niveau van veiligheid en milieuvriendelijkheid van de zeescheepvaart en de binnenvaart.

Algemeen

05.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken (DGSM).

Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het overige personeel;
- kosten voor ondermeer werving, selectie, vorming, opleiding en kinderopvang en
- materiële uitgaven.

Met betrekking tot de bij de onderdelen vermelde opbouw van de geraamde bedragen geldt het volgende. Tot de beleidskern behoren de beleidsdirecties «Maritiem Vervoer» en «Scheepvaartverkeer», alsmede de stafafdelingen. De Vaarwegmarkeringsdienst en de Scheepvaartinspectie zijn de uitvoerende diensten van DGSM.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			58 321	57 129	56 473	56 722	57 023	
1e suppl. wet 1996			- 1 461	- 1 261	- 1 261	- 1 261	- 1 261	
Nieuwe mutaties			- 65	- 33				
Stand ontwerp-begroting 1997	631	62 973	56 795	55 835	55 212	55 461	55 762	55 890

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	631	62 973	56 795	55 835	55 212	55 461	55 762	55 890	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	626	62 164							62 790
1996	5	776	56 243						57 024
1997		33	552	55 283					55 868
1998				552	54 660				55 212
1999					552	54 909			55 461
2000						552	55 210		55 762
2001							552	55 338	55 890
na 2001								552	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		58 321	57 129	56 473	56 722	57 023	
1e suppl. wet 1996		- 1 261	- 1 261	- 1 261	- 1 261	- 1 261	
Nieuwe mutaties			- 36				
Stand ontwerp-begroting 1997	62 790	57 024	55 868	55 212	55 461	55 762	55 890

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutaties in 1996 en 1997 bij de verplichtingen hebben betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995.

De afwijking ter grootte van f 0,128 mln. in de extrapolatie voor het jaar 2001 houdt verband met de doorwerking van de loonbijstelling welke in het kader van het ABP-complex in 1994 is toegekend.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

05.01.01 Ambtelijk personeel

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP). Voor de invulling van de gemiddeld 36-urige werkweek zal naar verwachting een herbezetting van circa 80% (18 fte) noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zullen bij eerste suppletore wet 1997 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd. Bij eerste suppletore wet 1997 zal eveneens de bij dit artikelonderdeel behorende loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

05.01.02 Overig personeel

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor ondermeer de kosten van het overige personeel, kinderopvang, vorming en opleiding, werving en selectie. Tot het overige personeel worden ook gerekend de leden van de Raad voor de Scheepvaart en van de Commissie Binnenvaartrampwet.

05.01.03 Materieel

Dit betreft de verplichtingen en uitgaven voor materiële zaken in verband met het functioneren van DGSM. In het kader van de reorganisatie van de facilitaire dienst is in het laatste kwartaal van 1995 begonnen met het overnemen door de (centrale) directie Facilitaire Zaken van de zorg voor huisvestings- en bureaustkosten welke verband houden met de vestiging van de beleidskern van DGSM te Rijswijk. De budgettaire consequenties van deze taakoverdracht zijn bij eerste suppletore wet 1996 verwerkt.

Ten laste van dit artikelonderdeel komen ondermeer de volgende uitgaven:

- bureaustkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reprokosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar en vanuit binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening, zoals catering, schoonmaak, advisering, werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat en
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
05.01.01 Ambtelijk personeel	50 372	47 861	46 676	50 332	47 861	46 676	11.1	12.34
05.01.02 Overig personeel	2 676	2 076	2 221	2 530	2 254	2 254	11.1	12.6
05.01.03 Materieel	9 925	6 858	6 938	9 928	6 909	6 938	12.1	12.34
Totaal	62 973	56 795	55 835	62 790	57 024	55 868		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderbouwing personele component DGSM (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gemiddelde gerealiseerd bezetting in fte		589,6					
gemiddelde gerealiseerde prijs per fte		85 366					
gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte*		562	535	523	523	523	523
gemiddelde geraamde prijs per fte		85 174	87 245	87 980	88 457	89 033	89 277

* Geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zal vanaf 1997 18 fte worden toegevoegd.

Het totaal ten behoeve van DGSM geraamde bedrag op artikel 05.01.01 voor 1997 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	formatie in fte	budget per fte	budget (x f mln.)
Beleidskern	216	97 597	21,081
Vaarwegmarkeringsdienst	155	70 709	10,960
Scheepvaartinspectie	164	89 239	14,635
totaal	535	87 245	46,676

Het totaal ten behoeve van DGSM op artikel 05.01.02 geraamde bedrag voor 1997 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Uitgavencomponent	Beleidskern	Vaarweg- markerings- dienst	Scheep- vaart- inspectie	Totaal (x f mln.)
Opleiding	1,182	0,186	0,312	1,680
Werving en selectie	0,130	0,008	0,007	0,145
Overig	0,429			0,429
totaal	1,741	0,194	0,319	2,254

Het totaal ten behoeve van DGSM op artikel 05.01.03 geraamde bedrag voor 1997 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	budget (x f mln)
Beleidskern	2,1
Vaarwegmarkeringsdienst	1,3
Scheepvaartinspectie	3,5
totaal	6,9

05.02. Informatievoorziening

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel betreft verplichtingen en uitgaven voor activiteiten welke zijn gericht op:

- het verkrijgen en behouden van een (bestuurlijke)informatievoorziening ten behoeve van een tijdige en adequate aansturing van besluitvormingsprocessen en
- het met behulp van informatietechnologie herontwerpen van zowel de primaire als de ondersteunende bedrijfsprocessen met het doel de effectiviteit, efficiency en kwaliteit daarvan te bevorderen.

Deze verplichtingen en uitgaven hebben voor het merendeel betrekking op de inrichting van de bestuurlijke informatievoorziening. Zij omvatten met name uitgaven voor de ontwikkeling, bouw en implementatie van nieuwe informatiseringstoepassingen, alsmede voor aanpassing van reeds bestaande toepassingen.

Voorts omvat dit artikel de ramingen van de exploitatie-uitgaven voor de informatie-infrastructuur en uitgaven voor de aanschaf, vervanging en onderhoud van apparatuur en (standaard) programmatuur.

Waar het de grotere toepassingsgebieden betreft, vinden de activiteiten plaats op grond van het sinds 1991 gehanteerde Informatie Strategie Plan (ISP) dat in 1995 is herijkt, en de hierbij behorende en jaarlijks bij te stellen projectenkalender.

Voor het jaar 1997 omvat de voorlopige planning onder meer de toepassingsgebieden:

- NEREUS: koppeling van beschikbare ladinginformatie met betrekking tot gevaarlijke stoffen tussen diverse autoriteiten;
- Ongevalse- en overtredingen systeem en
- beleidsinformatiesysteem Scheepvaartverkeersgegevens.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.02	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			5 342	5 171	5 171	5 371	5 571	
1e suppl. wet 1996			- 678	- 154	- 23			
Nieuwe mutaties			327					
Stand ontwerp-begroting 1997	992	7 743	4 991	5 017	5 148	5 371	5 571	5 571

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.02	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	992	7 743	4 991	5 017	5 148	5 371	5 571	5 571	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	764	6 683							7 447
1996	228	883	4 499						5 610
1997		154	492	4 525					5 171
1998		23		492	4 656				5 171
1999					492	4 879			5 371
2000						492	5 079		5 571
2001							492	5 079	5 571
na 2001								492	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		5 551	5 171	5 171	5 371	5 571	
Nieuwe mutaties		59					
Stand ontwerp-begroting 1997	7 447	5 610	5 171	5 171	5 371	5 571	5 571

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 bij de verplichtingen betreft een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.34.

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens***Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
bestuurlijke informatievoorziening (projecten)	1,6	2,3	2,0
instandhouding infrastructuur	5,9	3,3	3,2
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	1,9	1,8	1,7
totale uitgaven	9,4	7,4	6,9
aantal fte's	17,5	18	16,5

05.03. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven zijn bestemd voor beleidsvoorbereidend onderzoek van uiteenlopende aard ten behoeve van de verschillende dienstonderdelen van DGSM. Voorts komen ten laste van dit artikel evaluatie-onderzoeken.

Eenzijds hebben deze onderzoeken betrekking op economische en bedrijfskundige aspecten van het Nederlandse maritieme vervoer, mede in relatie tot de ontwikkeling, de distributiefunctie en concurrentiepositie van de zeehavens, het vestigingsbeleid en de zeevaart als onderdeel van de logistieke keten. Anderzijds hebben deze onderzoeken betrekking op nautische en (milieu-)technische veiligheid, het beleid met betrekking tot de Noordzee en de vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Jaarlijks wordt in het kader van de beleidsontwikkeling een programma van de specifiek te ondernemen activiteiten en onderzoeken vastgesteld. Onderzoeken worden door middel van afzonderlijke opdrachten (contracten) uitgevoerd. Waar mogelijk en nuttig wordt hierbij gebruik gemaakt van de expertise van het Centraal Plan Bureau (CPB) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.03	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 797	1 797	1 797	1 797	1 797	
1e suppl. wet 1996			- 257	- 266				
Nieuwe mutaties			- 220	- 81	- 18			
Stand ontwerp-begroting 1997	410	2 154	1 320	1 450	1 779	1 797	1 797	1 797

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.03	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	410	2 154	1 320	1 450	1 779	1 797	1 797	1 797	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	380	975							1 355
1996	30	913	854						1 797
1997		266	448	1 083					1 797
1998			18	367	1 412				1 797
1999					367	1 430			1 797
2000						367	1 430		1 797
2001							367	1 430	1 797
na 2001								367	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 797	1 797	1 797	1 797	1 797	
Stand ontwerp-begroting 1997	1 355	1 797	1 797	1 797	1 797	1 797	1 797

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 bij de verplichtingen betreft het saldo van een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995 en een technische mutatie in het kader van de actualisering van het verplichtingenbestand.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.30.

05.04. Voorlichtingsuitgaven*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven hebben betrekking op voorlichting als instrument van het beleid. Het betreft het beleid dat is gericht op het terugdringen van illegale (olie)lozingen, waarbij regelgeving, opsporing en handhaving de overige beleidscomponenten zijn.

Door middel van voorlichtingscampagnes, waarvan de inhoud specifiek is gericht op de te bereiken doelgroepen, zal niet alleen informatie worden verschaft maar tevens worden getracht een fundamentele mentaliteitsverandering tot stand te brengen, waardoor de norm niet meer van bovenaf wordt opgelegd maar vanuit de betrokkenen zelf komt.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.04	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		350	350	350	350	350	
Stand ontwerp-begroting 1997	116	350	350	350	350	350	350

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichtingen in 1995 bedragen f 0,109 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.34.

Mobiliteit

05.10. Verkeersregeling zeescheepvaart

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel opgenomen verplichtingen en uitgaven houden verband met de (milieu-)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de zeescheepvaartwegen van en naar de Nederlandse zeehavens en op de Noordzee.

Het aantal verkeersbewegingen van de zeescheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens bedraagt jaarlijks ruim 150 000.

DGSM is verantwoordelijk voor de beleidsmatige aspecten met betrekking tot dit artikel. Het dagelijks nautisch beheer, ondermeer bestaande uit de zorg voor de instandhouding van de voorzieningen ten behoeve van verkeersbegeleiding vanaf de wal, wordt in de regio's op basis van de algemene beleidslijnen en jaarlijkse afspraken met DGSM uitgeoefend. Hiertoe zijn voor alle regio's bestuursovereenkomsten afgesloten.

In 1997 wordt het beleid, gericht op de modernisering, verbetering en vernieuwing van de voorzieningen voortgezet.

De verantwoordelijkheid van DGSM op financieel terrein heeft in hoofdzaak betrekking op de investeringen. Deze betreffen de aanpassing en de modernisering van de verkeersbegeleidende systemen te Den Helder, in het Wadden- en Eemsgebied, in het IJmondgebied, langs de Westerschelde en haar mondingen en langs de Nieuwe Waterweg (Midlife-conversie VBS-Rotterdam).

Voorts zijn in dit artikel opgenomen de investeringsuitgaven in verband met het laatste gedeelte van de vernieuwing van wal- en boordapparatuur ten behoeve van een havennaderingssysteem, dit is gebaseerd op het Differential Global Positioning System (DGPS-HANAS). Tevens zijn in dit artikel opgenomen de investeringsuitgaven verbandhoudende met de verkeersregelende verantwoordelijkheden van DGSM in de uitvoering van de door het Kustwachtcentrum gecoördineerde activiteiten en met de sturing van de regionale RWS-directies.

De uitgaven in dit artikel hebben voorts betrekking op een continue beschikbaarheid van een bergingsvaartuig in het Noordelijk deel van het Nederlands Continentaal Plat.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			14 547	19 544	24 368	26 951	30 751	
1e suppl. wet 1996			1 129	654	800	800	800	
Nieuwe mutaties			302	701	- 1 973	- 4 051	- 4 051	
Stand ontwerp-begroting 1997	12 654	29 879	15 978	20 899	23 195	23 700	27 500	27 500

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	12 654	29 879	15 978	20 899	23 195	23 700	27 500	27 500	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	5 910	14 710							20 620
1996	6 744	11 010	8 167						25 921
1997		3 859	7 811	14 448					26 118
1998		300		6 451	16 814				23 565
1999					6 381	17 389			23 770
2000						6 311	21 259		27 570
2001							6 241	21 329	27 570
na 2001								6 171	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.10		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			24 181	25 318	22 765	22 970	26 770	
1e suppl. wet 1996			1 740	800	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 1997	20 620	25 921	26 118	23 565	23 770	27 570	27 570	

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutaties bij de verplichtingen betreffen de saldi van aanpassingen naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995 en technische mutaties in het kader van de actualisering van het verplichtingenbestand.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1995	1996	1997
Waddenzee en Eemsmondgebied	1,9	1,0	1,8
IJmond	1,8	4,1	0,4
Nieuwe Waterweg	0,9	0,0	0,0
Westerschelde	2,4	2,0	4,6
DGPS-HANAS	0,2	0,8	0,2
Kustwachtcentrum	0,0	0,4	0,6
Exploitatie nautische beheerstaken	0,4	1,0	1,9
Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO)	0,8	0,9	0,8
Bergingsvaartuig	1,4	3,6	3,7
RWS-exploitatie nautische beheerstaken	10,8	12,1	12,1
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	2,2	2,2	2,2
totale uitgaven	22,8	28,1	28,3
aantal fte's	18,5	18,5	18,5

05.11. Vaarwegmarkeringsdienst

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel opgenomen verplichtingen en uitgaven betreffen activiteiten ten behoeve van het markeren (bebakenen, beboeien ofwel «bewegwijzeren») van het vaargebied voor de scheepvaart op een zodanige wijze dat de veiligheid van de vaarwegen wordt gewaarborgd en waar nodig bevorderd.

De Vaarwegmarkeringsdienst (VMD) heeft ongeveer 4400 drijvende markeringen (boeien en tonnen), waarvan een gedeelte voor rekening van derden komt. Behalve deze drijvende bebakening worden onder markeringen begrepen vuurtorens, lichtbakens en het lichteiland Goeree. Voorts komen ten laste van dit artikel de uitgaven in verband met de openbare plaatsbepalingssystemen.

In verband met de toenemende maatschappelijke aandacht voor het milieu wordt de toepassing en invoering van alternatieve energiebronnen ter vervanging van de milieuschadelijke batterijen onverminderd

doorgezet. Daarbij is met name te denken aan zonnepaneelinstallaties, die op boeien en overige daarvoor in aanmerking komende bebakeningsobjecten worden geplaatst.

De uitvoering van deze taak geschiedt door de Vaarwegmarkeringsdienst. Behalve de 7 operationele betonningsvaartuigen beschikt deze dienst over 4 werkplaatsen en enkele depots.

Als uitvloeisel van de beslissing om de Vaarwegmarkeringsdienst (voorlopig) niet te verzelfstandigen is een plan ontwikkeld voor een verdere rationalisering van de bedrijfsvoering van deze dienst, met name voor wat betreft de varende taken en een onderzoek naar de mogelijkheden tot uitbesteding van werkplaatsactiviteiten.

Naast de hier opgenomen programma-uitgaven met betrekking tot de vaarwegmarkeringsactiviteiten moet rekening worden gehouden met de in artikel 05.01 opgenomen apparaatskosten.

Wat betreft de verwerking van de uitgaven/kosten in de door de VMD gehanteerde tarieven wordt verwezen naar de toelichting bij de ontvangsten op artikel 05.11.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.11	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			15 446	14 570	14 419	16 049	16 049	
1e suppl. wet 1996			- 940					
Nieuwe mutaties			255	- 69	- 69	- 71		
Stand ontwerp-begroting 1997	6 103	16 228	14 761	14 501	14 350	15 978	16 049	16 049

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.11	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	6 103	16 228	14 761	14 501	14 350	15 978	16 049	16 049	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	3 216	14 903							18 119
1996	990	1 112	13 204						15 306
1997	932	71	1 557	13 610					16 170
1998	938	71		891	14 140				16 040
1999	9	71			210	15 768			16 058
2000	9					210	15 839		16 058
2001	9						210	15 839	16 058
na 2001								210	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		16 246	16 170	16 040	16 058	16 058	
1e suppl. wet 1996		- 940					
Stand ontwerp-begroting 1997	18 119	15 306	16 170	16 040	16 058	16 058	16 058

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutaties bij de verplichtingen hebben betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.0 en 12.34.

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens***Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
Instandhouding drijvende en vaste markeringen	17,0	14,1	15,0
Openbare plaatsbepalingssystemen	1,1	1,2	1,2
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	14,1	13,2	12,4
totale uitgaven	32,2	28,5	28,6
aantal fte's	186	168	155

Veiligheid in verkeer en vervoer**05.20. Veiligheid en milieu***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De verplichtingen en uitgaven op dit artikel hebben betrekking op de zorg van de overheid voor de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van:

- de Nederlandse zeescheepvaart wereldwijd;
- het internationale scheepvaartverkeer en de internationale zeescheepvaart, rekening houdend met de bijzondere belangen van Nederland als kust- en havenstaat.

De geraamde bedragen zijn bestemd voor:

- het beleid ter bevordering van de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de scheepvaart onder Nederlandse vlag, hetgeen enerzijds gericht is op de constructie, inrichting en uitrusting van schepen en anderzijds op het kwantitatieve en vooral kwalitatieve niveau van de bemanningen (ca f 0,1 mln).
Ook is de zorg voor optimale leef- en werkomstandigheden aan boord een belangrijk aandachtsgebied. Hierbij zal in internationaal verband de aandacht vooral gericht zijn op de aanscherping van de veiligheidsvoorschriften en normen voor de havenstaatcontrole. Daarbij zal aan de controleresultaten meer publiciteit worden gegeven (f. 0,2 mln).
- het beleid ter bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op Nederlandse wateren die voor de zeescheepvaart openstaan (ca f 0,9 mln). In dat verband kan de implementatie van het nieuwe Beleidsplan Scheepvaartverkeer Noordzee worden genoemd, waarin wordt aangegeven hoe het verkeersinstrumentarium optimaal kan worden ingezet t.b.v. een (milieu-)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee;
- het in het kader van de wereldwijde implementatie van het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) in Koninkrijksverband invoeren van dit systeem.
- het in uitvoering nemen van het tweede Milieubeleidsplan voor de Scheepvaart (MBS) (ca f 2,9 mln). In dat kader wordt met name aandacht besteed aan de handhaving van en zo mogelijk een vergroting van de effectiviteit van het instrumentarium om illegale lozingen tegen te gaan en
- technische samenwerking met ontwikkelingslanden.

Dit artikel bevat de uitgaven op het gebied van de beleidsvoorbereiding. De uitvoering en handhaving van het veiligheids- en milieubeleid gebeurt door de Vaarwegmarkeringsdienst, de met het nautisch beheer belaste rijksdiensten en samenwerkingsverbanden en door de Scheepvaartinspectie en klassebureaus.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			4 234	4 316	4 316	4 316	4 316	
1e suppl. wet 1996			- 200					
Nieuwe mutaties			- 178	- 61	- 110			
Stand ontwerp-begroting 1997	1 016	3 775	3 856	4 255	4 206	4 316	4 316	4 316

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 016	3 775	3 856	4 255	4 206	4 316	4 316	4 316	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	890	2 641							3 531
1996	126	1 073	2 917						4 116
1997		61	829	3 426					4 316
1998			110	829	3 377				4 316
1999					829	3 487			4 316
2000						829	3 487		4 316
2001							829	3 487	4 316
na 2001								829	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.20	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		4 316	4 316	4 316	4 316	4 316	
1e suppl. wet 1996		- 200					
Stand ontwerp-begroting 1997	3 531	4 116	4 316	4 316	4 316	4 316	4 316

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutaties in 1996, 1997 en 1998 bij de verplichtingen betreffen de saldi van aanpassingen naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995 en technische mutaties in het kader van de actualisering van het verplichtingenbestand.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.34.

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens***Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma-uitgaven	3,5	4,1	4,3
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	5,3	5,3	5,3
totale uitgaven	8,8	9,4	9,6
aantal fte's	49	49	49

Effecten

Het veiligheids- en milieubeleid heeft op het gebied van beleidseffecten de volgende kwantitatieve doelstellingen (in vergelijking tot 1986):

- het terugdringen van het aantal illegale lozingen op het Continentaal Plat naar 0 in 2010,
- het terugdringen van SO₂-emissies naar 50% in special areas in 2010 en
- het reduceren van het aantal verkeersongevallen per jaar met 25% in 2000.

05.21. Scheepvaartinspectie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven houden verband met de uitvoerende taken van de Scheepvaartinspectie. Deze betreffen inspecties van koopvaardij-, visserij- en binnenvaartschepen, scheepsmetingen, examens voor zee(vis)vaartdiploma's en overige bemanningszaken.

De taken van de Scheepvaartinspectie zijn ondermeer gericht op:

- de inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag conform de vigerende regelgeving, zodat met deze schepen veilig en milieuvriendelijk aan het vervoer kan worden deelgenomen;
- het uitvoeren van circa 2300 havenstaatcontroles per jaar conform het Memorandum of Understanding inzake Port State Control;
- het identificeren, (her)meten en registreren van schepen met het oog op de afgifte van nationaliteitsverklaringen, zeebrieven en meetbrieven, alsmede het aanbrengen van brandmerken en het beheren van het rompbevrachtingsregister en
- het afnemen van examens in verband met de handhaving c.q. verhoging van het kwaliteitsniveau van bemanningen.

Naast de veranderingen in het denken over de juiste uitoefening van toezicht op de veiligheid en de rol van de classificatiebureaus daarbij, betreft een van de voornaamste ontwikkelingen bij de Scheepvaartinspectie de verdere ondersteuning van en samenwerking met de Antilliaanse Scheepvaartinspectie.

Bij de Scheepvaartinspectie blijft het streven naar efficiency centraal staan. Daarbij wordt met name aandacht besteed aan de interne bedrijfsvoering.

Op dit artikel worden de programma-uitgaven van de Scheepvaartinspectie geraamd. De apparaatsuitgaven van de Scheepvaartinspectie worden geraamd op artikel 05.01.

Wat betreft de verwerking van de uitgaven/kosten in de tarieven van de SI wordt verwezen naar de toelichting bij de ontvangsten op artikel 05.21.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.21	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 069	1 069	1 069	1 069	1 069	
1e suppl. wet 1996			400	200				
Stand ontwerp-begroting 1997	108	1 040	1 469	1 269	1 069	1 069	1 069	1 069

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.21	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	108	1 040	1 469	1 269	1 069	1 069	1 069	1 069	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	108	932							1 040
1996		108	1 361						1 469
1997			108	1 161					1 269
1998				108	961				1 069
1999					108	961			1 069
2000						108	961		1 069
2001							108	961	1 069
na 2001								108	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.21		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 069	1 069	1 069	1 069	1 069	
1e suppl. wet 1996			400	200				
Stand ontwerp-begroting 1997	1 040	1 469	1 269	1 069	1 069	1 069	1 069	1 069

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Input gegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma-uitgaven	1,0	1,5	1,3
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	18,8	19,0	18,5
totale uitgaven	19,8	20,5	19,8
aantal fte's	181	174	164

Voorwaarden scheppen

05.30. Maritieme politiek

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn geraamd:

- verplichtingen en uitgaven voor het lidmaatschap van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);
- bijdragen aan diverse nationale organisaties;
- diverse uitgaven in het kader van de ontwikkeling van het maritiem beleid, zoals bijdragen aan internationale organisaties, technische samenwerking met ontwikkelingslanden, vertalingen etc. en
- kustvaartprojecten.

Alle verplichtingen en uitgaven in dit artikel zijn gericht op de behartiging van de politieke, economische en sociale belangen van de Nederlandse maritieme sector in nationaal en internationaal verband.

In lijn met het streven naar het behoud van een eigen vloot pleit Nederland in de internationale organen voor het indammen van ladingsreservering en protectionisme.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.30	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 644	1 821	1 834	1 734	1 934	
1e suppl. wet 1996			1 154	1 140	1 129	1 189	1 129	
Nieuwe mutaties			997	- 96				
Stand ontwerp-begroting 1997	898	1 827	3 795	2 865	2 963	2 923	3 063	3 063

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.30	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	898	1 827	3 795	2 865	2 963	2 923	3 063	3 063	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	710	680							1 390
1996	175	522	2 645						3 342
1997	13	285	1 150	1 726					3 174
1998		200		1 139	1 824				3 163
1999		140			1 139	1 784			3 063
2000						1 139	1 924		3 063
2001							1 139	1 924	3 063
na 2001								1 139	

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.30	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 999	2 034	2 034	1 934	1 934	
1e suppl. wet 1996		1 343	1 140	1 129	1 129	1 129	
Stand ontwerp-begroting 1997	1 390	3 342	3 174	3 163	3 063	3 063	3 063

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutaties in 1996 en 1997 bij de verplichtingen hebben betrekking op een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
05.30.01 Bijdrage IMO			396			396	12.1	12.34
05.30.02 Algemeen	1 827	3 795	2 469	1 390	3 342	2 778	12.1	12.34
Totaal	1 827	3 795	2 865	1 390	3 342	3 174		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De kengetallen en eventuele overige gegevens van de artikelen 05.30 en 05.31 zijn samengevoegd. De toelichting is vervolgens geplaatst bij artikel 05.31.

05.31. Stimulering zeescheepvaartsector

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven betreffen het geheel van maatregelen waarmee de Nederlandse zeevaartsector wordt gestimuleerd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.31	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			12 933	16 740	19 322	19 322	19 322	
1e suppl. wet 1996			- 1 612					
Nieuwe mutaties			- 117					
Stand ontwerp-begroting 1997	20 860	65 338	11 204	16 740	19 322	19 322	19 322	19 322

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

05.31	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	20 860	65 338	11 204	16 740	19 322	19 322	19 322	19 322	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	18 004	52 487							70 491
1996	2 608	12 851	11 204						26 663
1997	248			16 740					16 988
1998					19 322				19 322
1999						19 322			19 322
2000							19 322		19 322
2001								19 322	19 322
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.31	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		21 540	16 988	19 322	19 322	19 322	
1e suppl. wet 1996		5 123					
Stand ontwerp-begroting 1997	70 491	26 663	16 988	19 322	19 322	19 322	19 322

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 bij de verplichtingen betreft het saldo van een aanpassing naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1995 en een technische mutatie in het kader van de actualisering van het verplichtingenbestand.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***05.31.01 Steunverlening zeescheepvaart**

Tot en met 1992 was de Investeringspremiereregeling Zeescheepvaart (IPZ) een belangrijk onderdeel van de steunverlening. Kenmerk van deze stimuleringsregeling was dat aan Nederlandse reders onder bepaalde voorwaarden voor investeringen in zeeschepen onder Nederlandse vlag een premie in jaarlijkse termijnen werd toegekend.

Nadien is besloten om het stimulerings-instrumentarium aan te vullen met maatregelen in de fiscale sfeer. Naast de toekenning van premies in het kader van de Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ) betrof de steun fiscale faciliteiten in de winst- en loonbelastingssfeer.

Van deze stimuleringsregelingen kunnen alleen nog afrekeningen op grond van de IPZ tot betaling komen.

In het kader van het nieuwe zeescheepvaartbeleid zijn – naast de fiscale stimulansen die in de begroting van Financiën zijn verwerkt – gelden uitgetrokken voor de verbetering van de maritieme kennis- en technologie-infrastructuur (onderwijs, onderzoek, telematica en informatisering).

05.31.02 Stimulering kennisinfrastructuur

Met de in dit artikelonderdeel geraamde verplichtingen en uitgaven wordt bijgedragen aan de instandhouding van de kennisinfrastructuur van en voor de maritieme sector, waarmee het gehele scala van onderzoek op het gebied van de zeescheepvaart wordt afgedekt.

De bijdragen zijn voorts bedoeld als ondersteuning voor onderzoek naar hoogwaardige bedrijfsmiddelen en -processen om daarmee de maritieme sector in staat te stellen de concurrentie uit landen met lagere kosten-niveaus het hoofd te bieden.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
05.31.01 Steunverlening zee-scheepvaart	63 501	6 769	11 000	68 726	22 156	11 248	41.4	12.301
05.31.02 Stimulering kennisinfrastructuur	1 837	4 435	5 740	1 765	4 507	5 740	12.1	12.301
Totaal	65 338	11 204	16 740	70 491	26 663	16 988		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen en eventuele overige gegevens verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op de artikelen 05.30 en 05.31. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

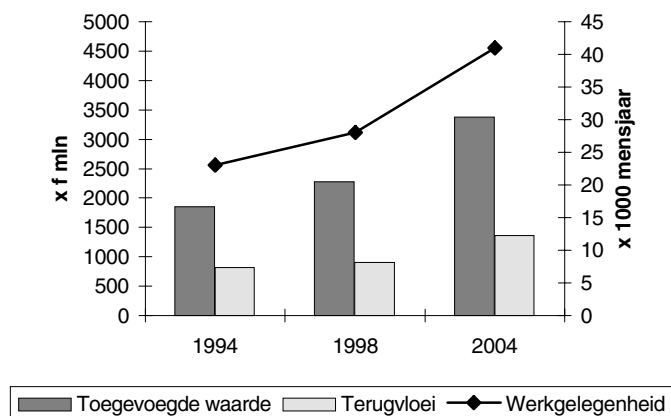
	1995	1996	1997
programma-uitgaven (05.30 en 05.31)	71,9	30,0	20,1
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	3,2	3,2	3,2
totale uitgaven	75,1	33,2	23,3
aantal fte's	29,5	29,5	29,5

Nadere onderbouwing van de uitgaven in 1997 op de artikelen 05.30 en 05.31:

Uitgavencomponent	budget (x f mln)
Contributie IMO	0,5
Subsidie ZKKN, NDL en stichting Zeemanswelzijn	1,4
Stimulering kustvaart(projecten)	0,8
Beleidsondersteunend onderzoek	0,2
Diverse kleinere uitgaven	0,2
Subtotaal artikel 05.30	3,1
NIM	4,0
MARIN	1,7
Nieuw zeescheepvaartbeleid	11,0
Termijnen WSZ/IPZ	0,3
Subtotaal artikel 05.31	17,0
totaal	20,1

Product- en effectgegevens

(1) Zeescheepvaartbeleid



Zonder het nieuwe zeescheepvaartbeleid zou in 2004 de toegevoegde waarde van de maritieme sector zijn verminderd tot een bedrag van f 1,2 mrd, de terugvloei aan sociale lasten en belastingen gedaald tot f 0,5 mrd en de werkgelegenheid teruggelopen tot 14 000 mensjaren.

(2) Vestigingsbeleid

De kwantitatieve doelstelling op het gebied van vestigingsbeleid is om 60% van de (nieuwe) maritieme bedrijven, die een (re)lokatie van hun kantoor in Europa bewerkstelligen, aan te trekken. Bestaande bedrijven moeten behouden blijven.

Per saldo betekent dit in de periode 1996–2000: twee grote Aziatische bedrijven uit de top-50 naar Nederland halen en zes bedrijven uit de top-200. De producten van Verkeer en Waterstaat bestaan uit diverse promotie- en acquisitiecampagnes waarbij nauw samengewerkt wordt met de Gemeentelijke Havenbedrijven, het Ontwikkelings Bedrijf Rotterdam (OBR) en het Commissariaat voor Buitenlandse Investigingen in Nederland (CBIN). Per 1 januari 1996 waren 681 schepen geregistreerd onder Nederlandse vlag met een gezamenlijk laadvermogen van f 3,4 mln. ton. Op basis van de meest recente gegevens zijn reeds 30 schepen ingevlagd en bestaat er van nog eens 20 schepen de verwachting dat zij op korte termijn zullen worden ingevlagd.

(3) Concurrentiebeleid

In de periode 1996–1999 wordt beoogd om in het chemicaliën- en gastransport en het non-bulktransport minimaal een groei van de ladingstroom van 3% per jaar te bereiken.

(4) Kustvaart

Het beleid ter zake van het intermodaal (zee-)vervoer, met name in de kustvaart is er op gericht om dit vervoer te doen toenemen van 4,5 miljoen ton in 1992 via 8,5 miljoen in 2000 naar 13,5 miljoen ton in 2010. Dat betekent de facto dat op een viertal kansrijke kustvaartbestemmingen 25% van het wegvervoer in 1992 naar de zeevaart wordt verschoven. Daarnaast is het beleid er op gericht om de kustvaart in staat te stellen zich evenredig met de groei van het goederenvervoer te ontwikkelen.

05.32. Zeehavenontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de bijdragen verantwoord inzake door de rijksoverheid gestimuleerde en gesteunde zeehavenprojecten in het kader van de Subsidieregeling Haveninterne Projecten. Deze vorm van medefinanciering door het Rijk vloeit voort uit de in het Regeerakkoord vastgelegde intentie ter versterking van de economische infrastructuur zoals is aangegeven in de in september 1995 uitgebrachte nota Zeehavenbeleid.

De begrotingsbedragen 1997–1999 vloeien voort uit de subsidieverlening die in 1996 heeft plaatsgehad.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.32	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	
Nieuwe mutaties				20 000	20 000			
Stand ontwerp-begroting 1997			20 000	40 000	40 000	20 000	20 000	20 000

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1996 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De nieuwe mutatie betreft de reeds in de Rijksbegroting 1996 aangekondigde verwerking van de tweede tranche van de toegekende budgetten in het kader van cluster III van de intensiveringen uit het Regeerakkoord.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1995	1996	1997
programma-uitgaven		20,0	40,0
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	1,0	1,0	1,0
totale uitgaven	1,0	21,0	41,0
aantal fte's	8	8	8

Effectgegevens

Concurrentiepositie van de havens van Rotterdam en Amsterdam in de range Hamburg-Le Havre:

	1986-1992	1993-1999
containersegment	- 4%	+ 2%
overige segmenten	- 2%	+ 1%

Zonder beleid op het gebied van zeehavenprojecten is in alle segmenten een daling van 1% te verwachten in de periode 1993-1999.

06 TELECOMMUNICATIE EN POSTZAKEN

Algemeen

Kerntaken van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (HDTP) zijn het faciliteren, beheersen en geleiden van en het scheppen van optimale voorwaarden voor de telecommunicatie- en postsector in Nederland.

Doelstelling van de HDTP is bevorderen dat de telecommunicatie- en postvoorzieningen op de maatschappelijke en economische behoeften zijn afgestemd en dat die sector zich goed kan ontplooien. Daarbij gaat het vooral om drie aandachtsvelden: zo goed en goedkoop mogelijke diensten tegen voor afnemer en aanbieder interessante tarieven, basisvoorzieningen voor iedereen en een sterk bedrijfsleven dat post- en telecommunicatievoorzieningen aanbiedt.

Hieruit volgen als hoofdtaken:

- op nationale en internationale schaal vormen van het post- en telecommunicatiebeleid van de overheid met als belangrijkste doelstelling om goede post- en telecommunicatievoorzieningen voor particulieren en bedrijfsleven te verzekeren en om Nederlandse post- en telecommunicatiebedrijven ontplooiingskansen te bieden;
- vormgeven van het frequentie- en nummerbeleid;
- opstellen van regelgeving (met als kenmerkende accenten de internationale regelgeving en verankering van de EG-regelgeving);
- vertegenwoordigen van de staat in internationale organisaties op post- en telecommunicatiegebied;
- het Nederlandse telecommunicatie- en postbedrijfsleven ondersteunen bij het zich internationaal positioneren;
- het laten functioneren van de telecommunicatie- en postvoorzieningen in buitengewone omstandigheden;
- vervullen van het aandeelhouderschap van de Staat der Nederlanden bij de Koninklijke PTT Nederland N.V.;
- het verlenen van vergunningen en machtigingen voor telecommunicatie-infrastructuren en -diensten;
- het uitoefenen van toezicht op de handhaving van exclusieve en speciale rechten en
- het bemiddelen en zonodig beslechten van geschillen tussen marktpartijen, zoals op de gebieden van tarieven en interconnectievoorwaarden.

Met ingang van 1 januari 1996 is de Directie Operationele Zaken van de HDTP, te Groningen, als agentschap gaan functioneren. Voor verdere gegevens over dit agentschap wordt verwezen naar wetsartikel 3.

06.01. Personeel en materieel Hoofddirectie Telecommunicatie en Post

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post te Den Haag. Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het overige personeel;
- kosten voor werving en selectie, vorming en opleiding en kinderopvang en
- materiële uitgaven.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		20 233	19 154	18 833	18 198	18 401	
1e suppl. wet 1996		372	98	225	215	215	
Nieuwe mutaties		- 7	1 100	900	2 400	2 400	
Stand ontwerp-begroting 1997	42 726	20 598	20 352	19 958	20 813	21 016	21 103

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1997 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichtingen in 1995 en 1996 bedragen respectievelijk f 42,966 mln. en f 20,161 mln.

specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. toezicht TND	1 100	900	2 400	2 400	
2. extrapolatie					87
totaal	1 100	900	2 400	2 400	87

- ad 1 De directie Toezicht Netwerken en Diensten (TND) verzorgt toezichthoudende taken op de telecommunicatie- en postmarkt. In eerdere begrotingsvoorbereidingen is hier al een beperkt aantal middelen en mensen in de begroting voor gereserveerd uit hoofde van de uitvoering van de OPN-richtlijnen (Open Network Provision) van de EU. De huidige mutaties betreffen een bijstelling van de raming van het materiële budget. Bij de instelling van TND is uitgegaan van een te lage raming voor materiële uitgaven.
- ad 2 Dit betreft de doorwerking van de loonbijstelling in het kader van het ABP-complex welke in 1994 is toegekend.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

06.01.01 Ambtelijk personeel

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP). De SNIP-basisuitkomsten (de kosten van aanwezig personeel) zijn aangevuld met de geraamde effecten van de invulling van de Grote Efficiency-taakstelling (GEO) in 1994.

Voor de invulling van de gemiddelde 36-urige werkweek zal naar verwachting een herbezetting van ca. 90% (4,5 fte) noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zullen bij eerste suppletore wet 1997 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd. Tevens zal dan de loonbijstelling 1996 aan het artikelonderdeel worden toegevoegd.

06.01.02 Overig personeel

Dit artikelonderdeel bevat ramingen voor ondermeer de kosten van het overig personeel, vorming en opleiding, werving en selectie en kinderopvang.

06.01.03 Materieel

Dit betreft de verplichtingen en uitgaven voor materiële zaken in verband met het functioneren van de HDTP.

Ten laste van dit artikelonderdeel komen ondermeer de volgende uitgaven:

- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reprokosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening, zoals catering, schoonmaak, advisering, werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat en
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
06.01.01 ambtelijk personeel	31 400	11 740	11 905	31 476	11 790	11 905	11.11	12.6
06.01.02 overig personeel	1 288	617	620	1 310	620	620	11.11	12.6
06.01.03 materieel	10 278	7 804	7 827	9 940	8 188	7 827	12.1	12.6
Totaal	42 966	20 161	20 352	42 726	20 598	20 352		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderbouwing personele component HDTP (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gem. gereal. bezetting in fte	392,3						
gem. gereal. prijs per fte	80 235						
gem. geraamde begrotingssterkte in fte *)		112,5	123,5	123,5	117,5	117,5	117,5
gem. geraamde prijs per fte		104 862	96 397	97 846	99 140	100 868	101 609

*) Geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zal vanaf 1997 4,5 fte worden toegevoegd.

06.02. Bijdrage aan agentschap RDR

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen de bijdragen van het departement aan het agentschap Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR). Het betreft de éénmalige bijdrage in 1996 met betrekking tot de a-synchroniciteit van de uitgaven/ontvangsten en met betrekking tot de investeringen ten behoeve van de uitbreiding van de frequentiecapaciteit.

b. de cijfers

De verplichtingen komen tot betaling in het jaar waarin ze aangegaan zijn.

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		0					
1e suppl. wet 1996		10 000					
Stand ontwerp-begroting 1997		10 000					

c. de toelichting bij de cijfers

Voor de agentschapsbegroting van de RDR wordt verwezen naar wetsartikel 3. De betalingen via dit artikel zijn eenmalig.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel heeft geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 12.6.

Voorwaarden scheppen

06.10. Telecommunicatie en Post

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden alle uitgaven geraamd die geen output van de organisatie zijn, maar als input voor het beleidsproces dienen. Dit betreffen uitgaven op het gebied van strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek en bijdragen aan internationale organisaties.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		6 499	6 499	6 489	6 479	6 479	
1e suppl. wet 1996		- 568	- 568	- 558	- 548	- 548	
Nieuwe mutaties		26	2 200	2 200	2 200	2 200	
Stand ontwerp-begroting 1997	27 516	5 931	8 131	8 131	8 131	8 131	8 131

c. de toelichting bij de cijfers

Vanaf 1997 komen de verplichtingen tot betaling in het jaar waarin ze worden aangegaan. De verplichtingen in 1995 bedragen f 26,927 mln. en in 1996 f 5,721 mln.

specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)

verplichtingen/uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
1. strategisch beleidsonderzoek	2000	2000	2000	2000	
2. hogere bijdrage ITU	200	200	200	200	
totaal	2 200	2 200	2 200	2 200	

- ad 1 HDTP heeft een grote behoefte aan onderzoek in de turbulente omgeving van het beleidsterrein. Vooral door de snelle ontwikkelingen in de technologie en de liberalisering ontstaan geheel nieuwe vraagstukken van grote complexiteit. Daarnaast zijn er grote bewegingen in de markt gaande. Integratie van telecommunicatie, computers en media/beeld leidt tot grote verschuivingen. Voor de hierbij noodzakelijke positiebepaling van de HDTP zijn strategische studies nodig.
- ad 2 Bij najaarsnota 1995 is de contributie aan de International Telecommunication Union (ITU) verhoogd. De doorwerking van deze verhoging wordt in deze begrotingsvoorbereiding meegenomen. De uitgaven worden gedekt door het vrijvallende WMO-budget van het KNMI.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

06.10.01 Specifieke uitgaven

De uitgaven op dit artikelonderdeel bestaan uit de uitgaven voor extern onderzoek van strategische aard of ter ondersteuning van beleidsvoorbereiding. Een voorbeeld van strategisch onderzoek is een verkenning naar de economische betekenis van telecommunicatie/multimedia. Voorbeelden van beleidsvoorbereidend onderzoek zijn de omvang van de universele dienstverlening op telecommunicatiegebied en het gebruik van marktmechanismen voor de verdeling van frequenties. Deze onderzoeken dienen ter voorbereiding van wetsherzieningen en ter beïnvloeding van het EG-beleid.

In 1997 en volgende jaren zal beleidsondersteunend onderzoek worden verricht op het gebied van technologische ontwikkelingen, marktontwikkelingen in vraag en aanbod van telecommunicatie en liberaliseringsvraagstukken.

06.10.02 Bijdragen Internationale Organisaties

De HDTP betaalt contributies aan internationale organisaties waarvan de Staat der Nederlanden lid is. Het betreft de volgende organisaties:

- Conference Européenne des Administrations des Postes et des Telecommunications (CEPT) en
- European Telecommunications Standard Institute (ETSI)

Op artikel 06.10.04 worden ook contributies aan internationale organisaties verantwoord; dit betreffen uitgaven in het kader van Internationale Samenwerking. Volgens de geïntegreerde Rijksbegrotingsaanschrijving en voorschriften 1997 dienen namelijk uitgaven met betrekking tot Internationale Samenwerking (IS) afzonderlijk te worden gepresenteerd in de begroting.

06.10.03 Automatisering

De hier genoemde uitgaven in 1995 hebben betrekking op de kantoorautomatisering van HDTP te Den Haag. Bij 1e suppletoire begrotingswet 1996 is het automatiseringsbudget na 1995 overgeheveld naar het materiële artikel 06.01.03, aangezien deze uitgaven behoren tot de apparaatsuitgaven en niet tot de programmautgaven.

06.10.04 Bijdrage UPU en ITU

De HDTP betaalt contributies aan internationale organisaties waarvan de Staat der Nederlanden lid is. Het betreft de volgende organisaties:

- International Telecommunication Union (ITU) en
- Universal Postal Union (UPU)

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
06.10.01 specifieke uitgaven	15 638	1 362	3 551	16 134	1 551	3 551	12.1	12.6
06.10.02 bijdr.internati. organ.	4 715	4 359	500	4 694	4 380	500	35.4	12.6
06.10.03 automatisering	6 574			6 688			74.2	12.6
06.10.04 bijdrage UPU en ITU			4 080			4 080	35.4	12.6
Totaal	26 927	5 721	8 131	27 516	5 931	8 131		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

In onderstaand overzicht is een specificatie opgenomen van de bijdragen aan internationale organisaties.

Bijdragen Internationale Organisaties (x f 1000)

	1997
Int. Tel. Union (ITU)	3 700
Univ. Postal Union (UPU)	380
Conf. Adm. Post. Tel. (CEPT)	60
Eur. Tel. Standard Inst. (ETSI)	440
Totaal	4 580

De programma-uitgaven HDTP zijn samengesteld uit de specifieke uitgaven (onderzoek) en uit de bijdragen aan de internationale organisaties.

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven van HDTP ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

Artikel 06.10.01 Specifieke uitgaven

Het gaat bij dit artikel om financiering van uitbestede onderzoeken aan derden. Feitelijk zijn deze programma's geen output van de organisatie, maar dienen ze juist als input voor het beleidsproces. Om toch enige toerekening te laten plaatsvinden, zijn kosten van voorbereiding, begeleiding en coördinatie toegerekend (in aantal fte's) aan deze onderzoeksprogramma's. Dit is gedaan op basis van een onderzoek van eind 1994 waaruit bleek dat 4,5 manweken per Fl. 100 000,- onderzoeksbudget werd besteed. Rekening houdend met het onderzoeksbudget, het aantal werkweken en het aantal fte's betekent dit voor HDTP dat 3,6 fte kan worden toegekend op jaarbasis.

Artikel 06.10.02 Bijdragen Internationale Organisaties en Artikel 06.10.04 Bijdragen UPU en ITU

Van alle organisaties moet de input die de diverse landen leveren met elkaar worden vergeleken. Hieruit volgt een verhoudingsgetal per land van de geleverde input. Een indicatie voor de toerekening van personeel en materieel aan deze programma's bestaat uit de toerekening van 10 fte (beleidsafdeling Internationale Zaken) t.b.v. dit programma.

	1996	1997
programma uitgaven	5,9	8,1
apparaatsuitgaven (06.01)	2,1	2,2
totale uitgaven	8,1	10,4
aantal fte's	11,6	13,6

06.11. Herplaatsing aandelen KPN**a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel**

Zowel de uitgavenraming als de ontvangstenraming van de derde tranche van de aandelenverkoop KPN wordt voornamelijk op memorie gesteld, omdat nog geen concrete planning voor de verkoop van de derde tranche bestaat.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997	4 162	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	

c. de toelichting bij de cijfers

In 1995 is de laatste herplaatsing van aandelen van KPN geweest.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.11 en 12.6.

07 METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) heeft de opdracht om de meteorologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het klimaat nu en in de toekomst. Het doel van deze dienstverlening is een bijdrage te leveren aan de veiligheid van mensen en goederen en het optimaal laten functioneren van de infrastructuur van Nederland.

In het KNMI-beleid staat verbetering van de dienstverlening aan de Nederlandse samenleving centraal, waarbij wordt gezorgd voor kwalitatief hoogwaardige producten, afgestemd op de behoefte van de afnemers. Hierbij valt te denken aan de meteorologische voorlichting en dienstverlening ten behoeve van luchtvaart, scheepvaart en wegverkeer.

In samenwerking met de LVB (Luchtverkeersbeveiliging) en RWS (Rijkswaterstaat) wordt gewerkt aan de verbetering van de meteorologische dienstverlening en aan een efficiëntere bedrijfsvoering.

Het KNMI beschikt over interdisciplinaire kennis op het gebied van dynamische en fysische meteorologie en oceanografisch onderzoek. Het klimaatonderzoek dat daaruit wordt afgeleid vereist grote personele inspanningen en investeringen. De complexiteit en de hoge kosten van deze activiteiten vereisen een goede internationale samenwerking met instituten binnen Europa en wereldwijd overleg en uitwisseling van informatie.

Per 1 januari 1995 heeft het KNMI de status van agentschap gekregen. Voor verdere gegevens over de inrichting van het agentschap wordt verwezen naar de agentschapsbegroting.

Algemeen

07.01. Personeel en materieel KNMI

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die samenhangen met de voorfinanciering van de RGD voor de nieuwbouw van het KNMI en de uitgaven met betrekking tot de verhuizing.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

07.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		9 200	12 900				
Nieuwe mutaties		- 9 152	5 800				
Stand ontwerp-begroting 1997		48	18 700				

c. de toelichting bij de cijfers

Met betrekking tot de financiering van de nieuwbouw bestond reeds een afspraak dat Verkeer en Waterstaat de kosten van het project zou voorfinancieren. Gezien de vertraging in het project is deze reeks in de tijd verschoven. RGD en Verkeer en Waterstaat hebben overeenstemming bereikt over de nieuwe reeks. Het laatste deel van de voorfinanciering

door V&W vindt plaats in 1996 en 1997. In de periode 1998 – 2006 worden de voorgefinancierde bedragen terugontvangen van de RGD.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.1 en 11.1.

07.04. Bijdragen Internationale Organisaties

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De grondslagen voor de activiteiten onder dit artikelonderdeel zijn vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 28 februari 1974 (staatsblad 120/1974). De taken zijn weergegeven in art. 4.1 van het Koninklijk Besluit.

Het betreft hier met name de bijdrage aan de Wereld Meteorologische dienst (WMO). De WMO speelt een hoofdrol bij het maken en handhaven van wereldwijde afspraken inzake inzameling, uitwisseling en bewerking van meteorologische gegevens. Gestreefd wordt naar het handhaven van de «free flow of information» tussen de nationale meteorologische instituten.

De organisatie speelt in toenemende mate een rol op het gebied van het klimaat: coördinatie van klimaatwaarnemingen en het stimuleren van het onderzoek.

De bijdragen van de 160 lidstaten worden vastgesteld volgens een contributieschaal naar draagkracht, die eens in de vier jaren wordt aangepast aan die van de Verenigde Naties. Tijdens het twaalfde Congres van de WMO zijn voor de jaren 1996 tot en met 1999 de contributieschalen en het totaalbudget voor de WMO vastgesteld.

Met ingang van 1997 behoort dit artikel tot de homogene groep artikelen voor Internationale Samenwerking, zoals voorgeschreven in de geïntegreerde Rijksbegrotings-aanschrijving en voorschriften 1997.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

07.04	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 778	1 778	1 778	1 778	1 778	
Nieuwe mutaties			- 1 385	1 303	- 1 644	1 235	- 1 635	
Stand ontwerp-begroting 1997	1 275	2 902	393	3 081	134	3 013	143	143

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

07.04	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 275	2 902	393	3 081	134	3 013	143	143	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	1 275	141							1 416
1996		1 385	393						1 778
1997		1 376		202					1 578
1998				1 444	134				1 578
1999				1 435		143			1 578
2000						1 435	143		1 578
2001						1 435		143	1 578
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

07.04		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			1 778	1 778	1 778	1 778	1 778	
Nieuwe mutaties				- 200	- 200	- 200	- 200	
Stand ontwerp-begroting 1997		1 416	1 778	1 578	1 578	1 578	1 578	1 578

*c. de toelichting bij de cijfers***specificatie nieuwe mutaties (x f 1000)**

verplichtingen	1997	1998	1999	2000	2001
1. verandering ramingsysteem	1 436	- 1 511	1 368	- 1 502	
2. naar 06.10	- 200	- 200	- 200	- 200	
3. Internat. klim.org.	67	67	67	67	
totaal	1 303	- 1 644	1 235	- 1 635	

uitgaven	1997	1998	1999	2000	2001
2. naar 06.10		- 200	- 200	- 200	
totaal		- 200	- 200	- 200	

ad 1. De mutaties in de verplichtingen hebben betrekking op een gewijzigde methodiek voor het opnemen van de contributie-

- verplichtingen aan de WMO (om de twee jaar worden contributie-verplichtingen voor de komende twee jaar aangegaan)
- ad 2. Deze mutatie betreft een overboeking naar de HDTP m.b.t. verhoogde bijdrage ITU.
- ad 3. Het betreft hier het opnemen van contributie-verplichtingen in het kader van internationale klimaatoverlegorganen en op de gewijzigde WMO-begroting en bijdragepercentages.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
07.04.01 bijdrage WMO	2 902	393	2 909	1 416	1 778	1 406	35.4	11.1
07.04.02 Overige bijdragen			172			172	35.4	11.1
Totaal	2 902	393	3 081	1 416	1 778	1 578		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Specificatie WMO-begroting artikel 07.04.01 (in 1000)

	eenheid	1997
Bijdrage WMO	Sfr.	62 200
Nederlandse contributie	%	1,58
Bijdrage Nederland (1Sfr. = f 1,40)	Sfr.	983
Begroting artikel 07.04.01	Hfl.	1 376

Het hier genoemde bedrag bij de post «Begroting artikel 07.04.01» betreft de reguliere bijdrage aan het WMO. Daarnaast is er sprake van incidentele verzoeken van het WMO om een bijdrage te leveren aan speciale projecten, met name voor ontwikkelingslanden (f 30 000).

07.05. Bijdrage aan het agentschap KNMI

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel wordt de bijdrage aan het agentschap KNMI geraamd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

07.05	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		51 657	49 925	49 025	49 025	49 025	
taakstelling			- 3 500	- 4 000	- 4 500	- 5 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	51 884	51 657	46 425	45 025	44 525	44 025	44 025

c. de toelichting bij de cijfers

Het kabinet heeft besloten tot een doelmatigheidsverbetering bij het KNMI. Vanaf 1997 zal 3,5 mln., oplopend tot 5 mln. in 2001, bezuinigd worden.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 51.2 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Verplichtingen/uitgaven

	1997	1998	1999	2000
* producten	45 925	45 025	44 525	44 025
* investeringsbijdrage	500			
totaal	46 425	45 025	44 525	44 025

08 RIJKSDIENST VOOR HET WEGVERKEER

De Rijksdienst voor het Wegverkeer heeft als hoofddoelstelling het bevorderen van de verkeersveiligheid en het beperken van de schade aan het milieu door het gebruik van motorvoertuigen.

De wettelijk aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer opgedragen taken zijn grotendeels vastgelegd in de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast verricht de Rijksdienst voor het Wegverkeer taken op grond van overige wetgeving, zoals de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen, de Rijtijdenwet 1936, de Wet Ambulancevervoer en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

De hoofdtaken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zijn te verdelen over de segmenten keuring, toezicht, registratie en informatieverstrekking en kunnen als volgt worden omschreven:

- handhaving van de aan het bestaande voertuigenpark te stellen eisen;
- meewerken aan de opstelling van toelatingseisen voor nieuwe typen voertuigen en voertuigonderdelen in nationaal en Europees verband;
- op basis van verrichte keuringen daadwerkelijk toelaten van voertuigen op de weg, zowel qua type als individueel;
- verstrekken van erkenningen aan garagebedrijven;
- keuren van voertuigen en het middels steekproeven houden van toezicht op de door erkenninghouders verrichte keuringen;
- adviseren en verstrekken van informatie met betrekking tot de techniek;
- afgeven van ontheffingen voor bijzondere transporten over de Nederlandse wegen;
- registreren, beheren en verstrekken van gegevens met betrekking tot rijbewijzen, voertuigen, vaartuigen en de aansprakelijkheid hiervan en
- verstrekken van rij- en kentekenbewijzen en certificaten;

De Rijksdienst voor het Wegverkeer is per 1 juli 1996 verzelfstandigd. De taken worden vanaf deze datum uitgevoerd door het zelfstandig bestuursorgaan Dienst Wegverkeer. De voor de RDW geraamde uitgaven, verplichtingen en ontvangsten worden bij 1e supplettoire wet 1997 uit de begroting genomen. Op deze wijze is het mogelijk om de uitname uit de begroting in één keer te laten plaatsvinden op het moment dat alle hiertoe benodigde informatie beschikbaar is. In afwachting hiervan zijn de meerjarencijfers uit de begroting 1996 (nagenoeg ongewijzigd) gehandhaafd. Kortheidshalve is de toelichting per artikel zo beperkt mogelijk gehouden.

Algemeen

08.01. Personeel en materieel Rijksdienst voor het Wegverkeer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel worden alle verplichtingen en uitgaven opgenomen die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1990	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			101 292	96 018	96 565	96 277	96 724	
Nieuwe mutaties			- 2 652					
Stand ontwerp-begroting 1997	6 638	105 146	98 640	96 018	96 565	96 277	96 724	96 724

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

08.01	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1990	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	6 638	105 146	98 640	96 018	96 565	96 277	96 724	96 724	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	6 638	100 294							106 932
1996		4 852	98 640						103 492
1997				96 018					96 018
1998					96 565				96 565
1999						96 277			96 277
2000							96 724		96 724
2001								96 724	96 724
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.01		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			101 292	96 018	96 565	96 277	96 724	
1e suppl.wet 1996			2 200					
Stand ontwerp-begroting 1997	106 932	103 492	96 018	96 565	96 277	96 724	96 724	

c. de toelichting op de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde uitgaven en verplichtingen zullen bij 1e suppletoire wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e suppletoire wet 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

08.01.01 Ambtelijk personeel

De raming van de uitgaven voor ambtelijk regulier personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van de systematiek van de nieuwe integrale personeelsbegroting (SNIP). De aantallen zijn uit bijlage 1 «overzichten inzake personeelsgegevens» genomen.

08.01.02 Overig personeel

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor ondermeer de kosten van het overig ambtelijk personeel, vorming en opleiding, werving en selectie en kinderopvang.

08.01.03 Materieel

Dit betreft de verplichtingen en uitgaven voor materiële zaken in verband met het functioneren van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

De uitgaven verband houdende met de kantoorautomatisering zijn op het artikel 08.20 Informatie motorvoertuigen en rijbewijzen opgenomen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
08.01.01 ambtelijk personeel	80 783	76 460	75 949	80 606	76 460	75 949	11.11	12.14
08.01.02 overig personeel	3 374	2 715	2 716	3 442	2 715	2 716	11.11	11.1
08.01.03 materieel	20 989	19 465	17 353	22 884	24 317	17 353	12.1	12.4
Totaal	105 146	98 640	96 018	106 932	103 492	96 018		

Veiligheid in verkeer en vervoer

08.10. Keuringen en toezicht motorvoertuigen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel bevat de ramingen welke samenhangen met de keurings- en toezichhoudende taken die aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer zijn opgedragen. Deze taken vloeien onder andere voort uit de Wegenverkeerswet 1994, de Wet Personenvervoer, de Wet Ambulancevervoer en de Wet Luchtverontreiniging.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			15 774	10 344	10 344	10 344	10 344	
Nieuwe mutaties			- 7 932					
Stand ontwerp-begroting 1997	1 574	9 012	7 842	10 344	10 344	10 344	10 344	10 344

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

08.10	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	1 574	9 012	7 842	10 344	10 344	10 344	10 344	10 344	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	1 311	6 730							8 041
1996	263	2 282	7 842						10 387
1997				10 344					10 344
1998					10 344				10 344
1999						10 344			10 344
2000							10 344		10 344
2001								10 344	10 344
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.10		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			15 844	10 344	10 344	10 344	10 344	
1e suppl. wet 1996			770					
Nieuwe mutaties			- 6 227					
Stand ontwerp-begroting 1997		8 041	10 387	10 344	10 344	10 344	10 344	10 344

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft een overheveling naar de begroting van VROM in verband met de door de RGD aan te passen keuringsstations.

De voor 1997 en latere jaren geraamde uitgaven en verplichtingen zullen bij 1e suppletore wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het

budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e suppletoire wet 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

08.10.01 Keuringen

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven geraamd die verband houden met typegoedkeuringen en periodieke keuringen van motorvoertuigen.

08.10.02 Toezicht

Op dit artikel worden de aan de toezichthoudende taken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer gerelateerde uitgaven geraamd.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ	funct.
08.10.01 keuringen	6 486	4 794	6 591	5 551	6 634	6 591	12.1	12.14
08.10.02 toezicht	2 526	3 048	3 753	2 490	3 753	3 753	12.1	12.14
Totaal	9 012	7 842	10 344	8 041	10 387	10 344		

Voorwaarden scheppen

08.20. Informatie motorvoertuigen en rijbewijzen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven met betrekking tot het onderhoud van en de verstrekking van gegevens vanuit de door de Rijksdienst voor het Wegverkeer beheerde registers geraamd.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			69 530	36 101	36 101	36 101	36 101	
Nieuwe mutaties			- 34 060	6 147	6 097	6 097	6 097	
Stand ontwerp-begroting 1997	23 569	27 335	35 470	42 248	42 198	42 198	42 198	42 198

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

08.20	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	23 569	27 335	35 470	42 248	42 198	42 198	42 198	42 198	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	22 775	15 960							38 735
1996	794	11 375	35 470						47 639
1997				42 248					42 248
1998					42 198				42 198
1999						42 198			42 198
2000							42 198		42 198
2001								42 198	42 198
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.20	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		42 839	42 248	42 198	42 198	42 198	
Nieuwe mutaties		4 800					
Stand ontwerp-begroting 1997	38 735	47 639	42 248	42 198	42 198	42 198	42 198

c. de toelichting bij de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde uitgaven en verplichtingen zullen bij 1e supplettoire wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e supplettoire wet 1996.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***08.20.01 Operationele kosten registers**

Ten laste van dit artikelonderdeel komen de aan het beheer en onderhoud van de registers alsmede aan het verstrekken van gegevens uit deze registers gerelateerde uitgaven.

08.20.02 Overige uitgaven

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven voor adresmutatiediensten alsmede aanschaf en onderhoud van overige apparatuur geraamd.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
08.20.01 operationele kosten	26 684	34 844	41 622	37 748	47 013	41 622	12.1	12.14
08.20.02 overige uitgaven	651	626	626	987	626	626	74.2	12.14
Totaal	27 335	35 470	42 248	38 735	47 639	42 248		

08.21. Afgifte documenten door de Rijksdienst voor het Wegverkeer en Postkantoren BV

a. het te voeren beleid en de grondslag voor het artikel

Op het onderhavige artikel worden de uitgaven verantwoord welke samenhangen met de vervaardiging en afgifte van documenten.

b. de cijfers

Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.21	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1990	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			47 839	69 079	69 079	69 079	69 079	
Nieuwe mutaties			- 12 772					
Stand ontwerp-begroting 1997	93 389	5 867	35 067	69 079	69 079	69 079	69 079	69 079

Relatie verplichtingen en uitgaven (x f 1000)

08.21	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	
Verplichtingen stand ontwerp-begroting 1997	93 389	5 867	35 067	69 079	69 079	69 079	69 079	69 079	Uitgaven stand ontwerp-begroting 1997
1995	55 526	5 867							61 393
1996	37 863		35 067						72 930
1997				69 079					69 079
1998					69 079				69 079
1999						69 079			69 079
2000							69 079		69 079
2001								69 079	69 079
na 2001									

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.21	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		72 930	69 079	69 079	69 079	69 079	
Stand ontwerp-begroting 1997	61 393	72 930	69 079	69 079	69 079	69 079	69 079

c. de toelichting bij de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde uitgaven en verplichtingen zullen bij 1e suppletoire wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e suppletoire wet 1996.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***08.21.01 Afgifte documenten door de Rijksdienst voor het Wegverkeer**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven met betrekking tot de door de Rijksdienst voor het Wegverkeer te vervaardigen en af te geven documenten geraamd.

08.21.02 Afgifte documenten via Postkantoren BV

Van de door de Rijksdienst voor het Wegverkeer af te geven documenten wordt een deel via de loketten van de postkantoren aan betrokkenen verstrekt. Postkantoren BV ontvangt voor deze dienstverlening zowel een vaste vergoeding als een vergoeding per handeling. Op dit artikelonderdeel worden de bedragen geraamd welke aan Postkantoren BV dienen te worden betaald.

08.21.03 Overige documenten

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven geraamd van de overige door de Rijksdienst voor het Wegverkeer te vervaardigen en te verstrekken documenten.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1995	1996	1997	1995	1996	1997	econ.	funct.
08.21.01 afgifte doc. rdw	3 876	13 304	13 511	10 393	15 061	13 511	12.1	12.14
08.21.02 afgifte doc. postkantoren	1 373	20 749	54 554	50 424	56 855	54 554	12.1	12.14
08.21.03 overige doc	618	1 014	1 014	576	1 014	1 014	12.1	12.14
Totaal	5 867	35 067	69 079	61 393	72 930	69 079		

TOELICHTING BIJ WETSARTIKEL 2 (ONTVANGSTEN)

01 ALGEMENE DEPARTEMENTALE AANGELEGENHEDEN

Algemeen

01.01. Personeel en materieel Centrale Diensten

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op ambtelijk personeel en overige personele aangelegenheden. Ook worden op dit artikel de geraamde ontvangsten verantwoord, welke verband houden met de materiële uitgaven van de Centrale Diensten.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		958	708	708	708	708	
Stand ontwerp-begroting 1997	6 613	958	708	708	708	708	708

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

01.01.01 Ambtelijk personeel

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geboekt met betrekking tot het ambtelijk personeel van de Centrale Diensten.

01.01.02 Overige personeelsovervangsten

Op dit artikelonderdeel werden t/m 1995 restituties van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) verantwoord.

Deze ontvangsten worden met ingang van 1996 verantwoord op artikelonderdeel 01.01.01.

01.01.03 Materieel

Ten gunste van dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geboekt die betrekking hebben op de opbrengsten wegens doorberekening van geleverde (voorlichtings-)materialen.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
01.01.01 Ambtelijk Personeel	89	69	69	07.1	12.34
01.01.02 Ov. personeelsoverv.	4 997			07.1	12.34
01.01.03 Materieel	1 527	889	639	16.1	12.34
Totaal	6 613	958	708		

01.10. Ruimtevaartactiviteiten

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Bij de jaarlijkse afrekening door de verschillende ruimtevaartorganisaties worden eventuele budgetoverschotten uit voorgaande jaren, in mindering gebracht op de bijdragen voor het komende jaar. Deze verminderingen worden in de begroting niet gesaldeerd opgenomen onder het uitgaven artikel, maar als middelen verantwoord. Verder worden op dit artikel de terugbetalingen opgenomen van voorfinanciering door Verkeer en Waterstaat aan andere departementen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		2 000	2 000	2 500	3 000	3 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	4 593	2 000	2 000	2 500	3 000	3 000	3 000

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 39.4 en 11.1

01.15. Bijdragen ten laste van het Fonds Economische Structuurversterking

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Ten gunste van dit artikel worden alle bijdragen vanuit het Fonds Economische Structuurversterking verantwoord.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

01.15	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		34 640	26 560	18 280	570		
1e suppl. wet 1996		3 853		866			
Stand ontwerp-begroting 1997	30 231	38 493	26 560	19 146	570		

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie zijn respectievelijk 08 en 12.9.

02 RIJKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN

Algemeen

02.01. Personeel en materieel Rijkswaterstaat

a. *het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd die gerelateerd zijn aan de personele en materiële uitgaven van Rijkswaterstaat.

b. *de cijfers*

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		23 937	22 647	22 647	22 647	22 647	
1e suppl. wet 1996		7 371	7 133	7 019	7 000	7 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	33 834	31 308	29 780	29 666	29 647	29 647	29 647

d. *de onderverdeling in artikelonderdelen*

02.01.01 Ontvangsten ambtelijk personeel

De geraamde ontvangsten zijn conform de afspraken met derden dat bepaalde personele kosten geheel of gedeeltelijk zullen worden terugbetaald.

Het betreft onder meer taken op het gebied van verkeersbegeleiding op de Westerschelde.

De voorheen voor advieswerk genoten zogenoemde Demp-ontvangsten zijn vanaf 1996 overgeboekt naar de begroting van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

02.01.02 Ontvangsten overig personeel

Voorheen werden op dit artikelonderdeel de ABP-ontvangsten voor sociale premies voor langdurig zieken verantwoord. Deze ontvangsten worden vanaf 1996 op onderdeel 02.01.01 verantwoord.

02.01.03 Materieel

De geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op de opbrengsten uit de verkoop van (repro)grafische producten, zoals drukwerk, kaarten en tekeningen.

Voorts worden op dit artikelonderdeel ontvangsten van incidentele aard verantwoord, waarvoor vanwege het incidentele karakter geen afzonderlijk ontvangstenartikel in de begroting is opgenomen. Ook wordt hier de materiële component verantwoord van de zogenoemde «Support»-inkomsten.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.01.01 Act. regulier personeel	20 011	19 513	18 745	07.1	12.34
02.01.02 Ov. ontv. personeel	3 209	1 000	1 000	07.1	12.34
02.01.03 Materieel	10 614	10 795	10 035	16.1	12.9
Totaal	33 834	31 308	29 780		

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Binnen dit artikel kunnen onder de niet-belastingontvangsten de volgende categorieën van ontvangsten worden genoemd:

1. verkoop van (repro)grafische produkten, zoals drukwerk, kaarten en tekeningen;
2. terugbetaling van gemaakte kosten (bijv. energiekosten die als hoofdbewoner zijn betaald, worden doorbelast aan medebewoners);
3. ontvangsten van incidentele aard, waarvoor vanwege het incidentele karakter geen afzonderlijk ontvangsten artikel in de begroting is opgenomen;
4. de materiële component van de zgn. «Support»-inkomsten.

Een relatief klein deel van de onder punt 1 en 4 genoemde opbrengst-categorieën wordt gegenereerd via de toepassing van een tarief. Daarbij kunnen de volgende aspecten vermeld worden:

- volgens de Comptabiliteitswet 1976 vindt verrekening plaats van de ten laste van de dienst gemaakte kosten of verrichte uitgaven in het kader van werken voor tweeden of derden;
- uitgangspunt bij de tariefstelling is een kostendekkende vergoeding conform de Tarieven Handleiding van het Ministerie van Financiën;
- behoudens een eventuele actualisatie van de genoemde Tarieven Handleiding zijn er thans geen wijzigingen in tariefstelling te melden/verwachten.

02.02. Zuiderzeesteunwet en uitkeringen aan ex-werknemers van de Maatschappij Overijsselsche Kanalen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de aflossingen van voorschotten en rente-dragende voorschotten ten behoeve van de kredietverlening ingevolge artikel 7 van de Zuiderzeesteunwet 1925 (Staatsblad 290) geboekt, alsmede de aflossing van voorschotten in verband met de uitkeringen van toeslagen, als bedoeld in artikel 6 van de Zuiderzeesteunwet 1925.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997	0	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 86.1 en 06.30.

02.03. Specifieke ontvangsten Rijkswaterstaat

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden specifieke ontvangsten van Rijkswaterstaat verantwoord. Thans betreft dit alleen de ontvangst van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest-Nederland.

De leidingleggers betalen jaarlijks in de door hen betaalde tarieven naast een tariefsbestanddeel, gebaseerd op de lopende kosten van de Stichting, een bestanddeel gebaseerd op de eenmalige kosten. De Stichting draagt dit laatste bestanddeel af aan het Rijk, dat de activa van de Stichting heeft gefinancierd.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
1e suppl. wet 1996		1 130					
Stand ontwerp-begroting 1997	3 575	4 130	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 28.3 en 12.5.

Waterkeren

02.12. Onderhoud waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op basis van een met de gemeente Rotterdam gesloten overeenkomst levert Rotterdam jaarlijks een bijdrage aan dit artikel ten behoeve van de zandsuppleties in Hoek van Holland.

Voorts worden op dit artikel bijdragen van derden verantwoord voor diverse kleine werkzaamheden die worden «meegenomen» bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden.

In al deze gevallen is er sprake van inkomsten die staan tegenover uitgaven op het overeenkomstige onderhoudsartikel.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.12	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		170	170	170	170	170	
1e suppl. wet 1996		205	95				
Stand ontwerp-begroting 1997	1 151	375	265	170	170	170	170

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.32.

02.14. Onderzoek waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De inkomsten op dit artikel betreffen incidentele ontvangsten van derden ten behoeve van beleidsvoorbereidend onderzoek op het gebied van waterkeringen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.14	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
1e suppl. wet 1996		8					
Stand ontwerp-begroting 1997	67	8					

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.32.

02.15. Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Ten gunste van dit artikel komen de bijdragen van de betrokken waterschappen, van de gemeente Rotterdam en van de provincie Zuid-Holland voor de realisering van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.15	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		10 063	9 683				
1e suppl. wet 1996		600	317				
Stand ontwerp-begroting 1997	10 663	10 663	10 000				

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikelonderdeel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 76 en 12.72.

02.16. Primaire waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel werden de met de aanleg van primaire waterkeringen gerelateerde inkomsten verantwoord. Thans worden deze inkomsten verantwoord op het ontvangstenartikel 02.24.

b. de cijfers

De gerealiseerde ontvangsten waren in 1995 f 0,606 mln. Er worden geen ontvangsten meer verwacht.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 63.31 en 12.72.

02.17. Cultuurtechnische werken IJsselmeerpolders

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden ontvangsten verantwoord van de verkoop van diverse oogstproducten uit de exploitatie van het grootlandbouwbedrijf in Flevoland en in het Lauwersmeergebied.

Per 1 januari 1997 is de Heroverweging RIJP in principe afgerond. In 1997 zullen nog ontvangsten binnenkomen als gevolg van de afwikkeling van de verkoop van oogstproducten uit 1996.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.17	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		17 306	10 000				
1e suppl. wet 1996		3 750					
Nieuwe mutaties		- 1 875					
Stand ontwerp-begroting 1997	30 570	19 181	10 000				

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 betreft een overboeking van ontvangsten voor het drainage executive management project (DEMP) naar het artikel 02.38 Herstel Watersystemen.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 07.1 en 10.5.

02.18. Bouwkundige werken IJsselmeerpolders

a. de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden ontvangsten geraamd als gevolg van werkzaamheden aan bouwkundige en civieltechnische projecten in de woonkernen Almere en Zeewolde.

b. de cijfers

De gerealiseerde ontvangsten waren in 1995 f 0,167 mln. Er worden geen ontvangsten meer verwacht.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 10.5.

02.19. Sociaal-economische ontwikkeling IJsselmeerpolders

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De werkzaamheden betreffen het stimuleren van de vestiging van personen, bedrijven en instellingen, het uitoefenen van het bijzonder domeinbeheer en het uitvoeren van landmeetkundige werkzaamheden. De opbrengsten betreffen in hoofdzaak verkopen van gronden in de stedelijke gebieden van Almere en Zeewolde, van agrarische objecten in landelijk gebied, alsmede de opbrengsten van pachten en erfpachten.

Per 1 januari 1997 is de Heroverweging RIJP in principe afgerond. In 1997 zal echter nog sprake zijn van financiële afwikkeling van de verkoop van gronden uit 1996 en derhalve van ontvangsten.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.19	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		29 621	9 850				
1e suppl. wet 1996		69 464					
Stand ontwerp-begroting 1997	69 559	99 085	9 850				

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 48.0 en 10.5.

02.23. Specifieke ontvangsten waterkeringen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel betreft ontvangsten, die bestaan uit:

- inkomsten die een relatie hebben met de ontwikkeling van leidraden voor de aanleg van waterkeringen, zoals de opbrengsten uit verkoop van deze leidraden en andere boekwerken en
- inkomsten die betrekking hebben op de afspraak met de Unie van Waterschappen dat waterkerende waterschappen een bijdrage leveren in de kosten van onderzoeken die dienen ter onderbouwing van leidraden voor beheer en onderhoud van waterkeringen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.23	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		500	500	500	500	500	
1e suppl. wet 1996		15	7	5			
Stand ontwerp-begroting 1997	831	515	507	505	500	500	500

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 63.31 en 12.72.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens en de tarieven

De inkomsten op dit artikel vloeien voort uit een samenwerkingsovereenkomst tussen de Unie van Waterschappen en de Dienst Weg en Waterbouw ten behoeve van het gezamenlijk opstarten van onderzoeksprojecten. De financiering vindt daarbij in principe op 50/50%-basis plaats.

02.24. Deltaplan Grote Rivieren

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die samenhangen met het Deltaplan Grote Rivieren. Momenteel heeft het grootste deel van de ontvangsten betrekking op de doorberekening van kosten voor de overdracht van expertise en kennis van Rijkswaterstaat aan waterschappen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.24	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
1e suppl. wet 1996		906					
Nieuwe mutaties		2 400					
Stand ontwerp-begroting 1997	1 761	3 306					

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 betreft ontvangsten voor ten behoeve van de Waterschappen verrichtte werkzaamheden.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 63.31 en 12.72.

Waterbeheren

02.32. Aanleg waterhuishouding

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel werden bijdragen verantwoord van de Europese Unie inzake onderzoek en ontwikkeling op het gebied van waterhuishouding. Dit artikel is inmiddels opgeheven en de gelden zijn overgeheveld naar artikel 02.41.

b. de cijfers

De ontvangsten waren in 1995 f 0,245 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 48.1 en 12.73.

02.33. Onderhoud waterhuishouding

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De inkomsten hebben betrekking op de doorberekening van kosten als gevolg van door derden veroorzaakte ongevallen/calamiteiten op zee en langs de kust. Het betreft onder andere olielozingen door schepen, gezonken en gestrande schepen en verlies van gevaarlijke lading. De veroorzaker wordt aansprakelijk gesteld en de kosten worden geclaimd (zo mogelijk via een bankgarantie of beslag op het schip). Olievervuilingen worden in het kader van het «Bonn Agreement-verdrag» altijd opgeruimd.

Voorts komen ten gunste van dit artikel de bijdragen van de provincies Drenthe en Overijssel in de kosten van de bemaling van het Meppelerdiep.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.33	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		710	710	710	710	710	
1e suppl. wet 1996		846	815	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 1997	2 997	1 556	1 525	1 510	1 510	1 510	1 510

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
02.33.01 Terugbetaling bestrijding verontreiniging	1 214	700	700	38.1	07.33
02.33.02 Overige bijdragen	1 783	856	825	48.1	12.73
Totaal	2 997	1 556	1 525		

e. de tarieven

Jaarlijks wordt bij aanvang van het begrotingsjaar door de directie Noordzee een tarievenlijst opgesteld. Deze tarieven zijn gebaseerd op totale kostendekkendheid. Hierbij valt op te merken dat door de directie Noordzee constant een incidenten-organisatie paraat dient te worden gehouden.

02.34. Onderhoud landaanwinning

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel werden (voor de overheveling naar 02.38) de ontvangsten van derden verantwoord die betrekking hebben op de kosten van maatregelen ten behoeve van het herstel van watersystemen.

b. de cijfers

De gerealiseerde ontvangsten waren in 1995 f 0,012 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 18 en 12.8.

02.36. Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord van de heffingen als bedoeld in artikel 19 van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO), voor de lozingen van zuurstofbindende en andere stoffen in oppervlaktewateren in beheer van het rijk. De tarieven voor de heffing op de lozing van deze stoffen zijn vastgelegd in artikel 19a van de WVO. Op grond van artikel 23 van de WVO zijn deze ontvangsten bestemd voor de bestrijding van verontreiniging van de oppervlaktewateren en voor het doen van uitkeringen in de kosten van maatregelen tot het tegengaan van verontreiniging van oppervlaktewateren die in het beheer zijn van het rijk. Deze uitgaven vinden plaats op diverse begrotingsartikelen (zie tabel).

Overzicht specificatie WVO-uitgaven (1997, bedragen in mln. gulden)

RESULTAAT	02.01	02.15	02.33	02.36	02.41	02.38.01	02.39	TOTAAL
UKR	0,3			11,8				12,1
Schone technologie	0,4			6,0				6,4
Beheerskosten:								
Vergunningverlening	9,7		3,3					13,0
Handhaving	8,6		5,1					13,7
Heffing/invoering	1,2		1,3					2,5
Overige beheerskosten	6,6		7,5		10,2	17,0		41,3
Waterbodems:								
Onderzoek/sanering								0
Bergingslokaties								0
Lening		22,0					12,0	34,0
TOTAAL	26,8	22,0	17,2	17,8	10,2	17,0	12,0	123,0

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.36	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		110 300	102 200	94 100	94 100	94 100	
Stand ontwerp-begroting 1997	97 997	110 300	102 200	94 100	94 100	94 100	71 400

c. de toelichting op de cijfers

De verlaging in het extrapolatiejaar is gerelateerd aan de vermindering van het budget op het overeenkomstige uitgavenartikel.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 07.33.

02.37. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten geboekt die een relatie hebben met het uitgavenartikel 02.37 Onderzoek waterbeheer en meting basisgegevens.

De ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op de verkoop van rapportages, bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.37	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
1e suppl. wet 1996		282	35				
Stand ontwerp-begroting 1997	1 340	282	35				

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12.01 en 07.331.

02.38. Herstel watersystemen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten van derden verantwoord die betrekking hebben op de kosten van maatregelen ten behoeve van het herstel van watersystemen.

Voorts gaat het om bijdragen door provincies, andere overheden en andere ministeries inzake vooroeverprojecten in het IJsselmeergebied.

De huidige raming heeft betrekking op ontvangsten van de Nederlandse Gasunie. De instandhouding van de kwelders voor de Fries-Groningse kust wordt bemoeilijkt door de bodemdaling als gevolg van aardgaswinning. Om de bodemdalingseffecten te compenseren worden extra werken uitgevoerd. De uitgaven die daaruit voortvloeien worden vergoed door de Nederlandse Gasunie.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.38	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		200	4 500	4 500	820		
1e suppl. wet 1996		2 178	- 3 818	- 3 882	5 315	6 306	
Nieuwe mutaties		2 700					
Stand ontwerp-begroting 1997	1 319	5 078	682	618	6 135	6 306	1 270

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 heeft betrekking op het «drainage executive management project» (DEMP) in Egypte dat onder verantwoordelijkheid van de dienst Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA) wordt uitgevoerd. De kosten van deze werkzaamheden worden vergoed door de opdrachtgever, het ministerie van Buitenlandse Zaken (DGIS). Derhalve is dit artikel in 1996 evenals het overeenkomstige uitgavenartikel met f 0,825 mln. verhoogd. Daarnaast is ten behoeve van genoemd project een bedrag ter grootte van f 1,875 mln. uit het ontvangsten-artikel 02.17 overgeboekt.

Het extrapolatieverschil wordt veroorzaakt door een lagere bijdrage in 2001 van de Nederlandse Gasunie (zie ook de toelichting bij het overeenkomstige uitgavenartikel).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 68.01 en 12.73.

02.39. Sanering waterbodems en aanleg bergingslocaties

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de bijdragen van derden in de sanering van de waterbodems verantwoord. Tevens zullen eventuele toekomstige schadevergoedingen als gevolg van verhaalacties op het terrein van de waterbodemsanering op dit artikel verantwoord worden.

De omvang van deze eventuele inkomsten kan thans nog niet ingeschat worden.

Op dit moment loopt één verhaalactie (AKZO-Delfzijl).

Daarnaast zijn vanaf 1999 in de raming van dit artikel de inkomsten meegenomen welke zijn verbonden aan de heffingen voor door derden in de bergingsdepots Ketelmeer en Hollands Diep te storten specie.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.39	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			12 000	12 000	12 000	12 000	
Nieuwe mutaties			- 12 000	- 12 000			
Stand ontwerp-begroting 1997	723		0	0	12 000	12 000	12 000

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft opgelopen vertragingen bij de aanleg van de baggerdepots Ketelmeer en Hollands Diep. Hierdoor zullen de voor de jaren 1997 en 1998 geprognoseerde ontvangsten voor stortingen door derden niet worden ontvangen. Deze tegenvaller wordt op het overeenkomstige uitgavenartikel gecompenseerd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 07.33.

02.41. Monitoring waterstaatkundige toestand des lands

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten geboekt die een relatie hebben met het uitgavenartikel 02.41 Monitoring waterstaatkundige toestand. Dit betreft bijvoorbeeld de verkoop van Waterstaatkundige Informatie Systeem-producten (waterstaatkundige kaarten).

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.41	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 310	1 310	1 310	1 310	1 310	
1e suppl. wet 1996		- 130	- 159	- 172	- 180	- 180	
Stand ontwerp-begroting 1997		1 180	1 151	1 138	1 130	1 130	1 130

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.2 en 12.14.

Mobiliteit

02.52. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden bijdragen verantwoord die worden ontvangen inzake onderzoeksprojecten ter invulling van de kerntaak «faciliteren, beheersen en geleiden van de mobiliteit».

Vooralsnog worden er in 1997 geen bijdragen verwacht. Eventuele ontvangsten komen in de loop van het uitvoeringsjaar binnen.

b. de cijfers

De gerealiseerde ontvangsten in 1995 bedroegen f 0,414 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.2 en 12.14.

Veiligheid in verkeer en vervoer

02.60. Taakstelling verkeersveiligheid

Ten gunste van dit artikel worden ontvangsten gebracht als gevolg van diverse verrekeningen in het kader van eindafrekeningen van subsidies aan particuliere organisaties over eerdere begrotingsjaren.

b. de cijfers

De gerealiseerde ontvangsten in 1995 bedroegen f 0,269 mln.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.14.

02.62. Registratie van en onderzoek naar verkeersonveiligheid

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de inkomsten geboekt, die worden gerealiseerd door de verkoop van verkeersongevallengegevens aan diverse gebruikers.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

02.62	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 700	1 700	1 700	1 700	1 700	
1e suppl. wet 1996		1 000					
Nieuwe mutaties			1 000	1 000	1 000	1 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	3 236	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft hogere ontvangsten als gevolg van de verkoop van ongevalgegevens aan derden. Deze hogere ontvangsten worden ingezet ter (gedeeltelijke) dekking van het knelpunt op het overeenkomstige uitgavenartikel.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.2 en 12.14.

03 OPENBAAR VERVOER EN GOEDERENVERVOER

Algemeen

03.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal voor het Vervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die gerelateerd zijn aan de personele en materiële uitgaven.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		262	262	262	262	262	
Stand ontwerp-begroting 1997	1 289	262	262	262	262	262	262

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.01.01 Ambtelijk personeel		114	114	07.01	12.34
03.01.02 Overig personeel	256			07.01	12.0
03.01.03 Ontvangsten materieel	1 033	148	148	16.1	12.9
Totaal	1 289	262	262		

03.02. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Het projectbureau Integrale Verkeer- en Vervoerstudies, dat optreedt als coördinator voor het Directoraat-Generaal voor het Vervoer, Rijkswaterstaat en de Rijksplanologische Dienst krijgt jaarlijks een budget van f 2 mln. ter beschikking voor gezamenlijke onderzoeken op het gebied van het verkeer en vervoer.

- DGV f 0,8 mln
- RWS f 0,8 mln
- RPD f 0,4 mln

De uitgaven worden verantwoord op het uitgavenartikel 03.02.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	
Stand ontwerp-begroting 1997	679	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

Mobiliteit

03.10. Verrekening van voorschotten openbaar vervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel wordt de niet geheel gebruikte bevoorschotting van vervoerbedrijven in voorgaande jaren verantwoord.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03 10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 48.0 en 12.13.

03.11. Garantieprovisie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De Eurofima-overeenkomst is een onderdeel van de verzelfstandigings-overeenkomst «Over de wissel» welke is afgesloten tussen de NS en de Rijksoverheid.

In de Eurofima-overeenkomst is vastgelegd dat de NS vanaf 1 januari 1995 tot en met 30 september 1999 gelimiteerd (800 mln.) staats-gegarandeerd vreemd vermogen kan aantrekken in Eurofima-verband.

Voorwaarde daarbij is onder andere dat de NS aan V&W hierover provisie (0,15%) betaalt.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
Nieuwe mutaties		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

03.14. Sociale veiligheid

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de eventuele ontvangsten geraamd in het kader van sociale veiligheid van de HTM en het streekvervoerbedrijf Midnet.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.14	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
Nieuwe mutaties		680	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997		680	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

03.15. Vervoer van gevaarlijke stoffen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De inkomsten betreffen de wettelijk voorgeschreven ontheffingen/ vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (de nieuwe wetgeving op dit terrein) kent een regime van vergunningverlening.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.15	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		60	60	60	60	60	
Stand ontwerp-begroting 1997	86	60	60	60	60	60	60

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Kosten en tarieven

In 1994 en in 1995 is het Kostprijs Informatie Systeem (KIS) getest en verbeterd. Vanaf 1996 is de huidige administratie aangepast aan de wensen van het KIS. Dit betekent dat er meer inzicht is ontstaan in de kosten. Bij de bepaling van de kosten voor de diverse vergunningenstelsels is sprake van een integrale kostentoekening, waarbij alle kosten worden meegenomen die binnen de RVI worden gemaakt. Hierdoor zal nu ook de tarievenbepaling nauwkeuriger kunnen worden vastgesteld waardoor er voorstellen kunnen worden gedaan voor bijstelling van de tarieven. Een aantal tarieven is toe aan bijstelling.

Aangezien er meer factoren een rol spelen bij de vaststelling van nieuwe tarieven, dan uitsluitend de kostprijzen, is het prematuur om nu al de tarieven aan te passen. Pas wanneer er overeenstemming met de bedrijfstak bestaat over de voorgenomen tariefwijzigingen en de relevante wetgeving wordt aangepast, kunnen de tarieven worden aangepast.

Uitgaande van het nieuwe tarief van f 250,- per ontheffing en een verwacht aantal van 240 ontheffingen per jaar worden ontvangsten van jaarlijks f 60.000,- geraamd.

03.18. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De eventueel te verwachten ontvangsten betreffen:

- Het aandeel van VROM (20%), EZ (20%) en Landbouw (30%) in de projectorganisatie VERM (Verkenningfase Ruimtetekort Mainport Rotterdam);
- Ontvangsten ten behoeve van diverse projecten goederenvervoer;
- De bijdrage van EZ aan het FROG-project.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.18	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996							
Nieuwe mutaties		1 000	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997	112	1 000	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie in 1996 betreft een bijdrage van EZ aan het FROG-project.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

Veiligheid in verkeer en vervoer

03.30. Rijksverkeersinspectie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd, voortkomende uit de marktordenende taken van de RVI, namelijk:

- * Wet Vervoer Binnenvaart:
 - vergunningverlening
 - evenredige vrachtverdeling
- * Wet Personenvervoer:
 - vergunningen en ontheffingen
- * Tijdelijke Wet Toerbeurt Noord-Zuid
- * Vaartijdenwet:
 - ontheffingen
 - vaartijdenboeken
- * overige ontvangsten

De marktwerking binnenvaart staat volop in het licht. Zowel in EU-verband als nationaal staat de liberalisatie van de binnenvaartmarkt hoog op de agenda. Voor de marktordeningstaken van de RVI betekent dit de overeenkomst van het takenpakket van de **Toerbeurt Noord-Zuid** op basis van de Tijdelijke Wet. De verwachte ontvangsten zullen hierdoor toenemen met f 1,2 mln. Het voortbestaan van de vrachtverdelingsstelsels is onderwerp van overleg in EU-verband. Met name Duitsland is groot tegenstander van het stelsel en koppelt deze kwestie aan de cabotageproblematiek. In lijn met het Europese tempo kunnen verdergaande maatregelen voor flexibilisering en vrijstelling van het toerbeurtstelsel worden genomen.

De kostprijzen van de heffingen en vergunningen op dit artikel zijn gebaseerd op het Kostprijs Informatie Systeem (KIS). De bij artikel 03.15 gemaakte opmerkingen rond kosten en tarieven zijn derhalve ook hier van toepassing.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.30	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		3 250	3 250	3 250	3 250	3 250	
1e suppl. wet 1996		1 200	1 200	1 200	1 200		
Stand ontwerp-begroting 1997	2 967	4 450	4 450	4 450	4 450	3 250	3 250

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

De opbouw van de ontvangsten op dit artikel ziet er als volgt uit:

Opbouw ontvangsten 03.30	1995		1996		1997	
	A: aantal produkten	B: ontvangsten x f 1000	A	B	A	B
Wet Vervoer Binnenvaart						
– aanvragen voor vergunningen	785	215	780	215	780	215
– evenredige vrachtverdeling	–	2 350	–	2 600	–	2 600
Wet Personenvervoer						
– aanvragen vergunningen	285	180	280	175	280	175
Vaartijdenwet						
– aanvragen om ontheffingen	–	0	80	10	80	10
Tijd. Wet Toerbeurt Noord-Zuid						
– beursbevrachtingen	–	0	–	1 200	–	1 200
Overig	–	222	–	250	–	250
Totaal		2 967		4 450		4 450

Toelichting

De RVI heeft dit jaar ongeveer 15 tarieven. Zij zijn samengevat in bovenstaand overzicht. Uit een inventarisatie die heeft plaatsgevonden, is gebleken dat tussen de tarieven verschillen bestaan in de mate van kostendekking. De percentages van kostendekkendheid lopen uiteen van 40 tot 150%. Getracht wordt om op termijn alle tarieven op een kostendekkingsgraad van 100% te brengen, waarbij gebruik zal worden gemaakt van de integrale kostenberekenningsmethode.

Daarnaast heeft de RVI een aantal produkten en diensten waarvoor momenteel geen tarief in rekening wordt gebracht. Voorbeelden zijn bewijzen van vakbekwaamheid, vernieuwde vergunningsbewijzen en nieuwe gegevensvellen. Momenteel wordt nader onderzocht voor welke produkten en diensten in de toekomst een tarief kan worden ingevoerd.

Voorwaarden scheppen

03.40. Stimulering goederenvervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De ontvangsten betreffen het aandeel van de Rijksluchtvaartdienst en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken in de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan Nederland Distributieland.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.40	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		630	700	700	490		
Nieuwe mutaties			-300	-300	-210		
Stand ontwerp-begroting 1997	1 116	630	400	400	280		

c. de toelichting op de cijfers

De nieuwe mutatie betreft het wegvallen van het aandeel van RWS in de subsidie Nederland Distributieland.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

03.41. Herstructurering binnenvaart

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Hiervoor wordt verwezen naar de artikelonderdelen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

03.41	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		16 166	5 034	10 300	10 300	10 300	
1e suppl. wet 1996		3 600					
Stand ontwerp-begroting 1997	14 790	19 766	5 034	10 300	10 300	10 300	10 300

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

03.41.02 EG-sloopregeling (ex verord. 1101/89)

Op grond van art. 8, lid 5 van de EEG-verordening is verlenging van de oud-voor-nieuw regeling, ten behoeve van de verordening 3690/92, met 5 jaar mogelijk. Dit is inmiddels gebeurd met het inwerking treden van Verordening (EG) nr. 844/94 van de Raad van 12 april 1994 tot wijziging van de verordening 1101/89 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart. Het ten behoeve van deze regeling door de overheid voorgefinancierde bedrag zou in eerste instantie uiterlijk binnen 10 jaar door het bedrijfsleven worden terugbetaald door middel van een jaarlijkse heffing en de speciale bijdrage. Echter, door middel van verordening (EEG) nr. 3690/92 van de Commissie is besloten met ingang van 1 januari 1993 de speciale bijdrage te reserveren voor de financiering van nieuwe sloouitkeringen.

Tevens is bij deze verordening besloten dat na terugbetaling van het door de overheid voorgefinancierde bedrag de jaarlijkse heffing zal worden verlaagd met 50% en gebruikt zal worden voor het financieren van nieuwe sloouitkeringen.

In 1994 hebben de eigenaren van de tankvloot de schuld aan de overheid afbetaald. Hun jaarlijkse heffing is dan ook met ingang van 1995 met 50% verminderd. Wat de droge lading betreft wordt verwacht dat halverwege 1997 de schuld is afbetaald, zodat het restant van de inkomsten in 1997 kan worden aangewend voor de nieuwe sloopregeling.

03.41.03 EG-sloopregeling (ex verord. 3690/92)

De inkomsten op dit artikel betreffen de ontvangsten in het kader van de saneringsregelingen voor de binnenvaart, meer specifiek de inkomsten uit de oud-voor-nieuw-regeling en de gehalveerde jaarlijkse sloopbijdragen. Deze regeling (gebaseerd op EG-verordening 1101/89) heeft ten doel de mogelijkheid te heropenen om sloopaanvragen in te dienen. In geval van het ontbreken van voldoende financiële middelen worden de schepen waarvoor een sloopaanvraag is ingediend op een wachtlijst geplaatst.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
03.41.02 EG-sloopreg. 1101/89	13 072	13 066		51.2	12.34
03.41.03 EG-sloopreg. 3690/92	1 718	3 100	5 034	51.2	12.34
03.41.05 EG-sloopreg. 2839/95		3 600		51.2	12.34
Totaal	14 790	19 766	5 034		

03.42. Havenschapsbijdragen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel werd een eventueel te hoge bevoorschotting in voorgaande jaren van het Havenschap Vlissingen verantwoord. Met ingang van 1996 is dit artikel vervallen.

b. de cijfers

In 1995 is een bedrag van f 0,538 mln. gerealiseerd.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16.11 en 12.12.

04 LUCHTVAARTAANGELEGENHEDEN

Algemeen

04.01. Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden ontvangsten geraamd uit hoofde van de verkoop van boeken, documenten, deelnemersbijdragen in pc-privé projecten, doorberekende personele en materiële uitgaven en dergelijke.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		2 173	2 173	2 173	2 173	2 173	
Nieuwe mutaties		220	220	220	220	220	
Stand ontwerp-begroting 1997	3 148	2 393	2 393	2 393	2 393	2 393	2 393

c. de toelichting bij de cijfers

Dit betreft een verhoging van de ontvangsten door een toename van de verkoop van ICAO-documenten en een toename van het aantal dienstreizen ten laste van derden. Het gaat hierbij om hogere ontvangsten die samenhangen met evenredig hogere uitgaven (zie uitgavenartikel 04.01).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

04.01.01 Ambtelijk personeel

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op de aan Joint Aviation Authorities (JAA) doorberekende personele kosten.

04.01.02 Overige personeelsontvangsten

Op dit artikelonderdeel worden alle overige ontvangsten met betrekking tot personele aangelegenheden geraamd (waaronder de restituties van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds).

04.01.03 Materieel

De op dit onderdeel geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op incidentele verkoop van boeken, rapporten en documenten, inhoudingen in verband met deelname aan projecten als pc-privé en fiets-privé en doorberekening van materialen en diensten.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.01.01 Actief reg. personeel	1 207	1 300	1 300	16.1	12.4
04.01.02 Over.pers.	77	73	73	16.1	12.4
04.01.03 Materieel	1 864	1 020	1 020	16.1	12.4
Totaal	3 148	2 393	2 393		

04.02. Rijksopleiding verkeersvliegers

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de bijdragen verantwoord van opleidingskosten van ex-leerlingen van de voormalige rijksluchtvaartschool.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		800	800	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 1997	875	800	800	800	800	800	800

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.4.

04.03. Regeringsvliegtuig

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De op dit artikel geraamde ontvangsten hebben betrekking op de doorberekening aan andere departementen van het gebruik van het regeringsvliegtuig.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		700	700	700	700	700	
Stand ontwerp-begroting 1997	995	700	700	700	700	700	700

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.2 en 12.4.

Mobiliteit

04.10. Dividenden

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit betreft ontvangsten uit staatsdeelnemingen in KLM en Schiphol. Realisatie van deze dividendramingen hangt samen met de gerealiseerde winst en het dividendbeleid van de betrokken ondernemingen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		48 000	48 000	48 000	48 000	48 000	
Stand ontwerp-begroting 1997	39 006	48 000	48 000	48 000	48 000	48 000	48 000

d. de onderverdeling naar artikelonderdelen

04.10.04 KLM

Op dit onderdeel wordt het dividend van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) geraamd. De Staat heeft 38,2% van het aandelenkapitaal van de KLM in eigendom.

04.10.05 Luchthaven Schiphol

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op het verwachte dividend op de aandelen van de N.V. Luchthaven Schiphol. De Staat heeft 75,84% van het aandelenkapitaal van Schiphol in eigendom.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.10.01 KLM	27 317	41 000	41 000	28.2	12.4
04.10.02 Luchthaven Schiphol	11 689	7 000	7 000	28.2	12.4
Totaal	39 006	48 000	48 000		

04.11. Zonering in het kader van de Luchtvaartwet

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel betreft de ontvangsten uit heffingen op luchtvaartuigen en passagiers die gebruik maken van de luchthaven Schiphol, voorfinanciering door de stichting geluidisolatie Schiphol (SGIS) en heffingen

op luchtvaartuigen die gebruik maken van regionale velden. Uit deze ontvangsten worden isolatieprojecten en amovering van woningen gefinancierd. Zie ook de toelichting op uitgavenartikel 04.11.

Juridische grondslag van genoemde heffingen vormt het Heffingenbesluit geluidhinder burgerluchtvaart (Staatsblad 1982, nr. 584). De voorfinanciering is door de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS) vastgelegd bij overeenkomst van 8 september 1988 en gewijzigd bij aanvullende overeenkomst van 30 september 1992. De grondslag voor de ticketheffing zal worden opgenomen in de Luchtvaartwet, die over circa 2 jaar afgerond zal zijn.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		26 750	28 060	29 380	33 580	33 580	
Nieuwe mutaties						1 100	
Stand ontwerp-begroting 1997	51 656	26 750	28 060	29 380	33 580	34 680	34 680

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft de oploop van de ontvangsten uit hoofde van de heffingen van de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) (zie ook de tabel onder e).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.4.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

In de onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen die beogen inzicht te geven in de opbouw van de raming op dit artikel.

Gespecificeerde toedeling naar inkomsten (x f 1000)

posten	1997	1998	1999	2000	2001
- heffingen NVLS fase 1	13 780	14 600	14 600	15 700	15 700
- financiering SGIS					
- heffingen regionale velden	780	780	780	780	780
- ticketheffing fase 2 Schiphol	13 500	14 000	18 200	18 200	18 200
totaal	28 060	29 380	33 580	34 680	34 680

04.12. Garantieprovisie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel is geraamd de garantieprovisie op de door de Staat Gegarandeerde Leningen (SGL) van de N.V. luchthaven Schiphol.

Aangezien het geleende bedrag jaarlijks voor deel wordt afgelost nemen de geraamde provisie-ontvangsten jaarlijks af.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.12	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		111	99	86	75	75	
Stand ontwerp-begroting 1997		111	99	86	75	75	75

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.4.

Veiligheid in verkeer en vervoer

04.20. Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Door middel van een tarief worden de kosten voor diverse produkten en activiteiten in rekening gebracht bij de luchtvaartindustrie. De daarmee samenhangende ontvangsten worden op dit artikel geraamd. Het gaat hierbij om produkten of activiteiten zoals: bewijzen van bevoegdheid, bewijzen van luchtwaardigheid, ontheffingen, certificaties, erkenningen, examens en vergunningen tot vluchtuitvoering. Het tarievenbeleid is gericht op invoering van maximaal kostendekkende tarieven voor geleverde produkten aan derden buiten de rijksoverheid. Deze maximale kostendekking wordt gefaseerd ingevoerd, waarbij de bestaande tarieven stapsgewijs worden verhoogd en evt. nieuwe tarieven worden geïntroduceerd.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.20	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		12 705	13 255	13 255	13 255	13 255	
Stand ontwerp-begroting 1997	11 789	12 705	13 255	13 255	13 255	13 255	13 255

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.4.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

In de onderstaande tabel zijn enkele kengetallen opgenomen die beogen inzicht te geven in de opbouw van de raming op dit artikel.

prestatiegegevens	1996	1997 (e.v.)
– ingeschreven vliegtuigen	1 900	1 900
– brevetten	2 400	2 400
– erkenningen	60	60
– examens	14 500	14 500
– vergunning tot vluchtuitvoering	22	22
raming ontvangsten (x f 1000)	1996	1997
– bewijzen van luchtwaardigheid	1 705	1 705
– bewijzen van bevoegdheid	1 000	1 000
– certificaties	3 000	3 000
– erkenningen	2 250	2 250
– examens	2 275	2 275
– vergunning tot vluchtuitvoering	1 550	1 600
– ontheffingen	260	260
– nieuwe tarieven	500	1 000
totaal tarieven	12 540	13 090
– bijdrage Defensie KNVvL	165	165
totaal	12 705	13 255

04.21. Bijdrage van ZBO Luchtverkeersbeveiliging

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn begroot de ontvangsten van het zelfstandig bestuursorgaan luchtverkeersbeveiliging (LVB) voor rente en aflossing, afdracht Eurocontrol en vergoeding van de kosten van de interface.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.21	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		26 823	26 823	26 823	26 823	26 823	
Stand ontwerp-begroting 1997	32 662	26 823	26 823	26 823	26 823	26 823	26 823

d. de onderverdeling naar artikelonderdelen

04.21.06 Rente en aflossing

Geraamd op dit artikelonderdeel zijn betalingen van de LVB aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot rente en aflossing. Bij de verzelfstandiging van de LVB zijn de activa in eigendom overgedragen. De boekwaarde van de activa is omgezet in een lening ter grootte van f 160 mln, waarvan f 97 mln in een 10-jarige annuïteit wordt terugbetaald. Het tweede gedeelte van de lening, f 48 mln, wordt gedurende de eerste 10 jaar na de verzelfstandiging beschouwd als een niet aflosbare rentedragende lening. Na deze periode zal over de aflossingscondities overleg worden gevoerd tussen de Staat en de LVB. Het derde gedeelte van de lening bedraagt f 15 mln. Hierop zullen geen aflossingen plaatsvinden.

04.21.07 Afdracht Eurocontrol

Geraamd zijn de afdrachten aan de Staat van de in de Eurocontrol-heffingen opgenomen fictieve loonbelastingcomponent voor de in Nederland gevestigde medewerkers van Eurocontrol.

04.21.08 Interface

De begrote ontvangsten hangen samen met de door de LVB te vergoeden kosten van de LVB-interface bij de Rijksluchtvaartdienst. Deze interface draagt zorg voor een adequate beleidsafstemming tussen het departement en de verzelfstandigde LVB-organisatie.

04.21.09 Overige ontvangsten Luchtverkeersbeveiliging

Bij de Slotwet 1995 is het artikelonderdeel «Overige ontvangsten LVB» binnen dit artikel opgevoerd om de verwerking van bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de LVB bruto in de ramingen te kunnen verwerken. Momenteel is nog geen zicht op de omvang van de ramingsbijstelling die hieruit voor de komende jaren eventueel voortvloeit.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.21.06 Rente en aflossingen	18 946	18 946	18 946	07.1	12.4
04.21.07 Afdracht Eurocontrol	10 857	7 000	7 000	07.1	12.4
04.21.08 Interface	1 425	877	877	07.1	12.4
04.21.09 Ov. LVB ontvangsten	1 434			07.1	12.4
Totaal	32 662	26 823	26 823		

Voorwaarden scheppen

04.31. Onderzoek en ontwikkeling

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de bijdragen van andere departementen in de exploitatie van het NLR geraamd.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

04.31	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		7 090	7 045	7 000	6 955	6 910	
Stand ontwerp-begroting 1997	7 912	7 090	7 045	7 000	6 955	6 910	6 910

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
04.31.01 Onderzoek en ontwikkeling	47			26.1	13.1
04.31.02 Bijdragen andere departementen	7 865	7 090	7 045	18.2	12.4
Totaal	7 912	7 090	7 045		

05 ZEESCHEEPVAART EN MARITIEME AANGELEGENHEDEN

Algemeen

05.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel worden de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op zowel het ambtelijk personeel als het overige personeel. Voorts zijn alle overige ontvangsten welke verband houden met het (ambtelijk) apparaat van DGSM opgenomen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		880	560	560	560	560	
Nieuwe mutaties		30					
Stand ontwerp-begroting 1997	1 613	910	560	560	560	560	560

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

05.01.01 Ambtelijk personeel

Deze ontvangsten betreffen terugbetalingen van in de uitgavenposten verantwoorde personeelslasten voor verrekenbare plaatsen. Voor de begroting 1997 betreft het de plaatsen bij:

- het secretariaat van Port State Control (PSC); de overige PSC-staten betalen een evenredig deel van de kosten en
- de Nationale Nautische Verkeersdienstopleidingen (NNVO) door de overige participanten.

Voorts worden in dit artikelonderdeel alle overige ontvangsten met betrekking tot personele aangelegenheden geraamd, waaronder de restituties van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP).

05.01.03 Materieel

De hier geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op incidentele verkoop van drukwerk, bestekken en dergelijke, opbrengsten wegens doorberekening/verrekening van geleverde materialen en diensten, inhoudingen voor het genot van een dienstwoning, inhoudingen in verband met deelname aan projecten als PC-privé, fiets-privé.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
05.01.01 Ambtelijk personeel	730	580	260	07.1	12.34
05.01.02 Overige personeelontvangsten	193			07.1	12.34
05.01.03 Materieel	690	330	300	16.1	12.34
Totaal	1 613	910	560		

05.05. BV Loodswezen*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit betreft het laatste restant van de ontvangsten die verband houden met de privatisering van de loodsdiens, aangezien sinds de wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1994, 584) en de invoering van het VBS-tarief per 1 oktober 1995 ook de ontvangsten op het artikelonderdeel 05.05.03 zijn komen te vervallen.

*b. de cijfers***Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)**

05.05	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		9 000	6 000	3 000			
Stand ontwerp-begroting 1997	31 946	9 000	6 000	3 000			

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***05.05.01 Functioneel leeftijdsontslag loodsen**

In de ambtelijke situatie bestond er voor de loodsen een speciale ontslagregeling, nl. die van het functioneel leeftijdsontslag (FLO). De regeling hield verband met het feit dat de beroepsrisico's boven een bepaalde leeftijd voor de loods niet meer aanvaardbaar werden geacht. Voor de rijksloodsen was die grens bepaald op vijfenvijftig jaar. Deze regeling is bij de geprivatiseerde loodsdienst voortgezet. De rechtspersoon is verplicht aan de uitgetreden registerloods een uitkering te verstrekken die minimaal overeenkomt met de ambtelijke regelingen inzake functioneel leeftijdsontslag op de dag voor de verzelfstandiging.

De kosten van het functioneel leeftijdsontslag dat voor de datum van verzelfstandiging is ingegaan, komen nog ten laste van het Rijk. De FLO-gelden, welke via het ministerie van Binnenlandse Zaken door het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden uitgekeerd, worden in een in 1998 eindigende aflopende reeks terugontvangen van de verzelfstandigde onderneming.

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
05.05.01 Functioneel leeftijdsontslag loodsen	12 000	9 000	6 000	38.1	12.34
05.05.03 Overige ontvangsten	19 946			16.1	12.34
Totaal	31 946	9 000	6 000		

Mobiliteit

05.10. Verkeersregeling zeescheepvaart

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Onder dit artikel vallen de ontvangsten inzake het VBS-tarief. De Douane is met de inning van dit tarief belast.

Voorts worden op dit artikel geraamd de ontvangsten die verband houden met het aandeel van België in de exploitatiekosten van de Schelderadarketen. Onder exploitatiekosten wordt in dit verband verstaan alle kosten welke in het daartoe met België gesloten verdrag worden omschreven als die van «verbetering en vernieuwing». Sinds 1 januari 1995 geldt een verdeling van 83,5% België en 16,5% Nederland. Met betrekking tot de verrekening tussen België en Nederland geldt met ingang van 1992 een jaarlijks vast te stellen verrekeningspercentage op basis van het scheepvaartverkeer op Belgische en Nederlandse havens in het werkingsgebied van de Schelderadar. Wijziging van dit percentage treedt slechts op in geval van een afwijking van meer dan 1,5% ten opzichte van het laatst vastgestelde percentage. Toetsing en eventuele bijstelling zal per 1 januari 1997 wederom plaats hebben. Daarnaast worden eventuele ontvangsten van de Europese Unie (EU) in het kader van gelden voor Transeuropese Netwerken (TEN) op dit artikel geraamd.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		45 240	48 856	52 415	52 845	52 845	
1e suppl. wet 1996		800	800	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 1997	15 928	46 040	49 656	53 215	53 645	53 645	53 645

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

In onderstaande tabel is een onderbouwing opgenomen van de in 1997 geraamde ontvangsten uit het VBS-tarief.

De opbrengsten zijn in miljoenen guldens.

Regio	Scheeps- bewegingen	Opbrengst	Gemiddeld tarief in guldens
Noord	1 200	0,54	450,0
IJmond	6 000	4,34	723,3
Rijnmond	34 000	26,14	768,8
Scheldemonde (excl. Scheldevaarders)	5 200	4,00	769,2
totaal	46 400	35,02	754,7

Wettelijke grondslag tarief

Het VBS-tarief heeft zijn grondslag in de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, nr. 352, laatst gewijzigd bij de Wet van 7 juli 1994, Stb. 1994, nr. 5840).

Aspect kostendekking

Het is de bedoeling om het VBS-tarief gedurende de eerstkomende jaren naar een hoger niveau van kostendekking te brengen; in 1999 wordt volledige kostendekking voorzien.

05.11. Vaarwegmarkeringsdienst

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Deze ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op vaarweg-markeringsactiviteiten, zoals betonning ten behoeve van oliewin-installaties enz.; in het bijzonder gaat het hier om markering van pijplijnen, boorplatforms en verlaten boorputten. Deze activiteiten vloeien voort uit de zorg van de overheid voor een veilige en vlotte vaart.

In de regio Westerschelde betreft het tevens ontvangsten wegens uitgevoerde betonningswerkzaamheden voor België.

Voorts worden op dit artikel geboekt de vergoedingen inzake door derden aan DGSM-materieel aangerichte schade; in hoofdzaak gaat het hier om betonningsmaterieel zoals boeien, tonnen, verlichtingsobjecten e.d. en schade toegebracht aan vaartuigen van DGSM.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		5 764	5 264	4 764	4 664	4 664	
Stand ontwerp-begroting 1997	7 026	5 764	5 264	4 764	4 664	4 664	4 664

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Wettelijke grondslag tarief

Activiteiten in het kader van de vaarwegmarkering van oliewininstallaties enz. hebben plaats op grond van de Mijwet Continentaal Plat 1965 en op grond van het Uitvoeringsbesluit d.d. 6 februari 1976 (Stb. 102) van de Mijwet Continentaal Plat.

Aspecten kostendekking

In 1995 en 1996 is met betrekking tot alle activiteiten helderheid verkregen over de kostenstructuur en zijn de tarieven vanuit de kostenadministratie onderbouwd. Nadere verfijningen worden thans aangebracht.

De tarieven worden vastgesteld op basis van de integrale kosten. Met behulp van kostenverdeelstaten zijn de integrale kosten van de Vaarwegmarkeringsdienst verbijzonderd naar de onderscheiden producten zoals uitleggen van boeien, het ter beschikking stellen van markeringsmateriaal etc. Per 1 januari 1997 zijn de tarieven op een kostendekkend niveau gebracht.

Veiligheid in verkeer en vervoer

05.21. Scheepvaartinspectie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Het betreft alle ontvangsten van de Scheepvaartinspectie in verband met:

1. de inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag conform de vigerende regelgeving, zodat met deze schepen veilig en milieuvriendelijk aan het vervoer kan worden deelgenomen,
2. het identificeren, (her)meten en registreren van schepen met het oog op de afgifte van meetbrieven,
3. het afnemen van examens in verband met de handhaving c.q. verhoging van het kwaliteitsniveau van bemanningen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.21	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		9 160	9 160	9 160	9 160	9 160	
1e suppl. wet 1996		400	200				
Stand ontwerp-begroting 1997	9 381	9 560	9 360	9 160	9 160	9 160	9 160

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.34.

e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Prestaties

Jaarlijks worden de volgende aantallen schepen geïnspecteerd c.q. gecertificeerd:

- 3000 koopvaardij, waarvan 2200 in het kader van Port State Control;
- 600 inspecties aan boord van visserij-schepen;
- 1500 inspecties aan boord van binnenvaartschepen.

De verwachte ontvangsten in 1997 zijn:

inspecties koopvaardij-schepen – f 2 800 000

inspecties visserij-schepen – f 1 300 000

inspecties binnenvaartschepen – f 1 600 000

Van het totaal aantal metingen met betrekking tot schepen dat jaarlijks wordt verricht kan de volgende verdeling worden gegeven:

- 750 metingen zeeschepen
- 700 metingen binnenvaartschepen
- 400 nationaliteitsverklaringen
- 600 zeebrieven
- 2000 brandmerken ten behoeve van teboekstellingen
- 5 inschrijvingen in het rompbevrachtingsregister

De verwachte ontvangsten in 1997 bedragen f 2 300 000.

Jaarlijks worden de volgende examenactiviteiten verricht:

- 1000 examens
- 3300 monsterboekjes
- 55 000 af- en aanmonsteringen
- 6000 vaarbevoegdheidsbewijzen
- 400 Rijnschipperspatenten
- 300 radarpatenten

De verwachte ontvangsten in 1997 bedragen f 1 400 000.

Wettelijke grondslag tarief

ad 1. Activiteiten in het kader van de inspectie en certificering van schepen hebben plaats op grond van:

- de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (Stb. 1975, 321);
- de Schepenwet (Stb. 1909, 219) op basis waarvan koopvaardij- en vissersschepen worden gecontroleerd en geïnspecteerd door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en bij goedkeuring worden voorzien van certificaten, zonder welke het schip niet wordt toegestaan naar zee te vertrekken;
- de Wet van 14 december 1983, Stb. 683, houdende bepalingen ter voorkoming van verontreiniging door schepen en
- het reglement Gevaarlijke Stoffen (Stb. 1968, 207), de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678), het reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476) en de regeling EEG-Scheepsattesten (EEG/135/76, EG Pb L 21), op basis waarvan binnenvaartschepen worden gecontroleerd en geïnspecteerd.

ad 2. Activiteiten in het kader van identificeren, (her)meten en registreren van schepen hebben plaats op basis van:

- de Zeebrievenwet (Stb. 1926, 178), op basis waarvan zeebrieven worden uitgegeven. De zeebrief is een registratiedocument voor de beroepszeescheepvaart; met de zeebrief wordt de nationaliteit van een schip vastgelegd.
- de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 1981, 122) op basis waarvan door de Scheepsmetingsdienst de hoofdafmetingen en de bruto en netto tonnages van zeeschepen worden bepaald;
- het metingsbesluit Binnenvaart 1978 (Stb. 1979, 358), op basis waarvan bij binnenvaartschepen onder andere de hoofdafmetingen en het laadvermogen worden bepaald met het oog op de afgifte van de meetbrieven;
- de maatregel Teboekgestelde Schepen (Stb. 1992, 43), op grond waarvan brandmerken (registratiemerken) worden aangebracht, waarna op grond van de grootte en bestemming van schepen registratie in de Nederlandse scheepsboekhouding, in de categorie zee-, vissers- of binnenschip kan plaats hebben;
- artikel 311a van het Wetboek van Koophandel voor wat betreft de afgifte van nationaliteitsverklaringen;
- Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting (Stb. 1992, 541).

ad 3. Het afnemen van examens geschiedt ondermeer op basis van:

- de Wet op de Zeevaarddiploma's (Stb. 1935, 456);
- de Wet op de Zeevisvaarddiploma's (Stb. 1935, 455);
- het Schepenbesluit 1965 (Stb. 1965, 321);
- het afgeven van een getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel;
- het afgeven van endorsements en
- het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242);
- het verstrekken van monsterboekjes

Aspecten kostendekking

In 1995 en 1996 is met betrekking tot alle activiteiten helderheid verkregen over de kostenstructuur en zijn de tarieven vanuit de kostenadministratie onderbouwd. Slechts op enige onderdelen (doorberekening van kosten van het centrale apparaat) is gebruik gemaakt van de Handleiding Tarieven van het ministerie van Financiën. Nadere verfijningen worden thans aangebracht.

De tarieven worden vastgesteld op basis van de integrale kosten. Via verdeelsleutels zijn de integrale kosten van de Scheepvaartinspectie verbijzonderd naar de onderscheiden produkten zoals scheepsmetingen, inspecties van alle typen schepen, afgiften van bemanningsdocumenten en afnemen van examens.

Vanwege de soms geringe mate van kostendekking van de tarieven (in 1995 gemiddeld 59%) zou een stijging van de tarieven tot een volledig kostendekkend niveau leiden tot een te grote eenmalige tariefstijging. Om die reden is gekozen voor een aanpassingstraject. In elk van de komende jaren tot en met het jaar 2000 zal derhalve een aanpassing van de tarieven plaats vinden. De concretisering van dit aanpassingstraject wordt op dit moment door de Scheepvaartinspectie in kaart gebracht.

Voorwaarden scheppen

05.31. Terugvordering steunverlening zeescheepvaart

a. Het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit betreft eventuele terugvorderingen van reeds uitbetaalde premies in het kader van de Investeringspremiereregeling Zeescheepvaart (IPZ), de Interimregeling Stimulering Zeescheepvaart (ISZ) en de Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ).

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

05.31	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.				
Stand ontwerp-begroting 1997	865	mem.	mem.				

c. de toelichting bij de cijfers

Verwacht wordt dat geen terugvorderingen meer zullen plaatsvinden.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 51.1 en 12.34.

06 TELECOMMUNICATIE EN POSTZAKEN

Algemeen

06.01. Personeel en materieel Hoofddirectie Telecommunicatie en Post

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden verantwoord de restituties van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) en de personele bijdragen die de HDTP krijgt van andere overheidsinstellingen. Daarnaast zijn er de, voorheen op artikel 06.10 geraamde, materiële ontvangsten met betrekking tot de structurele TND-ontvangsten en de incidentele doorberekening voor de ERMES-tender en de DCS 1800-veiling.

Deze ontvangsten van de HDTP hebben betrekking op het toezicht op KPN als houder van de concessie voor telecommunicatie en post, toezicht op de naleving van overige regelgeving en vergunning- en machtiging-voorwaarden, taken op het gebied van interconnectie, machtiging-verlening voor kabeltelevisienetten en andere kabelinrichtingen, verlening van vergunningen aan aanbieders van (vaste) telecommunicatie-infrastructuur, uitoefening van toezicht op de naleving van aan die vergunningen verbonden voorwaarden en uitvoerende taken op het gebied van nummerbeheer.

Het ontwikkelde tarievenstelsel is gericht is op integrale kosten-toerekening gebaseerd op het tarievenbeleid van Verkeer en Waterstaat. TND is 100% kostendekkend, met uitzondering van een deel van de handhavingskosten. De tarieven berusten op de Wet op de telecommunicatievoorzieningen (Stb. 1988, nr. 520) en de Vergunningen-wet kabelgebonden telecommunicatie-infrastructuur (Stb. 1996, nr. 319).

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		42	42	42	42	42	
1e suppl. wet 1996		9 304	8 954	8 254	6 954	6 954	
Nieuwe mutaties			524	324	1 824	1 824	
Stand ontwerp-begroting 1997	2 337	9 346	9 520	8 620	8 820	8 820	8 820

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie heeft betrekking op de directie Toezicht Netwerken en Diensten (TND). De TND verzorgt toezichthoudende taken op de telecommunicatie- en postmarkt. In eerdere begrotingsvoorbereidingen is hier al een beperkt aantal middelen en mensen in de begroting voor gereserveerd uit hoofde van de uitvoering van de OPN-richtlijnen (Open Network Provision) van de EU. De nieuwe mutatie heeft betrekking op de dekking van de materiële uitgaven middels kostendekkende retributies.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Onvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
06.01.01 ambtelijk personeel		42	42	07.1	12.6
06.01.02 ov.pers.ontv	42			07.1	12.6
06.01.03 materieel		9 304	9 478	16 1	12.6
Totaal	42	9 346	9 520		

06.02. Bijdrage van het agentschap Rijksdienst voor Radio-communicatie

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit ontvangstenartikel wordt de aflossing verantwoord van de renteloze lening ad. 4,6 mln. aan het agentschap RDR ten behoeve van de uitbreiding van de frequentiecapaciteit.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.02	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996				0	0	0	
Nieuwe mutaties				1 150	1 150	1 150	
Stand ontwerp-begroting 1997				1 150	1 150	1 150	1 150

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie heeft betrekking op de Interimwet (1996, Stb. 321). In de 1e suppletoire wet 1996 is een leenfaciliteit ten bedrage van f4,6 mln. ter beschikking gesteld aan het agentschap RDR ten behoeve van investeringen u.h.v. de Kamerbehandeling Interimwet. Dit bedrag wordt in vier termijnen van f 1,150 mln. terugbetaald met ingang van 1998.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie zijn respectievelijk 38.5 en 12.6.

06.03. Bijdrage van de dienst Toezicht Netwerken en Diensten

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel is nieuw opgevoerd in verband met de op handen zijnde verzelfstandiging van TND en de daarmee gepaard gaande mogelijke uitneming van de cijfers uit deze begroting. In de loop van 1996 zal duidelijk worden wat de gevolgen van de verzelfstandiging per 1 januari 1997, precies zijn voor de begroting.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.03	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996			0	0	0	0	
Nieuwe mutaties			180	180	180	180	
Stand ontwerp-begroting 1997			180	180	180	180	180

c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie betreft de huisvesting van de TND. Aan HDTP/TND is in 1995 door Verkeer en Waterstaat een voorfinanciering ten bedrage van 1,8 miljoen ter beschikking gesteld ten behoeve van de huisvesting van de TND. Deze wordt in 10 termijnen van 0,18 mln. terugbetaald vanaf 1997.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 38.5 en 12.6.

Voorwaarden scheppen

06.10. Ontvangsten telecommunicatie en post

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel is bij de 1e suppletoire wet 1996 leeggeboekt, aangezien de geraamde ontvangsten vanaf 1996 op artikel 06.01 (Personeel en materieel HDTP) worden verantwoord.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		9 804	9 454	8 754	7 454	7 454	
1e suppl. wet 1996		- 9 804	- 9 454	- 8 754	- 7 454	- 7 454	
Stand ontwerp-begroting 1997	50 574	0	0	0	0	0	

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 38.5 en 12.6.

06.11. Ontvangsten herplaatsing aandelen KPN

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de opbrengsten van de verkoop van aandelen KPN verantwoord.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.11	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 1997	2 634 828	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 86.4 en 12.6.

06.13. Ontvangsten KPN

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op de ontvangsten van de rente en aflossing van de aan KPN verstrekte leningen en van dividenden.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

06.13	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996	1 333 645	1 307 545	1 281 345	1 561 845	1 074 745		
1e suppl. wet 1996	- 202 035	- 202 035	- 202 035	- 202 035	- 202 035		
Stand ontwerp-begroting 1997	1 456 542	1 131 610	1 105 510	1 079 310	1 359 810	872 710	586 610

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

De onderverdeling van de ontvangsten (x f 1000) en de economische en defunctionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1995	1996	1997	econ.	funct.
dividend	838 042	539 310	539 310	28.2	12.6
rente	207 900	181 700	155 600	16.1	12.6
aflossing	410 600	410 600	410 600	86.1	12.6
Totaal	1 456 542	1 131 610	1 105 510		

07 METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN

07.01. Personeel en materieel Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden algemene meteorologische aangelegenheden verantwoord die niet zijn overgeheveld naar het artikel bijdrage agentschap.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

07.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996				6 900	2 200	5 500	
Stand ontwerp-begroting 1997				6 900	2 200	5 500	

c. de toelichting bij de cijfers

De cijfers hebben betrekking op de ontvangsten van de Rijksgebouwendienst (RGD). Deze hangen samen met de voorfinanciering van de RGD voor de nieuwbouw van het KNMI (zie uitgavenartikel 07.01).

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 07.1 en 12.34.

08 RIJKSDIENST VOOR HET WEGVERKEER

Algemeen

De Rijksdienst voor het Wegverkeer is per 1 juli 1996 verzelfstandigd. De taken worden vanaf deze datum uitgevoerd door het zelfstandig bestuursorgaan Dienst Wegverkeer. De voor de RDW geraamde uitgaven, verplichtingen en ontvangsten worden bij 1e suppletoire wet 1997 uit de begroting genomen. Op deze wijze is het mogelijk om de uitname uit de begroting in één keer te laten plaatsvinden op het moment dat alle hiertoe benodigde informatie beschikbaar is. In afwachting hiervan zijn de meerjarencijfers uit de begroting 1996 (nagenoeg ongewijzigd) gehandhaafd. Korthedshalve is de toelichting per artikel zo beperkt mogelijk gehouden.

08.01. Personeel en materieel Rijksdienst voor het Wegverkeer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten geraamd welke voortvloeien uit personele en materiële aangelegenheden van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.01	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		271	271	271	271	271	
Stand ontwerp-begroting 1997	860	271	271	271	271	271	271

c. de toelichting op de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde ontvangsten zullen bij 1e suppletoire wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2^e suppletoire wet 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 07.1 en 12.34.

Veiligheid in verkeer en vervoer

08.10. Toezicht en keuringen motorvoertuigen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De ontvangsten op dit artikel hebben betrekking op de toezicht- en keuringstaken van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.10	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		65 645	65 751	65 751	65 751	65 751	
Stand ontwerp-begroting 1997	70 254	65 645	65 751	65 751	65 751	65 751	65 751

c. de toelichting bij de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde ontvangsten zullen bij 1e suppletore wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e suppletore wet 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.14.

Voorwaarden scheppen

08.20. Informatieverstrekking motorvoertuigen en rijbewijzen

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden door de Rijksdienst voor het Wegverkeer de met de informatieverstrekking uit haar registers gepaard gaande ontvangsten verantwoord. Tevens komen op het onderhavige artikel de ontvangsten tot uiting welke voortvloeien uit de afgifte van rijbewijzen aan niet in Nederland woonachtige personen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.20	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		8 241	8 241	8 241	8 241	8 241	
Stand ontwerp-begroting 1997	8 307	8 241	8 241	8 241	8 241	8 241	8 241

c. de toelichting bij de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde ontvangsten zullen bij 1e suppletore wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e suppletore wet 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16.1 en 12.14.

08.21. Afgifte documenten door de RDW en Postkantoren BV

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de met de afgifte van documenten gepaard gaande ontvangsten geraamd. De documenten worden rechtstreeks verstrekt door de Rijksdienst voor het Wegverkeer danwel via de loketten van de postkantoren. De documenten hebben betrekking op de (kenteken) registratie van motorvoertuigen, de registratie van aanhangwagens/opleggers, de registratie van snelle motorboten en de afgifte van ontheffingen voor bijzondere transporten op de Nederlandse wegen.

b. de cijfers

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (x f 1000)

08.21	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Stand ontwerp-begroting 1996		112 164	166 986	167 086	166 417	166 417	
1e suppl. wet 1996		- 7 000					
Stand ontwerp-begroting 1997	197 638	105 164	166 986	167 086	166 417	166 417	166 417

c. de toelichting op de cijfers

De voor 1997 en latere jaren geraamde ontvangsten zullen bij 1e suppletoire wet 1997 uit de begroting worden genomen. Het budgettaire effect van de verzelfstandiging op de begroting 1996 zal worden opgenomen in de 2e suppletoire wet 1996.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 36 en 12.14.

TOELICHTING BIJ WETSARTIKEL 3

KONINKLIJK NEDERLANDS METEOROLOGISCH INSTITUUT

Missie en taken

Het KNMI is hét nationale data- en kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie. Het instituut voldoet aan de vraag naar informatie, adviezen en diensten van overheid, burger en bedrijfsleven ten behoeve van welzijn, veiligheid, economie en duurzame ontwikkeling. Het KNMI heeft de opdracht om de meteorologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het Nederlandse klimaat nu en in de toekomst.

Centraal staat de veiligheid van mensen en goederen en het optimaal laten functioneren van infrastructuur van Nederland. Om haar taken te kunnen verrichten heeft het KNMI de beschikking over waarnemingen uit een wereldwijd netwerk, waarbij gebruik wordt gemaakt van moderne technologieën. Ontwikkeling en onderzoek zijn nodig om de dienstverlening op peil te houden en een rol in het internationale meteorologische vakgebied te behouden en daarmee toegang te hebben tot de nieuwste ontwikkelingen binnen het internationale waarnemingsnetwerk, inclusief de remote-sensing satellieten. De verkregen waarnemingen zijn eveneens noodzakelijk voor het wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de veranderingen in ons klimaat. Door de toegenomen bewustwording ten aanzien van de risico's die klimaatveranderingen voor ons aller toekomst kunnen betekenen, wordt dit in internationale samenwerking uitgevoerde onderzoek maatschappelijk breed ondersteund.

Het KNMI verleent meteorologische diensten aan particulieren en aan de meest uiteenlopende instellingen en bedrijven. De luchtvaart en de maritieme sector vormen belangrijke onderdelen hiervan. Naast weer en klimaat behoort ook seismologie tot het takenpakket van het KNMI. Op dit gebied vinden seismische metingen plaats en wordt er wetenschappelijk seismologisch onderzoek verricht. Dit alles, zoals iedere KNMI-activiteit, in een internationaal kader.

De hoofdvestiging van het KNMI is in De Bilt. De overige vestigingsplaatsen zijn: Schiphol, Eelde, Zestienhoven, Beek, Den Helder, Hoek van Holland en Middelburg.

Bedrijfsvoering

Uitvoering van de taken van het KNMI leidt tot het leveren van de door de opdrachtgevers gewenste producten, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Hierbij wordt er door het KNMI naar gestreefd de doelmatigheid waar mogelijk te optimaliseren.

In dat kader zijn er bij de start als agentschap afspraken gemaakt over een structurele vermindering van de kosten voor de rijksbegroting van 2 miljoen gulden per jaar. Bij het opstellen van de begroting 1997 is overeengekomen de doelmatigheid op de producten die voor Verkeer en Waterstaat gemaakt worden, nog verder te verbeteren, hetgeen leidt tot een verlaging van de kosten voor het Rijk. In 1997 zal 3,5 mln. oplopend tot 5 mln. in 2000 gerealiseerd worden. Na realisering van deze operatie zal het KNMI voor de rijksbegroting structureel 7 miljoen gulden per jaar goedkoper zijn (=± 14%), zonder dat het productieniveau hierdoor is aangetast.

De doelmatigheid ten aanzien van de producten voor derden wordt uiteraard op de markt voor meteorologische producten getoetst. Hierbij wordt ervoor gezorgd dat een vergelijkbare situatie met het bedrijfsleven

blijft bestaan, zodat geen concurrentievervalsing plaatsvindt. Zo is er een verificerbaar stelsel van maatregelen en registraties, waardoor de werkzaamheden voor derden administratief volledig worden gescheiden van de andere activiteiten. Dit maakt het ook mogelijk te voldoen aan de eisen die aan de tarieven van het KNMI worden gesteld, nl. integrale doorberekening van alle kosten. Ook de kosten die het KNMI niet zelf op haar begroting heeft, zoals bijv. de afschrijving van de gebouwen, worden in de tarieven meegerekend.

Producten

Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek

Het algemeen onderzoek is gericht op het ontwikkelen en verdiepen van kennis over fysische processen in de atmosfeer en tussen atmosfeer en oceaan. De hiermee opgebouwde kennis-infrastructuur wordt gebruikt voor «weer» en «klimaat». In het kader van het onderzoek worden ook nieuwe waarnemingsmethoden en procesbeschrijvingen ontwikkeld die worden toegepast voor operationele activiteiten.

Klimaatonderzoek en klimaatadvies

Bij het KNMI wordt, door middel van onderzoek, invulling gegeven aan een nationaal kennis- en voorlichtingscentrum voor klimaat, klimaatverandering en mondiale luchtverontreiniging.

Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met nationale en internationale instituten, en heeft vanwege het onderwerp een sterk mondiaal karakter. De KNMI-inspanningen op het gebied van klimaatonderzoek dragen bij aan de rol die Nederland in de internationale beleidsvorming speelt.

Seismologische adviezen

Door de afdeling Seismologie worden in Nederland routinematig seismische waarnemingen verricht en geanalyseerd. Het KNMI is hierdoor in staat informatie te verstrekken bij aardbevingen in Nederland en de rest van de wereld. Daarnaast verricht deze afdeling onderzoek naar de regionale seismiteit van Nederland (inclusief de relaties met gaswinning in West en Noord Nederland) en naar algemene seismische risico's in Nederland. Het KNMI heeft een taak als internationaal waarneempunt voor de detectie van kern-explosies op enige plaats in de wereld.

Publieksvoorlichting

De missie van het KNMI als het nationale kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie wordt bevestigd door de vele duizenden vragen van burgers, bedrijven en instellingen die jaarlijks per brief of telefoon gesteld worden. De afdeling communicatie beschikt over informatiepakketten die zijn gedifferentieerd voor verschillende doelgroepen, onder meer voor leerkrachten en leerlingen in basis- en voortgezet onderwijs.

Algemene verwachtingen en waarschuwingen

De productgroep algemene verwachtingen en waarschuwingen is vooral gericht op algemene informatievoorziening voor de samenleving. Het betreft o.a. het leveren van die informatie die burger en overheid minimaal nodig achten om in Nederland veilig te kunnen leven en werken.

Naast deze informatie wordt ook informatie verstrekt aan de media en aan overige speciale doelgroepen.

Maritieme verwachtingen en waarschuwingen

Het KNMI is van oudsher zeer sterk betrokken bij kustbeveiliging en scheepvaart. Samen met Rijkswaterstaat directie Noordzee, directie Zeeland en Havenbedrijf Rotterdam zijn de Hydro Meteo-Centra ingericht. Via samenwerking met Nederlandse ondernemingen en ingenieursbureaus wordt, op basis van het meteorologische specialisme, ook aan projecten meegewerkt in andere delen van de wereld.

Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen

De hoofdactiviteit binnen deze productgroep is het waarschuwen, voorlichten en adviseren van de nationale en internationale luchtvaart. Naast de activiteiten voor de Luchtverkeersbeveiliging worden adviezen gegeven aan luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, de kleine private luchtvaart en ten behoeve van helikopter-operaties.

Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij

Het KNMI heeft als nationaal meteorologisch instituut het nationale historische meteorologische data-bestand onder beheer. Daarnaast is in het instituut zeer veel kennis gebundeld, verkregen uit onderzoek en operationele ervaring. Naast klassieke meteorologische gegevens zijn de resultaten van remote sensing in toenemende mate van belang voor grootschalig onderzoek op een veelheid van vakgebieden. Het KNMI zorgt ervoor dat deze kennis en data beschikbaar zijn voor een breed publiek.

Beleidsadviezen

De kennis van het KNMI wordt gebruikt bij het opstellen van nationale en internationale beleidsrapportages. Het betreft hier onderwerpen als klimaatontwikkeling, mondiale luchtverontreiniging gekoppeld aan meteorologische processen, broeikasgassen, ozon.

Het KNMI stelt beleidsadviezen op of levert een bijdrage aan beleidsvorming voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, andere ministeries en internationale kaders zoals het «Intergovernmental Panel on Climate Change» (IPCC).

De begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI:

	Realisatie 1995	Ontw. begr. 1996	1996	1997	1998	1999	2000	2001	econ.	codering func.
Totale baten	75,4	74,9	76,2	73,2	72,7	72,5	72,4	72,7		
opbrengst derden	25,6	25,8	27,0	27,3	27,7	28,0	28,4	28,7	16.1	12.6
opbrengst V&W	49,5	49,1	49,2	45,9	45,0	44,5	44,0	44,0	16.1	12.6
rente	0,2	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm		
buitengewone lasten	0,1	-	-	-	-	-	-	-		
Totale lasten	72,1	74,9	74,8	74,4	73,4	72,5	72,4	72,7		
Apparaatskosten										
* personeel	46,1	41,6	45,8	44,8	43,8	42,9	42,8	43,0	11.11	11.1
* materieel	16,6	20,8	17,3	17,3	17,3	17,3	17,3	17,4	12.1	11.1
rente	-	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm		
afschrijvingen										
* materieel	9,0	12,5	11,7	12,3	12,3	12,3	12,3	12,3	12.1	11.1
* immaterieel	-	-	-	-	-	-	-	-		
dotatie aan voorzieningen	-	-	-	-	-	-	-	-		
buitengewone lasten	0,3	-	-	-	-	-	-	-		
saldo van baten en lasten	3,3	0	1,4	-1,2	-0,7	0	0	0		

Toelichting op de begroting van baten en lasten

Baten

Opbrengsten derden

De verwachting voor deze omzetcategorie is dat zonder verhoging van het uitgaven-niveau er toch jaarlijks een kleine omzetgroei kan worden gerealiseerd.

Opbrengst Verkeer en Waterstaat

Ten opzichte van de vorige begroting is een vermindering van de opbrengst doorgevoerd, die loopt van 3,5 miljoen gulden in 1997 tot 5 miljoen in het jaar 2000. Doelmatigheidsverbetering bij de totstandkoming van de producten die in opdracht van Verkeer en Waterstaat worden vervaardigd, moet de inkomstendaling compenseren.

Lasten

Apparaatskosten

Personeel

De stijging in 1996 wordt veroorzaakt doordat met ingang van 1995 de inhuur van onderzoekersmedewerkers onder de personeelskosten in plaats van de materiële kosten wordt verantwoord. Daarnaast leidt de te bereiken doelmatigheidsverbetering tot een daling in latere jaren.

Verder speelt de invulling van de gemiddeld 36-urige werkweek. Bij het KNMI zal naar verwachting een herbezetting van circa 90% (16,5 fte) noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zullen bij eerste suppletore wet 1997 worden toegevoegd.

Bij eerste suppletoire wet 1997 zal eveneens de loonbijstelling 1996 worden toegevoegd.

Materieel

De kosten hebben betrekking op de exploitatie van apparatuur, communicatiekosten (nationaal, en internationaal), kosten van internationale samenwerking (o.a. Europees Centrum voor Weersvoorspellingen op Middellange Termijn (ECMWT)), reis- en verblijfkosten in het kader van (inter)nationale projecten, onderzoek en dienstverlening.

Afschrijvingen

Voor onderstaande categorieën worden de volgende afschrijvingstermijnen gehanteerd:

- waarneemapparatuur	10 jaar
- inventaris	7 jaar
- computerapparatuur	5 jaar
- pc's	3 jaar

De negatieve resultaten in de jaren 1997 en 1998 worden veroorzaakt door lagere opbrengsten van Verkeer en Waterstaat, die eerst in latere jaren door lagere kosten kunnen worden gecompenseerd.

De begroting van kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten van het agentschap KNMI

	Real. 1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	econ.	Codering funct.
Totale kapitaaluitgaven	7,7	15,6	15,6	11,5	11,8	12,4	12,1		
uitgaven onroerende goederen		-	-	-	-	-	-		
uitgaven overige kapitaalgoederen	7,7	15,6	15,6	11,5	11,8	12,4	12,1	12.1	11.1
aflossingen									
Totale kapitaalontvangsten	10,3	15,6	15,6	11,5	11,8	12,4	12,1		
investeringsbijdrage van het departement	1,0	2,5	0,5	-	-	-	-	16.1	12.6
toevoeging aan liquide middelen ¹	9,3	13,1	15,1	11,5	11,8	12,4	12,1		

¹ Het betreft hier gelden die vrijgemaakt zijn door afschrijvingen.

Toelichting

Kapitaaluitgaven en -ontvangsten

De kapitaaluitgaven zijn gebaseerd op een meerjarenraming van de vervangingsinvesteringen in waarnemingsapparatuur, inventaris, computerapparatuur en pc's. Hierbij wordt bij de vervanging zo goed mogelijk rekening gehouden met de financieringsconsequenties. Er is naar gestreefd een zogeheten ideaalcomplex van investeringen samen te stellen waardoor een zo gelijkmatig mogelijk kapitaaluitgaven en -ontvangsten patroon ontstaat. De uit de opbrengsten verkregen bijdragen voor afschrijvingen (en rente) worden nagenoeg gelijktijdig aan investeringen besteed. Als gevolg van de start van het agentschap per 1 januari 1995 is geen reserve voor de vervanging van grotere investeringen uit het verleden opgebouwd. Voor het tijdelijk tekort dat in 1996 en 1997 ontstaat, zal het departement een bijdrage leveren die in de V&W-begroting

budgettair wordt gedekt door een besparing in de exploitatiekosten van het KNMI in de agentschapsbegroting. Dit laatste is vorig jaar in de begroting 1996 verwerkt.

BIJLAGE BIJ DE AGENTSCHAPSBEGROTING KNMI

Kosten en opbrengsten KNMI

Kosten

De onderstaande tabel geeft inzicht in de kosten van het KNMI per productgroep.

Kosten per productgroep (bedragen in fl. mln.)

Productgroepen	Real. 1995		Begr. 1996		Begr. 1997	
	fl.	%	fl.	%	fl.	%
Alg. met. wetenschap. onderzoek	2,8	3,9	4,3	5,7	4,2	5,6
Klimaatonderzoek en -advies	13,8	19,1	12,7	17,0	12,6	16,9
Seismologische adviezen	2,5	3,5	2,6	3,5	2,6	3,5
Publieksvoorlichting	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Alg. verwachtingen en waarschuwingen	18,0	24,9	18,3	24,5	18,3	24,7
Maritieme verw. en waarsch.	8,6	11,9	9,9	13,2	9,8	13,2
Luchtvaartverw. en waarsch.	16,5	22,9	17,9	23,9	17,8	23,9
Data/adviezen voor wetens. en maatsch.	8,2	11,4	7,7	10,3	7,7	10,3
Beleidsadviezen	0,8	1,1	1,0	1,3	1,0	1,3
Overig	0,7	1,0	0,2	0,3	0,2	0,3
Totaal	72,1	100	74,8	100	74,4	100

Toelichting:

Het kostenniveau in 1997 is nagenoeg gelijk aan dat van 1996. De lagere kosten in 1995 worden met name veroorzaakt door 2,7 mln. lagere afschrijvingen in 1995 dan begroot. Dit hangt samen met de in 1995 reeds afgeschreven activa in de meteorologische data-inwinapparatuur, die onder meer in 1996 en 1997 zullen worden vervangen.

Opbrengsten

Inzicht in de samenstelling van de opbrengsten per productgroep zal in de volgende tabel gegeven worden, waarbij de opbrengsten gesplitst zijn in opbrengsten die het departement vanuit de rijksbegroting bijdraagt en opbrengsten van derden (andere overheden, bedrijven en particulieren). Alle opbrengsten en alle inkomsten zijn ondergebracht in productgroepen, variërend van het NOS-nieuwsweerbericht tot een onderzoek naar veranderingen in de samenstelling van de atmosfeer.

Opbrengsten per productgroep (bedragen in fl. mln.)

Productgroepen	Dep.		Real. 1995 Derden		Dep.		Begr. 1996 Derden		Dep.		Begr. 1997 Derden	
	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%
Alg. met. wetenschap. onderzoek	3,5	7,1	0,1	0,4	4,2	8,5	0,0	0,0	3,7	8,1	0,0	0,0
Klimaatonderzoek en -advies	11,2	22,6	2,6	10,0	10,2	20,7	2,4	8,9	9,8	21,4	2,4	8,9
Seismologische adviezen	2,2	4,4	0,2	0,8	2,3	4,7	0,3	1,1	2,2	4,8	0,3	1,1
Publieksvoorlichting	0,2	0,4	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,0
Alg. verw. en waarschuwingen	14,5	29,4	3,9	15,1	14,1	28,7	4,1	15,2	13,9	30,2	4,1	15,2
Maritieme verw. en waarsch.	8,8	17,8	0,6	2,3	9,4	19,1	0,6	2,2	9,1	19,8	0,6	2,2
Luchtvaartverw. en waarsch.	2,2	4,4	15,8	61,0	2,2	4,5	16,9	62,7	1,0	2,3	17,2	62,7
Data/adv. voor wetens. en mtsch.	6,0	12,1	1,9	7,3	5,8	11,8	2,2	8,1	5,3	11,5	2,2	8,1
Beleidsadviezen	0,8	1,6	0,1	0,4	0,8	1,6	0,2	0,7	0,7	1,5	0,2	0,7
Overig	0,1	0,2	0,7	2,7	0,0	0,0	0,3	1,1	0,0	0,0	0,3	1,1
Totaal	49,5	100,0	25,9	100,0	49,2	100,0	27,0	100,0	45,9	100,0	27,3	100,0

Toelichting:

De belangrijkste ontwikkeling betreft de sterke daling in 1997 ten opzichte van 1996 met 3,3 mln. van de opbrengsten voor dienstverlening in opdracht van het departement. Dit hangt samen met de efficiencydoelstellingen die zijn geformuleerd.

Overige

Naast de kosten en opbrengsten per productgroep is ook nog een aantal overige inputkengetallen te geven.

Overige inputkengetallen

Kengetal	Eenheid	Begr. '95	Real. '95	Begr. '96	Begr. '97
Omzet per medewerker	fl. 1000,-	155,2	156,2	154,5	160,2
Kosten per medewerker	fl. 1000,-	155,2	149,3	151,7	162,8
Investeringskosten per medewerker	fl. 1000,-	25,1	16,0	31,6	34,1
Personneelskosten in % van totaal	%	57,0	64,0	61,2	60,2
Materiële kosten in % van totaal	%	27,6	23,1	23,2	23,3
Afschrijvingskosten in % van totaal	%	15,4	12,9	15,6	16,5

Toelichting:

De daling van het aantal personeelsleden in de komende jaren leidt ertoe dat de omzet per medewerker in 1997 ten opzichte van begroting 1995 stijgt met 3 procent. De kostenstijging per medewerker bedraagt om dezelfde reden ongeveer 5 procent.

De stijging vanaf de realisatie 1995 van de «personeelskosten in procenten van het totaal» ten opzichte van de begroting 1995 wordt veroorzaakt doordat met ingang van (de realisatie) 1995 de inhuur van onderzoeksmedewerkers, veelal gefinancierd uit (inter-)nationale onderzoeksopdrachten van derden, onder personeelskosten in plaats van materiële kosten wordt verantwoord.

Onderbouwing personele component KNMI (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
gemiddeld gerealiseerde bezetting in fte	484,5						
gemiddeld gerealiseerde prijs per fte	91 228						
gemiddeld geraamde begrotingssterkte in fte ¹		479,0	463,0	448,0	434,0	429,0	426,0
gemiddeld geraamde prijs per fte ²		92 150	93 050	94 000	94 950	95 900	96 850

¹ Geen rekening is gehouden met de herbezetting van de 36-urige werkweek. Hiervoor zal vanaf 1997 16,5 fte worden toegevoegd.

² Prijzen in guldens.

Output en kwaliteit KNMI

Naast het hierboven geschetste totaalbeeld, wordt met een aantal output- en kwaliteitskengetallen hierna dieper ingegaan op de verschillende productgroepen. De kengetallen worden in vier categorieën beschreven: de weersverwachtingen en waarschuwingen; het onderzoek; de data en adviezen en overig.

*Weersverwachtingen en waarschuwingen***Productgroepen**

Het cluster weersverwachtingen en waarschuwingen bestaat uit de productgroepen Algemene verwachtingen en waarschuwingen, Maritieme verwachtingen en waarschuwingen en Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen. Deze productgroepen bestaan uit een breed pakket aan weersverwachtingen en waarschuwingen voor de burger, de maritieme wereld en voor de luchtvaart. Het belangrijkste onderdeel van de dienstverlening van elk van de productgroepen bestaat uit 24-uurs bewaking van het weer en van de distributie van basisgegevens en weerberichten voor samenleving, maritieme sector en luchtvaart. Samenhangend hiermee worden waarschuwingen uitgegeven bij optredend of verwacht «gevaarlijk» weer. Per productgroep zijn hiervoor criteria opgesteld.

Voorbeelden van de geleverde producten zijn het NOS-nieuwsbericht, NOS-teletekst, luchtverontreiniging, waterbeheer, waarschuwingen voor levensbedreigend of maatschappij ontwrichtend weer, scheepsweerberichten, wateropzetverwachtingen, districtswaarschuwingen, lokale korte termijn verwachtingen voor de luchthavens en waarschuwingen ten behoeve van de luchtvaart.

Output

De outputcijfers ten aanzien van de verschillende berichten zien er als volgt uit.

Outputkengetallen: Aantallen berichten per productgroep

Productgroep	Product	1995	1996	1997
Algemene verw. en waarsch.	Routine berichten	34 310	34 310	34 310
	Niet routine berichten	200 – 400	200 – 400	200 – 400
	Consulten	100	100	100
Maritieme verw. en waarsch.	Routine berichten	8 395	8 395	8 395
	Niet routine berichten	200 – 300	200 – 300	200 – 300
	Consulten	10 000	10 000	10 000
Luchtvaartverw. en waarsch.	Routine berichten	64 058	64 058	64 058
	Niet routine berichten	6 000	6 000	6 000

Toelichting:

Het begrip «bericht» is nogal rekbaar. Soms worden berichten samengesteld uit andere berichten (wel meegenomen), sommige berichten worden op vaste tijden verzonden ook wanneer er geen wijzigingen zijn opgetreden (wel meegenomen), soms worden uitstaande berichten tussentijds geamendeerd (niet meegenomen) en sommige berichten worden in enigszins aangepaste vorm naar verschillende gebruikers gestuurd (niet meegenomen). Berichten worden vaak verstuurd naar een elektronisch medium (bijvoorbeeld Teletekst, databank, telefoonautomaat). In de aantallen in bovenstaande tabel zijn het aantal raadplegingen van deze media niet meegenomen.

Kwaliteit

De belangrijkste kwaliteitsaspecten van de weersverwachting zijn de betrouwbaarheid en de tijdigheid. Hoewel de verwachtingstermijn van producten uiteenloopt van enkele uren tot zeven dagen, is voor de kengetallen ten aanzien van kwaliteit voor de verwachtingstermijn van 24 uur gekozen. Kengetallen voor de kwaliteit van waarschuwingen worden op dit moment ontwikkeld. De kengetallen zullen met name inzicht geven in het al dan niet terecht waarschuwen en de tijdigheid van de waarschuwing.

Betrouwbaarheid

De gehanteerde kengetallen voor de betrouwbaarheid zijn bias (het gemiddelde verschil tussen verwachting en werkelijkheid), de standaarddeviatie (de gemiddelde spreiding van dat verschil rond het gemiddelde verschil) en het percentage missers ten aanzien van de belangrijkste weerselementen. Zowel neerslag- als zonneshijnverwachtingen worden in drie klassen gegeven.

Indien verwachtingen en opgetreden waarde meer dan 1 klasse verschillen, spreken we van een misser. Van missers bij windverwachtingen is sprake als verwachting en waarneming 2 bft of meer verschillen. Missers bij wateropzetverwachtingen zijn verwachtingen die meer dan 20% afwijken van de opgetreden waarde. Voor TAF en TREND

(zie hierna) worden analoge definities opgesteld. Deze kengetallen worden nog niet op routinebasis geproduceerd. Verwacht wordt dat ze vanaf begin 1997 beschikbaar zullen zijn.

Tijdigheid

Tijdigheid, uitgedrukt in een percentage, geeft aan in hoeverre een routine-bericht op tijd wordt afgeleverd, afhankelijk van de afspraken met de afnemer. Het is dus een ander begrip dan de bovengenoemde tijdigheid van waarschuwingen. Voor de luchthaven worden TAF's (verwachting voor 9 of 24 uur vooruit), TREND (verwachting voor 2 uur vooruit) en LLFC (verwachting voor een gebied (Nederland) ten behoeve van de kleine luchtvaart) opgesteld. Voor deze producten zijn tijdvensters gedefinieerd waarbinnen de verwachtingen afgeleverd dienen te worden. Een bericht is dan «tijdig» wanneer het binnen het gedefinieerde tijdvenster wordt afgeleverd. Voor het weerbericht voor de samenleving is levering minimaal twintig minuten voor uitzending door de radio overeengekomen. Een bericht is tijdig als hieraan voldaan wordt.

Hieronder zal een overzicht worden gegeven, waarin de reeds beschikbare kengetallen cijfermatig ingevuld zijn, met daaraan gekoppeld een meerjarenverwachting die het karakter van een norm heeft.

Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de weersverwachtingen en waarschuwingen

Cluster	Kengetal	1995	1996	1997	1998
Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen					
Minimum temperatuur (C)	BIAS	- 1,1	- 1,1	- 0,5	- 0,5
	STD	2,3	2,3	2,0	2,0
Maximum temperatuur (C)	BIAS	0,3	0,3	0,3	0,3
	STD	2,0	2,0	2,0	2,0
Neerslag	% missers	-	-	-	-
Zonneschijn/bewolking	% missers	-	-	-	-
Tijdigheid weerberichten	Tijdigheid	-	95%	95%	95%
Kwaliteit maritieme verwachtingen					
Wind (m/s)	BIAS	1,0	1,0	1,0	1,0
	STD	2,5	2,5	2,5	2,5
	% missers	-	3%	3%	3%
Wateropzet (m)	BIAS	0	0	0	0
	STD	0,15	0,15	0,15	0,15
	% missers	-	3%	3%	3%
Kwaliteit luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen					
Luchtvaartverwachtingen	Tijdigh. TAF	97%	97%	97%	97%
	Tijdigh. TREND	97%	97%	97%	97%
	Tijdigh. LLFC	97%	97%	97%	97%
	% miss. TAF	-	-	-	-
	% miss. TREND	-	-	-	-

Toelichting:

Niet ingevulde getallen zijn nog niet beschikbaar. Het streven voor de bias van de minimumtemperatuur is niet 0 maar -0,5, omdat deze verwachting een waarschuwend karakter heeft.

Onderzoek

Productgroepen

De productgroepen die vallen onder dit cluster, het onderzoek, zijn Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek, Klimaatonderzoek en advies en Seismologische adviezen. De voornaamste werkzaamheden die in het kader van deze productgroepen uitgevoerd worden, zijn het uitvoeren van onderzoek zowel in nationaal als internationaal verband en het geven van adviezen.

Output

Het aansturen van deze drie productgroepen middels outputkengetallen en het onderbouwen van de raming middels een p en q is niet goed mogelijk en niet zinnig gebleken. Ten aanzien van deze productgroepen zal dan ook met name middels een aantal andere instrumenten gestuurd worden op de output. Deze andere instrumenten zijn onder andere advisering door een onafhankelijke wetenschappelijke adviesraad over het voorgestelde onderzoeksprogramma en een evaluatie tijdens en achteraf over de uitvoering en resultaten van de verschillende onderzoeken.

Daarnaast bestaan er outputkengetallen die meer betrekking hebben op de secundaire output. Hierbij kan gedacht worden aan het aantal lezingen nationaal en internationaal en het aantal gereviewde, populair wetenschappelijke en overige wetenschappelijke publicaties per medewerker.

Kwaliteit

Voor wat betreft de kwaliteit van het onderzoek geldt vrijwel hetzelfde. Ook hier is het vrij moeilijk en niet zinvol om op kengetallen te sturen. De overige stuurinstrumenten, zoals de wetenschappelijke adviesraad en evaluaties, bieden het departement echter voldoende mogelijkheden om zicht te houden op de kwaliteit van het onderzoek.

Naast deze stuurinstrumenten wordt ook hier middels een aantal kengetallen inzicht gegeven in de kwaliteit van het onderzoek. Het belangrijkste kwaliteitsgetal is het percentage projectvoorstellen door het KNMI voor GOA- (Geologisch Oceanografisch en Atmosferisch onderzoek) en BCRS (Beleidscommissie Remote Sensing)-projecten dat goedgekeurd wordt ten opzichte van het gemiddeld percentage projectvoorstellen voor GOA- en BCRS-projecten dat per organisatie goedgekeurd wordt. Vanwege de grote aantallen projectvoorstellen en het beperkte budget kan slechts een selectie uit alle projectvoorstellen goedgekeurd worden.

Data en adviezen

Productgroep

De productgroep Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij houdt zich met name bezig met het bijhouden en verschaffen van basisgegevens.

Output

De volgende cijfers geven inzicht in de onderbouwing van een deel van de raming.

Onderbouwing opbrengsten (prijs in guldens, aantal routine dataleveringen in mln, opbrengsten in mln.)

Product	Prijs fl.	Aantal	1995 Derden fl.mln.	Prijs Fl.	Aantal	1996 Derden fl.mln.	Prijs Fl.	Aantal	1997 Derden fl.mln.
Routine dataleveringen	0,10	17,7 mln	0,512	0,10	18,6 mln	0,460	0,10	19,5 mln	0,410
Klimatolog. verstrekkingen	276,00	3,511	0,969	286,00	3,671	1,050	296,00	3 716	1,100

Toelichting:

In deze opstelling is een aantal heterogene producten, die in verschillende hoeveelheden tegen verschillende prijzen geleverd worden, onder twee noemers gebracht, te weten de routinematige dataleveringen en de klimatologische verstrekkingen.

Kwaliteit

De kwaliteit van deze productgroep is in een aantal getallen weergegeven, en wel ten aanzien van de belangrijkste elementen, te weten windsnelheid, wind, gebiedsgemiddelde neerslag en beschikbaarheid van de waarnemingen. Als meetindicator voor de windsnelheid wordt het gemiddelde verschil genomen tussen de verwachte windsnelheid 24 uur vooruit en de waargenomen windsnelheid per lokatie. De meetindicator voor de wind is de gemiddelde lengte van de verschilvektor, die het verschil aangeeft tussen de opgetreden wind en de verwachte wind 24 uur vooruit. De meetindicator voor neerslag is de gebiedsgemiddelde neerslag. Deze geeft het gemiddelde verschil aan tussen door het model berekende gebiedsgemiddelde neerslag 24 uur vooruit en de gemiddelde daadwerkelijk gevallen neerslag over heel Nederland. Meerjarig ziet dit er als volgt uit.

Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de waarnemingen

Cluster	Kengetal	1995	1996	1997	1998
Gemiddeld verschil tussen model en werkelijkheid					
Windsnelheid Wind	Gem. verschil	2,0	2,0	2,0	1,5
	Gem. verschil-vektor	4,0	4,0	4,0	3,9
Gebiedsgemiddelde neerslag	BIAS +/- in mm.	1,0	1,0	1,0	1,0
	STD in mm.	2,5	2,5	2,5	2,4
Overig Betrouwbare waarnemingen	% beschikbaar	95%	96%	96%	97%

Overig

Productgroepen

Het laatste cluster binnen het KNMI bestaat uit de productgroepen Publieksvoorlichting, Beleidsadviezen en overige producten. Ten aanzien van de kleine productgroep beleidsadviezen en ten aanzien van de overige producten (o.a. meetnet en ijkingen) geldt dat niet middels kengetallen gerapporteerd wordt.

Output

De productgroep Publieksvoorlichting rapporteert wel een aantal outputkengetallen. Deze getallen, die niet geschikt zijn voor een p en q onderbouwing van de raming, geven enig zicht op de productiviteit.

Kwaliteit

De productgroep Publieksvoorlichting beschikt tevens over een aantal kwaliteitsgetallen. Een overzicht van de kwaliteitsgetallen ten aanzien van deze productgroep ziet er als volgt uit.

Overige kwaliteitsgetallen

Cluster	Kengetal	1995	1996	1997	1998
Kwaliteit publieksvoorlichting					
Doorlooptijd vragen	% < drlptijd	–	90%<5d	90%<5d	90%<5d
Klanten	% tevreden	–	–	90%	–

Toelichting:

De doorlooptijd van vragen zal in 1996 voor het eerst geregistreerd worden. De producten die hieronder vallen zijn de standaard antwoorden op vragen, de exclusieve antwoorden aan de pers en de behandelde aanvragen voor lezingen en bedrijfsbezoeken. Daarnaast zal tweejaarlijks steekproefsgewijs de gemiddelde tevredenheid van de klant vastgesteld worden, te beginnen in 1997.

AGENTSCHAP RIJKSDIENST VOOR RADIOCOMMUNICATIE

Per 1 januari 1996 is de voormalige directie Operationele Zaken van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (verder) verzelfstandigd tot een agentschap. Het streven naar scheiding van beleid en uitvoering en verruiming van de bedrijfsvoeringsmogelijkheden waren daar de aanleiding voor. Daarnaast is het noodzakelijk dat de volledige ministeriële verantwoordelijkheid in stand wordt gehouden, gezien de publieke belangen die gemoeid zijn met bijvoorbeeld de voorgenomen veiling van schaarse etherfrequenties.

Na ampel beraad, waarbij ook rekening is gehouden met de mening van externe relaties, heeft het agentschap de benaming «Rijksdienst voor Radiocommunicatie», afgekort RDR, gekregen.

In de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) 1996 werd de eerste zelfstandige begroting van de RDR gepresenteerd. In deze begroting wordt voortgeborduurd op de daarin ingezette lijn.

Doelstellingen en hoofdtaken

De RDR is de nationale instantie die voor het Nederlands grondgebied uitvoering geeft aan het vastgestelde telecommunicatiebeleid en -wet/regelgeving. Dit voorzover betrekking hebbend op radio-communicatie en randapparatuur.

De RDR hanteert ten aanzien van deze taakuitvoering de volgende doelstellingen:

- * zorg voor de best denkbare ordening van het radiospectrum (de etherinfrastructuur), opdat met het geordend gebruik ervan, onder waarborging van de veiligheid van de Staat, een maximale bijdrage wordt geleverd aan de diverse belangen van ons land
- * het waarborgen van de goede technische werking van telecommunicatie-eindapparatuur en in samenhang daarmee de goede en ongestoorde werking van de telecommunicatie-infrastructuur, opdat een maximale bijdrage wordt geleverd aan de diverse belangen van ons land
- * het waarborgen van het optimaal gebruik en de goede werking van de telecommunicatie-infrastructuur, opdat een maximale bijdrage wordt geleverd aan de diverse belangen van ons land

De hoofdtaken die uit deze doelstellingen worden afgeleid zijn:

- * frequentieplanning, -toewijzing en registratie
- * (toezicht op de) toelating van telecommunicatie-eindapparatuur
- * zorg voor de naleving van/het handhaven van de relevante wetten regelgeving.

Aansturing en bedrijfsvoering

De RDR maakt organisatorisch onderdeel uit van de Hoofddirectie Telecommunicatie en Post. Ansturing vindt plaats door de Hoofddirecteur Telecommunicatie en Post, zoals dat ook voor de andere organisatie-onderdelen binnen de HDTP het geval is. De aansturing vindt plaats op basis van de tussen de hoofddirecteur Telecommunicatie en Post en de directeur RDR gesloten Regeling Rijksdienst voor Radio-communicatie van 21 december 1995. De activiteiten en te bereiken resultaten zijn vooraf bepaald en in het Jaarplan RDR vastgelegd. De wijze waarop verantwoording wordt afgelegd over de bereikte resultaten en over de inzet van middelen is eveneens vastgelegd in de Regeling.

Binnen de RDR wordt veel aandacht besteed aan het optimaliseren van de efficiency en de effectiviteit van de ingezette middelen. Daartoe worden processen geoptimaliseerd door het leggen van relaties tussen

input, throughput en output, is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om zinvol gebruik te maken van kengetallen en wordt onderzocht in hoeverre de effecten van het handelen van de RDR (de outcome) meetbaar zijn.

Tarievenbeleid

De door de RDR te maken kosten worden integraal doorberekend. De Wet op de telecommunicatievoorzieningen (Stb. 1988, nr. 520) biedt daarvoor de basis in artikel 41. De kostendekkendheid is één van de hoekstenen geweest bij de agentschapsvorming.

De RDR opereert in totaliteit thans kostendekkend. Uitgangspunt is om per 1 januari 1997 een nieuw tarievenbeleid te operationaliseren. Speerpunt van dat nieuwe beleid is het streven naar een kostendekking van 100 % per productgroep. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd, dat de baathebber betaalt voor de kosten die het agentschap maakt. De nu nog deels vrijgestelde gebruikers (Defensie, KPN, Politie en RLD) gaan, mits de wettelijke kaders (aanpassing WTV) daartoe tijdig gecreëerd worden, volledig bijdragen in de kosten. In 1996 dragen de vrijgestelde gebruikers al bij in de kosten van de RDR op het gebied van elektromagnetische compatibiliteit (EMC). Het voorgaande leidt per saldo, los van exogene kostprijsverhogende factoren, tot een tariefdaling voor de huidige machtiginghouders.

Evaluatie

In 1998 zal de agentschapsvorming worden geëvalueerd.

Op verzoek van afnemers heeft de RDR zich verplicht om periodiek de organisatie te laten doorlichten op efficiency en effectiviteit. De kwaliteit van de dienstverlening van de RDR zal getoetst en zonodig bijgesteld worden aan de hand van een onderzoek onder de afnemers.

Gehanteerde waarderingsgrondslagen

Overeenkomstig de Regeling Departementale Begrotingsadministratie (RDB) worden door de RDR de volgende waarderingsgrondslagen gehanteerd:

- De baten en lasten worden toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben.
- Voorzover niets anders vermeld, worden activa en passiva verantwoord tegen nominale waarde.
- Immateriële en materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschaffingsprijs onder aftrek van afschrijvingen.
- Op immateriële en materiële vaste activa wordt afgeschreven op basis van de aanschaffingsprijs. Afschrijvingen vinden plaats op basis van de geschatte gebruiksduur, rekening houdend met een eventuele restwaarde.
- Voorraden onderhanden werk worden opgenomen tegen directe materiaal- en arbeidskosten. Vooruitbetalingen van afnemers worden in mindering gebracht op het onderhanden werk. Indien verliezen voorzienbaar zijn wordt hiermee reeds rekening gehouden.
- De vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor mogelijke oninbaarheid.
- Waardering geschiedt inclusief BTW.

Begroting van baten en lasten

De begroting van baten en lasten van het agentschap RDR (bedragen x f 1000)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	econ.	codering funct.
Totale baten	45 600	55 600	53 400	53 400	53 400	53 500		
Opbrengst derden	45 200	54 100	51 900	51 900	51 900	52 000	16.1	12.6
Opbrengst departement	0	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	16.1	12.6
Rente	400	500	500	500	500	500	26.0	12.6
Buitengewone baten								
Totale lasten	45 900	53 300	53 400	53 400	53 400	53 500		
Apparaatskosten								
* personeel	24 500	28 000	28 000	27 900	27 800	27 800	11.11	11.1
* materieel	14 000	16 200	16 300	16 300	16 300	16 300	12.1	11.1
Rente								
Afschrijvingen								
* materieel	6 800	8 500	8 500	8 600	8 700	8 800	15.0	11.1
* immaterieel								
Donatie aan voorzieningen	600	600	600	600	600	600	15.0	11.1
Buitengewone lasten								
Saldo van baten en lasten	- 300	2 300	0	0	0	0		

Toelichting op de begroting van baten en lasten

De stijging van de personeelslasten wordt veroorzaakt door een aantal in gang gezette ontwikkelingen, zoals het aantrekken van deskundigheid voor projectmatige aanpak van nieuwe ontwikkelingen, de vorming van een expertisecentrum, het vrijgeven van vaste straalverbindingen (zie ook «kosten, opbrengsten en dekking per productgroep») en een organisatiebrede versterking van de planning & control functie. Daarnaast is rekening gehouden met een gedeeltelijke herbezetting als gevolg van de invoering van de 36-urige werkweek per 1 januari 1997.

De materiële kosten nemen toe als gevolg van een bijdrage aan de begroting van Verkeer en Waterstaat met ingang van 1997 voor centrale Verkeer en Waterstaat-faciliteiten, zoals FAIS, RCC, opleidingen etc. (zie ook de toelichting op «opbrengst departement»). Daarnaast is de stijging het gevolg van een voorziene gedeeltelijke herbezetting naar aanleiding van de invoering van de 36-urige werkweek.

Bij de afschrijvingskosten wordt uitgegaan van de historische aanschafwaarde. De afschrijving vindt lineair plaats op basis van de economische levensduur.

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

- huisvesting 10 jaar
- meubilair en kantoormachines 5 à 10 jaar
- vervoermiddelen 4 jaar
- communicatieapparatuur 4 jaar

De cijfers zijn gebaseerd op gegevens uit het systeem voor vaste activa registratie, waarbij rekening is gehouden met de meerjaren investeringsraming.

De stijging van de afschrijvingskosten is een gevolg van de vervanging van enkele geautomatiseerde systemen die al langer afgeschreven waren en derhalve geen onderdeel meer uitmaakten van de afschrijvingskosten in 1996. Tenslotte wordt de stijging veroorzaakt door uitbreidingsinvesteringen in het kader van de vrijgave van vaste straalverbindingen.

De post dotaties aan voorzieningen betreft een voorziening voor het afschrijven van debiteuren en een voorziening assurantie eigen risico elk ter waarde van 0,3 miljoen gulden. Het gaat hierbij om risico dat de RDR loopt ten aanzien van de activa met uitzondering van het wagenpark.

Bij de bepaling van de baten is uitgegaan van het nieuwe tarievenbeleid HDTP. Voor de totale opbrengsten heeft dit geen invloed. Zoals bij het tarievenbeleid reeds aangegeven, vinden er alleen verschuivingen plaats tussen de productgroepen onderling.

De post «opbrengst departement» heeft betrekking op bepaalde kosten die volgens het vigerende Verkeer en Waterstaat-tarievenbeleid niet aan derden doorberekend mogen worden (bezwaar- en beroepsprocedures, afboekingen i.v.m. faillissementen etc.). Tegenover die opbrengst staat eenzelfde bedrag aan kosten voor het gebruik van centrale Verkeer en Waterstaat-faciliteiten (FAIS, RCC, opleidingen, etc.). Deze kosten zijn verdisconteert in de post «materieel». Per saldo is de bijdrage van het departement aan de RDR derhalve nihil.

De rentebaten zijn het gevolg van tijdelijke liquiditeitsoverschotten die ontstaan doordat in het begin van het begrotingsjaar de ontvangsten binnen komen terwijl de uitgaven gespreid over het jaar plaatsvinden.

Het geprognostiseerde resultaat over 1996 zal ten laste van de algemene reserve worden gebracht. Bij de bepaling van de kosten over 1996 is er vanuit gegaan dat de kosten die worden gemaakt voor vaste straalverbindingen worden geactiveerd en derhalve niet ten laste van het resultaat komen. Dat is gedaan omdat tegenover die kosten pas in 1997 en later opbrengsten zullen staan.

Voor 1997 wordt gerekend op een positief saldo door een meer geleidelijke afbouw dan gepland van de overdekking in de productgroep mobiele communicatie (zie ook «kosten, opbrengsten en dekking per productgroep»). Daarmee wordt het verwachte verlies over 1996 gecompenseerd en wordt bijgedragen aan reservevorming ten behoeve van toekomstige ontwikkelingen.

Onderbouwing personele component RDR (ambtelijk personeel)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2 001
gem. gereal. bezetting in fte	319,7						
gem. gereal. prijs per fte	73 223						
gem. geraamde begrotingssterkte in fte*		350,0	350,0	350,0	350,0	350,0	350,0
gem. geraamde prijs per fte		76 562	80 285	80 000	79 714	79 714	79 714

* De verhoging betreft een gedeeltelijke herbezetting van de gemiddelde 36-urige werkweek (18 fte) en het vormgeven aan de nieuwe taken ontstaan door het vrijgeven van vaste straalverbindingen (16 fte).
N.B. In 1995 vormde de RDR nog een onderdeel van de HDTP.

Begroting van kapitaaluitgaven en –ontvangsten

De begroting van kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten van het agentschap RDR (bedragen x f 1000)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	econ.	codering funct.
Totale kapitaaluitgaven	11 800	7 950	6 150	11 200	8 050	10 900		
Uitgaven onroerende goederen	11 800	7 950	5 000	10 050	6 900	9 750	12.1	11.1
Uitgaven ov. kapitaalgoederen			1 150	1 150	1 150	1 150		
Aflossingen								
Totale kapitaalontvangsten	11 800	7 950	6 150	11 200	8 050	10 900		
Investeringsbijdr. departement	11 800	7 950	6 150	11 200	8 050	10 900	15.0	11.1
Toevoeging aan liquide middelen								

Toelichting op de begroting van kapitaaluitgaven en -ontvangsten

De kapitaaluitgaven zijn gebaseerd op vervangingsinvesteringen aangevuld met uitbreidingsinvesteringen als gevolg van de communautaire regelgeving en als gevolg van de vrijgave van Vaste straalverbindingen.

De kapitaalontvangsten bestaan uit afschrijvingskosten aangevuld met onttrekkingen van c.q. toevoegingen aan de financiële reserves.

Kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen

Kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen van het agentschap RDR

	1996	1997	1998
Kwaliteitsgetallen			
percentage tevredenheid klanten	x		
aantal klachten	3 900	3 650	3 700
doorlooptijd klachten levensbelang	% < 1 dag	x	
doorlooptijd klachten maatschappelijk belang	% < 2 dagen	x	
doorlooptijd klachten economisch belang	% < 2 weken	x	
doorlooptijd klachten individueel belang	% < 13 weken	x	
aantal AWB-zaken	x		
aantal WOB-zaken	3	4	4
aantal ombudsmanzaken	4	4	4
percentage gewonnen AWB-zaken	x		
percentage gewonnen WOB-zaken	75	75	75
percentage gewonnen ombudsmanzaken	75	75	75
Doeltreffendheidsgetallen (schone ether)			
aantal gedragsovertredingen	x		
aantal technische overtredingen	x		
aantal administratieve overtredingen	x		
aantal geconstateerd illegaal gebruik	x		
aantal apparaten zonder juiste sticker	x		

Toelichting op de kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen

In 1995/1996 heeft de RDR onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van en de mogelijkheid tot het gebruik van kengetallen. Op basis van dat onderzoek is ondermeer bovenstaand overzicht tot stand gekomen. Het is

de bedoeling om met deze getallen een goed inzicht te geven in de elementaire normen en resultaten, ter ondersteuning van de externe sturing van de RDR.

In bovenstaande opzet wordt een ontwikkeling weergegeven aan de hand van een meerjarige reeks. Voor een aantal getallen wordt in de loop van 1996 de administratieve organisatie zodanig ingericht, dat ze met ingang van 1997 tijdig en betrouwbaar opgeleverd kunnen worden.

Het aantal klachten vertoont naar verwachting in eerste instantie een vrij sterke daling als gevolg van de inspanningen op het gebied van klachtpreventie. Middels een intensivering van het bezoeken van handelaren door EMC-ambtenaren worden apparaten die niet aan de normen voldoen tijdig uit de handel genomen, waarmee een bron van klachten is verdwenen.

Kosten, opbrengsten en dekking per productgroep

(kosten en opbrengsten x f 1 000,=, prijs in guldens per aantal en dekking in procenten)

		aantal	prijs	opbreng- sten (x f 1 000)	kosten (x f 1 000)	dekking
1996						
zendingrichtingen Vaste verbindingen	A	945	847	800	2 800	29
zendingrichtingen Mobiele verbindingen	B	332 609	92	30 600	24 600	124
zendingrichtingen Radiodeterminatie	C	9 524	105	1 000	1 500	67
zendingrichtingen en examens Amateurs	D	17 045	88	1 500	1 700	88
zendingrichtingen Omroep	E	320	29 375	9 400	9 400	100
goedkeuringen Radio-/randapparatuur	F	925	1 081	1 000	4 600	22
Overige producten	G	12 676	71	900	1 300	69
totaal opbrengsten/kosten derden				45 200	45 900	98
1997						
zendingrichtingen Vaste verbindingen	A	2 447	1 990	4 870	4 870	100
zendingrichtingen Mobiele verbindingen	B	335 222	90	30 170	27 870	108
zendingrichtingen Radiodeterminatie	C	9 500	120	1 140	1 140	100
zendingrichtingen en examens Amateurs	D	17 045	88	1 500	1 500	100
zendingrichtingen Omroep	E	320	32 888	10 520	10 520	100
goedkeuringen Radio-/randapparatuur	F	924	5 378	4 970	4 970	100
Overige producten	G	12 740	73	930	930	100
totaal opbrengsten/kosten derden				54 100	51 800	104

Toelichting op de kosten, opbrengsten en dekking per productgroep

In bovenstaande opzet was eveneens voorzien in informatie over de realisatiecijfers 1995. De wijze waarop tot en met 1995 de ontvangstegegevens werden geregistreerd sluit echter niet aan op bovenstaande productgroep-indeling.

Met ingang van 1997 zijn vrijwel alle tarieven gebaseerd op 100% kostendekking. Daarbij wordt er van uitgegaan, dat de Wtv tijdig wordt aangepast teneinde kosten in rekening te kunnen brengen bij de – nu nog vrijgestelde – deelbeheerders van het frequentiespectrum (RLD, Politie, Defensie en KPN). Als de aanpassing niet tijdig wordt gerealiseerd moeten, als dat nog mogelijk is, de tarieven met gemiddeld $\pm 6\%$ worden verhoogd, of moet rekening worden gehouden met een opbrengsten-

derving van circa 3,3 mln. gulden. Per saldo zou dat leiden tot een verlies over 1997 van 1 mln. gulden. Dit mogelijke tekort is te compenseren door tariefsverhogingen na 1997.

De kosten voor de productgroep Vaste verbindingen nemen substantieel toe. Een door de Tweede Kamer aangenomen amendement maakt het voor iedereen mogelijk om met ingang van 1997 een machtiging voor vaste straalverbindingen aan te vragen. Reeds in de tweede helft van 1996 moeten twee landelijke operators de beschikking krijgen over straalverbindingen ten behoeve van telefonie.

Tot nu toe waren de frequenties voor vaste straalverbindingen voorbehouden aan KPN. Om één en ander goed te kunnen plannen en om het handhavingsapparaat afdoende te equiperen is een forse investering noodzakelijk. Naar verwachting zullen de kosten structureel met 2,4 mln. gulden toenemen.

Voor de productgroep mobiele verbindingen wordt de overdekking niet in één keer afgebouwd. De relatieve overdekking neemt fors af van 24% tot 8%. Zoals vermeld in de toelichting op de begroting van baten en lasten zal de overdekking worden aangewend om enige reserve op te bouwen.

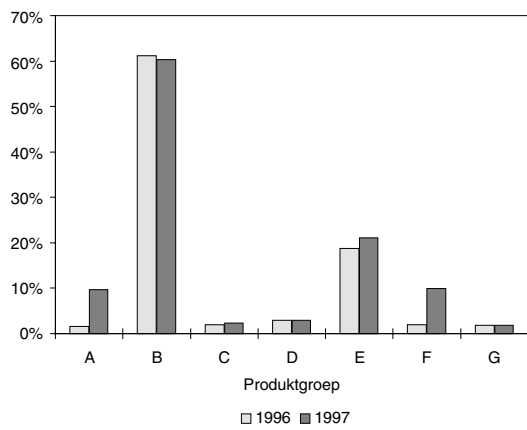
Het aantal van de productgroep Omroep is in bovenstaande opzet afgerond «0», omdat het werkelijke aantal kleiner is dan 500 (circa 320) en de aantallen in 1000 stuks zijn vermeld.

De productgroep Radio-/randapparatuur laat een forse prijs- en opbrengstenstijging zien bij een min of meer gelijkblijvend aantal. Dat wordt veroorzaakt doordat de beheerders van openbare netwerken, op basis van het ontwerp Besluit Randapparatuur, met ingang van 1997 moeten gaan betalen voor de inspanningen van de RDR op het gebied van standaardisatie, normalisatie en goedkeuring van en toezicht op randapparatuur.

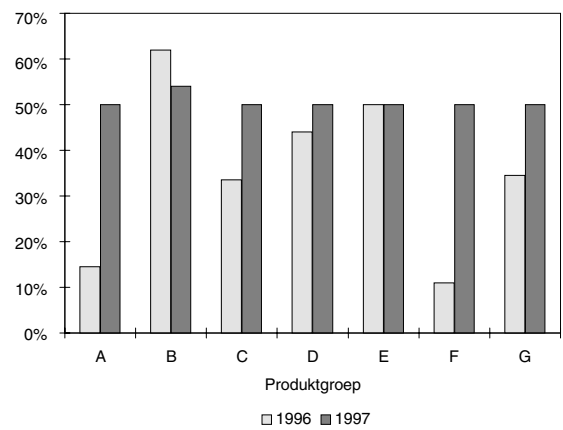
In 1997 zal voor het eerst ervaring worden opgedaan met veilen als instrument voor de verdeling van frequenties. Naar verwachting zullen veilingen plaatsvinden voor DCS 1800 (t.b.v. een mobiel communicatienetwerk) en voor een aantal frequentiepakketten ten behoeve van commerciële omroep.

Om dit mogelijk te maken worden twee afzonderlijke wetsvoorstellen voorbereid. Tegelijk zal ook de mogelijke verdeling van de opbrengsten besproken worden tussen het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Opbrengst per productgroep (% van totaal)



Kostendekking per productgroep



De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink